Regeringskansliet

Promemoria

2018-09-05
N2018/03445/TS

Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transporter,
Enheten för transport och samhälle

Svar på Nordiska rådets rekommendation: nr 6 2018: 1755 Utskottsförslag om nordisk transportpolitik

Nordiska rådet har den 10 april 2018 antagit en rekommendation efter förslag av Utskottet för tillväxt och utveckling i Norden. Den svenska regeringen vill härmed, i sin egenskap av ordförande i Nordiska Ministerrådet, ge följande svar som beretts med berörda departement/ministerier i Norden.

(Nordiska rådets rekommendationer i kursiv stil.)

Nordiska rådet rekommenderar de nordiska regeringarna

att förbehållslöst diskuterar möjliga alternativa finansieringsmetoder som ett sätt att få till stånd samhällsekonomiskt nyttiga investeringar som korsar riksgränserna.

Svar: De nordiska länderna har liknande infrastruktur, och också utmaningarna när det gäller finansieringen av infrastrukturen påminner om varandra. Infrastrukturen har av tradition finansierats med offentliga budgetmedel. Den huvudsakliga inriktningen på offentlig finansiering av transportinfrastruktur bör vara anslagsfinansiering för att minimera ekonomiska risker. Det är viktigt att värna principen att projektets samhällsekonomiska värde och dess bidrag till de transportpolitiska målen är avgörande för prioriteringen av infrastrukturprojekt.

Det finns dock inget som hindrar att organ inom de nordiska länderna i olika sammanhang diskuterar även andra finansieringslösningar än de traditionellt offentliga.

Vidare har EU, genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, här förkortat CEF) medfinansierat projekt längs det transeuropeiska transportnätet, (TEN-T) och även öppnat utlysningar där nya finansiella instrument nyttjas.

att skapa en nordisk fond (eventuellt förvaltad av Nordiska Investeringsbanken) i syfte att finansiera utredningar, analyser och planeringsarbete som rör transportinfrastruktur som sträcker sig över riksgränserna i Norden eller mellan Norden och närområdena.

Svar: Någon sådan fond är för närvarande inte aktuell. Varje gränsregionalt projekt är föremål för särskilda avvägningar. Finansieringsmöjligheter för gränsregional transportinfrastruktur föreligger vidare inom EU genom CEF (se ovan).

att återupprätta ett ministerråd för transportfrågor, med huvudfokus på tillväxtfrämjande och grön omställning, d.v.s. hur befordrande av personer och gods kan främjas på nordisk nivå, hur omställningen från väg till järnväg och sjöfart kan befrämjas, samt digitaliseringen av och sammankopplingen av trafikslagen och de tekniska lösningarna i och mellan länderna. Ministerrådet kunde vara ett ad-hoc-ministerråd för en begränsad period, varefter nyttan av det formaliserade samarbetat kunde utvärderas inför en eventuell fortsättning.

Svar: De nordiska ministrarna har ett gott nära och informellt samarbete redan idag och möts i en rad olika sammanhang, bilateralt och i gemensamma projekt. Det finns redan idag plattformar och organisationer, förutom EU, för dialog och samarbete. Dessa omfattar alla hela eller delar av Norden, exempelvis Arktis- och Barentssamarbetet, Nordisk-Baltisk 8, samt partnerskap inom Nordiska Dimensionen. Det nordiska samarbetet bör främst inriktas på det existerande samarbetet. De nordiska regeringarna har valt att fokusera på samarbete inom EU-politik och där man har gemensamma utmaningar. Det är därför inte aktuellt med ett nordiskt ministerråd för transport.

att lägga in utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Oslo-Göteborg i sina nationella transportplaner (Norge och Sverige).

De nordiska länderna är alla exportberoende länder. Det betyder också att väl fungerande internationella godstransporter är av stor betydelse för att företagen ska kunna exportera sina varor.

Varje enskilt land är ansvarig för att ta initiativ till den transportinfrastruktur man vill prioritera.

Den svenska regeringen menar att de gränsöverskridande transporterna i framtiden ska fungera väl och upplevas som smidiga och effektiva. Infrastrukturen ska vara så robust att större avbrott i näringslivets transporter kan undvikas.

Sveriges och Norges regeringar är överens om att utvecklingen av den gränsöverskridande transportinfrastrukturen fortlöpande ska ske i en dialog mellan ländernas regeringar. Även de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land samarbetar kring dessa frågor. Själva planerna är dock fortfarande en nationell angelägenhet.

Den svenska regeringen beslutade den 31 maj 2018 att fastställa en nya trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029. Av beslutet framgår följande: Sveriges och Norges regeringar är överens om att utvecklingen av de gränsöverskridande transportinfrastrukturerna ska ske i dialog mellan departementen i de båda länderna samt mellan de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land. Därför har Sveriges regering för avsikt att ta initiativ till en dialog med den norska regeringen kring utvecklingen av de gränsöverskridande stråk som Trafikverket beskriver, bl.a. Göteborg-Oslo. Regeringen ser ett särskilt behov av att länderna gemensamt utreder hur järnvägsförbindelserna i det nämnda stråket kan stärkas.

Norges nationella transportplan tas fram vart fjärde år vilket innefattar att projekten värderas och jämförs i syfte att få den bästa sammansättningen. Största delen av sträckningen Oslo-Göteborg finns i planer inom Intercity utredningen, Oslo – Halden

att gemensamt analysera och planera för en utbyggnad av hamnar och järnvägsförbindelser för primärt godstransporter i norr (Norge, Sverige och Finland).

Varje enskilt land är ansvarig för att göra nödvändiga prioriteringar och investeringar i den nationella transportinfrastrukturen. Vidare är Sverige, Finland, Danmark och Norge är samtliga inriktade på att ta tillvara fördelarna med det europeiska samarbetet inom TEN-T.

Sverige föreslog i ett brev till Europeiska Kommissionen bl.a. att TEN-T:s stomnätskorridor Skandinavien-Medelhavet förlängs från Stockholm till finska gränsen samt via Malmbanan till Narvik samt Oslo-Stockholm. Norge har stött initiativet i ett brev till Europeiska kommissionen. Kommissionen

lade den 6 juni ett förslag på en revidering av förordningen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF - Connecting Europe Facility,) I förslaget är den föreslagna förlängningen av stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet med. Kommissionen föreslog också att stomnätskorridoren Nordsjön-Östersjön förlängs från Helsingfors till Torneå i enlighet med förslag från Finland.

På finskt initiativ deltar Norge i en arbetsgrupp som ska värdera en järnvägsförbindelse mellan Rovaniemi – Kirkenes, Arctic Ocean Railway.

I Norges nationella transportplan 2018-2029 informeras om att den norska regeringen avser att under 2019 lägga fram en närsjöfartsstrategi inkluderat en nationell hamnplan (kommunalt ägarskap är dominerat i norska hamnar) I planen har också norska regeringen meddelat att man vill etablera ett incitament för investeringar i effektiva och miljövänliga hamnar.

att ge sina transportmyndigheter i uppdrag att enas om metoder för databehandling och analys, för att säkerställa att ländernas myndigheter sitter med (samma/jämförbart) planeringsunderlag vid regeringarnas politiska prioriteringsbeslut.

Ett nära och strukturerat samarbete finns idag mellan de nordiska myndigheterna som ansvarar för transportinfrastruktur. I det ingår utbyte av information och annat planeringsunderlag. Det är myndigheternas ansvar att utveckla detta informationsutbyte. Det finns dock potential för utveckling av samarbetet, särskilt vad gäller samordning av olika analys- och datamodeller som är idag är olika, En möjlighet är att utvecklingen görs i anslutning till specifika projekt som bl.a. syftar till erfarenhetsutbyte kring metoder och modeller för analyser.

att basera sina investeringar på samhällsekonomisk nytta, utan att beakta om investeringar sträcker sig över en riksgräns eller ej.

Svar: Detta är den rådande principen inom nordisk infrastrukturplanering på transportområdet. Det är också viktigt att fortsatt bedöma samhällsekonomiska effekter så att en förståelse skapas för infrastrukturens betydelse därvid.

att ge sina transportmyndigheter i uppdrag att särskilt se på de gränskryssande transportinfrastrukturmöjligheterna, och att lyfta in dessa i ev. nationella transportplaner i de fall dessa befinns vara samhällsekonomiskt lönsamma (baserat på en samfälld syn på

hur samhällsekonomisk nytta beräknas). Därtill bör regeringarna alltid ställa krav på att ev. nationella transport-planer ska innehålla avsnitt där gränskryssande transportinfrastruktur på ett konstruktivt sätt behandlas.

Svar: Gränsregionalt transportsamarbete utgör en viktig prioritering för de nordiska regeringarna och effektiva transportvägar utgör förutsättningar för tillväxt, konkurrenskraft och jobb. Vidare är sådana överväganden alltid föremål för samarbete inom ramen för arbetet med de nationella transportplanerna.

De nordiska ländernas regeringar är överens om att utvecklingen av den gränsöverskridande transportinfrastrukturen fortlöpande ska ske i en dialog mellan ländernas regeringar. Även de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land samarbetar kring dessa frågor. Själva planerna är dock fortfarande en nationell angelägenhet.

Se ovan också hänvisning till myndigheternas samarbete i frågan.

att så snart som möjligt tids- och periodmässigt synkronisera sina nationella transportplaner eller motsvarande planeringsinstrument, så att eventuell samplanering och dialog mellan länderna underlättas.

Svar: Norge och Sverige har likartade tidsperioder för sina nationella transportplanen, 2018-2029. Frågan om en bredare nordisk samordning gällande nationell transportinfrastrukturplan bör kunna tas upp i lämpliga bilaterala sammanhang.

att samordna sina positioner i förhållande till revideringen av EU:s TEN-T-karta över prioriterade sträckor och korridorer, särskilt avseende de nordliga områdena.

Svar: Se ovan om förlängningen av transportkorridoren Skandinavien-Medelhavet.

Befintliga prognosmodeller och samhällsekonomiska modeller behöver utvecklas utifrån ett godstransportperspektiv så att de bättre hanterar investeringar som knyter samman transportsystemet med internationella godskorridorer. Gränsöverskridande samarbete på transportområdet finns också inom ramen för Barentssamarbetet i form av Joint Barents Transport Plan, som för närvarande undergår en revidering under svenskt

ordförandeskap. Planen innefattar bl.a. identifiering av viktiga gränsöverskridande förbindelser.

att utarbeta en "Vitbok" eller strategi för vad man vill på det nordiska transportområdet, med Norden och det gemensamma intresset i fokus. Perspektivet behöver inte vara specifikt det gränskryssande men det samnordiska.

Svar: De nordiska ländernas regeringar tror inte att en överordnad strategi är svaret på utmaningarna på detta område. Frågor gällande gränsöverskridande förbindelser är en uppgift för arbetet med respektive nationell transportplan samt det nordiska samarbetet mellan berörda transportmyndigheter.

En annan samarbetsfråga utöver fysiska förbindelser i detta arbete är utvecklingen av den digitala infrastrukturen och ett effektivt utbyte och användning av data, inklusive satellitdata, både när det gäller nordisk persontrafik och godstransport och logistik.

att göra en gemensam kalkyl som visar på nyttan av stärka infrastrukturinvesteringar mellan de nordiska huvudstäderna, framför allt vad gäller järnväg.

Svar: Sådana analyser gör inom ramen för respektive lands myndighets arbete med nationella transportplaner. Det svenska Trafikverket har gjort en åtgärdsvalsstudie om förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm-Oslo. I det arbetet bidrog bl.a. det norska Jernbanedirektoratet.

att samfällt se på samhällsnyttan av att förstärka de öst-västliga förbindelserna för såväl flyg som väg och järnväg.

Svar: Gränsöverskridande transportinfrastruktur har en stor betydelse både för tillväxt, tillgänglighet och säkerhet i våra respektive samhällen.

Det är viktigt att ha en infrastruktur som ger goda öst-västliga förbindelser. Luftfarten är dock baserad på kommersiella grunder. Jernbanedirektoratet har tillsammans med sina nordiska motsvarigheter etablerat en gemensam arbetsgrupp för att koordinera nordiska intressen i aktuella utredningar på området.

att gemensamt utarbeta ramvillkor eller ekonomiska stimulansstrukturer/subsidier som möjliggör konkurrensmässig färjetrafik mellan de nordiska länderna, i områden där det finns en potential till större godsflöden och där väg/järnväg inte är möjliga alternativ.

Svar: Färjetrafik och annan marknadsbaserad trafik utgör en fråga för marknaden att hantera. Vidare sätter EU:s regelverk för statsstöd vissa begränsningar för subventioner. Både Norge och Sveriges regeringar har satt upp som mål att överföra mer gods från väg till sjö och järnväg. I Norge infördes vissa ekonomiska incitament 2017 för omlastning från väg till sjöfart.

att gemensamt utreda hur flaskhalsar kan avhjälpas samtidigt som näringsliv och arbetsmarknader i glesbygden utvecklas, genom att bygga ut parallella eller alternativa transportstråk.

Svar: Att skapa effektiva transportvägar och därmed undvika uppkomsten av flaskhalsar är en viktig uppgift för den nationella transportplaneringen som samtidigt bygger på samhällsekonomiska kalkyler.

De nordiska länderna är alla exportberoende länder där bl.a väl fungerande internationella godstransporter är av stor betydelse för att företagen ska kunna exportera sina varor. Inriktningen på regeringarnas arbete är att de gränsöverskridande transporterna i framtiden ska fungera väl och upplevas som smidiga och effektiva. Infrastrukturen ska vara så robust att större avbrott i näringslivets transporter kan undvikas.

Effektivt utbyte och användning av data möjliggör användning av alternativa transportstråk och service inom persontrafik samt effektiv service och kapacitetsdelning inom godstransport och logistik.

Därmed anser de nordiska ländernas regeringar rekommendationen som delvis uppfylld.