

Tillräcklig internationell utblick i svensk infrastrukturplanering?

**Rapport
2014:20**

**Tillräcklig internationell utblick i
svensk infrastrukturplanering?** Rapport
2014:20

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 viktiga. Ett sätt att stå rustad för framtidens utmaningar är att planera för och att vara beredd på omvärldsförändringar. Genom att studera handelsmönster och möjliga förändringar i dessa i ljuset av dagens transportsystem, i termer av fordon, infrastruktur och internationella samarbeten kring gränsöverskridande infrastrukturutbyggnad, analyseras om och hur svensk infrastrukturplanering förhåller sig till den internationella utvecklingen.

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 Förväntningar om framtidens gränsöverskridande transporter.....	15
2.1 Prognoser för handel och transportarbete	15
2.2 Möjligheter och hinder att bedriva handel	20
3 Transnationella infrastruktursamarbeten.....	29
4 Analys av den nationella planen i ett internationellt perspektiv	31
5 Slutsatser	35
5.1 Diskussion	35
5.2 Avslutande kommentarer	39
6 Referenser.....	43
7 Appendix	51
7.1 Åtta transportkorridorer i förslaget till Nationell plan	52
7.2 Stråk och regionindelning i Trafikverkets förslag till nationell plan	55
7.3 Objekt i nationell plan 2014-2025	57
7.4 Vägnätet i Norden och Östersjöområdet.....	67
7.5 Järnvägsnätet i Norden och Östersjöområdet.....	71
7.6 Hamnar i Norden och Östersjöområdet	77
7.7 Flygplatser i Norden och Östersjöområdet.....	79

Sammanfattning

Att beskriva mängden infrastruktur och investeringstakt ger en bild av transportsystemet. Det ger dock inte hela bilden eftersom den inte besvarar frågorna om vilken kvalitet den infrastruktur som finns håller, såsom högsta tillåtna hastighet och bärighetsrestriktioner eller om vilka kostnader som förknippas med transporter med ett visst trafikslag. Inte heller beaktar en sådan beskrivning det behov av tillgänglighet till marknader och insatsvaror som näringslivet respektive medborgarna har. Resultaten från nationella och internationella enkätundersökningar av transportsystemets kvalitet och omfattning indikerar en minskad nöjdhet under de senaste åren, för alla fyra trafikslag, trots att omfattande resurser läggs på att utveckla det svenska transportsystemet. Analyser av den tillgänglighet som transportsystemet erbjuder visar också att tillgängligheten varierar över landet. Stockholm och de två övriga storstadsområdena har exempelvis en tillgänglighet som står sig väl i jämförelse med övriga NUTS2-områden i Europa. Däremot är tillgängligheten betydligt lägre i framförallt områden i norra Sverige, med långa avstånd till marknaderna i Europa, i nivå med flera regioner i de östeuropeiska republikerna.

En låg grad av tillgänglighet till viktiga marknader och en infrastruktur som av brukarna uppfattas vara av sämre kvalitet än i liknande länder i Sveriges närhet, är viktiga aspekter att uppmärksamma för att kunna konkurrera i en allt mer globaliserad värld med ökat handelsutbyte. Världshandeln fortsätter att expandera i takt med växande marknader i framför allt delar av Asien och Östeuropa. Till detta kan läggas en viss koncentration till de större hamnarna med kapacitet att ta emot de allt större fartygen i både Asien och i Europa. Detta kommer på sikt att påverka den anslutande land- och sjöinfrastrukturens möjligheter att sända och ta emot leveranser av gods negativt i form av ökad trängsel. Det kan i sin tur leda till att godset letar sig fram i andra transportkedjor än tidigare. Redan idag finns möjliga transportförbindelser mellan kontinenterna som kan erbjuda konkurrenskraftiga alternativ till sjötransporter. Sjötransporter förväntas dock fortsatt vara det klart dominerande trafikslaget för långväga internationella godstransporter under överskådlig framtid. För längre transporter kan flygfrakt också vara ett alternativ, framförallt för högvärdiga varor. Omfattningen av flygfrakt i ton är idag förhållandevis begränsad, men ekonomiskt viktig för vissa varuslag.

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. Det är därmed också rimligt att huvudfokus vid infrastrukturplaneringen, med avseende på internationella förändringar, fortsatt ligger på vad som kan förväntas ske i dessa länder och områden, med avseende på ekonomisk tillväxt, men framför allt när det gäller deras infrastrukturutveckling. Av särskilt stort

intresse är det transeuropeiska transportnätverkets (TEN-T) utbyggnad, gods-korridorerna, ERTMS¹-korridorerna samt de utbyggnader som sker i våra grannländer.

Prognoserna för framtida handelsmönster pekar dock mot en ökad betydelse av marknaderna i Asien och Östeuropa understödda av infrastrukturutbyggnad i Östeuropa och vidare med kopplingar till Asien. Det kan potentiellt leda till betydande flöden av gods till och från exempelvis svenska Östersjöhamnar. Viktigare för Sverige på längre sikt bör därför vara andra planeringssamarbeten för gränsöverskridande transporter, såsom Trans-European Motorway (TEM), Trans-European Railway (TER) och Euro-Asian Transport Linkages (EATL).

Den svenska infrastrukturplaneringen, konkretiserad i form av den av Trafikverket föreslagna och av regeringen fastslagna nationella planen (Trafikverket 2013a, Näringsdepartementet 2014b) om 522 miljarder kronor, för perioden 2014–2025, har därför analyserats i ljuset av dessa potentiella förändringar i handelsmönster och framväxandet av de ovan nämnda internationella gränsöverskridande samarbetena. Ett tydligt avgränsat nationellt fokus framträder, även om undantag förekommer. Större projekt som pågår på EU-nivå, såsom godskorridoren Stockholm-Palermo och ERTMS-utbyggnaden, noteras i planen. Färdigställandet av Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland och dess kringinvesteringar i Danmark nämns likaså. Det framgår dock inte av den nationella planen om eller hur dessa projekt har påverkat valet av projekt, eller på vilket sätt de kan komma att resultera i någon återstående brist² att åtgärda i det framtida svenska infrastrukturet.

Fokus i denna analys har inte varit att bedöma huruvida Trafikverkets förslag till plan är korrekt eller inte. Dock framträder en uppenbar risk att det internationella perspektivet går förlorat, till nackdel för Sveriges gränsöverskridande transporter, om inte den internationella utvecklingen beaktas på ett mer systematiskt sätt i framtiden.

¹ ERTMS = European Rail Traffic Management System

² Trafikverket definierar en **utpekad brist** som en brist det finns viss kunskap om, men som behöver utredas djupare, exempelvis med åtgärdsvalsstudier, vad gäller behov, möjliga lösningar, kostnad och samhällsnytta. Medel finns avsatt i planen för genomförande av fördjupade utredningar för utpekade brister som finns angivna i planen.

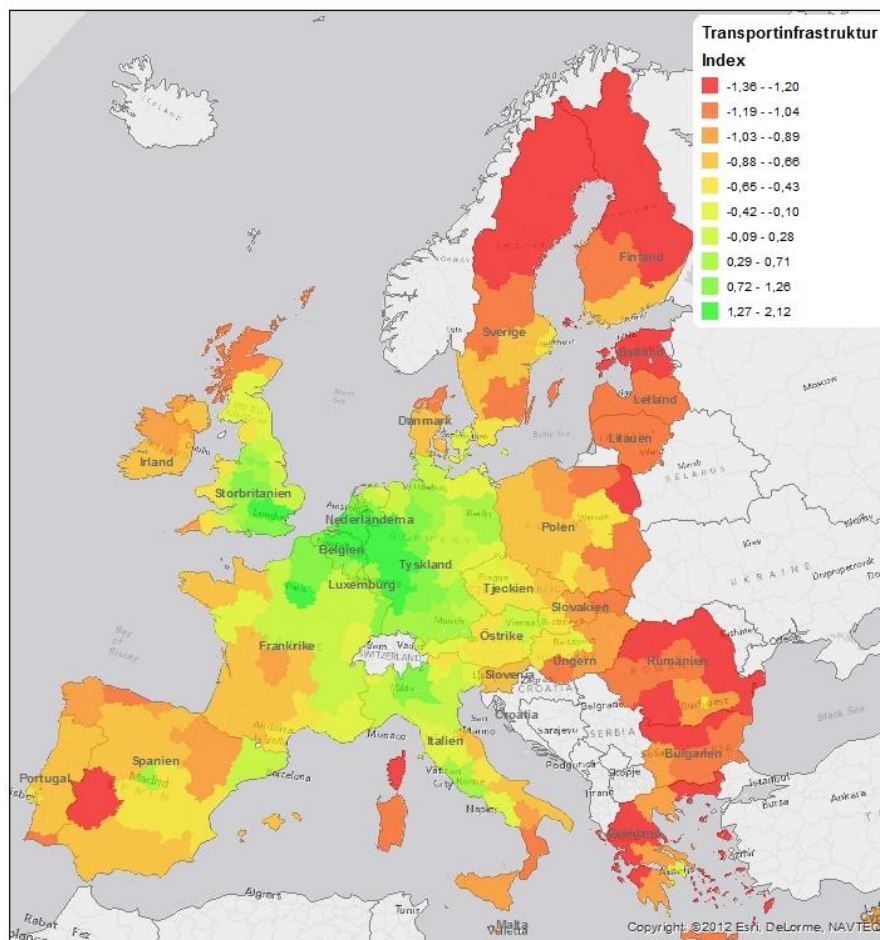
1 Inledning

För att bibehålla och stärka den svenska konkurrenskraften är det viktigt att infrastrukturen är av hög kvalitet samt att det finns väl fungerande länkar till omvärlden. För att spegla hur kvaliteten i det svenska transportsystemet i bred mening står sig i förhållande till andra länders kan *The Global Competitiveness Index* (GCI) publicerat av World Economic Forum (2010-2014) användas. GCI speglar hur näringslivet, såsom till exempel en transportköpare, upplever sitt lands transportsystem. Då framträder en bild av svensk infrastruktur och dess handelsmöjligheter som relativt goda i åtminstone ett nordiskt perspektiv, liksom i förhållande till flertalet av världens länder. Enligt detta index har det svenska infrastruktursystemets kvalitetsbetyg dock kontinuerligt sänkts de senaste åren. Mellan 2010 och 2014 sjönk betyget för den svenska väginfrastrukturen på en 7-gradig skala med 0,2 enheter till 5,5; järnvägsinfrastrukturens betyg minskade med 0,9 till 4,5; hamnarnas betyg minskade med 0,6 till 5,6; och flyg -0,5 till 5,7. Sveriges tidigare försprång har dessutom förbytts i ett lägre indexvärde än några av grannländerna.³ Det är också tydligt att Sveriges höga totala GCI-ranking i ett konkurrensperspektiv (tionde plats 2014 av 144 deltagande länder) inte i första hand är ett resultat av en relativt god infrastrukturkvalitet utan ett resultat av framförallt Sveriges goda position när det gäller innovationer och högre utbildning. Det innebär samtidigt att Sveriges konkurrenskraft har potential att kunna förbättras genom att fokusera på åtgärder inom infrastrukturområdet.

Bedömningen av omfattningen och kvaliteten i infrastrukturen ovan är presenterad för riket som helhet och säger väldigt lite om vilka behov som finns eller för den delen var i landet dessa behov finns. Genom att istället fokusera på tillgänglighet, det vill säga potentialen till olika slags interaktion som den aktuella infrastrukturen de facto innebär för en region, framstår ett mer heterogent mönster. Vissa regioner har god tillgänglighet och bra förutsättningar att klara sig i konkurrensen från andra regioner, medan andra regioner har en lägre grad av tillgänglighet, se Annoni och Dijkstra (2013). De två måtten från studien som har koppling till infrastruktur och marknadsstorlek redovisas nedan.

Det första måttet kan sägas mäta *potentiell tillgänglighet till befolkningskoncentrationer* via väg- respektive järnvägsinfrastruktur. Det vill säga, ju fler större destinationer (och med större befolkning) som finns i region j och ju lättare det är att resa (kortare restid med de olika färdmedlen) till region j från region i , desto större potentiell tillgänglighet har region i . Dessutom inkluderas det antal flygavgångar som erbjuds givet att man kan ta sig till en flygplats från regioncentrum inom ett tidsavstånd av 90 minuter med bil. Ett sammanvägt resultat för det första måttet presenteras i Figur 1.1. Av figuren framgår att Sveriges regioner är relativt små ur ett befolkningsperspektiv samt att de också ligger relativt perifert till i ett europeiskt perspektiv.

³ En fördjupad bild av tillståndet ges i den årliga uppföljningsrapporten av de transportpolitiska målen, se exempelvis Trafikanalys (2014e).



Figur 1.1 Index för tillgänglighet till befolkningskoncentrationer via transportinfrastruktur. Referensår 2010.

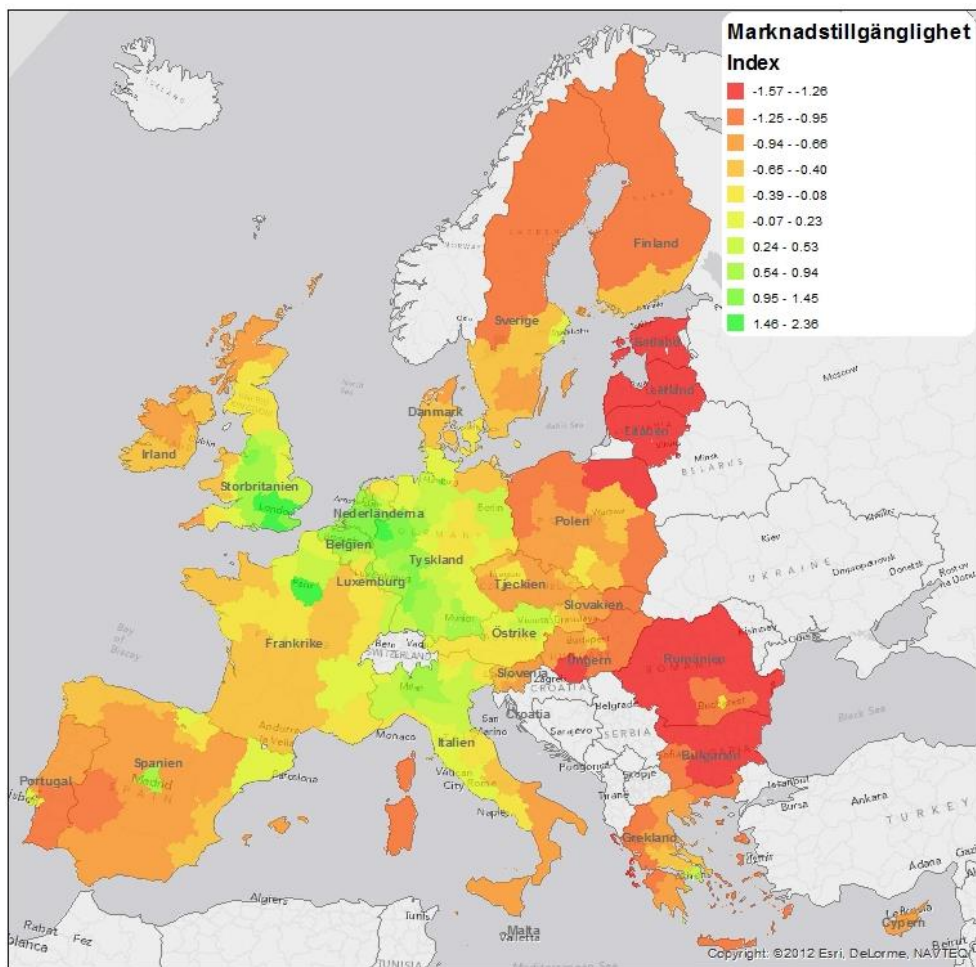
Källa: Egen bearbetning av data i Annoni, P. och Dijkstra, L. (2013) EU Regional Competitiveness Index. RCI 2013.

Anm: Regioner med negativa (positiva) värden har en lägre (högre) potentiell tillgänglighet till befolkningskoncentrationer än medianregionen som har värdet noll.

Det andra måttet beskriver *den regionalekonomiska välfärden och storleken på marknaden som är tillgänglig* för de företag som är lokaliserade i en viss region, se Figur 1.2. Det vill säga, hur stor är marknaden för näringslivet i en region givet den infrastruktur som binder samman regionen med övriga regioner. Tanken är att större marknader ökar möjligheten för företag att utveckla och dra nytta av stordriftsfördelar och uppmuntrar entreprenörskap och innovation. Marknadsstorleken för en regions företag mäts i termer av:

- Disponibel inkomst per capita
- Potentiell marknadsstorlek i termer av bruttoregionprodukt
- Potentiell marknadsstorlek i termer av befolkningsstorlek

De två sistnämnda delarna av detta mått tar hänsyn till befolkning och bruttoregionalprodukt i den egna regionen, i andra regioner samt avståndet dem emellan.



Figur 1.2 Index för marknadstillgänglighet. Referensår 2010.

Källa: Egen bearbetning av Annoni, P. och Dijkstra, L. (2013) EU Regional Competitiveness Index. RCI 2013.

Anm: Regioner med negativa (positiva) värden har en lägre (högre) potentiell tillgänglighet till befolkningskoncentrationer än medianregionen som har värdet noll.

Enligt dessa två index uppvisar flertalet av Sveriges regioner en låg tillgänglighet, både i termer av tillgänglighet till befolkning men också i termer av marknadspotentialen. Ett undantag är Stockholmsregionen som faller väl ut även i en internationell jämförelse. Dessa index kan sägas kvantifiera bilden av att Sverige är ett mycket avlångt land, vid kanten av den internationella marknaden. Därmed kan transportsystemets funktion och effektivitet förväntas vara särskilt viktiga för konkurrenskraften.

För att förbättra tillgängligheten och höja kvaliteten på infrastrukturen och därmed bidra till ökad konkurrenskraft fastställde regeringen, med smärre justeringar, i april 2014 Trafikverkets förslag till nationell plan. Det vill säga, en plan för åtgärder för drift, underhåll och investeringar i svensk infrastruktur för perioden 2014–2025 på sammanlagt 522 miljarder kronor enligt följande fördelning:

- 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet
- 86 miljarder till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar
- 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar

Därtill kommer ytterligare 85 miljarder kronor för utveckling av transportsystemet som möjliggörs genom intäkter från trängselskatter, brukaravgifter samt bidrag från kommuner, regioner och företag.

Till skillnad från tidigare planeringsomgångar läggs nu en större andel av resurserna på underhåll och en mindre andel används för investeringar. Trafikverket hänvisar förutom till att anläggningarna är ålderstigna, även till ändrade krav vad gäller funktion, miljö och säkerhet. Denna inriktning mot ökat underhåll är sannolikt också rimlig i ljuset av de kvalitetsbedömningar som redovisats ovan samt i den samlade transportpolitiska måluppföljningen, se Trafikanalys (2014e). Den lägre andelen resurser jämfört med tidigare planeringsomgångar för investeringar innebär dock samtidigt att expansionen av nätverket kommer att bli begränsat framöver. Trafikverket sammanfattar detta med att "det är en begränsad mängd av ny infrastruktur som kommer att tas i bruk innan 2030" (Trafikverket 2013a).

Av Tabell 1.1 framgår hur de 149 pågående och planerade infrastrukturprojekten i planen är fördelade på genomförandeperiod och trafikslag. 35 objekt föreslås till byggstart under perioden 2014–2016. 15 av dessa avser investeringar i järnväg, 18 i vägnätet, 1 luftfarts- och 1 ett sjöfartsobjekt⁴. Det bör dock observeras att vissa väg- och järnvägsinvesteringar syftar till att förbättra framkomligheten till hamnar. Kortfattad information om de enskilda projekten planerade för perioden 2014–2016 redovisas i Tabell 7.3.⁵ Flertalet av vägobjekten återfinns i något av de två av Trafikverket utpekade stråken Västra Sverige och Södra Sverige. I Södra Sverige återfinns även en tredjedel av järnvägsprojekten. Utöver denna redovisning ingår i planen också satsningarna ERTMS korridor B, Nationellt tågledningssystem och Fjärrstyrning av järnväg (Trafikverket 2013i).

⁴ Utbyggnad av Södertälje sluss

⁵ Tabell 7.3 och Tabell 7.4 innehåller även en kolumn som beskriver om åtgärden ingår i TEN-T:s stomnät eller övergripande nät. Denna notering bör tillsammans med projektets trafikslag ses som en indikator på medfinansieringspotential från TEN-T (Fonden för ett sammanlänkat Europa). De nya TEN-T-riktlinjerna främst inriktade på stöd till järnväg och sjöfart. Vägprojekt är endast aktuella för medfinansiering om de innefattar gränsövergångar, och då med max 10 procent i medfinansiering. Samma fördelningsprincip påverkar även medfinansiering av studier. Studier har högre maximal medfinansieringsandel (50 procent), men innebär trots det lägre totala summor i medfinansiering än projekt som är i sin konstruktionsfas. Notera att det finns andra möjligheter (främst strukturfonder) till medfinansiering från EU till infrastrukturprojekt, men TEN-T står för störst historisk tilldelning av medel samt störst framtida potential för tilldelning.

För perioden 2017–2019 föreslås totalt 43 objekt till förberedelser för byggstart. 18 av dessa avser järnväg, medan 25 avser vägprojekt. Inget luftfarts- eller sjöfartsprojekt föreslås. För perioden 2020–2025 namnges sammanlagt 29 objekt, 22 vägobjekt och 7 järnvägobjekt. Därutöver finns det ett tjugotal utpekade brister i transportsystemet som behöver utredas ytterligare innan de kan bli aktuella för att inkluderas i en framtida nationell plan. Information per projekt för perioderna 2017–2019 och 2020–2025 presenteras i Tabell 7.4 och Tabell 7.5

Tabell 1.1 Fördelning av antal objekt per period och trafikslag

<i>Projektfas</i>	<i>Sjöfart</i>	<i>Väg</i>	<i>Järnväg</i>	<i>Luftfart</i>	<i>Totalt</i>
Pågående	1	21*	20	0	42
Byggstart (2014–2016)	1	18	15	1	35
Förberedelse (2017–2019)	0	25	18	0	43
2020–2025	0	22	7	0	29
Summa	2	86	60	1	149

Källa: Trafikanalys (2013h) Kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025. Baserat på Trafikverket (2013a) Förslag till nationell plan 2014–2025. Näringsdepartementet (2014b) Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025, beslut om byggstartar 2014–2016, beslut om förberedelser för byggstartar 2017–2019 samt fastställelse av definitiva ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025 (rskr. 2012/13:119). N2014/1779/TE, m.fl. se bilaga 1. Anm:* Här ingår Förbifart Stockholm, som av regeringen lagts som pågående projekt i fastställelsen.

Det är dock inte bara i Sverige som det sker infrastrukturutbyggnad. I varje land i Sveriges närhet finns infrastrukturplaner framtagna, exempelvis i Litauen som förbereder för förväntade stora flöden till och från sin Östersjökust (UNECE 2013). Litauen som exempel för det nya expansiva Östeuropa ingår också i ett antal internationella samarbeten kring infrastrukturuppbyggnad såsom inom de av FN organiserade sammanslutningarna Trans European Railways (TER) och Trans European Motorways (TEM) samt Euro Asian Transport Linkages (EATL). På närmare håll för svenskt vidkommande håller ett gränsöverskridande infrastrukturnät (TEN-T) på att byggas upp inom EU.

Samtliga dessa samarbeten kan potentiellt påverka framtida flöden till och från Sverige både när det gäller start- och slutdestination. De kan även påverka storleken på transportflödena, i fall dessa infrastrukturförändringar har en stor inverkan på omgivningens konkurrenskraft relativt de företag som är verksamma i Sverige. Stora godsflödesförändringar kan också leda till att det uppstår nya flaskhalsar på platser som inte tidigare förutsetts som kan behöva åtgärdas.

Frågan som ställs i den här rapporten är därför hur väl man vid prioriteringen av objekten i den antagna nationella planen observerat och tagit höjd för omvärldsförändringar och i så fall på vilket sätt.

I kapitel 2 redovisas en omvärldsutblick av den förväntade utvecklingen av handeln och godstransporterna i Sverige och i omvärlden. Det vill säga, vilka förväntningar finns det på transportefterfrågan i framtiden? Förutom ny infrastruktur är det naturligtvis även ett flertal andra faktorer, såsom fordonsparkens utveckling och nya regelverk⁶, som kan påverka hur mycket gods som fraktas och vilka transportupplägg som väljs för att nå slutkonsumenten. Dessa avhandlas i kapitel 2.2. Samarbeten kring infrastrukturutbyggnad i andra länder och deras relation till den svenska infrastrukturplaneringen presenteras och analyseras i kapitel 3 och 4. Rapporten avslutas med några slutsatser i kapitel 5.

⁶ Ett exempel på detta är de nya kraven på lägre svavelinnehåll i marina bränslen. Från 1 januari 2015 skärps kraven på svavelhalten i marina bränslen i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen samt i Nordamerikas kustområden. Svavelhalten får då uppgå till max 0,1 viktprocent svavel. Utanför kontrollområdena skärps kraven 2020 och då till 0,5 viktprocent. År 2015 bedöms majoriteten av sjöfarten på Sverige köra på lågsvavlig marin dieselbränsolja (LSMGO). Tillgången på nödvändiga bränslemängder bedöms tryggad, men priset på LSMGO förväntas öka (Trafikanalys, 2013a). Olika typer av anpassningar förväntas ske i form av en infasning av nya miljövänligare fartyg och ett ökat nyttjande av andra trafikslag eller transportupplägg för att genomföra transporterna.

2 Förväntningar om framtidens gräns-överskridande transporter

I detta kapitel redovisas uppgifter om de förväntningar som finns hos några aktörer avseende utvecklingen i utrikeshandeln och godstransporterna i Sverige och i omvärlden. Det vill säga, hur ser förväntningarna på transportefterfrågan i framtiden ut?⁷

2.1 Prognoser för handel och transportarbete

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025 redovisas i underlagsrapporter (Trafikverket 2012a, 2013b) de prognoser för väg-, järnvägs- och sjöfarts- och flygtransporters utveckling fram till år 2030 som legat till grund för förslaget. Underlaget för dessa transportprognoser är bland annat Långtidsutredningen⁸, Konjunkturinstitutets prognoser om ekonomisk utveckling samt SCB:s befolkningsprognoser. I jämförelse med prognosen som användes i Trafikverkets kapacitetsuppdrag 2012 har vissa justeringar gjorts. Bland annat har exporttillväxten och i synnerhet importtillväxten uppjusterats. Justeringarna får bland annat till följd att efterfrågan på godstransporter förväntas öka i en snabbare takt än vad som tidigare antagits.⁹

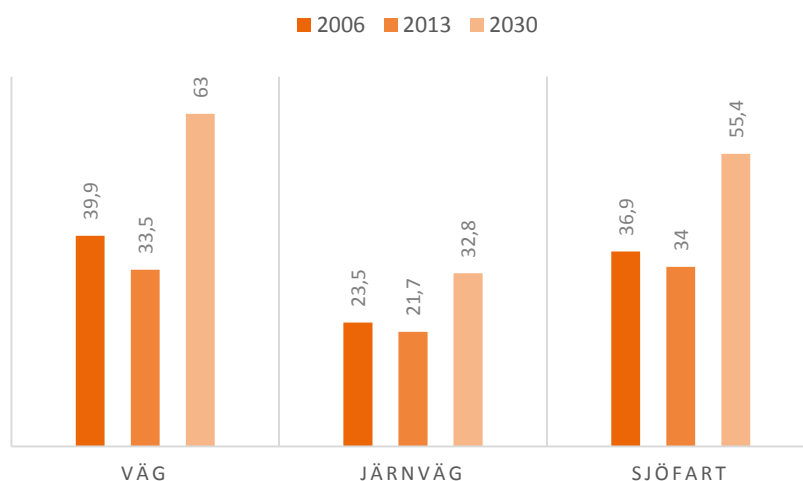
Som en konsekvens av en förväntning om ökad utrikeshandel förväntas det sammanlagda transportarbetet växa snabbare än det inrikes transportarbetet. Prognosen pekar på en tillväxt i det totala transportarbetet fram till år 2030 med drygt 50 procent till 149 miljarder tonkilometer, se Trafikverket (2013b). Gods-transportarbetet på järnväg beräknas öka med 39 procent. För väg är ökningen 58 procent medan sjöfarten beräknas öka med 50 procent. Uttryckt i tonkilometer beräknas vägtransporterna öka från knappt 40 miljarder tonkilometer år 2006 till 63 miljarder tonkilometer år 2030, se Figur 2.1. Efterfrågan på järnvägstransporter väntas öka från 2006 års nivå på drygt 23 miljarder tonkilometer till ca 33

⁷ Detaljerad information om dagens handels- och godstransportmönster, med en historisk tillbakablick, redovisas i Trafikanalys (2014m).

⁸ Långtidsutredningens basscenario med en hög ekonomisk tillväxt av framförallt utrikeshandeln, i kombination med en låg ökning av varuvärdena gör att godsvolymer beräknas växa i en relativt hög takt historiskt sätt (Trafikverket (2013b)).

⁹ För en mer detaljerad beskrivning av förutsättningarna som har legat till grund för beräkningarna, se Trafikverket (2012b).

miljarder tonkilometer år 2030. En stor del av ökningen består av nya transportbehov till följd av en utökad gruvbrytning i norra Sverige. Om malmökningen exkluderas, beräknas antalet tonkilometer till ca 27 miljarder tonkilometer. Hamnarna förväntas öka sin hantering i ton med i genomsnitt 46 procent. Ökningarna för hamnarna väntas ha en viss geografisk utjämnande effekt av hanterade ton, men proportionerna väntas bli relativt oförändrade och västkusten väntas behålla sin dominerande ställning. Det totala transportarbetet för sjöfart förväntas öka från ca 37 miljarder tonkilometer år 2006 till 55 miljarder tonkilometer år 2030.



Figur 2.1 Transportarbete per trafikslag. Statistik för 2006 och 2013 och modellberäknad tillväxt till 2030 (enhet miljarder tonkilometer per år).

Källa: Trafikverket (2013b). Prognoser för arbetet med nationell transport plan 2014–2025 Godstransporters utveckling fram till 2030. TRV 2013:56

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/7042/2013_056_prognoser_for_arbetet_med_nationell_transportplan_2014_2025_Godstransporters_utveckling_fram_till_2030.pdf

Trafikanalys (2014b) <http://www.trafa.se/sv/Statistik/Transportarbete/>.

Det faktiska utfallet av transportarbetet per trafikslag så här långt avviker negativt från prognosen. Transportarbetet för vägtransporter 2013 (33,5 tonkm) var till och med klart lägre än 2006. För järnvägs- och sjöfart uppgick transportarbetet till 21,7 respektive 34,0 miljarder tonkm, det vill säga ungefär i nivå med 2006 års transportarbete.

Som nämndes ovan förväntas ökningen av transportarbetet framförallt ske genom ökat utrikes transportarbete till följd av en ökad utrikeshandel. Exportrådet har, på Trafikverkets uppdrag, låtit ta fram en prognos för omfattningen på utrikeshandeln. Det är framförallt en prognos för hur land- och regionfördelningen av Sveriges utrikeshandel kan komma att förändras, eftersom Långtidsutredningens prognos inte tar hänsyn till eventuella förskjutningar i svensk utrikeshandel (Trafikverket 2013c). Utvecklingen i de totala transporterade volymerna redovisas i Tabell 2.1. En förväntad expansion av utrikeshandeln i monetära termer förväntas, i kombination med de ganska måttliga prisökningarna som

antas i Varuvärdesprognosen¹⁰, resultera i en kraftig ökning i utrikeshandeln under perioden 2006–2030, från 160 miljoner ton år 2006 till 294 miljoner ton 2030. Summeras export- och importvolymerna, inrikes transporterade volymer samt transitvolymerna, beräknas efterfrågan totalt öka från 369 miljoner ton till 522 miljoner ton mellan år 2006 och år 2030. Det vill säga utrikeshandeln förväntas öka cirka 10 gånger mer än de inhemska gods- respektive transitvolymerna sammantagna.

De idag (2006) stora varugrupperna för export innefattar järnmalm och skrot samt papper och massa förväntas under denna period öka exportvolymerna från 19 respektive 15 miljoner ton till 51 respektive 26 miljoner ton. Varugrupperna för importen är mer jämt fördelad. Jord, sten och byggmateriel spås öka från 6 till 23 miljoner ton. Även rundvirke ökar från (9 till 23 miljoner ton), Oljeprodukter (10 till 16 miljoner ton) samt stålprodukter (4 till 11 miljoner ton). Den stora varugruppen Råolja och kol ligger kvar kring 25 miljoner ton.

Tabell 2.1 Totala efterfrågevolymer uttryckt i miljoner ton år 2006 och 2030, samt procentuell utveckling 2006-2030.

	2006	2030	2006-2030 (%)
Inrikes	203	221	9
Export	82	143	75
Import	78	151	95
Transit	6	7	9
Totalt	369	522	42

Källa: Trafikverket (2013c) Långtidsbedömning av världsekonomin. Underlagsrapport till "Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014-2025 – Godstransporters utveckling fram till 2030"; TRV2013:56
http://www.trafikverket.se/PageFiles/90597/langtidsbedomning_av_varldsekonomin_under_lagsrapport.pdf

Prognoserna om utvecklingen av varuhandelns fördelning per region (i värde-termer) redovisas i Tabell 2.2 och Tabell 2.3.

¹⁰ Långtidsutredningen resulterar i en tillväxt mellan 2006-2030 i monetära termer för godstransporterna, uppdelad på produktion, konsumtion, import och export. Denna prognos för förädlingsvärdet per varugrupp uttrycks i kronor och måste omvandlas till en prognos uttryckt i ton för att kunna användas i godsprognosmodellen Samgods. Omvandlingen från monetära termer till vikttermer sker med hjälp av en så kallad varuvärdesprognos för 2030, som enkelt uttryckt är en prognos för hur stor del av omsättningsförändringar inom olika varugrupper som kan förklaras av prisförändringar.

Tabell 2.2 Svensk varuimports procentuella fördelning 2006-10 samt prognos för 2030.

	<i>Svensk varuimport per region 2006-2010 (%)</i>	<i>Svensk varuimport 2030 (%)</i>
Norden	23,5	19,2
Övriga Väst Europa	48,9	35,1
Central- och Östeuropa, Turkiet	11,9	17,0
Nordamerika	3,7	2,8
Asien, Oceanien	9,7	22,2
Latinamerika	1,4	2,3
MENA	0,4	0,6
Afrika, söder om Sahara	0,5	0,9

Källa: Trafikverket (2013c) Långtidsbedömning av världsekonomin. Underlagsrapport till "Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014-2025 – Godstransporters utveckling fram till 2030"; TRV2013:56
http://www.trafikverket.se/PageFiles/90597/langtidsbedomning_av_vardsekonomin_under_lagsrapport.pdf

Anm: MENA är en förkortning för länderna i Mellanöstern och Nordafrika

Sveriges handel med Asien väntas fortsätta att öka och stå för en allt större andel av den totala utrikeshandeln. De nuvarande stora handelsområdena Norden och Väst Europa förväntas tappa andelar framöver. Importandelen från Asien och Oceanien väntas öka från 9,7 procent 2006 till 22,2 procent 2030 medan exportandelen beräknas växa från 9,7 procent 2006 till 21,6 procent 2030. Det innebär att Asien och Oceanien då har passerat Norden som Sveriges näst viktigaste handelsområden. Importandelen för Central- och Östeuropa inklusive Turkiet beräknas växa från 11,9 procent 2006 till 17,0 procent 2030 medan exportandelen beräknas växa från 9,2 procent 2006 till 12,8 procent 2030 (Trafikverket 2013c).

Tabell 2.3 Svensk varuexports procentuella fördelning 2006-10 samt prognos för 2030.

	<i>Svensk varuexport per region 2006-2010 (%)</i>	<i>Svensk varuexport 2030 (%)</i>
Norden	23,5	18,8
Övriga Väst Europa	41,5	29,2
Central- och Östeuropa, Turkiet	9,2	12,8
Nordamerika	8,3	6,1
Asien, Oceanien	9,7	21,6
Latinamerika	2,2	3,4
MENA	3,5	4,7
Afrika, söder om Sahara	1,8	3,0

Källa: Trafikverket (2013c) Långtidsbedömning av världsekonomin. Underlagsrapport till "Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014-2025 – Godstransporters utveckling fram till 2030"; TRV2013:56
http://www.trafikverket.se/PageFiles/90597/langtidsbedomning_av_vardsekonomin_under_lagsrapport.pdf

Anm: MENA är en förkortning för länderna i Mellanöstern och Nordafrika

Enligt rapporten Baltic Transport Outlook 2030 (Petersen et al. 2011) väntas svenska hamnar, näst efter hamnarna kring St. Petersburg, ha den största tillväxten i hanterade internationella godsmängder per år. Den årligt hanterade volymen i området väntas växa med i genomsnitt 47 miljoner ton per år under perioden 2010–2030. Om man tittar på utvecklingen i godsvolym exklusive flytande bulk tillhör Skåne och Gävle tillsammans med Stockholm, de regionerna inom Östersjöområdet med högst tillväxt, mellan 60-80 procent. Idag sker en förhållandevis liten del av varuförsörjningen via hamnarna i Stockholmsregionen. Stockholm planerar dock en stor hamnutbyggnad i Nynäshamn. I takt med att Östersjöhandeln ökar förväntas godsflödena från Sverige österut mot Ryssland och Baltikum komma att öka (Trafikverket 2013b).

En stor ökning av containertrafiken förväntas i Östersjöområdet fram till 2030 (med nästan 140 procent) och speciellt påverkas den handel som går via hamnen i St. Petersburg. Andra lastenheter inom sjötrafiken väntas inte öka lika mycket i omfattning. Oljetransporterna på fartyg väntas minska något i framtiden på grund av en ökad konsumtion av alternativa bränslen (Petersen et al. 2011).

Prognoser för trafik- och transportarbetet produceras även i andra länder och i olika sammanslutningar såsom inom TEM- och TER-samarbetena¹¹. Dessa samarbeten redovisas mer i detalj i kapitel 3. Eftersom variationen är stor mellan de deltagande länderna i dessa samarbeten i termer av bland annat ekonomisk utveckling har länderna delats in i tre grupper.

1. EU-länder före 1 maj 2004: Österrike, Grekland och Italien
2. EU-länder efter 1 maj 2004 och ansökningsländer: Bulgarien, Tjeckien, Ungern, Litauen, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien och Turkiet.
3. Övriga länder som ingår i TEM och TER-samarbetet.

Tabell 2.4 TEM och TER prognos för årlig tillväxt (%) trafik- och transportarbete 2005-2020 per ländergrupper, justerad för den ekonomiska krisens effekt.

Grupp	Trafikarbete ÅDT (%)	Persontransportarbete (%)	Godstransportarbete (%)
1	0,8–1,9	1,1–1,8	0,5–1,2
2	0,8–2,6	1,0–1,2	1,2–2,2
3	2,0–6,3	1,5–2,8	2,0–4,2

Källa: UNECE (2011) TER and TER revised Master Plan Final Report. Volume 1: Main text.
Anm: Grupp 1 = EU-länder före 1 maj 2004. Österrike, Grekland och Italien. Grupp 2 = EU-länder efter 1 maj 2004 och ansökningsländer. Bulgarien, Tjeckien, Ungern, Litauen, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien och Turkiet. Grupp 3 = Övriga länder som ingår i TEM och TER-samarbetet

¹¹ Trans-European Motorways (TEM) och Trans-European Railways (TER).

Prognoserna för den årliga tillväxten för trafik- och transportarbetet mellan 2005 och 2020 redovisas i Tabell 2.4. I prognosarbetet har prognosen för 2005 års TEM och TER Master Plan, ERIMs järnvägsprognos från 2007, data från respektive land, samt TENCONNECTs prognos från december 2009 använts. Hänsyn har tagits till den ekonomiska krisens följder.

Gemensamt för dessa tre exempel på prognoser, som redovisats ovan om framtida transportflöden, är en ökad tyngdpunkt av godsflöden i öst-västlig riktning mellan Europa och Asien under de kommande decennierna. Handeln med de traditionella handelspartnerna kommer förvisso fortfarande att vara viktig, men förväntas alltså minska i betydelse. Förändringarna i handelsmönstren bör därför, i alla dessa prognoser, betraktas som betydande.

2.2 Möjligheter och hinder att bedriva handel

Transportprognoser tar generellt sin utgångspunkt i historien och tenderar därför att bli konservativa. Som ett kompletterande underlag till dessa har omvärldsanalysen en viktig roll att spela när det gäller i att identifiera och analysera trender som kan komma att ytterligare påverka transportefterfrågan i ena eller andra riktningen. Faktorerna som påverkar handeln är nämligen många och komplexa. Om vi bortser från omvärldsfaktorer såsom temperaturen i världsekonomin (efterfrågan på varor och tjänster) och själva produktionskostnaden i form av lönekostnader etc. och koncentrerar oss på själva transportsektorns påverkan, kan det generellt sägas att frågeställningen mynnar ut i en analys av mellan vilka relationer och på vilket sätt transportkostnaderna kan komma att förändras.

Ett belysande exempel på hur en sådan plötslig förändring av en transportkostnadskomponent kan påverka transportflöden är hämtad från gränshandeln mellan Ryssland och Finland. Transsibiriska järnvägen från Fjärran Östern till Finland var tidigare ett betydande transportmedel för containrar. Under perioden 2003-2005 översteg antalet containrar 100 000 TEU¹² per år. I början av 2006 ökade Ryssland avgifterna för transporterna. Följden blev att antalet containrar som transporterades på järnvägen sjönk till mindre än 10 000 TEU per år (UNECE 2012). Det går heller inte att bortse från den negativa påverkan på transportutvecklingen som krisen i Ukraina har gett upphov till. Nedgången av de rysslandsrelaterade internationella transporterna kan också kopplas ihop med det ryska beslutet i juli 2013 att begränsa TIR-systemet i Ryssland¹³ (UNECE 2014b).

¹² TEU är en förkortning av Twenty-foot Equivalent Unit, vilket på svenska blir Tjugofots-ekvivalenter. Detta är ett mått på hur många containrar med längd 20 fot (6,10 meter), bredd 8 fot (2,44 meter), höjd 8,6 fot (2,59 meter) ett fartyg kan lasta eller vilken volym som passerar igenom en hamn.

¹³ Transports Internationaux Routiers eller Transport International par la Route oftast förkortat TIR är en internationell tullkonvention som betyder att man förtullar sin last i hemlandet och därefter förseglar lasten. I de länder som är TIR-anslutna kan då lasten färdas utan att bli stoppad vid tullens gränskontroller för en tulldeklaration.

Dessa är exempel på att handelsmönster inte är statiska utan går att påverka i ena eller andra riktningen. Hur enkelt eller svårt det är för ett utländskt företag att bedriva handel med ett svenskt företag framgår av ett Logistics Performance Index (LPI), se Världsbanken (2007–2014).¹⁴ Aspekter som studeras är olika typer av hinder för att handel ska kunna ske på ett så smidigt sätt som möjligt. Förutom en sammantagen bedömning av kvaliteten på den fysiska infrastrukturen inkluderas i LPI-studien aspekter såsom tullregler och möjlighet att följa försändelser. I Tabell 2.5 redovisas LPI-värdet med rankingen inom parentes, samt de sex indikatorvärdena för åren 2007, 2010, 2012 och 2014 för Sverige och några grannländer.

Tabell 2.5 Ländernas indexvärden för LPI (med rankingen) och indikatorerna 2007, 2010, 2012 och 2014

	LPI värde (rank)	Tull	Infra- struktur	Inter- nationell handel	Logistik- kvalitet och kom- petens	Spår- barhet	Punkt- lighet
Sverige_2007	4,08 (4)	3,85	4,11	3,90	4,06	4,15	4,43
Sverige_2010	4,08 (3)	3,88	4,03	3,83	4,22	4,22	4,32
Sverige_2012	3,85 (13)	3,68	4,13	3,39	3,90	3,82	4,26
Sverige_2014	3,96 (6)	3,75	4,09	3,76	3,98	3,97	4,25
Danmark_2007	3,86 (13)	3,97	3,82	3,67	3,83	3,76	4,11
Danmark_2010	3,85 (16)	3,58	3,99	3,46	3,83	3,94	4,38
Danmark_2012	4,02 (6)	3,93	4,07	3,70	4,14	4,10	4,21
Danmark_2014	3,78 (17)	3,79	3,82	3,65	3,74	3,36	4,39
Norge_2007	3,81 (16)	3,76	3,82	3,62	3,78	3,67	4,24
Norge_2010	3,93 (10)	3,86	4,22	3,35	3,85	4,10	4,35
Norge_2012	3,68 (22)	3,46	3,86	3,49	3,57	3,67	4,09
Norge_2014	3,96 (7)	4,21	4,19	3,42	4,19	3,50	4,36
Finland_2007	3,82 (15)	3,68	3,81	3,30	3,85	4,17	4,18
Finland_2010	3,89 (12)	3,86	4,08	3,41	3,92	4,09	4,08
Finland_2012	4,05 (3)	3,98	4,12	3,41	3,92	4,09	4,08
Finland_2014	3,62 (24)	3,89	3,52	3,52	3,72	3,31	3,80
Storbrit._2007	3,99 (9)	3,74	4,05	3,85	4,02	4,10	4,25
Storbrit._2010	3,95 (8)	3,74	3,95	3,66	3,92	4,13	4,37
Storbrit._2012	3,90 (10)	3,73	3,95	3,63	3,93	4,00	4,19
Storbrit._2014	4,01 (4)	3,94	4,16	3,63	4,03	4,08	4,33
Tyskland_2007	4,10 (3)	3,88	4,19	3,91	4,21	4,12	4,33
Tyskland_2010	4,11 (1)	4,00	4,34	3,66	4,14	4,18	4,48
Tyskland_2012	4,03 (3)	3,87	4,26	3,67	4,09	4,05	4,32
Tyskland_2014	4,12 (1)	4,10	4,32	3,74	4,12	4,17	4,36

Källa: Världsbanken (2007, 2010, 2012, 2014) Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy 2007, 2010, 2012 och 2014.

¹⁴ Fokus ligger på logistikens roll för konkurrenskraft samt hur länderna kan arbeta proaktivt med logistikfrågor. Bedömningen görs av yrkesverksamma inom logistik och fraktverksamhet i länder med stort utbyte med det aktuella landet.

Sverige låg enligt 2014 års undersökning på 6:e plats totalt av 155 deltagande länder. Jämfört med Sveriges stora handelspartners, som redovisas i tabellen, är det en god placering. När det gäller betyget rörande kvaliteten på de enskilda aspekterna har Sverige fått ett högre betyg 2014 jämfört med 2012, men fortfarande något lägre än både 2007 och 2010.

Svaren från LPI kompletterar de svar som redovisats tidigare i kapitel 1 i indexet Global Competitiveness Index (GCI) som avser hur väl de enskilda trafikslagens infrastruktur upplevs fungera. Även om respondenterna varierar mellan undersökningarna och frågorna är olika går det inte att undvika en viss dubbelräkning. Tillsamman ger de dock en god och internationellt jämförbar bild av hur enkelt det uppfattas vara att genomföra internationella transporter till och från Sverige, samt på vilka områden det går att förbättra förutsättningarna. De ger dock ingen detaljerad information vari hindren eller bristerna ligger. För att ta reda på det krävs djupare kunskap.

Hinder av teknisk karaktär

Enligt en litteratur- och intervjustudie, WSP (2014)¹⁵, bedöms hindren för dagens gränsöverskridande trafik inte vara så stora att de påverkar Sveriges utrikes-handels omfattning i någon större utsträckning. Däremot bedöms val av transportvägar och trafikslag kunna påverkas. Problemen med gränshinder anses också ha minskat över tid som följd av ett fortlöpande arbete för att undanröja omotiverade hinder. Transporternas tillförlitlighet framstår som det viktigaste kriteriet för val av trafikslag och transportvägar. I studien pekas också på att de största bristerna i detta avseende gäller järnvägstransporter.

För järnvägstrafiken finns många exempel på att bristande teknisk och infrastrukturell harmonisering utgör hinder för gränsöverskridande transporter. Sverige, Norge och Tyskland har samma spårvidd och elsystem, vilket underlättar järnvägstransporter mellan länderna. Signalsystemen är dock olika. Danmark har samma spårvidd men annat elsystem vilket ställer särskilda krav på loken som ska passera mellan länderna. Finland har dock bredare spårvidd vilket innebär att gods måste lastas om.

Att helt eliminera sådana problem är knappast möjligt eller ekonomiskt försvarbart men det finns idag lösningar som kan underlätta övergången mellan de olika systemen. Banan mellan Haparanda och Torneå i Finland har exempelvis både normal- och bredspår och omlastning kan ske både i Torneå och Haparanda (Trafikverket (2014d)). Att byta ut system för elförsörjning och signaler, i vilka man investerat stora belopp, är inget man kan förvänta sig sker snabbt. Ännu mer grundläggande skillnader i infrastrukturen, som spårvidd, lastprofil och bärighet, kommer också att bestå så länge som nu kan överblickas. Liknande problem finns också i utformningen av vägnätet i form av bärighetsrestriktioner, vägprofiler, svängradier, etc. De tekniska hinder som påverkar vägtrafiken bedöms dock vara av betydligt mindre dignitet än de hinder som finns dokumenterade för järnväg.

¹⁵ Intervjuer med ett tiotal svenska aktörer såsom tågoperatörer, speditörer, varuimportörer- och exporterande företag, åkerier, rederier, branschorganisationer och transportexperter, som utför eller berörs av gränsöverskridande transporter på olika sätt.

Det förefaller finnas få dokumenterade hinder för gränsöverskridande fartygs-transporter, vilket troligen till betydande del förklaras av att naturen tillhanda håller en stor del av infrastrukturen. En ytterligare förklaring kan vara att sjöfarten alltid haft en internationell prägel och att det funnits lång tid att slipa bort de eventuella gränshinder som funnits eller uppstått under tidernas gång. De eventuella gränshinder som finns för sjöfartens del uppstår i övergången mellan de internationella farvattnen (där villkor och regelverk för att använda infrastrukturen styrs av internationella sjöfartsorgan som IMO) och de enskilda ländernas territorialvatten där nationella sjöregler tar över och som kan innebära särskilda krav på fartyg, bemanning, lots, farledsavgifter etc.

Inom sjöfarten är det främst införandet av svaveldirektivet som framstår som ett potentiellt hinder för gränsöverskridande transporter. Från 1 januari 2015 skärps kraven på svavelhalten i marina bränslen i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen samt i Nordamerikas kustområden. Svavelhalten får då uppgå till max 0,1 viktprocent svavel. Utanför kontrollområdena skärps kraven 2020 och då till 0,5 viktprocent. År 2015 bedöms majoriteten av sjöfarten på Sverige köra på lågsavlig marin dieselbrännolja (LSMGO). Tillgången på nödvändiga bränslemängder bedöms tryggad, men priset på LSMGO förväntas öka (Trafikanalys, 2013a). Ökat bränslepris förväntas leda till en högre transportkostnad. Sammantaget bedöms den totala transportkostnadsökningen 2015 uppgå till mellan 2,4 och 4,6 miljarder kronor, Trafikanalys (2013a). Olika typer av anpassningar förväntas dock ske i form av en infasning av nya miljövänligare fartyg och ett ökat nyttjande av andra trafikslag eller transportupplägg för att genomföra transporterna. Av intervjuerna framgår också att främst tullhanteringen upplevs som betungande i internationell sjöfart. Sverige upplevs vara striktare i detta avseende än många andra medlemsländer.

I princip samma förhållanden som inom sjöfarten – stor andel internationella transporter och ett internationellt luftrum – gäller för fraktflyget. Inom flyget och sjöfarten är det således inte i första hand den av människan konstruerade infrastrukturen som innebär begränsningar i transportflödena till och från Sverige. På sjöfartssidan kan dock naturen innebära sådana restriktioner och medföra att det inte är tekniskt eller ekonomiskt möjligt att bygga ut alla farleder och hamnar så att de kan ta emot det största internationella tonnaget. Dessa begränsningar, liksom det faktum att sjövägen till många svenska destinationer medför betydande omvägar, kan naturligtvis ses som ett hinder för att utnyttja sjöfartens fulla potential.

Administrativa hinder

Även om det under senare decennier skett betydande marknadsöppningar så finns det kvarvarande regelverk för transporterna som i hög grad bygger på nationella förutsättningar och utgångspunkter. Dessa innebär att det förekommer åtskilliga administrativa och organisatoriska hinder som påverkar bland annat de gränsöverskridande godstransporterna. Det är också så att när tidigare monopol öppnas för konkurrens mellan många aktörer uppstår i allmänhet nya behov av att reglera det som tidigare skötts mera informellt. En svår utmaning i alla dessa fall är att utforma de åtgärder som behövs så att de inte försvårar transportverksamheten onödigt mycket. Inte minst kan det vara en utmaning att i

görligaste mån harmonisera de regelverk som utvecklas huvudsakligen inom olika nationella ramverk så att de främjar förutsättningarna för ett fritt utbyte av varor och tjänster över nationsgränser och mellan länder. Järnväg är det trafikslag som historiskt styrts starkast av nationella hänsynstaganden, och det är här som de största administrativa och organisatoriska hindren för internationella transporter anses förekomma.

Ett problem är de förekommande variationerna i ländernas avgiftssystem för järnvägstrafik. Skillnaderna medför att järnvägstrafik över nationsgränser blir mindre effektiv än inhemsk trafik eftersom det blir svårt att optimera trafiken när avgiftsprinciperna skiftar. Detta problem kan vara svårt att hantera eftersom de nationella avgiftssystemen kan vara rationellt utformade efter förutsättningarna i varje land på grund av att det trots allt är den inrikes godstrafiken som dominerar trafikproduktionen i de flesta fall. En större förändring som succesivt kommer att genomföras i Sverige de kommande åren på detta område är att fördubbla banavgifterna mellan 2014 och 2025 till knappt 23 miljarder kronor. Detta förväntas enligt Trafikverket (2013j) bland annat leda till ett minskat godstransportarbete på järnväg med 5-8 procent.

Ett annat exempel på brist på samordning mellan länderna är att banarbeten planeras med varierande samordning mellan grannländer. Detta uppges innebära betydande svårigheter för operatörer och transportköpare. Att principerna för kapacitetstilldelning i olika länder dessutom skiftar är ett liknande problem som medför att tåg kan bli nedprioriterade vid gränspassagen. Även detta kan vara en svårighet som man tvingas acceptera eftersom länder gör olika bedömning av nyttan av olika tåg. Precis som för järnväg kan tullklareringen vid gränsen till länder utanför EU orsaka problem i vägtrafiken. Vidare kan regelverken mellan olika länder skilja sig åt i olika avseenden.

När det gäller avgifter som tas ut för infrastrukturen eller för att finansiera eller styra transportverksamheten i övrigt finns det till exempel skillnader mellan olika länder inom samtliga trafikslag. Att vara uppdaterad på olika avgifts- och uppbördssystem kan därför vara en kostnad i sig. När avgifterna dessutom ger svår-förenliga incitament i fråga om till exempel tåglängd, fordonstyper, etc. kan problemet bli ännu större. I värsta fall kan det leda till att det som är optimalt i ett land kan bli mycket ineffektivt i ett annat.

Intermodala transporter kan motverkas av att olika regelverk gäller för olika trafikslag, exempelvis när det gäller för hur farligt gods ska hanteras, vem som har ansvar för godset, olika säkerhetsregelverk, etc. Vidare har de olika trafikslagen skilda tillsynsmyndigheter i många länder till skillnad från Sverige där Transportstyrelsen har ett samlat trafikslagsövergripande ansvar för utformning av regelverk, tillståndsgivning och tillsyn.

En större omvälvande förändring som kan reducera antalet eller minska omfattningen av handelshinder är frihandelsavtal. Förhoppningen är att avtalen ska påverka handelsflöden positivt genom att minska transportkostnaderna. Möjligen leder de också till en omfördelning mellan handelsområden. För närvarande pågår det ett antal förhandlingsrundor inom EU som syftar till ökad bilateral

handel. Den största förhandlingen som pågår idag är Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) mellan EU och USA, ett avtal som även förväntas få stor betydelse för Sveriges utrikeshandel och framtida handelsmönster. Enligt Francois et al. (2013) skulle EU-ländernas export till USA i det mest gynnsamma scenariot, om avtalet implementeras fullt ut, kunna öka med 28 procent, motsvarande en ökning på 187 miljarder Euro jämfört med basscenariot 2027. Exporten från USA till EU skulle kunna öka med upp till 159 miljarder Euro jämfört med basscenariot 2027. Exportsiffrorna inkluderar handel med både varor och tjänster.¹⁶

De största handelsökningarna totalt sett väntas ske inom tillverkningsindustrin och på sektornivå förväntas de största förändringarna ske inom motorfordon. Att motorfordonssektorn står för en stor del av den potentiella handelsökningen kan förklaras av att reservdelar och komponenter står för en stor andel. Dessutom är tullsatserna idag höga inom denna sektor. Av rapporten framgår inte hur Sverige påverkas specifikt men prognosresultaten indikerar att avtalet kan få effekter på varusektorer som är av stor betydelse för Sverige. Enligt en svensk studie (Kommerskollegium 2012b), som specifikt tar hänsyn till näringslivsstrukturen i Sverige, bedöms i ett restriktivt scenario att svensk export till USA skulle kunna öka totalt med 17 procent medan importen skulle öka med 15 procent när frihandelsavtalet har fått full effekt (ca 10 år). Dessa ökningarna kan dubblas i det mer optimistiska scenariot. Simuleringarna bygger på dels borttagandet av tullar, dels på minskade icke-tullrelaterade hinder. På sektornivå väntas de största förändringarna ske inom livsmedel och drycker, där exporten till USA beräknas nära fördubblas. Inom sektorn för elektronisk utrustning väntas exportökningen totalt sett bli mer än 50 procent. Andra exportsektorer med stora ökningarna är metaller och motorfordon. På importsidan väntas de största ökningarna ske inom sektorn för livsmedel och drycker som mer än dubblas. Industrisektorerna flyg, metaller, motorfordon, läkemedel och kemikalier samt elektronisk utrustning visar också stora ökningarna.

I oktober 2013 undertecknades ett handelsavtal mellan EU och Kanada och nyligen slöts till exempel ett avtal med Sydkorea och Singapore. Förhandlingar drivs också med Japan och Indien (EU-kommissionen 2013a). Effekterna av dessa avtal förväntas bli mindre och de sektorer som påverkas bedöms inte ha lika stor betydelse för Sverige.

Aktörers proaktiva och reaktiva anpassningar ger nya möjligheter

Möjligheten att använda större, tyngre och längre fordon diskuteras för väg- och järnvägstransporter som ett sätt att öka dessa trafikslags konkurrenskraft. Exempelvis har Transportstyrelsen lämnat förslag om regeländringar till regeringen för

¹⁶ Inför varje handelsavtalsförhandling görs större analyser, så kallade Sustainable Impact Assessment (SIA). Dessa utvärderingar prognostiserar olika scenarios om utfallen av frihandelsavtalen och dess effekter. Även om handeln totalt förväntas öka är det svårt att veta hur stora konsekvenserna blir för Sverige specifikt. Uppskatningarna är modellbaserade och dessutom beräknade på lång sikt och därför blir osäkerheten stor. Det finns fler uppskattningar och dessa ger lite olika resultat.

att tillåta tyngre och längre fordonståg¹⁷ på det svenska vägnätet (Transportstyrelsen 2014b). I samtliga fall medför införandet ökade krav på en ändamålsenlig infrastruktur eller att endast vissa rutter får användas för att undvika att infrastrukturens kvalitet urholkas. Särskilda regler i Sverige ställer också krav på anpassad logistik vid gränsövergångar till länder med andra regler.

Även aktörerna själva kan vara med och påverka utbudet av kundernas transportmöjligheter genom att erbjuda lägre transportkostnader än tidigare. För sjöfarten exempelvis innebär det att man försöker bibehålla och öka sin konkurrenskraft gentemot andra trafikslag genom att kapa kostnaderna. Ett sätt att göra detta är att nyttja stordriftsfördelar genom att öka rederiets fartygsstorlek, gå samman eller ingå ett samarbete med någon av konkurrenterna. Ett sådant aktuellt försök till en större strukturell organisationsförändring av den transoceanska sjöfarten var förslaget om bildande av P3 Alliance - ett långtgående samarbete mellan rederierna Maersk Line, MSC och CMA CGM. Dessa tre kontrollerar redan idag stora delar av världens containertrafik, både i termer av antal fartyg och mängden tonnage, se Tabell 2.6

¹⁷ Fordonståg är en term som används om ett motordrivet fordon med ett eller flera tillkopplade fordon.

Tabell 2.6 Världens 20 största rederierna, 1 januari 2014, antal fartyg, genomsnittlig storlek, totalt tonnage och andel av världen tonnage uttryckt i TEU.

Ägare	Antal fartyg	Genomsnittlig fartygsstorlek	TEU	Andel av världens totala TEU (%)
Mediterranean Shipping Company (MSC)	461	5 660	2 609 181	13,1
Maersk Line	456	5 495	2 505 935	12,6
CMA CGM	348	4 333	1 508 007	7,6
Evergreen Line	229	4 813	1 102 245	5,5
COSCO Container Lines	163	5 397	879 696	4,4
Hapag-Lloyd	159	4 796	762 613	3,8
China Shipping Container Lines (CSCL)	134	5 602	750 644	3,8
Hanjin Shipping Company	115	5 837	671 210	3,4
APL	121	5 202	629 479	3,2
United Arab Shipping Company (UASC)	73	8 360	610 294	3,1
Mitsui O.S.K. Lines	119	5 106	607 562	3,1
Yang Ming Marine Transport Corporation	107	5 245	561 172	2,8
Hamburg Sud	112	4 820	539 793	2,7
Orient Overseas Container Line	98	5 205	510 115	2,6
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	104	4 700	488 848	2,5
Hyundai Merchant Marine Company	64	6 139	392 874	2,0
Kawasaki Kisen Kaisha	71	5 194	368 746	1,9
Pacific International Lines	137	2 669	365 693	1,8
Compania Sud Americana de Vapores (CSAV)	58	5 522	320 273	1,6
ZIM Integrated Shipping Services	71	4 298	305 192	1,5
Övriga	2 975	1 151	3 424 802	17,2
Totalt	6 175	3 225	19 914 374	100,0

Källa: UNCTAD (2014) Review of Maritime Transport 2014, UNCTAD, Geneve, 2014.

De tre rederierna skulle till följd av samarbetet då tillsammans operera en flotta av 255 containerfartyg (tidigare 346 fartyg) med en sammanlagd kapacitet på 2,6 miljoner TEU på rutterna mellan Asien-Europa, Asien-Nordamerika och Nordamerika-Europa (TransportNet 2013). På grund av att den Kinesiska handelsmyndigheten motsatte sig bildandet blev det dock inget samarbete. Maersk och MSC har därefter gjort ett nytt försök att samordna sin kapacitet under benämningen 2M, se Seatrade-Global (2014a). Den kvarvarande aktören i P3-alliansen CMA CGM har därefter påbörjat samarbete med UASC och CSCL under namnet Ocean Three, se Seatrade-Global (2014b).

En ökad konsolidering av rederinäringen mot större globala rederier, samtidigt som fartygen blir allt större (Trafikanalys (2014)), förväntas förutom en påverkan på transportkostnaden även påverka antalet anlöp till olika hamnar, både i Asien och i Europa. Exempelvis förväntades Rotterdam påverkas negativt, medan Antwerpen skulle gynnas av den föreslagna P3-alliansen (Seatrade Global 2013). Ett ökat tryck mot vissa allt större hamnar leder till ökade transporter till och från dessa hamnar vilket på sikt att kommer att påverka den anslutande land- och sjöinfrastrukturens möjligheter att sända och ta emot leveranser av gods.

En ökad trängsel i hamnarna och dess anslutningar kan då leda till att alternativa transportlösningar blir mer attraktiva, exempelvis långväga internationella landbaserade transporter och framför allt järnvägsbaserade alternativ. Redan idag överväger företag att frakta exempelvis datorer från det inre av Kina landvägen till Europa, framförallt med järnväg, istället för att traditionsenligt skeppa ut dem via någon av de större hamnarna (New York Times 2013). I en studie (UNECE 2012) jämfördes tid respektive kostnader för olika transportupplägg som involverar befintliga sjöfarts- respektive järnvägsrutter mellan Europa och Asien. Tid och kostnader baseras på en transport av en container från dörr till dörr och inkluderar därför intermodala transporter. I samtliga testfall var järnvägstransporterna mer tidseffektiva än sjötransporterna och i några fall också billigare när produktionsplatserna är lokaliserade relativt långt från hamnarna. Så är exempelvis fallet för transporter från Kina och Indien med destinationer i Syd- eller Östeuropeiska länder. Studien visar med andra ord att järnvägstransporter mellan Europa och Asien i kombination med vägtransporter kan vara ett bra och konkurrenskraftigt transportalternativ till sjötransporter. Det förutsätter dock att det finns en effektiv samordning av järnvägskorridorer mellan länderna och att järnvägsoperatörer har förmågan att tillgodose kundernas behov av service längs med hela korridoren.

I takt med ökad efterfrågan på liknande transportkedjor som tar nya vägar uppstår naturligt krav på en ökad integrering av infrastruktur över nationsgränserna och borttagande av kvarvarande administrativa hinder. Detta framhålls bland annat i den av Näringslivets Transportråd, DI Transport och NHO Logistikk og Transport (2013) gemensamma skrivelsen till de tre infrastrukturministrarna i Sverige, Norge och Danmark där en gemensam skandinavisk infrastrukturplan efterlyses vilket visar att näringslivet anser att detta är viktiga frågor.

Om förändringarna i transportkedjorna blir påtagliga kan de även leda till att strategiska beslut att stärka viss infrastruktur kan komma att bli nödvändiga. Inte minst eftersom många frågor om transporter och varuflöden mellan länder som tidigare låg på nationell eller bilateral nivå nu flyttats upp på EU-nivå. Det betyder emellertid inte att dessa frågor inte längre har någon nationell betydelse. Tvärtom är Sverige som en liten men globalt integrerad ekonomi naturligtvis i högsta grad beroende av hur villkoren för transporter och varuflöden mellan EU och omvärlden utformas. Internationellt växer sådana tankar kring ett ökat behov av integrerad transportinfrastruktur sig allt starkare. Inom EU pågår exempelvis ett utvecklingsarbete när det gäller att skapa särskilda godstrafikkorridorer för genomgående trafik inom unionen. Men det finns även anledning att uppmärksamma och ta hänsyn till andra samarbeten kring varuflöden och planering av infrastrukturen. Dessa frågor behandlas vidare i kapitel 3.

3 Transnationella infrastruktur-samarbeten

Som framgick av redovisningen i kapitel 2 har Sverige störst varuhandel med framförallt andra länder i Europa. Handeln med Kina och USA är ännu begränsad. Detta kan dock komma att förändras, i takt med att flödena mellan Europa och Asien generellt förutspås öka.¹⁸ 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.

I en separat rapport presenteras översiktligt några större infrastruktur-utbyggnadssamarbeten, se Trafikanalys (2014o). Fokus är framåtblickande med fokus på de projekt och samarbeten som förbinder länder i Europa och mellan Europa och Asien. Inom dessa 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) 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. Huvuddelen av stomnätet indelas nu i nio intermodala genomförandekorridorer och. Riktlinjerna innehåller även en strategi för sammanlänkningen med angränsande länder, se Kapitel 2 i Trafikanalys (2014o).

Övriga transportnätverk och korridorsarbeten inom EU avser godskorridorer för järnvägen¹⁹ och ERTMS-korridorer, se Kapitel 3 i Trafikanalys (2014o). Dessa är på flera sätt separerade från TEN-T-riktlinjerna, men har samtidigt integrerande anslag.

¹⁸ En fördjupad redovisning av varuflödena finns i Trafikanalys (2014m).

¹⁹ 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.

I EU-samarbetet inom transportområdet ingår även ett antal samarbetsforum med de stater som omgärdar unionen. Dessa ingår i en europeisk strategi att bättre integrera EU:s transportinfrastruktur med dess omgivning. Arbetet är organiserat kring de fem viktigaste axlarna för handel mellan EU och unionens grannländer, se Kapitel 4 i Trafikanalys (2014o).

Ett annat samarbete som ska utgöra komplement till de korridorer som identifierats inom TEN-T, är Joint Barents Transport Plan. Den baseras på en förväntad tillväxt av basnäringarna i Barentshavsregionen. Planen som presenterades i september 2013 är tänkt att spegla nationella prioriteringar med fokus på gränsövergångarna mellan Ryssland, Finland, Sverige och Norge, se Kapitel 4 i Trafikanalys (2014o).

FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) samordnar ett antal infrastrukturprojekt. Syftet är att garantera sömlösa anslutningar för att därigenom 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. Här ingår ett transeuropeiskt nätverk för motorvägar (TEM) och ett för järnvägar (TER) i centrala, östra och sydöstra Europa, se Kapitel 4 i Trafikanalys (2014o).

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), se Kapitel 4 i Trafikanalys (2014o).

Sammanfattningsvis pågår det alltså 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 dessa internationella samarbeten och andra länders individuella infrastrukturesatsningar 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. I appendix redovisas översiktligt information om transportinfrastrukturen i Sveriges grannländer, samt några av dessa länders större infrastrukturprojekt, som kan tänkas påverka transporter till och från Sverige. Uppgifterna är i regel hämtade från Eurostat alternativt ländernas statistik- och transportmyndigheter.

4 Analys av den nationella planen i ett internationellt perspektiv

Som presenterats i kapitel 3 samt i appendix planeras det för betydande infrastruktursatsningar både i Sveriges omedelbara närhet i Norden, runt Östersjön, inom EU och längs större stråk mot det inre av Asien. Denna utbyggnad är dels en utbyggnad till följd av historiskt eftersatt infrastruktur med begränsad internationell koppling, men det är även ett resultat av antaganden och förväntningar om betydande flöden i den landbaserade infrastrukturen i framtiden. Här är det frågan om både att uppmåna till ökade flöden för att åstadkomma ett ökat handelsutbyte och att tillmötesgå den efterfrågan på goda kommunikationer som väntas öka de kommande åren i takt med att ekonomierna växer.

Om de internationella samarbetena och andra länders infrastruktursatsningar faller väl ut och leder till förändrade transportmönster har detta potential att påverka även flöden till och från Sverige. Avslutningsvis studeras därför om och i så fall på vilket sätt den svenska infrastrukturplaneringen är en integrerad del av den internationella infrastrukturutbyggnaden.

I regeringens direktiv (Näringsdepartementet 2012) framgår att de åtgärder som Trafikverket ska föreslå i den nationella transportplanen ska inriktas mot de viktigaste stråken för att stärka sträckor som är betydelsefulla för arbetspendling, viktiga transportleder för näringslivet och gränsöverskridande transporter. Det nationella planförslaget ska vidare beakta behovet av goda möjligheter till internationella transporter. I planen ska hänsyn därför tas till infrastrukturåtgärder som kan effektivisera trafik över landets gränser. Vidare ska Trafikverket beakta förhandlingarna inom EU vad gäller utbyggnad av det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) och arbetet med att inrätta godskorridoren mellan Stockholm och Palermo, liksom införandet av det sameuropeiska signalsystemet ERTMS för det statliga järnvägsnätet. Trafikverket uppmanas också att i den fortsatta gränsöverskridande planeringen beakta den synkroniserade transportplan för investeringar som planeras att tas fram inom ramen för samarbetet inom Barentsregionen.

Trafikverket har i planförslagets omvärldsanalys (Trafikverket 2013a) fokuserat på åtta korridorer med fokus på landinfrastrukturen, se Tabell 7.1, som Trafikverket bedömer har stor relevans för internationella gods- och persontransporter.

- 1 Nordnorge–Norra Sverige–Bottenhavet–Finland–Ryssland
- 2 Finland–Sundsvall–Östersund–Trondheim
- 3 Helsingfors/Åbo–Stockholm–Oslo
- 4 Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn–kontinenten
- 5 Stockholm–Skåne–kontinenten
- 6 Stockholm som internationell målpunkt
- 7 Västkusten–kontinenten–världen
- 8 Sydsverige–Östeuropa

Noterbart vid denna korridorredovisning är att Trafikverket valt att bortse från sjö- och luftfart. Detta är lite anmärkningsvärt, inte minst eftersom en mycket stor del av den till/från Sverige transporterade godsmängden går över kaj. En full genomgång av respektive korridors betydelse för internationella transporter redovisas i Tabell 7.1

I planförslaget beskrivs vidare transportrelaterade förhållanden och samband mellan Sverige och övriga världen. Exempelvis presenteras Sveriges största handelspartners och export- och importindustrins samverkan vad gäller godsflöden. Bland annat väljer Trafikverket att lyfta fram att funktionella arbetsmarknadsregioner vidgas över Sveriges gränser med Öresundsregionen och norra gruvindustrins utbredning mot Norge, Finland och i viss mån Ryssland. Pågående EU-arbeten som bedöms påverka det svenska transportsystemet presenteras, såsom att EU:s förslag från 2011 om TEN-T pekar ut fem hamnar i Sverige med statusen "core", och att sjöfarten förutses spela en viktig roll i förutspådd ökad handel med östra Europa. Godskorridoren Stockholm-Palermo nämns som en av de nio godskorridorer som Kommissionen beslutat om för att skapa ett europeiskt järnvägsnät. Däremot redovisas inte huruvida det finns åtgärder i planförslaget som har koppling till dessa samband, planer eller stråk.

Genomgången av planförslagets huvuddokument visar att Trafikverket presenterar samband vad gäller gränsöverskridande transporter för såväl näringslivets godstransporter som personresor samt pågående internationella samarbetsprojekt. Trafikverket redovisar även exempel på åtgärder som ingår i våra grannländers långsiktiga transportplanering. Det är dock många gånger svårt att förstå i vilken utsträckning dessa samband och förhållanden har påverkat planförslaget. Det går heller inte att utläsa vilka eventuella åtgärder som planeras med anledning därav. Det enda konkreta som redovisas vad gäller andra länders transportplanering är förväntade kapacitetsbrister i förbindelser till Danmark och kontinenten då Fehmarn Bältförbindelsen öppnar för trafik. Detta väntas ge en ökning av främst godståg mot kontinenten, men det framgår inte om några åtgärder planeras i och med detta. Trafikverket skriver dock att kapacitetsbristen förväntas kvarstå efter planperiodens slut.

Det är naturligtvis möjligt att Trafikverket har tagit större hänsyn till de internationella aspekter såsom det anges i direktiven än vad som explicit anges i presentationen av planförslaget. I det presenterade planförslaget finns exempelvis en del åtgärdsförslag där relationen till gränsöverskridande transporter är relativt tydlig, exempelvis på sträckan Luleå-Riksgränsen-(Narvik), Göteborg-Borås nytt dubbelspår via Landvetter flygplats (deletapp Mölnlycke-

Bollebygd), rastplatser vid gränsen till Finland och åtgärder som förbättrar tillgängligheten till Göteborgs respektive Malmö hamn. I bedömningarna av kvarstående brister efter 2025 nämns till exempel bristande tillgänglighet för mellanregionala och långväga kollektiva personresor i stråken Oslo-Karlstad-Örebro-Stockholm, Göteborg-Oslo och Trollhättan-Oslo.

Ur de så kallade samlade effektbedömningarna för de namngivna objekten i planförslaget framgår det vidare att 18 av cirka 170 objekt på något sätt har kopplingar till internationella transporter. Det framgår dock inte för något objekt att de på något sätt relateras till andra länders transportplanering. Det är naturligtvis möjligt att det endast är ett fåtal objekt som har internationella kopplingar i planförslaget, men Trafikanalys bedömer att det ingår investeringsförslag i planförslaget där sådana relationer finns. Dock omnämns de inte i de samlade effektbedömningarna. I Trafikverkets underlagsrapport "Namngivna investeringsåtgärder och brister" (Trafikverket 2013i) beskrivs nuläge och brist samt förslaget till åtgärd för respektive namngiven investering. Här beskrivs ibland gränsöverskridande relationer som inte nämns i den samlade effektbeskrivningen för motsvarande objekt.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att det i planförslagets huvudrapport framgår att gränsöverskridande transporter har beaktats i arbetet att ta fram planförslaget (Trafikverket 2013a). Trafikanalys bedömer att så också kan vara fallet, även om dokumentationen har sina brister (Trafikanalys (2013h). Dock finns det en risk att det internationella perspektivet går förlorat om det inte hanteras på ett mer systematiskt sätt. Här finns troligen förbättringspotential både vad gäller omvärldsanalys av andra länders planering och handelsutveckling. Även hur man systematiserar de samlade effektbeskrivningarna samt hur transporter i andra länder hanteras vid framtida åtgärdsvalsstudier, kan utvecklas.

5 Slutsatser

5.1 Diskussion

Den svenska industrin består till stor del av globala företag. Gränsöverskridande godstransporter är en viktig del i de nätverk som binder ihop företagen med dess kunder. Beroendet av en väl fungerande transportförsörjning från utlandet är inte mindre inom detaljhandel och olika tjänsteproducerande sektorer. Det vill säga, nästan alla samhällsfunktioner är direkt eller indirekt beroende av en god försörjning med godstransporttjänster och då inte minst av varuflödena till och från utlandet.

Detta beroende ser inte ut att avta över tid. Snarare är bilden som spås den omvända. År 2006 uppgick import- och exportvolymerna till ungefär 160 miljoner ton. Dessa förväntas öka till 294 miljoner ton 2030. Läggs inrikes (start- och målpunkt i Sverige) transporterade volymer samt transitvolymer till dessa beräknas efterfrågan på godstransporter totalt öka från 369 miljoner ton till 522 miljoner ton mellan de två åren. Det vill säga, utrikeshandelns andel av den transporterade godsmängden förväntas öka cirka 10 gånger mer än de inhemska gods- respektive transitvolymererna tillsammans. Samtidigt pekar Trafikverkets prognos över det framtida transportarbetet på en tillväxt till år 2030 med drygt 50 procent till 149 miljarder tonkilometer. Godstransportarbetet på järnväg beräknas öka med 39 procent, för väg är ökningen 58 procent medan sjöfarten beräknas öka med 50 procent.

Handelsmönster och de stora import- och exportländerna har varit relativt stabila under lång tid och kanaliseras i Sverige till ungefär två tredjedelar genom något av sex huvudsakligen nord-sydliga stråk. Norden och norra Europa är de viktigaste marknaderna för svensk del. Stråken stämmer också väl överens med de svenska delarna av TEN-T:s stomnät och övergripande nät. Även om godsflödena har varit tämligen robusta över tid pekar de flesta prognoserna för framtidens handelsmönster mot en ökad betydelse för världshandeln av de växande marknaderna i Asien och Östeuropa. Det innebär att en allt större andel av världens och även Sveriges totala transporter förväntas 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. Väst-europas (exkl. Norden) andel av svensk export förväntas falla från dagens²⁰ 49 procent till 35 procent 2030, medan Central- och Östeuropa tillsammans med Turkiet ökar från 12 till 17 procent. Exporten till Asien och Oceanien beräknas öka än mer, från en andel på 10 procent till drygt 22 procent 2030. Mönstret återkommer för importen till Sverige.

Denna tendens till ökad, men något förändrad handel vad gäller start- och målpunkt är dock inte huggen i sten. Tvärt om, den kan påverkas av en mängd

²⁰ Genomsnitt för åren 2006-2010.

faktorer såsom nya internationella handelsavtal som syftar till minskade handels- hinder mellan Europa och USA som också kan gynna Sveriges utrikeshandel med ökade flöden även västerut. Det är också möjligt att Kina och EU inleder nya förhandlingar om frihandelsavtal som ytterligare stärker handeln med Kina. En utvecklad frihandelszon EU-USA kan sannolikt också innebära en motvikt till den växande betydelsen av handeln med Asien och Kina som nämndes ovan. Inte heller går det att blunda för det hinder som den politiska utvecklingen i Ukraina under 2014 utgör för utvecklingen av gränsöverskridande transporter. Förutsättningarna för hur väl framtidsprognoser faller ut kan med andra ord snabbt förändras till följd av oväntade omvärldshändelser. Detta är naturligtvis en svårighet för ett så långsiktigt arbete som infrastrukturplanering.

Mer lokala förändringar som påverkar Sverige direkt, kanske framförallt när det gäller val av trafikslag, är införande av svaveldirektivet som innebär att kraven ökar på lägre svavelinnehåll i det marina bränslet i bland annat Östersjön samt fördubblingen av banavgifterna till 2025 för transporter på det svenska järnvägs- nätet. Det finns dessutom ett förslag framtaget som skulle tillåta större och tyng- re lastbilsekipage än idag. Givet att det inte sker någon effektivisering inom respektive trafikslag, eller att inga andra styrmedel införs, skulle dessa förändringar sammantaget sannolikt innebära mindre godstransporter med järnväg och sjöfart, samt en ökad användning av vägtransporter.

Internationella långväga godstransporter, såsom mellan Kina och Europa har historiskt dominerats av sjöfartstransporter. Tendensen här är fortsatt konsoli- dering av transportmarknaden i termer av större globala rederier med större fartyg och en koncentration av trafiken till allt färre och större hamnar. Allt större hamnar leder till ökade transporter till och från dessa hamnar vilket ställer ökade krav på den landbaserade anslutningsinfrastrukturen till dem. Den ökade träng- seln i farlederna och i de landbaserade anslutningarna till hamnarna både i Asien och på kontinenten kan leda till att alternativa transportlösningar blir mer attrak- tiva. Exempelvis fraktar Hewlett-Packard datorer från Kina till Europa med järn- väg (New York Times 2013). Det indikerar att långväga internationella järnvägs- transporter inte behöver bli varken dyrare eller ta längre tid jämfört med att frakta på sjöfart. Detta bekräftas också av en internationell studie av några testtrans- porter mellan Asien och Europa.

Ett ökat användande av landbaserade transportupplägg mellan Asien och Europa skulle exempelvis kunna innebära att hamnarna i Östersjöregionen får en större betydelse. Istället för att godset går sjövägen runt den europeiska kontinenten via de stora hamnarna i Västeuropa, såsom Rotterdam, till Sverige, kan trafiken istället ledas landvägen fram till hamnen i St. Petersburg för vidare transport med fartyg inom Östersjöregionen. Järnvägsförbindelsen genom de baltiska staterna till Polen - Rail Baltica - kan vidare komma att påverka dessa flöden så att de transporteras med järnväg till Västeuropa istället för via någon Östersjöhamn. Denna transportled kan även påverka genom att det blir mindre motiverat för finska transporter att gå igenom Sverige på sin väg till marknaden på den europeiska kontinenten. Ett tredje alternativ är fortsatt stora sjöfarts- transporter, men som istället för att angöra exempelvis Göteborg istället väljer någon av de större kapacitetsstarka hamnarna på den europeiska kontinenten

för vidare landtransport till Sverige över Öresundsbron. Vierth et al. (2014) visar i en analys av godshanteringen i de svenska hamnarna fram till 2020 på en begränsad utveckling av godsvolymer. Antalet anlöp förväntas dock minska.

I takt med att efterfrågan ökar på liknande transportkedjor som tar nya vägar uppstår naturligt krav på anpassning och upprustning av den befintliga infrastrukturen, en ökad integrering av infrastruktur över nationsgränserna och borttagande av administrativa hinder. Det förutsätter dock att det finns en effektiv samordning av korridorer 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 därför helt nödvändiga.

Det finns idag 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 i syfte att påverka framtidens godsflöden. EU-kommissionen (2011a) lade under 2011 fram EU:s vitbok med målsättningen att skapa förutsättningar för ett gemensamt europeiskt transportområde. Vitboken konkretiseras nu inom EU genom det pågående arbetet med uppbyggnaden av ett transeuropeiskt transportnätverk (TEN-T) bestående av ett stomnät (core network) och ett övergripande nät (comprehensive network). 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 kring infrastrukturutbyggnad. I samarbetsprojektet Euro-Asian Transport Linkages (EATL) har de deltagande länderna för nio järnvägs- och nio vägkorridorer identifierat ett stort antal infrastrukturprojekt som viktiga att utveckla. En liknande inriktning när det gäller infrastrukturens utveckling och bibehållande som i Sverige finns i stor utsträckning i länderna i Sveriges närhet, exempelvis Norge och Danmark. I Polen och Baltikum inriktas projekten i högre grad till att knyta samman delarna i respektive land samt att knyta det egna landet närmare sina grannländer för att möjliggöra internationella transporter både västerut och österut.

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. 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. TEN-T är ambitiöst och har mött viss 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 där det förefaller 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.

Hur det svenska infrastruktursystemet föreslås uppdateras till 2025 redovisas i den nationella transportplanen (Trafikverket 2013a, Näringsdepartementet 2014b). Där framgår att fokus vid framtagandet legat på Sveriges EU-arbete och annan internationell verksamhet baserad på regeringsbeslut samt i de gräns-regionala och transnationella samarbetsprojekt inom transportområdet där Trafikverket deltar, exempelvis sådana som delfinansieras av EU via Interreg. Någon hänvisning eller anpassning till de av FN drivna samarbetena nämns inte. Redovisningen indikerar vidare att Trafikverket i sitt arbete med förslaget till den nationella planen har observerat att ett antal större förändringar i närområdet förväntas ske. Det är dock inte möjligt att utifrån materialet fastslå i vilken grad eller på vilket sätt hänsyn har tagits till förändringarna vid utformningen av det föreliggande planförslaget för investeringar i Sverige. Det enda konkreta som redovisas vad gäller andra länders transportplanering som anses kunna påverka Sverige är kapacitetsbristerna i förbindelser till Danmark och kontinenten som förväntas uppstå då Fehmarn Bältförbindelsen öppnar för trafik.

Frågan är hur allvarligt denna relativt snäva fokusering kan antas påverka framtida godsflöden till och från Sverige. Å ena sidan är det tröga processer att bygga ut infrastruktursystemet och handelsmönstret har över tid visat sig vara stabilt. Kapaciteten i det samlade transportsystemet kommer dock alltid att vara en begränsad resurs och det blir svårt att möta hela den förväntade tillväxten i transportefterfrågan genom att bygga ut infrastrukturen. En liten befolkning och spridd ortstruktur innebär dessutom stora utmaningar. För att även kunna upprätthålla ett transportsystem för persontransporter av hög internationell klass blir det än mer viktigt att resurserna fördelas rätt mellan nyinvesteringar och en mer effektiv användning av transportsystemet. Det kan därför vara rimligt att förhålla sig relativt konservativ i planeringen där ökat underhåll och förstärkningar av det befintliga systemet såsom föreslås i planen mycket väl kan vara det mest fördelaktiga för att underlätta för internationella transporter. Å andra sidan pågår det sedan några decennier tillbaka stora förändringar med en växande marknad i borte Asien och med östeuropeiska länder som rustar upp och bygger ut sin infrastruktur till en konkurrenskraftig standard, inte sällan med fokus på transporter österut. Det kan därför vara en felaktigt kalkylerad risk att inte anpassa planeringen till dessa utvecklingstendenser. På sikt kan det i värsta fall leda till en försämrad konkurrenskraft för svenskt näringsliv.

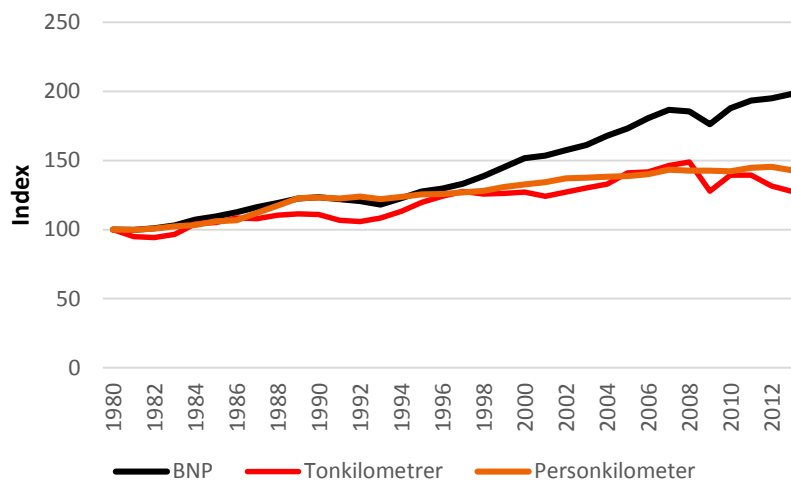
Även om det inte har varit huvudfokus i denna analys att fastställa huruvida Trafikverkets förslag till plan är korrekt eller inte, går det inte att komma runt en uppenbar risk att det internationella perspektivet inte fått tillräckligt utrymme vid framtagandet av objekten i planen, till nackdel för de gränsöverskridande transporterna. Systematiken i beaktandet av det internationella perspektivet bör förbättras, exempelvis i den inledande omvärldsanalysen, som på ett ingående sätt medför att urvalet av åtgärder anpassas till internationella förändringar både vad gäller möjliga förändringar i handelsflöden och infrastrukturinvesteringar i andra länder. Det bör också resultera i tydligare samlade effektbeskrivningar, där

det då framgår att eller på vilket sätt detta internationella perspektiv beaktats. Det bör även vara centralt att gränsöverskridande transporter, både till och från Sverige, samt transporter i andra länder beaktas vid framtida åtgärdsvalsstudier.

Efterhand som EU växer tätare samman som en ekonomisk och politisk enhet behöver transportpolitiken och analysen av prioriterade åtgärder i allt högre grad ta sin utgångspunkt och utformas utifrån ett europeiskt perspektiv. Det är därmed också rimligt att huvudfokus vid infrastrukturplaneringen 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 för infrastrukturutveckling. Eftersom godstransporterna till och från Sverige är invädda 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.

5.2 Avslutande kommentarer

Som utgångspunkt vid framtagandet av förslaget till nationell plan för transport-systemet används prognoser för bland annat tillväxttakterna i ekonomin respektive i transportarbetet. Den ekonomiska situationen i Sverige och dess samband med transportutvecklingen har historiskt varit tämligen tätt sammanknutna, se Figur 5.1. Det har inneburit att man tämligen väl har kunnat basera prognoser om framtida transportarbete på en prognos av den framtida ekonomiska tillväxt-takten. Sedan slutet av 1990-talet har dock tillväxten, mätt i termer av BNP i fasta priser, ökat snabbare än både persontransportarbetet (personkilometer) och godstransportarbetet (tonkilometer). På senare år har det även gått att skönja en fortsatt ekonomisk tillväxt, trots en nedgång i transportarbetet. Nedgången de senaste åren är till och med så stor att transportarbetet för samtliga trafikslag är lägre 2013 jämfört med 2006. Detta måste betraktas som viktiga trendbrott.



Figur 5.1 Utvecklingen av BNP (fasta priser), tonkilometer och personkilometer, 1980-2013.
 Källa: Konjunkturinstitutet (2014) Statistik, Trafikanalys (2014b)
<http://www.trafa.se/sv/Statistik/Transportarbetet/>

När osäkerheten ökar kring hur stabilt sambandet mellan ekonomisk tillväxt och transportarbete kommer att vara framöver, ökar därför även osäkerheten i framtida prognoser för transportarbetet. OECD/ITF (2014) pekar exempelvis på att sambandet mellan tillväxt i BNP och transportarbetet verkar minska i takt med att ekonomierna utvecklas. De samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningarna, som är ett viktigt beslutsunderlag för investering i ny svensk infrastruktur, bygger till del på dessa prognoser över transportarbetet. Detta skapar osäkerhet och kan potentiellt innebära att något eller några infrastrukturprojekt felaktigt bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma eller olönsamma. Det riskerar i sin tur att leda till att felaktiga beslut fattas kring vilken ny infrastruktur som bör produceras.

Givet att prognoser över det framtida transportarbetet korrekt speglar transportefterfrågan finns det dock fortfarande moment som påverkar vilka investeringsobjekt som anses samhällsekonomiskt lönsamma och som föreslås till byggstart. För infrastrukturinvesteringar som syftar till att underlätta gränsöverskridande transporter finns i dag ingen specifik ASEK rekommendation för hur de ska hanteras. För internationella transporter räknas i dagsläget ett projektets (transport)nyttor, i den samhällsekonomiska kalkylen, till *hälften* om det inte på relevant sätt kan motiveras att någon annan fördelning av nytta bör användas (Trafikverket 2014i). För investeringskostnaden ingår projektets kostnad för den delen av infrastrukturen som uppstår i Sverige. ASEK fokuserar alltså på att det görs en kalkyl där Sverige utgör avgränsning. Att det inte finns någon ASEK rekommendation för specifikt gränsöverskridande projekt gör att internationellt riktade projekt per automatik har svårt att i hävda sig konkurrensen med övriga projekt. Möjligen skulle detta kunna lösas genom att förutom den traditionella kalkylen med Sverige som avgränsning för sådana projekt också göra en regionalekonomisk kalkyl där regionen utgörs av åtgärdens influensområde. I en sådan kalkyl skulle då exempelvis svenska värderingar kunna användas eller ett genomsnitt av de bägge ländernas kalkylvärden. Likaså ska förstås då också hela investeringskostnaden inkluderas i en sådan regionalekonomisk kalkyl.

Forsgren A. och Westin J. (2014) pekar vidare på brister i hur transittrafik hanteras i modellen, vilket till viss del kan förklaras av modellens syfte som är att förutspå nationella flöden. Modellen använder fixa efterfrågematriser, vilket medför att det endast sker en omflyttning av existerande flöden när exempelvis en ny väg öppnas mellan Sverige och Norge. Då modellen inte inkluderar interna norska flöden eller norsk export och import till andra länder än Sverige underskattas flödena och därmed investeringens nytta. Även nätverkets detaljeringsgrad och regionernas storlek varierar mellan Sverige och de övriga länderna i modellen, vilket gör modellresultaten mer osäkra.

Något som ytterligare skulle kunna tala för att det även skulle kunna finnas fler lönsamma projekt har att göra med nyttor och kostnader som uppstår till följd av en investering men som inte direkt går att hänföra till den uppkomna trafiken och som normalt inte medräknas i den samhällsekonomiska kalkylen. ASEK:s rekommendation (Trafikverket 2014i) medger däremot att dessa effekter kan räknas med och redovisas i en särskild analys utöver den som presenterats utan dessa effekter.

Något som talar emot att Trafikverket på grund av dessa aspekter i den nationella planen 2014–2025 valt fel objekt är de känslighetsanalyser som genomförts av den förra nationella planen som visar att rangordningen av projekten är robust och inte rubbas av att någon post i kalkylen ändras (Börjesson et al. 2014). Samma slutsats görs i en särskild känslighetsanalys av kalkylen för Förbifart Stockholm (Trafikanalys 2014p). Det finns dock som redovisats ovan goda skäl till att förbättra analyser av gränsöverskridande flöden och hur de implementeras i modellsystemet.

6 Referenser

Annoni, P. och Dijkstra, L. (2013) EU Regional Competitiveness Index. RCI 2013. JRC Scientific and Policy Reports. Report EUR 26060 EU.

Bahnprojekt Stuttgart-Ulm (2013) S21 – Neuordnung Bahnknoten Stuttgart.
<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/details/s21-neuordnung-bahnknoten-stuttgart/>

BT (2013) Regeringen vil både have togfond og Kattgeatforbindelse. 2013-09-10. <http://www.bt.dk/politik/regeringen-vil-baade-have-togfond-og-kattegatforbindelse>

Börjesson, M., Eliasson, J., Lundberg, M., (2014). Is CBA ranking of transport investments robust? *Journal of Transport Economics and Policy* 48(2): 189-204.

Danmarks Statistik (2014) Statistikbanken
<http://www.statistikbanken.dk/>

Danska Banedanmark (2010) En bedre bane mellem Roskilde og Holbaek. <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=10331&soegningID=481299&soegeord=roskilde>

Danska Banedanmark (2013) Ringsted – Femern Banen. Ny dobbeltspore jernbane ned til Femern Bælt.
<http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=17696>

Danska Vejdirektoratet (2013a) Længden af offentlige veje.
http://vejdirektoratet.dk/da/viden_og_data/statistik/vejeneital/I%C3%A6ngdeoffentligeveje/sider/default.aspx

Danska Vejdirektoratet (2013b) Vejprojekter.
<http://vejdirektoratet.dk/da/vejprojekter/sider/default.aspx>

Die Welt (2013) Ein Flughafen, den in Deutschland keiner braucht.
<http://www.welt.de/wall-street-journal/article113083487/Ein-Flughafen-den-in-Deutschland-keiner-braucht.html>

EU-kommissionen (2011a) Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, KOM(2011) 144 slutlig

EU-kommissionen (2013a) The EU's bilateral trade and investment agreements- where are we? Memo/13/1080
http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2012/november/tradoc_150129.pdf

Eurostat (2012) Statistics in Focus 21/2012. Air transport recovers in 2010.
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-12-021/EN/KS-SF-12-021-EN.PDF

Eurostat (2013a) Statistikportalen.
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database

Eurostat (2013b) Top 20 cargo ports in 2012 – on the basis of gross weight of goods handled (in million tonnes).
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/File:Top_20_cargo_ports_in_2012 -
_on the basis of gross weight of goods handled \(in million tonnes\).png](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/File:Top_20_cargo_ports_in_2012_-_on_the_basis_of_gross_weight_of_goods_handled_(in_million_tonnes).png)

Eurostat (2013c) Top 20 passenger ports in 2012 - on the basis of number of passengers embarked and disembarked (in 1000).
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/File:Top-20_passenger_ports_in_2012 -
_on the basis of number of passengers embarked and disembarked \(in 1000\).png](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/File:Top-20_passenger_ports_in_2012_-_on_the_basis_of_number_of_passengers_embarked_and_disembarked_(in_1000).png)

Femern A/S (2011) Consolidated construction estimate for the Fehmarn belt Fixed Lin. August 2011.
[http://www.femern.com/material-folder/documents/2011-
publications/consolidated-construction-estimate-for-the-fehmarnbelt-fixed-link-august-2011](http://www.femern.com/material-folder/documents/2011-publications/consolidated-construction-estimate-for-the-fehmarnbelt-fixed-link-august-2011)

Finavia (2014) Traffic statistics.
<https://www.finavia.fi/en/finavia-corporation/statistics/>

Finska Trafikverket (2013a) Vägar
<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/trafiknat/vagar>

Finska Trafikverket (2013b) Fredrikshamns omfartsväg.
http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/projekt/under_byggnad/Fredrikshamns_omfartsvag

Finska Trafikverket (2013c) E18 Forsby – Kotka.
http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/projekt/under_byggnad/forsby_kotka

Finska Trafikverket (2013d) Ring III – 2. Skedet.
http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/projekt/under_byggnad/ring3

Finska Trafikverket (2013e) Järnvägar
<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/trafiknat/jarnvagar>

Finska Trafikverket (2013f) Ringbanan.
http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/projekt/under_byggnad/ringbanan

Finska Trafikverket (2013g) Banprojekt Seinäjoki – Uleåborg.

http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/projekt/under_byggnad/seinajoki_uleab.org

Forsgren A. och Westin J. (2014) Infrastructure planning – A challenge for cross-border cooperation. CERUM Report Nr 41/2014.

Francois J., Manchin, M., Norberg, H., Pindyuk, O., Tomberger, P. (2013)

Reducing Transatlantic Barriers to Trade and Investment. An Economic Assessment, Final Project Report, Centre for Economic Policy Research, London.

Innovation and Networks Executive Agency (2014e) TEN-T Projects by country:

Finland http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/finland.htm

Innovation and Networks Executive Agency (2014k) Improving the punctuality and reliability of passenger train traffic – Helsinki City Rail Loop

http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/finland/2011-fi-93125-s.htm

Innovation and Networks Executive Agency (2014l) Works for the development of the railway connection between Helsinki airport and the PP12 lines

http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/finland/2007-fi-12050-p.htm

Innovation and Networks Executive Agency (2014m) Environmental Impact

Assessment on the extension of Motorway E47/E55 and Motorway E20/E47/E55

http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/denmark/2007-dk-90702-s.htm

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

Germany http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/germany.htm

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

Finland http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/finland.htm

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

Denmark http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/denmark.htm

Isavia (2014) Aviation fact file 2013. Reykjavik 2014.

<http://www.isavia.is/english/about-isavia/statistics/>

Kommerskollegium (2012b) Potential Effects from an EU-US Free Trade Agreement – Sweden in Focus.

Konjunkturinstitutet (2014) Statistikk.

New York Times (2013)

<http://www.nytimes.com/2013/07/21/business/global/hauling-new-treasure-along-the-silk-road.html?pagewanted=all&r=0> (2013-07-21)

Norska Jernbaneverket (2013b) Kapasitetsøkning på Ofotbanen.

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Prosjekter/Kapasitetsokning-pa-Ofotbanen/>

Norska Jernbaneverket (2013c) Follobanen.

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Prosjekter/follobanen/Follobanen/>

Norska Jernbaneverket (2013d) Dette er Eidsvoll-Hamar.

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Prosjekter/Eidsvoll---Hamar1/Dette-er-Eidsvoll-Hamar/>

Norska Jernbaneverket (2013e) En moderne Vestfoldbane.

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Prosjekter/Dette-er-Vestfoldbanen/Bakgrunn/En-moderne-Vestfoldbane/>

Norska Jernbaneverket (2013f) Arna-Bergen.

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Prosjekter/Arna---Bergen/Dette-er-Bergen-Arna/>

Norska Jernbaneverket (2014) Jernbanestatistikk 2013.

<http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/31289/Jernbanestatistikk%202013.pdf>

Norska Jernbaneverket, Kystverket, Avinor, Statens vegvesen (2013) Hva er

Nasjonal Transportplan? <http://www.ntp.dep.no/Om+NTP/Hva+er+NTP>

Norska Samferdselsdepartementet (2013) Nasjonal transportplan 2014-2023.

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/regpubl/stmeld/2012-2013/meld-st-26-20122013/7/1.html?id=722193>

Norska Statens vegvesen (2013a) Infrastruktur

<http://www.vegvesen.no/Fag/Trafikk/Nokkeltall+transport/Rammebetingelser/Infrastruktur>

Norska Statens Vegvesen (2013b) E6 Hålogalandsbrua

<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6halogalandsbrua/>

Norska Statens Vegvesen (2013c) E18 Østfold hovedside.

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e18ostfold>

Norska Statistiska Sentralbyrå (2013) Statistisk årbok 2013, Statistisk

Sentralbyrå, Oslo-Kongsvinger 2013.

Norska Statistiska Sentralbyrå (2014) Statistikkbanken

<https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv>

Näringsdepartementet (2012) N2012/6395/TE, N2012/6434/TE [delvis].
Regeringens direktiv till Trafikverket om åtgärdsplaneringen.

Näringsdepartementet (2014b) Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014-2025, beslut om byggstartar 2014-2016, beslut om förberedelser för byggstartar 2017-2019 samt fastställelse av definitiva ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014-2025 (rskr. 2012/13:119). N2014/1779/TE, m.fl. se bilaga 1.

Näringslivets transportråd, DI Transport och NHO Logistikk og Transport (2013) *Det er behov for en Skandinavisk transportplan*. PM 2013-11-06.

OECD/ITF (2014) The ITF Transport Outlook 2013. Funding transport.

Petersen, M. S., Kyster-Hansen, H., McDaniel, J., Cardebring, P. Meyer-Rühle, O., Sirén, J., Räsänen, J., Nyberg, J., Kajander, S., Saurama, A., Wolek, M. (2011) Baltic Transport Outlook 2030. Executive Report – final version. BTO_R7TP_009.

Polska Central Statistical Office (2014) Transport Activity results in 2013, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

<http://stat.gov.pl/en/topics/transport-and-communications/transport/transport-activity-results-in-2013,6,9.html>

Riga International Airport (2014) Passengers and Cargo
<http://www.riga-airport.com/en/main/about-company/statistics>

Road Traffic Technology (2013) A2 Toll Motorway, Poland.
http://www.roadtraffic-technology.com/projects/a2_toll_motorway/

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.

Seatrade-Global (2014a) Maersk, MSC ink 2M vessel sharing agreement after P3 failure. <http://www.seatrade-global.com/news/americas/maersk-msc-ink-2m-vessel-sharing-agreement-after-p3-failure.html>, 2014-08-04.

Seatrade-Global (2014b) CMA CGM bounces back from P3 failure with Ocean Three. <http://www.seatrade-global.com/news/americas/cma-cgm-bounces-back-from-p3-failure-with-ocean-three.html?highlight=YTo5OntpOjA7czoZOiJjbWEiO2k6MTtzOjM6ImNnbSI7aToYyO3M6NzoiYm91bmNlcyI7aTozO3M6NDoiYmFjayI7aTo0O3M6NzoiY21hIGNnbSI7aTo1O3M6MTU6ImNtYSBjZ20gYm91bmNlcyI7aTo2O3M6MTE6ImNnbSBib3VuY2VzIjtpOjc7czoXNjoiY2dtIGJvdW5jZXMgYmFjayI7aTo4O3M6MTI6ImJvdW5jZXMgYmFjayI7fQ>, 2014-09-25.

Skanska (2013) Motorväg A1 i Polen.

<http://www.skanska.se/sv/kampanjer/125/autostrada-a1/>

Statistics Estonia: (2014) Flight Traffic through Tallinn Airport

[http://pub.stat.ee/px-](http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=TC203&ti=FLIGHT+TRAFFIC+THROUGH+TALLINN+AIRPORT+BY+TYPE+OF+FLIGHT+%28QUARTERS%29&path=../Databas/Economy/34Transport/02Air_transport/&lang=1)

[web.2001/Dialog/varval.asp?ma=TC203&ti=FLIGHT+TRAFFIC+THROUGH+TALLINN+AIRPORT+BY+TYPE+OF+FLIGHT+%28QUARTERS%29&path=../Databas/Economy/34Transport/02Air_transport/&lang=1](http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=TC203&ti=FLIGHT+TRAFFIC+THROUGH+TALLINN+AIRPORT+BY+TYPE+OF+FLIGHT+%28QUARTERS%29&path=../Databas/Economy/34Transport/02Air_transport/&lang=1)

Statistics Lithuania (2014) Air Transport.

<http://www.osp.stat.gov.lt/en/web/guest/rodikliai35>

Trafikanalys (2013a) Konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle – slutredovisning. Rapport 2013:10.

Trafikanalys (2013h) Kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Trafikanalys Rapport 2013:11

Trafikanalys (2014b) <http://www.trafa.se/sv/Statistik/Transportarbete/>

Trafikanalys (2014e) Uppföljning av de transportpolitiska målen. Trafikanalys Rapport 2014:5.

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

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

Trafikanalys (2014o) Internationell infrastrukturplanering – några aktuella program. Trafikanalys Rapport 2014:19.

Trafikanalys (2014p) En känslighetsanalys av transportpolitiska styrmedel. Trafikanalys Rapport 2013:6.

Trafikverket (2012a) Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Underlagsrapport – samhällsekonomiska analyser och samlad effektbefskrivning nationell plan. TRV 2012/38626.

http://www.trafikverket.se/PageFiles/129095/underlagsrapport_samhallsekonomska_analyser_och_samlad_effektbeskrivning.pdf

Trafikverket (2012b) Modellanpassade indata- och omvärldsförutsättningar.

http://www.trafikverket.se/PageFiles/77043/120831_modellanpassade_indata_och_omvarldsforutsattningar_2012.pdf

Trafikverket (2013a) Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025 Remissversion 2013-06-14.

Trafikverket (2013b) Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014-2025. Godstransporters utveckling fram till 2030. TRV 2013:56
http://publikationswebbutik.vv.se/upload/7042/2013_056_prognoser_for_arbetet_med_nationell_transportplan_2014_2025_Godstransporters_utveckling_fram_till_2030.pdf

Trafikverket (2013c) Långtidsbedömning av världsekonomin. Underlagsrapport till "Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014-2025 – Godstransporters utveckling fram till 2030"; TRV2013:56
http://www.trafikverket.se/PageFiles/90597/langtidsbedomning_av_varldsekonomin_underlagsrapport.pdf

Trafikverket (2013i) Underlagsrapport – Namngivna investeringsåtgärder och brister.

Trafikverket (2013j) Trafikslagsövergripande effekter av höjda banavgifter. Bilaga 3 till rapport: Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta, delredovisning 2013-05-24. Ärendenummer: 2013/23357.

Trafikverket (2014d) Haparandabanan. <http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Haparandabanan/>

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

Trafikverket (2014i) Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 5.1. Version 2014-04-01.

TransportNet (2013) USA:s sjöfartsmyndighet kritiserar P3-alliansen.
<http://transportnet.se/nyheter/usas-sjofartsmyndigheter-kritiserar-p3-alliansen/>, 2013-10-25.

Transportstyrelsen (2014b) Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet. TSV 2014-1419.

UNCTAD (2014) Review of Maritime Transport 2014, UNCTAD, Geneve, 2014.

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 (2013) Ministry of Transport and Communications of Lithuania - Transport Trends and Challenges in a UNECE member State: the case of Lithuania. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp5/id13-06e.pdf>

UNECE (2014b) Economic Development in the Road Transport Sector. Transmitted by the International Road Transport Union. Inland Transport Committee. Working Party on Transport Trend and Economics. Informal document WP.5 (2014) No.8.

Vierth, I., Hammes, J. J. och Sowa, V. (2014) Översiktlig strukturanalys för sjötransporter. VTI rapport 840.

World Economic Forum (2010) The Global Competitiveness Report 2010-2011, Genève, World Economic Forum.

World Economic Forum (2011) The Global Competitiveness Report 2011-2012, Genève, World Economic Forum.

World Economic Forum (2012) The Global Competitiveness Report 2012-2013, Genève, World Economic Forum.

World Economic Forum (2013) The Global Competitiveness Report 2013-2014, Genève, World Economic Forum.

World Economic Forum (2014) The Global Competitiveness Report 2014-2015, Genève, World Economic Forum.

WSP (2014) Underlag till Trafikanalys - Gränsbrister i transportsystemet. Handling #3 i ärende Sty 2013/181.

Världsbanken (2007) Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, 2007. Washington, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank.

Världsbanken (2010) Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, 2010. Washington, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank.

Världsbanken (2012) Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, 2012. Washington, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank.

Världsbanken (2013) Raillines (total route-km).
<http://data.worldbank.org/indicator/IS.RRS.TOTL.KM>

Världsbanken (2014) Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, 2014. Washington, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank.

7 Appendix

7.1 Åtta transportkorridorer i förslaget till Nationell plan

Tabell 7.1 Trafikverkets åtta person- och godstransportkorridorer i Nationell Plan 2014–2025

<i>Stråk</i>	<i>Trafikverkets kommentarer, per stråk</i>
1 Nordnorge – Norra Sverige - Bottenhavet - Finland – Ryssland	Stråket har stor betydelse för råvaruflöden såsom skog och malm men även fisk. Stråket förbinder de svenska Malmfälten med Narvik och Luleå. Det finns också möjlighet att transportera varorna mot t ex Murmansk men detta är främst ett alternativ för de finska och ryska volymerna. I Norges långsiktiga transportplan planeras förbättringar på Ofotenbanan. Framtida omfattande transittrafik kan inte uteslutas. Personresandet i korridoren kan betraktas som mindre omfattande.
2 Finland–Sundsvall–Östersund–Trondheim	Stråket hanterar svensk import/export men också transittrafik Finland–Trondheim. Det är betydelsefullt för arbetspendlingen, den regionala godstrafiken och besöksnäringen. Järnvägen utgör en del av Mittbanan samt Meråkersbanan på den norska sidan om riksgränsen. Förbättringar på Meråkersbanan ligger i den norska transportplanen för perioden 2014-2023.
3 Helsingfors/Åbo–Stockholm–Oslo	Stråket används dels för internationella men framför allt för mellanregionala personresor och godstransporter. Bland produkterna märks styckegods och fisk. Långväga arbetspendling förekommer och även annat resande mellan Oslo – Stockholm - Finland. Tåget mellan Oslo och Stockholm är idag inte tidsmässigt konkurrenskraftigt gentemot personbil/buss/flyg. Färjetrafik Stockholm – Åbo/Helsingfors viktig för både gods och

4 Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn–kontinenten	passagerare. På den norska sidan planeras förbättringar på E18 som kommer att bli en mötesfri väg. Västra Sverige är centralt för import och export av varor och gods till och från Sverige men också för Norge och Finland. De nationella väg- och järnvägsstråken i väst knyter Norge och Sverige till kontinenten via hamnarna längs kusten och förbindelserna till Öresundsregionen. Även på denna del i den Nordiska Triangeln har järnvägen svårt att konkurrera med bil/flyg ur ett tidsperspektiv. I den norska transportplanen planeras dubbelspår sträckan Sandbukta – Moss – Såstad samt åtgärder på E6 Svinesund – Oslo. I Danmark planeras kapacitetsökning på banan Köpenhamn - Ringsted. Fehmarn Bältförbindelsen planeras öppnad för trafik år 2020.
5 Stockholm–Skåne–kontinenten	Från Stockholm via södra Sverige transporteras en betydande del av näringslivets godstransporter till flera av våra viktigaste exportmarknader via väg- och järnvägsnätet samt via kombiterminaler och hamnar. Godsunderlaget är mycket brett. Stråket fyller också viktig funktion för arbetspendling med flera trafikslag, för fritidsresor och turism.
6 Stockholm som internationell målpunkt	De internationella förbindelserna till och från Stockholm är betydelsefulla för näringslivet, akademi- och forskningsvärlden och Sverige som turistnation. I länet finns landets största knutpunkter i transportsystemet, Stockholms central och Arlanda. Som en direkt följd av att vara landets i särklass största konsumtionsområdet är godstransporterna till och inom regionen omfattande. Framför allt är det konsumentprodukter i olika former.
7 Västkusten–kontinenten–världen	Göteborgs Hamn är Skandinaviens största hamn med cirka 11 000 fartygsanlöp om året. Det är också landets enda transoceana hamn. Nära 30 procent av svensk utrikeshandel passerar här. Göteborgs Hamn har ett mycket omfattande linjeutbud till viktiga import- och exportmarknader världen över. Förutom en tät trafik till och från länder i Europa finns det flera direktlinjer till andra världsdelar. Göteborg blir också ett allt viktigare mål för

8 Sydsverige–Östeuropa

kryssningsfartyg. Railport Scandinavia kallas järnvägspendlarna till och från Göteborgs Hamn, ett system med många godsterminaler i Sverige och Norge. Tack vare tågpendlar kan stora mängder gods snabbt och effektivt nå hamnens kunder. Hamnens Railportsystem och dess kopplingar med direktanlöp från bland annat Amerika och Asien ger en mycket stor bredd på verksamheten. Stordriftsfördelarna är tydliga och gynnar landet och industrin som helhet. Även personresandet är omfattande med alla trafikslag. Med en ökande östorienterad handel kommer sydöstra Sverige att spela en mer strategisk roll än tidigare. Detta gäller såväl oförädlade som förädlade produkter. Även arbetsrelaterat och fritidsrelaterat personresande förväntas öka. Transittrafiken mellan framför allt Ryssland och nordvästra Europa förutses öka.

Källa: Trafikverket (2013a) Förslag till nationell plan 2014-2025.

7.2 Stråk och regionindelning i Trafikverkets förslag till nationell plan

Redovisningen av objekten i Trafikverkets förslag till den nationella planen grupperas av Trafikverket i ett antal större stråk grupperade i sex geografiskt avgränsade områden.²¹ En förteckning över regionerna och deras stråk återfinns i Tabell 7.2.

Tabell 7.2 Ståk och regionindelning som används i Trafikverkets planförslag

Region	Stråk	Stråk
Norra Sverige	1	Umeå-Haparanda
	2	Luleå-Kiruna (Narvik)
	3	Umeå-Storuman (Mo i Rana)
	4	Östersund-Storuman-Gällivare-Karesuando
	5	Kiruna-Kaunisvaara
Mellersta Sverige	1	(Stockholm)-Gävle-Sundsvall-Örnsköldsvik-(Haparanda)
	2	(Göteborg)-Malung-Östersund-(Gällivare)
	3	(Finland)-Sundsvall-Östersund-(Gällivare)
	4	(Stockholm)-Avesta-Borlänge-Dalafjällen-(Norge)
	5	Gävle-Falun-Ludvika-(Örebro/Karlstad)
Östra Mellansverige	1	(Stockholm)-Uppsala-(Gävle)
	2	(Jönköping)-Linköping-Eskilstuna-(Gävle)
	3	(Kalmar)-Norrköping-Eskilstuna-(Gävle)
	4	(Jönköping)-Mjölby-Hallsberg/Örebro-(Borlänge/Gävle)

²¹ Norra Sverige, Mellersta Sverige, Östra Mellansverige, Stockholm, Västra Sverige och Södra Sverige

Stockholm	5	(Oslo)-Karlskoga-Örebro-Västerås-(Stockholm)
	6	(Göteborg)-Örebro/Hallsberg-Eskilstuna-(Stockholm)
	7	(Stockholm)-Enköping-(Borlänge-Mora/Sälen)
	1	Resor och transporter i Storstockholm
	2	Nationella och internationella förbindelser
Västra Sverige	3	Storregional pendling till och från Stockholm
	1	Göteborg-Varberg-Halmstad-(Öresundsregionen)
	2	Göteborg-Borås-Ulricehamn-(Jönköping-Östergötland-Stockholm)
	3	Göteborg-Trestad-Östfold/Oslo
	4	Oslo-Charlottenberg-Kil-Karlstad-Kristinehamn-(Mälardalen-Stockholm)
Södra Sverige	5	Göteborg-Trollhättan-Mellerud-Karlstad-Torsby-(Bergslagen)
	6	Göteborg-Skaraborg-(Stockholm)
	7	Jönköping-Skövde-Värmland
	8	Borås-Varberg
	9	Trestad-Lidköping-Mariestad-Mälardalen
	10	Halmstad-Växjö (se Södra Sverige)
	11	Halmstad-Jönköping (se Södra Sverige)
	12	Noden Storgöteborg
	1	Trelleborg/Malmö-Helsingborg
	2	Köpenhamn-Malmö-Jönköping/Nässjö-Linköping-(Stockholm)
	3	Malmö-Kristianstad-Karlskrona-Kalmar-Norrköping
	4	Malmö-Ystad/Simrishamn
	5	Helsingborg-Hässleholm
	6	Halmstad-Växjö

	7	Göteborg-Växjö-Kalmar/Blekinge
	8	Halmstad-Jönköping/Nässjö-(Stockholm)
	9	Jönköping-Nässjö-Västervik/Oskarshamn
	10	Göteborg-Jönköping (Stockholm), (se Västra Sverige)
	11	Jönköping-Skövde (Mariestad/Karlstad), (se Västra Sverige)

Källa: Trafikverket (2013a) Förslag till nationell plan 2014-2025.

7.3 Objekt i nationell plan 2014-2025

Kortfattad information om de enskilda projekten planerade för perioden 2017-2019 redovisas i Tabell 7.3, grupperade i ett antal stråk på sex geografiskt avgränsade områden, se Tabell 7.2.

Tabell 7.3 Åtgärder som föreslås till byggstart 2014-2016 sorterade efter total beräknad investeringskostnad (miljoner kr) i 2013 års prisnivå, samt huruvida projektet ingår i TEN-T.

Benämning	Total inv. kostnad	Åtgärd	Trafikslag	Stråk	TEN-T-nätverk
E4 Förbifart Stockholm*	31 471	Ny väg inkl. trafikplatser	Väg	Stockholm – stråk 2	Oklart**
Flackarp-Arlöv	3 608	2 nya spår	Jvg	Södra Sv. 2	Stomnät
Strängnäs-Härad	1 860	Mötesspår	Jvg	Östra MSv. – stråk 6	Ingår inte
Göteborg-Skövde		Paket med kapacitetshöjande			
	1 670	åtgärder	Jvg	Västra Sv. – stråk 12	Stomnät
Södertälje Sluss, Mälaren	1 471	Utbyggnad av sluss	Sjö	Östra MSv. – stråk 5	Stomnät (inre vattenvägar)
E20 Alingsås-Vårgårda	1 201	Ny väg + 2 planskilda korsningar	Väg	Västra Sv. – stråk 6	Övergripande
E10 Kiruna inkl. Lv 870	898	Ny väg	Väg	Norra Sv. – stråk 2	Stomnät (E10), ingår inte (Lv 870)
E4 Ljungby-Toftanäs	850	Ombyggnad	Väg	Södra Sv. – stråk 2	Stomnät
Malmbanan (6 åtgärder)					
(Gruvsatsning)	837	Mötesstationer	Jvg	Norra Sv. – stråk 2 & 5	Stomnät
Åstorp-Teckomatorp		Utbyggnad stationer samt			
	800	mötesstationer	Jvg	Södra Sv. – stråk 1	Stomnät
E4 Kongberget-Gnarp	703	Ny väg + breddning	Väg	Mellersta Sv. – stråk 1	Stomnät
Rv 56 Stingtonpet-Tärnsjö	513	Ny väg	Väg	Östra MSv. – stråk 3	Ingår inte
Kilafors-Holmsveden	485	Mötesstationer	Jvg	Mellersta Sv. – stråk 1	Stomnät
E20 Förbi Hova	459	Ny väg + planskild korsning	Väg	Västra Sv. – stråk 6	Övergripande
Ludvika-Frövi (Gruvsatsning)	450	Bärighet	Jvg	Östra MSv. – stråk 4	Ingår inte
Rv 26 Månseryd-Mullsjö	411	Ny väg + ombyggnad	Väg	Västra Sv. – stråk 7	Ingår inte

Flemingsberg	410	Nytt plattformsspår	Jvg	Stockholm – stråk 2	Stomnät
E18 väster Karlstad	397	Ny väg + breddning	Väg	Västra Sv. – stråk 4	Stomnät
Kil-Öxnered	290	Förstärkt kraftförsörjning	Jvg	Västra Sv. – stråk 5	Stomnät från Mellerud - Öxnered
E22 Rinkabyholm	289	Ny väg + 3 nya trafikplatser	Väg	Södra Sv. – stråk 3	Övergripande
E6.01 Trafikplats					Stomnät (förutsatt anslutning till
Spillepengen	285	Ny bro för planskildhet	Väg	Södra Sv. – stråk 2	hamnen)
Kil-Laxå	273	Mötesstationer	Jvg	Västra Sv. – stråk 4	Stomnät
Rv 56 Valsjön-Trafikplats					
Mackmyra	249	Ny väg + breddning	Väg	Mellersta Sv. – stråk 1	Ingår inte
Stockholm C-Sörentorp	209	Upprustning av spår	Jvg	Stockholm – stråk 2	Stomnät
E18 Norrtälje-Kapellskär	203	Breddning	Väg	Stockholm – stråk 1	Övergripande
E45 Falutorget-Marieholm	175	Breddning, ny gång-/cykelväg	Väg	Västra Sv. – stråk 12	Ingår inte
E18 Trafikplats Kockbacka	135	Ny trafikplats	Väg	Stockholm – stråk 1	Övergripande
E22 Trafikplats Ideon	131	Ny el. ombyggd trafikplats	Väg	Södra Sv. – stråk 3	Övergripande
Malmö-Ystad	126	Mötesstationer	Jvg	Södra Sv. – stråk 4	Övergripande
Trekanten, mötesspår	97	Mötesspår	Jvg	Södra Sv. – stråk 7	Stomnät
Skruv, mötesstation	82	Mötesstation	Jvg	Södra Sv. – stråk 7	Ingår inte
Kapacitetsåtgärder i Skåne			Jvg		
Sälens Flygplats		Statligt investeringsbidrag till			
		landningsbana	Luftfart		
E10 Avakko-Lappeasuando		Vägåtgärder	Väg		
Superbussar i Skåne		Åtgärder i statlig infrastruktur	Väg		
Kanusvaara-Svappavaara		Vägåtgärder	Väg		

* Förbifart Stockholm har placerats under rubriken pågående projekt i beslutet. Beslut för byggstart har inte tagits.

** Förbifart Stockholm finns inte med på kartorna över TEN-T, men det är rimligt att göra antagandet att sträckan ingår efter en framtida revidering/uppdatering av kartorna.

Källa: Trafikanalys (2013h) Kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Baserat på Trafikverket (2013a) Förslag till nationell plan 2014-2025. Näringsdepartementet (2014b) Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014-2025, beslut om byggstarter 2014-2016, beslut om förberedelser för byggstarter 2017-2019 samt fastställelse av definitiva ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014-2025 (rskr. 2012/13:119). N2014/1779/TE, m.fl. se bilaga 1.

Anm: Namnen har i vissa fall kortats ned. För fullständiga namn hänvisas till bilaga 1 i Trafikverkets huvudrapport.

Kortfattad information om de enskilda projekten planerade för perioden 2017-2019 redovisas i Tabell 7.4, grupperade i ett antal stråk på sex geografiskt avgränsade områden, se Tabell 7.2.

Tabell 7.4 Åtgärder som föreslås till byggstart 2017-2019 sorterade efter total beräknad investeringskostnad (miljoner kr) i 2013 års prisnivå, samt huruvida projektet ingår i TEN-T.

<i>Benämning</i>	<i>Total inv. kostnad</i>	<i>Åtgärd</i>	<i>Trafikslag</i>	<i>Stråk</i>	<i>TEN-T-nätverk</i>
Ostlänken, Järna-Linköping E4/Lv 259 Tvärförbindelsen	35 529	Nytt dubbelspår + upprustning bibana	Jvg	Östra MSv. – stråk 2	Stomnät
Södertörn	4 906	Oklart	Väg	Stockholm – stråk 1	Ingår inte
Varberg, dubbelspår	3 476	Nytt dubbelspår + ny station	Jvg	Västra Sv. – stråk 1	Stomnät
Olskroken, Planskildhet	2 472	Ny godstågsviadukt + planskilda anslutningar	Jvg	Västra Sv. – stråk 12	Stomnät
Ängelholm-Maria	2 096	Nytt spår + ombyggnad plankorsningar	Jvg	Södra Sv. – stråk 1	Stomnät
Godsstråket Dunsjö- Jakobshyttan-Degerön (Godsstråk Bergslagen)	1 947	Dubbelspårsutbyggnad	Jvg	Östra MSv. – stråk 4	Stomnät
E22 Hurva-Vä etapp Linderöd- Vä, Sätaröd-Vä och förbi Linderöd	1 100	Ny väg	Väg	Södra Sv. – stråk 3	Övergripande
Lund (Högevall)-Flackarp	1 092	Utbyggnad från 2- till 4-spår	Jvg	Södra Sv. – stråk 2	Stomnät
E20 Genom Allingsås	882	Ombyggnad av väg	Väg	Västra Sv. – stråk 6	Övergripande

E6.20 Hisingsleden, Södra delen	Breddning väg + nya planskilda korsningar	Väg	Västra Sv. – stråk 12	Ingår inte
Stockholm C-Stockholm Södra	704 Ombyggnad av spårssystem	Jvg	Stockholm – stråk 2	Stomnät
Godsstråket Storvik-Frövi (Godsstråk Bergslagen)	697 Nytt dubbelspår + nya mötesstationer	Jvg	Östra MSv. – stråk 4	Stomnät
Händelö, kombiterminal	463 Nytt spår	Jvg	Östra MSv. – stråk 2	Övergripande (hamnen)
E22 Förbi Söderköping	463 Ny väg	Väg	Östra MSv. – stråk 3	Övergripande
Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl. Nykyrka)	458 Ny väg	Väg	Östra MSv. – stråk 4	Ingår inte
Dingersjö, mötesstationer (Ostkustbanan)	450 Ny mötesstation	Jvg	Mellersta Sv. – stråk 1	Stomnät
E18 Danderyd-Arninge	342 Breddning av väg	Väg	Stockholm – stråk 1	Övergripande
E6.20 Söder/Västerleden, Sisjömotet	321 Nya additionskörfält	Väg	Västra Sv. – stråk 12	Ingår inte
Uppsala, plankorsningar (Ostkustbanan)	310 Ny gång- och cykelport	Jvg	Östra MSv. – stråk 1	Ingår inte
Gävle hamn, järnvägsanslutning	305 Nytt spår + elektrifiering befintligt spår	Jvg	Mellersta Sv. – stråk 1	Övergripande (hamnen)
Rv 50 genom Ludvika	287 Ombyggnad cirkulationsplatser + mindre åtgärder	Väg	Mellersta Sv. – stråk 5	Ingår inte
Bergsåker, triangelspår	241 Nytt triangelspår	Jvg	Mellersta Sv. – stråk 3	Ådalsbanan (stomnät), Mittbanan (övergripande)
E18 Arninge, hållplats	230 Åtgärder för nytt resecentrum	Väg	Stockholm – stråk 1	Övergripande
Rv 40 Nässjö-Eksjö	220 Breddning av väg	Väg	Södra Sv. – stråk 9	Ingår inte

Rv 50 Askersund-Åsbro	202	Breddning av väg	Väg	Östra MSv. – stråk 4	Ingår inte
Falköping-Sandhem-Nässjö	200	Ombyggnad mötesstationer	Jvg	Södra Sv. – stråk 9	Ingår inte
E6 Trafikplats Flädie		Breddning väg + nya planskilda korsningar			
	188		Väg	Södra Sv. – stråk 1	Stomnät
E16 Dala-Järna-Vansbro	167	Ny väg	Väg	Mellersta Sv. – stråk 4	Ingår inte
E22 Trafikplats Lund S	151	Ny cirkulationsplats + påfarter	Väg	Södra Sv. – stråk 3	Övergripande
E14 Lockne-Opland	150	Ny väg + ombyggnad befintlig	Väg	Mellersta Sv. – stråk 3	Övergripande
E4/E20 Essingeleden-Södra Länken	150	2 nya påfartsramper	Väg	Stockholm – stråk 3	Övergripande/stomnät
Rv 70 Enköping-Simtuna	149	Ombyggnad av väg	Väg	Östra MSv. – stråk 7	Ingår inte
E18 Frescati-Bergshamra-Stocksundsbron	146	Breddning av väg	Väg	Stockholm – stråk 1	Delvis övergripande
Regionalt cykelstråk, Täbystråket	126	Nytt cykel- och gångstråk	Väg	Stockholm – stråk 1	Ingår inte
Rv 25 Österleden i Växjö	104	Ny väg	Väg	Södra Sv. – stråk 7	Ingår inte
Rv 70 Smedjebacksvägen-Gyllehemsvägen	104	Ombyggnad av väg	Väg	Mellersta Sv. – stråk 4	Ingår inte
Rv 56 Kvicksund-Västjädra	96	Ombyggnad av väg	Väg	Östra MSv. – stråk 3	Ingår inte
Rv 70 Trafikplats Smedjebacksvägen	78	Breddning väg + planskild korsning	Väg	Mellersta Sv. – stråk 4	Ingår inte
Åstorp-Hässleholm	77	Signalanpassning	Jvg	Södra Sv. – stråk 5	Ingår inte
E14 Sundsvall-Blåberget			Väg		
Luleå-Riksgränsen-(Narvik)		Införande av ERTMS, Malmbanan	Jvg		
Sundsvall resecentrum		Tillgänglighet och plattformar m.m	Jvg		

Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.	Järnvägsåtgärder	Jvg
--	------------------	-----

Källa: Trafikanalys (2013h) Kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Baserat på Trafikverket (2013a) Förslag till nationell plan 2014-2025. Näringsdepartementet (2014b) Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014-2025, beslut om byggstarter 2014-2016, beslut om förberedelser för byggstarter 2017-2019 samt fastställelse av definitiva ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014-2025 (rskr. 2012/13:119). N2014/1779/TE, m.fl. se bilaga 1.

Anm: Namnen har i vissa fall kortats ned. För fullständiga namn hänvisas till bilaga 1 i Trafikverkets huvudrapport.

Tabell 7.5 Åtgärder som föreslås till byggstart 2020-2025 sorterade efter total beräknad investeringskostnad (miljoner kr) i 2013 års prisnivå.

<i>Benämning</i>	<i>Trafikslag</i>
E10 Morjärv – Svartbyn	Väg
E20 Förbi Vårgårda	Väg
E20 Götene – Mariestad	Väg
E20 Vårgårda – Vara	Väg
E22 Gladhammar – Verkeback	Väg
E22 Lösen – Jämjö	Väg
E4 Djäkneboda – Bygdeå	Väg
E4 Salmis – Haparanda	Väg
E4 Ullånger – Docksta	Väg
E4/E18 Kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av Förbifart Stockholm	Väg
E45 Förbifart Sveg	Väg
E45 Vattnäs – Trunna	Väg
E45/Rv70 genom Mora steg 1-3	Väg
E65 Svedala – Börringe	Väg
Rv40 förbi Eksjö	Väg
Rv56 Bie – Stora Sundby; Räta linjen	Väg
Rv70 Simtuna – Kumla	Väg
E20 Förbi Skara	Väg
E20 Förbi Mariestad	Väg
E22 Fjälkinge – Gualöv	Väg

Kaunisvaara – Junosuando, genvägen	Väg
Stockholm, Östlig förbindelse, fortsatt utredning	Väg
Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår	Järnväg
Göteborg – Borås, nytt dubbelspår via Landvetter flygplats (deletapp Mölnlycke – Bollebygd)	Järnväg
Hagalund, bangårdsombyggnad	Järnväg
Kontinentalbanan, miljöskademål	Järnväg
Laxå – Arvika, ökad kapacitet	Järnväg
Sundsvall C – Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad	Järnväg
Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad, statlig medfinansiering	Järnväg

Källa: Trafikanalys (2013h) Kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Baserat på Trafikverket (2013a) Förslag till nationell plan 2014-2025. Näringsdepartementet (2014b) Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014-2025, beslut om byggstarter 2014-2016, beslut om förberedelser för byggstarter 2017-2019 samt fastställelse av definitiva ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014-2025 (rskr. 2012/13:119). N2014/1779/TE, m.fl. se bilaga 1.

Anm: Namnen har i vissa fall kortats ned. För fullständiga namn hänvisas till bilaga 1 i Trafikverkets huvudrapport.

7.4 Vägnätet i Norden och Östersjöområdet

Norge

Vägnätet i Norge bestod år 2013 av totalt 93 985 km allmänna vägar, varav 10 562 km riksvägar, 44 382 km fylkesvägar och 39 041 km kommunala vägar. Dessutom finns 94 438 km privata vägar samt drygt 48 000 km cykelvägar (Norska Statistiska Sentralbyrå 2014, Norska Statens vegvesen 2013a).

I den nya nationella transportplanen för perioden 2014-2023 satsas drygt 26 miljarder på väginvesteringar (Norska Samferdselsdepartementet 2013). Det är dock svårt att från tillgängliga öppna källor skapa sig en sammanhållen bild av vilka stora projekt som är under genomförande. Vägprojekt delas nämligen upp i små etapper och redovisas av norska Vägverket, Statens vegvesen, endast nedbrutet på kommunnivå vilket försvårar överblick. I den nationella transportplanen redovisas de projekt som regeringen vill lägga budgetmedel på under den kommande tioårsperioden, men att ett projekt är upptaget i planen innebär inte att regeringen eller staten förbundit sig att genomföra projektet. De i planen föreslagna projekten måste få genomförande och finansiering beslutat separat i norska riksdagen, Stortinget (Norska Jernbaneverket et al. 2013). Två projekt kan dock framhållas som exempel på pågående stora vägprojekt i Norge:

E6 och Hålogalandsbron

I norra Norge, kring Narvik pågår arbetet med Hålogalandsbron. Bron är en 1 533 meter lång vägbro och den blir därmed Norges näst längsta hängbro. Dessutom byggs totalt 4,9 kilometer ny väg, två mindre tunnlar samt en 1,1 km lång jordskredssäker tunnel i Trældal, norr om Narvik. Hålogalandsbron förbinder hela regionen då den går över Rombaken och gör E6:an 18 km kortare. Det innebär att restiden till och från Narvik till Vesterålen/Lofoten och Tromsö minskas med 15-20 minuter (Norska Statens vegvesen 2013b).

Østfoldpakketet

E18 genom Østfold är en av de viktigaste trafiklederna mellan Norge och Sverige och är en del av den "Nordiska triangeln" Oslo-Stockholm-Köpenhamn. Upp till 25 procent av alla godstransporter på väg mellan Norge och utlandet går via E18. Projektet består av flera delar och sträckor, bland annat genom Østfold (55 km) och genom Akershus (70 km). Kostnaden ligger på 11,25 Mdr NOK och beräknas vara klar 2016 (Norska Statens vegvesen 2013c).

Finland

Hela vägnätets längd är cirka 454 000 kilometer. Av detta är de enskilda vägarnas och skogsbilvägarnas andel cirka 350 000 kilometer och kommunernas gatunät 26 000 kilometer. Den finska motsvarigheten till Trafikverket ansvarar för landsvägarna som uppgår till totalt cirka 78 000 kilometer varav ungefär två tredjedelar av alla allmänna vägar i Finland är asfalterade. Riks- och stamvägarna, det vill säga huvudvägarna, uppgår till drygt 13 000 kilometer, varav cirka 700 kilometer är motorvägar. Största delen av vägarna, 64 900 kilometer,

är region- och förbindelsevägar. Det finns cirka 14 600 broar i landsvägsnätet i Finland (Finska Trafikverket 2013a).

Tre större finska vägprojekt redovisas nedan. TEN-T finansiering har utgått till samtliga tre beskrivna finska motorvägsprojekt. 5,5 miljoner euro till studier för uppgradering av belastade delar av E18 (bland annat Ring III och sträckan Forsby-Kotka) och sammanlagt 6,65 miljoner euro till studier och byggande av Fredrikshamns omfartsväg (Innovation and Networks Executive Agency 2014e).

Fredrikshamns omfartsled

Kring Fredrikshamn, i sydöstra Finland nära gränsen till Ryssland, byggs sammanlagt 15 km motorväg. Den nya motorvägen dras dels intill vägsträckningen för riksväg 26, dels i en helt ny terrängkorridor. Arbetet startade vid årsskiftet 2011–2012. Inom ramen för projektet byggs 4 nya planskilda anslutningar, parallella gator och vägar samt nästan 14 km cykel- och gångbanor. Byggandet koncentreras till en början till Husula, där man bland annat anlägger en 500 m lång landsvägstunnel. En kortare tunnel byggs i Kolsila. Hela Fredrikshamns omfartsväg tas i bruk i början av 2015 längs sträckan Summa–Lelu, samtidigt med motorvägen Forsby–Kotka. Den nuvarande infarten till Fredrikshamn, dvs. riksväg 7, förbättras och byggs om till en stadsliknande gata under år 2015 (Finska Trafikverket 2013b).

E18 Forsby–Kotka

Riksväg 7 är en del av den internationella Europavägen E18 och även en del av den Nordiska triangelns trafiksystem. Ombyggnaden av riksväg 7 till motorväg på avsnittet Forsby–Lovisa–Kotka är ett av de fyra återstående utvecklingsprojekten för den internationella vägen E18 mellan Åbo och Vaalimaa vid finskryska gränsen. Finland har förbundit sig att förverkliga ombyggnaden av E18 till motorväg under innevarande decennium.

Projektet E18 Forsby–Kotka omfattar utbyggnad av den nuvarande motortrafikleden till motorväg på avsnittet från Forsby till Lovisa (17 km) och byggande av motorvägen från Lovisa till Kotka (36 km). På motorvägen ska det byggas 6 nya planskilda anslutningar: Lovisa östra, Strömfors, Abborrfors, Pyttis, Broby och Heinlax. Dessutom ska Lovisa västra och Sutela planskilda anslutning förbättras.

Byggandet inleddes i november 2011. Motorvägen kommer att öppnas för trafik delvis redan 2013 och i sin helhet 2014. Vägbygget kommer att vara helt slutfört i slutet av 2015. Avtalsperioden som omfattar vägunderhåll och finansiering sträcker sig till och med 2026 (Finska Trafikverket 2013c).

Ring III - 2. skedet

Ringvägen Ring III runt Helsingfors är en av Finlands mest trafikerade vägar. På vardagarna är trafikmängden på leden cirka 60 000–70 000 fordon och trafikmängderna på Ring III beräknas öka med nästan 50 procent fram till 2030. Till följd av de stora trafikmängderna och ökningen av markanvändningen i området uppstår det dagligen trafikstockningar på leden. I förbättringsprojektet på Ring III förnyas leden för att trafiken ska bli smidigare och tryggare. Arbetena utförs åren 2013–2016 (Finska Trafikverket 2013d).

Danmark

I Danmark finns 74 108 km vägar varav drygt 70 000 km är kommunvägar och nästan 3 800 km är vägar som Vejdirektoratet styr över. Dessutom finns ett antal motorvägar (cirka 40 km) som olika företag ansvarar för, t.ex. bron över Stora Bält och Öresundsbrons danska delar (Danska Vejdirektoratet 2013a). Utöver de vägprojekt som är fastställda finns det även planer på en förbindelse mellan Själland och Jylland över ön Samsø. Förbindelsen, som skulle bestå av två broar och en vägsträcka över Samsø, går under beteckningen Kattegatförbindelsen. För närvarande har den danska regeringen inte kunnat fatta ett beslut, men det finns starka krafter som driver frågan (BT 2013).

Tre större danska vägprojekt som befinner sig i en konstruktionsfas redovisas översiktligt nedan.

Køge Bugt

Motorvägen vid Køge Bugt är en av de mest trafikerade vägarna i Danmark med ett genomsnitt på cirka 100 000 fordon per dygn. Detta skapar betydande problem med trafikstockningar på den 6-filiga sträckan söder om Greve S. I december 2010 beslutade Folketinget att en breddning av motorvägen från 6 till 8 körfält mellan Greve S och Køge skulle genomföras. Rutten är totalt 14 km lång (Danska Vejdirektoratet (2013b)). Projektet är uppdelat i två faser. Steg 1 omfattar delen Greve S-Solrød S, medan Etapp 2 omfattar sträckan Solrød S - Køge. Etapp 1 ska vara klar hösten 2015 och steg 2 kommer att slutföras under 2018.

2007 godkändes medfinansiering från TEN-T på 1,9 miljoner euro till en miljökonsekvensstudie av motorvägen vid Køge Bugt, samt en utbyggnad av motorvägen mellan Helsingör och Köpenhamn (Innovation and Networks Executive Agency (2014m)).

Holstebromotorvejen

Motorvägen Holstebro är ca 40 km lång och går mellan Holstebro N och Sinding nordväst om Herning på Jylland och därefter vidare till Snejbjerg där motorvägen är kopplad till den befintliga motorvägen söder om Herning. Projektet förväntas komma igång under hösten 2013 och uppskattningen är att motorvägen mellan Snejbjerg och vägförbindelse till det nya sjukhuset i Gødstrup öppnas i 2017, medan resten av motorvägen öppnas i 2018. Den totala budgeten för projektet är 3 855 miljoner DKK (Danska Vejdirektoratet (2013b)).

Funder-Låsby

Sträckan mellan Funder och Låsby är ett 29 km långt motorvägsavsnitt av motorvägen mellan Århus och Herning. I april 2009 beslutade Folketinget att sträckan skulle byggas om för en kostnad av 6,2 miljarder DKK. I projektet ingår byggande av 29 km fyrfilig motorväg, sju trafikplatser, serviceområden och en 31 över-/undergångar av korsande vägar. Syftet med projektet är att avlasta stora delar av trafiken på andra vägar i området samt minska restiden mellan Funder och Låsby. Sträckan Hårup och Låsby förväntas öppna under 2015 och mellan Funder och Hårup 2016 (Danska Vejdirektoratet (2013b)).

Tyskland, Polen och de baltiska staterna

Tyskland har ett av de tätaste och mest utvecklade transportnäten i Europa. Det rikstäckande tyska vägnätet består av 230 500 km vägar. I dessa vägar ingår 12 900 km motorvägar (autobahn), 39 600 km av federala vägar plus 178 000 km av regionala och lokala vägar (Tyska Statistisches Bundesamt 2014a).

Det har inte varit möjligt att få fram heltäckande information om specifika större vägprojekt i Tyskland, men under perioden 2001-2012 byggdes i Tyskland ca 1 200 km ny motorväg till en kostnad av 13,1 miljarder € och befintliga motorvägar byggdes ut till fler körfält på ca 990 km till en kostnad av 8,1 miljarder € (Tyska Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2013).

Vid en genomgång av beviljad TEN-T-finansiering under perioden 2000-2012 har följande projekt tilldelats störst budgetmedel:

- Motorväg A3 mellan Frankfurt-Würzburg, utvidgning till 6 filer i sektionen Hösbach till Kauppenbrücke. 48,65 miljoner euro i budget varav 10 procent medfinansierades av TEN-T (arbetet slutfört 2011).
- Uppgraderingen av Motorväg A11 mellan Berlin och den polska gränsen. 131,5 miljoner euro i budget, varav ca 7,6 procent medfinansiering från TEN-T (arbetet slutfört 2010).

Utöver dessa två exempel har ett flertal tyska vägprojekt haft en budget på ca 20 miljoner euro och nedåt (Innovation and Networks Executive Agency 2014n).

Polen har drygt 400 000 km vägar, varav 67 000 i tätorter och 345 000 på landsbygden. Av den totala längden vägar i Polen är ca 260 000 km hårdgjorda, d.v.s. har asfalterad beläggning eller motsvarande (Polska Central Statistical Office 2014).

I Polen genomförs en mängd infrastrukturprojekt som till stora delar finansieras av EU-bidrag då den polska infrastrukturen relativt sett är eftersatt. Nedan presenteras ett par projekt som delvis finansieras med hjälp av offentlig privat samverkan (OPS).

A1 motorväg

A1 är en 15 mil lång fyrfilig motorväg i Polen som färdigställdes år 2011. Motorvägen går från Gdańsk i norr och fortsätter sedan via Toruń, Łódź, Katowice och Wodzisław Śląski-Gorzyczki för att sedan till slut nå gränsen till Tjeckien där den ansluter till den tjeckiska motorvägen D1. A1 är numera en del av Europaväg 75 och kopplas ihop med det transeuropeiska transportnätet. Motorvägsbygget kommer att innebära en nord-sydlig motorväg genom Polen, som dessutom tillsammans med till exempel den slovakiska D1 kommer att bli en viktig nord-sydlig förbindelse genom Europa. Då Gdańsk är en viktig hamnstad med anslutningar med färja till Sverige kommer denna motorväg att få stor betydelse även för Sverige. Skanska byggde vägen genom ett 35-årigt OPS-avtal åt polska Vägverket. Skanska har en andel på 80 procent av byggavtalet vilket sammanlagt var värt 1,25 Mdr Euro (Skanska 2013).

A2 motorväg

A2 är en 610 km lång motorväg i Polen som är under uppbyggnad. Idag utgör denna motorväg den polska delen i förbindelsen mellan Berlin och Warszawa. Motorvägen går från polsk-tyska gränsen vid Świecko/Frankfurt an der Oder och fortsätter via Poznań, Konin och Łódź till Warszawa. Den kommer sedan förlängas för att nå gränsen till Vitryssland där den då kommer ansluta till den vitryska huvudvägen M1. A2 är en del av Europaväg 30. Denna motorväg innehåller idag en öst-västlig motorväg genom Polen som förbinder Berlin med Warszawa (Road Traffic Technology 2013).

Lettlands väginfrastruktur består av ungefär 72 600 km väg. 20 150 km är statlig väg, varav 1650 km tillhör huvudvägnätet, 5 300 km tillhör det regionala vägnätet och 13 200 km är lokalväg. Därutöver finns ungefär 39 000 km kommunal och 10 100 km skogsväg. 3 500 kilometer är privat väg. Vägövergångarna för internationella transporter österut mot Ryssland finns vid gränspassagerna Vientuji-Ludonka, Grebneva-Ubiljinka, Terehova-Burački och Pededze-Bruniševo, samt mot Vitryssland som sker vid Paternieki-Grigorovščina och Silene-Urbani (UNECE 2012).

Litauens totala vägnät omfattar ungefär 69 000 km, varav 21 300 km tillhör det statliga vägnätet. 376 km motorväg håller Europastandard mellan Vilnius-Kaunas-Klaipeda och Vilnius-Panevezys. Sex vägprojekt pågår för närvarande när det gäller återuppbyggnaden av ett vägavsnitt på E85 (Vilnius - Kaunas - Klaipeda). Därutöver finns på samma sträcka tre vägprojekt på projekteringsstadiet (UNECE 2012).

Estlands vägnät består av ungefär 58 600 kilometer väg, varav 16 500 är statliga vägar och 24 000 kilometer är länsvägar. Motorvägarnas längd uppgick 2012 till 124 km (Eurostat 2013a). Europavägnätets längd var under samma år knappt 1 000 km.

7.5 Järnvägsnätet i Norden och Östersjöområdet

Norge

Norges järnvägsnät består av 4 224 km normalspår, varav 2 500 är elektrifierat och 246 km är dubbelspår. I järnvägsnätet finns även 733 tunnlar och 2 570 broar (Norska Jernbaneverket 2014). I dagsläget pågår ett flertal stora projekt för att bygga ut järnvägsnätets kapacitet.

Ofofbanen

Ofofbanen är en 43 km lång järnväg från Narvik till den svenska gränsen vid Björnefjäll. Banan är kopplad till det svenska järnvägsnätet. Ofofbanen har både passagerartrafik och godstrafik, framför allt tung trafik av långa malmtåg. Kraftigt ökad efterfrågan har gjort det nödvändigt att öka kapaciteten. Dubbelspåret för Ofofbanen kostade 15 till 16 Mdr NOK (Norska Jernbaneverket 2013b).

Follobanen

Follobaneprojektet är det största transportprojektet i Norge och innefattar även landets hittills längsta järnvägstunnel. Dubbelspåret mellan Oslo centralstation och den viktiga knutpunkten för kollektivtrafiken, Ski, är 22 km långt. Denna sträckning ska tillsammans med den 20 km långa tunneln interagera med Østfoldbanan och förbättra vardagen för tågresenärerna. Förutom den långa tunneln består Follobanan även av den nya stationen vid Ski. Totalt omfattas projektet av 64 km nya spår som är designade för 250 km/h. Follobanan kommer att underlätta för fler passagerare, flera godståg, en mer förutsägbar försörjning och halverad restid mellan Oslo och Ski. Arbetet påbörjades under 2013 och planeras vara färdigt för igångsättning av trafiken kring 2021. Kostnaden för projektet är cirka 23,5 miljarder NOK (Norska Jernbaneverket 2013c).

Eidsvoll - Hamar

Eidsvoll - Hamar (ca 60 km) är en av de mest trafikerade sträckorna med enkelspår. Med fullt utvecklat dubbelspår på hela sträckan kan antalet tåg mer än fördubblas. Detta innebär färre förseningar och restiden för persontåg mellan Oslo och Hamar reduceras till under en timme. Hela sträckan beräknas kosta cirka 10 miljarder NOK och ska stå färdig omkring år 2024 (Norska Jernbaneverket 2013d).

Vestfoldbaneprojektet

Moderniseringen av Vestfoldbanan påbörjades 1993. Projektet har resulterat i kortare restider, fler tåg, färre förseningar och bättre säkerhet. Idag byggs 23 km dubbelspår i Vestfold. Den första delen blev klar 1995 och går förbi Skoger. År 2001 öppnades cirka 13 km dubbelspår genom Sande kommun i norra Vestfold och sommaren 2002 var ett mötesspår i Nykirke - mellan Melinda och Holme klar. Även om detta är ett mötesspår, kommer det att ingå som en del i den moderniserade Vestfoldbaneprojektet när sträckan förbi Holme blir klar. Efter ett års uppehåll var det dags för öppnandet av ytterligare 6 km dubbelspår mellan Barkåker och Tønsberg i november 2011, och nu pågår arbetet att färdigställa ytterligare ett 36 km långt dubbelspår (Norska Jernbaneverket 2013e).

Arna-Bergen

Sträckningen mellan Arna och Bergen är den mest trafikerade sträckan i Nord-europa med bra enkelspår. Anläggandet av dubbelspår kommer att mer än fördubbla kapaciteten, samtidigt som man kan öka hastigheten för tågen och öppna upp för en mer flexibel ruttplanering. Om Banverket får den nödvändiga finansieringen kommer dubbelspåret mellan Arna och Bergen vara klart 2020 (Norska Jernbaneverket 2013f).

Finland

Det finska trafikerade järnvägsnätets längd är 5 919 km, varav 3 067 km är elektrifierat. Ungefär 90 procent av nätet består av enkelspåriga linjer (Finska Trafikverket 2013e). Nedan följer ett urval av infrastrukturprojekt som genomförs i nuläget eller har avslutats de senaste åren.

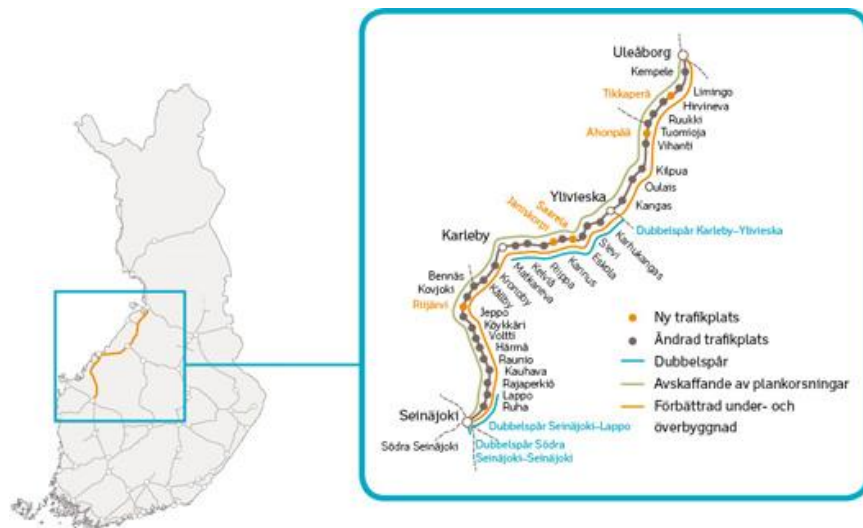
Ringbanan

Ringbanan bildar en viktig kollektivtrafikförbindelse mellan stambanan och Vandaforsbanan via flygplatsen Helsingfors-Vanda. Projekt Ringbanan är

kostnadsberäknat till 738,5 miljoner euro och omfattar en tvåspårig 18 km lång järnväg för persontrafik med högsta banhastighet på 120 km/h. Längs banan byggs 5 stycken nya stationer och 3 stycken stationsreservationer (Finska Trafikverket 2013f). Investeringar för att förbinda Helsingfors flygplats med järnvägs- och kollektivtrafiksätet har tilldelats medfinansiering från TEN-T på sammanlagt 22,76 miljoner euro i två omgångar (Innovation and Networks Executive Agency 2014k,l).

Banprojektet Seinäjoki–Uleåborg

Den 335 kilometer långa järnvägen mellan Seinäjoki och Uleåborg är en av de tätast trafikerade enkelspåriga bansträckorna i Finland. Största delen av järnvägstrafiken mellan södra och norra Finland använder banan, och den är en del av det europeiska järnvägsnätet (TEN-T).



Figur 7.1 Karta över banprojektet Seinäjoki–Uleåborg.

Källa: Finska Trafikverket (2013g) Banprojekt Seinäjoki – Uleåborg

http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/projekt/under_byggnad/seinajoki_uleaborg

Den första etappen är färdig och den andra startade i början av 2011. Till projektet hör också att bygga ett dubbelspår mellan Karleby och Ylivieska med början 2012. Projektet blir färdigt 2017 och är kostnadsberäknat till 860 miljoner euro. Kostnadsberäkningen för den första etappen var 206 miljoner euro och för den andra etappen 344 miljoner euro. Kostnadsberäkningen för dubbelspåret mellan Karleby och Ylivieska är 310 miljoner euro (Finska Trafikverket 2013g). Medfinansieringen från TEN-T för tre delprojekt uppgår till sammanlagt ca 18,5 miljoner euro (Innovation and Networks Executive Agency 2014o).

Danmark

Järnvägsnätet i Danmark består av 2 649 km järnväg, varav endast Köpenhamns S-bana (pendeltåg), Tinglev – Sønderborg och Helsingør-Köpenhamn-Padborg (vid gränsen mot Tyskland) är elektrifierade. En stor del av godstrafiken mellan Sverige och Tyskland går genom Danmark (Danmarks Statistik 2014).

Fehmarn Bält-förbindelsen

I Berlin 2007 tecknades en avsiktsförklaring mellan Danmarks transportminister och den tyska motsvarigheten om byggandet av Fehmarn Bältförbindelsen. I september 2008 undertecknades fördraget om att genomföra projektet. Tyska förbundsdagen godkände brofördraget i februari 2009 och det danska Folketinget fattade i mars 2009 beslut om att bygga förbindelsen med röstsiffrorna 104-3. Sommaren 2013 färdigställdes en miljökonsekvensbeskrivning som förväntas ha granskats och godkänts av både danska och tyska myndigheter våren 2015, varpå det egentliga bygget kan starta. Förbindelsen beräknas vara klar i slutet av år 2021.

Projektet består av en 19 km lång sänktunnel med 2 stycken körfält åt varje håll samt en dubbelspårig järnväg. Projektet är beräknat till totalt 5,5 miljarder euro inklusive landanläggningar (2008-års priser) (Femern A/S 2011). Projektet bekostas, med visst EU-stöd, i sin helhet av den danska staten förutom de markåtgärder som måste genomföras på den tyska sidan, som finansieras av den tyska staten.

Ny dubbelspårig järnväg till Fehmarn Bält

Banedanmark anlägger under åren 2015-21 järnvägen som leder fram till den framtida fasta förbindelsen över Fehmarn Bält. I projektet ingår ett extra spår längs den befintliga linjen mellan Taiping och den södra delen av Holeby där banan är ansluten till den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält. Spåret kommer att uppgraderas till 200 km/h för persontåg från nuvarande 160 km/h respektive 120 km/h (Danska Banedanmark 2013). Spåret kommer att elektrifieras hela vägen från Ringsted till Holeby och precis som övriga delar av de danska järnvägarna kommer ett nytt signalsystem införas. Arbetet är beräknat att vara färdigt under 2020/2021 och projektets budget ligger på 9 miljarder DKK.

Olika järnvägsprojekt med syftet att stärka kapaciteten på sträckan Köpenhamn till Rødby inför byggandet av Fehmarn-Bält-förbindelsen har sammanlagt tilldelats ca 66 miljoner Euro i medfinansiering från TEN-T (Innovation and Networks Executive Agency 2014p).

Utbyggnad av dubbelspår Roskilde och Holbæk

Under perioden 2012-2015 anläggs ett nytt spår längs den befintliga linjen mellan Lejre och Vipperød så att det blir dubbelspår längs hela sträckningen mellan Holbæk och Roskilde. Verksamheten omfattar byggande av ca 20 km nytt spår samt uppgradering av sträckan från 120 km/h till 160 km/h. Utöver det byggs fyra stationer på sträckan om och dessutom renoveras ett antal broar och passager. Projektet är budgeterat till 1,3 miljarder DKK (Danska Banedanmark 2010).

Övriga Östersjöområdet

Nedan återges en översiktlig bild av ett antal projekt i länderna kring Östersjön. Enbart ett antal viktiga projekt beskrivs och sannolikt saknas flera projekt som skulle kvalificeras till denna lista men i underlagen saknas ofta uppgifter om projekten är påbörjade eller inte samt projektens ekonomiska aspekter.

Tyskland har ett järnvägsnät som omfattar omkring 34 000 km spår varav cirka 14 000 km är elektrifierat. Järnvägsnätet är väl utbyggt och når ut till landets samtliga grannländer samt även via tågfarjan Sassnitz-Trelleborg till Sverige (Världsbanken 2013).

EU har via TEN-T medfinansierat ett stort antal tyska järnvägsprojekt under de senaste åren, varav flertalet ännu inte är färdigställda (Innovation and Network Executive Agency 2014n). Bland de absolut största projekten är följande:

- Höghastighetsjärnväg mellan Halle och Erfurt (48,9 miljoner euro i medfinansiering av totalt 762 miljoner euro i budget).
- Höghastighetsjärnväg mellan Wendlingen och Ulm (101,5 miljoner euro från TEN-T, 706 miljoner euro i total budget). Slutdatum december 2015.
- Höghastighetsjärnväg mellan Stuttgart och Wendlingen (114,5 miljoner euro från TEN-T, 986 miljoner euro i total budget). Slutdatum december 2015. Detta ingår i Stuttgart 21 som beskrivs nedan.
- Järnväg mellan Karlsruhe och Basel (74,7 miljoner euro från TEN-T, 770 miljoner euro i total budget). Slutdatum december 2015.

Stuttgart 21

Stuttgart 21 är ett järnvägs och stadsutvecklingsprojekt i Stuttgart. Järnvägen är en del av Stuttgart-Augsburg nya och uppgraderade järnväg och räknas som en av huvudsträckorna i Europa (Paris-Wien) inom ramen TEN-T. Projektet består förutom av den nya bansträckningen om 57 km ny järnväg, inklusive 30 km tunnlar och 25 km höghastighetsjärnväg också av tre helt eller delvis nya stationer: Stuttgart Hauptbahnhof, en station vid flygplatsen och en pendeltågsstation. Det kommer att innebära att Stuttgart Hauptbahnhof byggs om för genomgående trafik. Från och med mars 2013, är de totala kostnaderna officiellt uppskattade till 6,5 miljarder euro (Bahnprojekt Stuttgart-Ulm 2013).

Rail Baltica

Rail Baltica är ett nationsövergripande järnvägsprojekt som förbinder de fem EU-medlemsländerna Polen, Litauen, Lettland, Estland samt Finland. Rail Baltica är en del av TEN-T:s stomnät och ingår även i en av nio genomförandekorridorer (North Sea-Baltic Corridor) vilka kommer att prioriteras vid tilldelning av EU-medel. Kostnaden är i ett första steg beräknad till 3,2 miljarder euro och väntas var klar år 2024.



Figur 7.2 Rail Baltica

Källa: www.rbgc.eu

Sträckan kommer att vara den första direkta järnvägsförbindelsen mellan de tre baltiska staterna och Polen. Den planeras att anslutas till resterande järnvägsnätet inom EU. Längden på förbindelsen är cirka 1200 km från Tallinn till Warszawa. Flera olika spårssystem används för närvarande, såsom enkel- och dubbelspår, elektrifierad och icke-elektrifierat. Järnvägen går genom en rad olika terrängar och urbana områden som städerna Białystok, Kaunas och Riga och landsbygdsområden som i Podlaskieregionen i nordöstra Polen och södra Litauen, samt norra Lettland och södra Estland. Rail Baltica kommer att ansluta till de stora hamnarna i Tallinn och Riga och även ha en järnvägsförbindelse till Klaipėda hamn.

Järnvägsnätet i Lettland uppgår till omkring 2 200 km. Den tillåtna hastigheten för passagerartåg är 120 km/h, och 80 km/h för godståg. Järnvägsnätet har 152 stationer, varav 70 är öppna för godstrafik. Bland stationer som bedriver gods-transporter finns två för rangering (Šķirotava och Daugavpils), och fyra regionala stationer (Jelgava, Rēzekne, Krustpils, Gulbene). Gränsövergångar finns mot Ryssland, Vitryssland, Estland och Litauen (UNECE 2012).

Det litauiska järnvägsnätet består av 1 800 km spår, varav 550 km är dubbelspår. Transittjänster för godsflöden tillhandahålls längs tre huvudsakliga korridorer: Den största öst-västliga korridoren går mot Ryssland vid Vitryssland via Vilnius och Kaunas till Klaipėda hamn, och vidare till Skandinavien och Väst-europa. Den andra öst-västliga korridoren går via Kaunas till Kaliningrad. Korridoren i nord-sydlig riktning (Via Baltica) går från Finland, via Estland, Lettland, Kaunas och Sastokai vidare till Polen, Tyskland och Centraleuropa.

Längs den öst-västliga riktningen, pågår projekt för att förbättra väg- och järnvägsavsnitt samt hamninfrastrukturen i Klaipeda. Även i projekten Via Baltica och Rail Baltica pågår upprustningsprojekt (UNECE 2012).

Järnvägsnätet i Estland uppgår till omkring 1 200 km. Knappt 1 000 km är dubbelspår. Endast en mindre del av järnvägsnätet, drygt 130 km är elektrifierat (Eurostat 2013a).

7.6 Hamnar i Norden och Östersjöområdet

Av hamnarna i Norden och kring Östersjön är Hamburg, Bremerhaven, Bergen och Göteborg de största godshamnarna och de hamnar alla på listan över de 20 största hamnarna i Europa sett till mängden frakt de hanterar (Eurostat 2013b). Utvecklingen i de 20 största hamnarna visas i Tabell 7.6.

Tabell 7.6 De största hamnarna inom EU mätt i hanterad godsmängd år 2012 (tusentals ton)

Hamn	Land	2002	2007	2012
<i>Totalt EU-hamn</i>		3 334 802	3 937 528	3 732 638
<i>Totalt topp 20</i>		1 340 886	1 588 785	1 601 833
Rotterdam	Nederländerna	302 744	374 152	395 597
Antwerpen	Belgien	113 944	165 512	164 547
Hamburg	Tyskland	86 724	118 190	113 531
Marseille	Frankrike	89 244	92 561	81 846
Algeciras	Spanien	42 242	62 128	74 613
Amsterdam	Nederländerna	48 460	62 516	71 218
Botas	Turkiet	:	:	61 226
Izmit	Turkiet	:	:	60 559
Grimsby & Immingham	Storbritannien	55 731	66 279	60 091
Le Havre	Frankrike	63 754	73 897	59 246
Bremerhaven	Tyskland	27 404	43 618	58 250
Bergen	Norge	85 344	61 224	54 627
Valencia	Spanien	28 481	45 935	54 217
London	Storbritannien	51 185	52 739	43 742
Aliaga	Turkiet	:	:	42 585

Genova	Italien	44 408	48 358	42 453
Trieste	Italien	43 717	39 833	42 144
Göteborg	Sverige	32 294	40 353	41 148
Dunkerque	Frankrike	44 301	50 244	40 363
Milford Haven	Storbritannien	34 543	35 496	39 832
Southampton	Storbritannien	34 156	43 815	38 107
Taranto	Italien	32 462	49 240	35 210
Barcelona	Spanien	25 042	41 040	34 286
Sweden: Other ports	Sverige	:	:	34 286
Tees & Hartlepool	Storbritannien	50 447	49 779	33 967
Constanta	Rumänien	28 478	44 916	31 938
Nantes Saint-Nazaire	Frankrike	31 105	33 299	29 228
Tallinn	Estland	36 480	35 865	29 151
Ventspils	Lettland	28 703	30 473	29 118
Zeebrugge	Belgien	29 419	34 843	29 908
Felixstowe	Storbritannien	25 119	25 685	26 268
Wilhelmshaven	Tyskland	38 798	42 643	26 242
Forth	Storbritannien	42 202	36 681	25 332
Sullom Voe	Storbritannien	29 376	16 573	11 413

Källa: Eurostat (2013b) Top 20 cargo ports.

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_mg_aa_pwhd&lang=en

De tre stora hamnarna i Lettland, Riga, Ventspils och Liepaja hanterar 98 procent av godset över kaj, se Tabell 7.7. Upp till 80 procent av Rigas gods-hantering utgörs av transitgods som skickas till eller tas emot från OSS²².

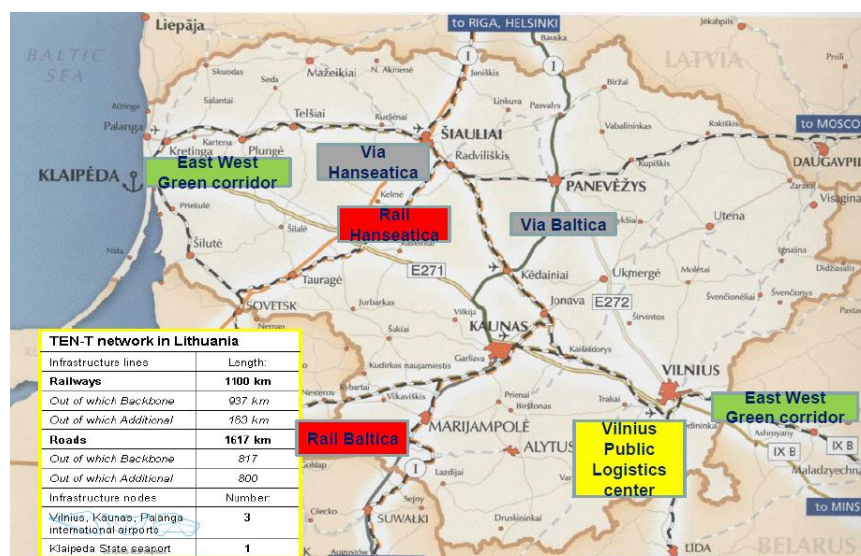
Tabell 7.7 Nationellt och internationellt gods som lastats av och på i Lettiska hamnar 2008-2011

År	Riga	Ventspils	Liepaja	Övriga	Totalt
2008	29 566	28 570	4 188	1 326	63 649
2009	29 724	26 640	4 381	1 234	61 980
2010	30 476	24 816	4 384	1 485	61 160

²² Oberoende staters samvælde (förkortat OSS) är ett samvælde bestående av de tidigare sovjetrepublikerna, förutom baltstaterna.

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

Litauens största hamn, Klaipėda, har flera fördelar jämfört med andra hamnar i regionen, då den förbinds med en fyrfilig motorväg med europeisk standard till Vilnius och med en järnvägsförbindelse österut till Moskva. Det ger en snabbare transport till Ryssland från väst jämfört med landtransporter genom Polen.



Figur 7.3 Litauens infrastruktur med internationell koppling.

Källa: UNECE (2013) Ministry of Transport and Communications of Lithuania - Transport Trends and Challenges in a UNECE member State: the case of Lithuania.

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp5/ld13-06e.pdf>

Den transporterade mängden gods i Estlands hamnar uppgick under 2011 till omkring 46 miljoner ton, varav 36 miljoner ton hanterades i Tallinns hamn.

Helsingfors är den största passagerarhamnen i Norden och Östersjöområdet mätt i antalet passagerare. Stockholm är näst störst följt av Helsingborg, Helsingör, Tallinn, Rödby och Puttgarden (Eurostat 2013c).

7.7 Flygplatser i Norden och Östersjöområdet

Då antalet starter och landningar ofta mäts olika eller inte publiceras, och godsmängderna till och från flygplatser inte publiceras av alla länder, är den primära utgångspunkten i denna jämförelse antalet passagerare.

I Eurostats statistik över Europas största flygplatser, mätt i antalet passagerare 2010, ligger Köpenhamn-Kastrup högst bland flygplatserna i Östersjöområdet, som den elfte största flygplatsen i Europa. Stockholm-Arlanda ligger på 20:e plats, Berlin-Tegel 22:a, Hamburg 24:a och Helsingfors-Vanda ligger på plats 25

(Eurostat 2012). Mätt i mängden frakt som hanterades 2010 ligger Helsingfors på 18:e plats och Köpenhamn på 19:e.

Köpenhamns flygplats Kastrup är en stor flygplats med nära anknytning till Sverige. Kastrup hade år 2013 ca 24 029 000 resenärer sammanlagt för inrikes och utrikes (Danska Danmarks Statistik 2014), att jämföras med Stockholm-Arlandas 20 700 000 passagerare. Kastrup har haft ett ökande antal resenärer de senaste fem åren och antalet resenärer har gått upp med 11 procent sedan 2008, att jämföras med Arlandas 14 procent. Kastrup hanterade ca 137 000 ton frakt av det totala 150 000 ton på alla flygplatser i Danmark. Kastrup hanterar alltså nästan tre gånger så mycket gods som Arlanda.

Norges största flygplatser år 2013 är, mätt i antalet passagerare (Norska Statistiska Sentralbyrån 2013):

1. Oslo-Gardermoen	23 078 323
2. Bergen-Flesland	6 398 301
3. Stavanger-Sola	4 652 887
4. Trondheim-Værnes	4 355 606

I Finland är Helsingfors-Vanda den i särklass största flygplatsen både vad gäller passagerare och gods. Flygplatsen är ett nav för inrikestrafiken i Finland, och har ett stort utrikesnät med många destinationer i Asien. Av de totalt 19 miljoner passagerarna på finska flygplatser 2013 reste 15 miljoner till eller från Helsingfors (Finavia 2014). Under samma år hanterades 198 711 ton gods på finska flygplatser varav 190 175 ton på Helsingfors-Vanda.

På Island är Keflaviks flygplats utanför Reykjavik den stora internationella flygplatsen. Huvudstaden har också en mindre flygplats, Reykjaviks flygplats, som mestadels hanterar inrikesflyg. Av totalt ca 3 miljoner passagerare på isländska flygplatser 2013 hade Keflavik ca 2,3 miljoner och Reykjavik ca 0,4 miljoner. Keflavik hanterade ca 41 000 ton gods av de totalt 43 000 tonnen gods på isländska flygplatser (Isavia 2014).

Det finns fyra trafikflygplatser i Lettland, Riga, Liepaja, Ventspils och Daugavpils. Rigas flygplats är den enda stora flygplatsen. Antalet passagerare och flygplan som betjänas av flygplatsen har ökat markant och flygplatsen har blivit dominerande bland flygplatserna i de tre baltiska staterna. Under 2010 utökade nätverket av destinationer från Riga flygplats i riktning mot Skandinavien, Sydeuropa, Mellanöstern och Östeuropa. Riga International Airport hade 2013 ca 4,8 miljoner passagerare och hanterade nära 54 000 ton gods (Riga International Airport 2014).

Estlands största flygplats är Tallinn Airport strax utanför Tallinn. Den är den enda flygplatsen i Estland med internationella flighter och hade totalt ca 2 miljoner passagerare under 2013 (Statistics Estonia 2014).

Litauen har 2 flygplatser som tillsammans står för över 95 procent av landets passagerartrafik. Vilnius flygplats dominerar med 2,7 miljoner passagerare under

2013, medan den i Kaunas hade 700 000 passagerare under 2013 (Statistics Lithuania 2014).

I Polen är Warszawas flygplats störst, mätt i såväl antal passagerare som mängd hanterat gods. Kraków i södra Polen är näst störst vad gäller antalet passagerare och Gdansk vid Östersjökusten är trea. De största polska flygplatserna 2013 (Polska Central Statistical Office 2014):

1. Warszawa	10 683 706 passagerare
2. Kraków	3 641 838 passagerare
3. Gdansk	2 845 760 passagerare

Av de totalt drygt 87 000 ton gods som hanterades på polska flygplatser under 2013 hanterades drygt 64 000 ton på Warszawas flygplats, vilket alltså är mer än på Stockholm-Arlanda under samma år.

Tyskland har 27 s.k. huvudtrafikflygplatser ²³. De största flygplatserna i norra Tyskland²⁴ mätt i antal passagerare var år 2013 (Statistisches Bundesamt 2014b):

1. Berlin-Tegel	19 586 000
2. Hamburg	13 501
3. Berlin-Schönefeld	6 728
4. Hannover	5 229

Det är svårt att hitta sammanhållen statistik eller andra uppgifter om vilka utbyggnader som har skett av flygplatsinfrastrukturen i Norden och Östersjöområdet under den senaste tioårsperioden. I Tyskland har dock ett par projekt varit aktuella de senaste åren. Gemensamt för dessa är att de har förknippats med negativ publicitet i massmedia till följd av dålig styrning, kvalitetsbrister eller oklara behov.

Berlins flygplatser Tegel och Schönefeld har kapacitetsproblem i och med att de hanterar långt fler passagerare än vad de är byggda för. För närvarande byggs därför en ny flygplats i Berlin, avsedd att ersätta både Berlin-Tegel och Berlin-Schönefeld. Flygplatsen, med namnet Berlin Brandenburg International och tilläggsnamnet Willy Brandt Airport, byggs nära - och delar bansystem med – Schönefeld. Ursprungligen planerades en trafikstart under 2010, men Berlin Brandenburg Airport har stött på en rad förseningar (Spiegel Online 2013). I oktober 2013 var det ännu inte känt när flygplatsen kommer att invigas och nu kostar den tomma flygplatsen 180 miljoner kronor i månaden.

I Kassel i Tyskland har nyligen en helt ny flygplats byggts färdig. Byggandet har dock inte föranletts av kapacitetsbrist eller resbehov, utan snarare av regionalpolitiska hänsyn (Die Welt 2013). Flygplatsen har i dagsläget mycket få avgångar.

²³ Huvudtrafikflygplats definieras som en flygplats med fler än 150 000 på- och avstigande eller pålastade hundratals kilo post eller gods. Källa: Statistisches Bundesamt (2014b).

²⁴ Här har vi i denna studie valt att göra avgränsningen att endast ta med de nordligaste förbundsländerna i Tyskland; Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt och Brandenburg samt de fristående städerna Bremen, Hamburg och Berlin. Avsikten med denna avgränsning är att endast studera det område som är av intresse i Östersjöregionen.



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.