



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Utenriksdepartementet
Postboks 8114 Dep
0032 OSLO

Deres ref.

Vår ref.
12/1316

Dato
19.09.2012

Svar på skriftlige spørsmål fra Nordisk Råd

Nordisk råds medlemmer Torstein Rudihagen (A) og Torgeir Trældal (Frp) har stilt tre spørsmål til de nordiske regjeringer.

Spørsmål E8/2012 er stilt til den norske, svenske, finske og danske regjering. Spørsmål E9/2012 til den norske, svenske og finske regjering. Spørsmål E10/2010 til den norske og svenske regjering. Utenriksdepartementet har bedt Samferdselsdepartementet om å samordne svarene til Nordisk ministerråd.

Spørsmål E8/2012

Hvilke prognoser om trafikkutviklingen og transportbehovet danner grunnlag for fremtidige planer om utbygning av infrastruktur for vare- og persontransport mellom de nordiske land og fra Norden til nærliggende områder?

Den norske regjering har følgende svar:

Hoveddokumentet i norsk transportpolitikk er Nasjonal transportplan, som presenterer hovedtrekkene i transportpolitikken, herunder hvilke store investeringsprosjekter på veg og bane som skal gjennomføres i en ti-årsperiode. Et viktig grunnlag for utarbeidelsen av Nasjonal transportplan 2014-2023 er transportetatens og Avinors planforslag. Dette utarbeides etter bestilling fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet og baserer seg bl.a. på prognoser om transportbehov og trafikkutvikling. Disse bygger igjen på nasjonale og regionale modeller for personreiser og en nasjonal modell for godstransport.

Modellene består av en rekke datakilder, herunder makroøkonomiske framskrivinger fra Finansdepartementets perspektivmelding og befolkningsprognoser fra Statistisk sentralbyrå. I tillegg legges data om den eksisterende infrastrukturen til grunn. Øvrige kilder for modellene er den nasjonale Reisevaneundersøkelsen, trafikkdata og opplysninger om kollektivtilbud.

Det ble høsten 2004 inngått et formelt samarbeid mellom transportetatene i Norge og det svenske SIKÅ (Statens Institut för Kommunikationsanalys) som dreide seg om utvikling av logistikkmodellen for de nasjonale godstransportmodellene. Prosjektet varte i tre år. Nå

oppretholdes kontakten gjennom regelmessige møter med informasjonsutveksling med Trafikanalys (SIKAs etterfølger) og Trafikverket.

Den svenske regjering har følgende svar:

Nya prognoser i arbeidet 2012 med ny Nationell transportplan tas just nu fram och ska vara klara den 10 september. Persontransportprognoser för år 2030 tas fram för inrikes resor, d v s med start och målpunkt i Sverige. För järnväg används tillsammans med inrikesresorna tilläggsmatriser med utrikes resor till Norge, Danmark och Tyskland. De utrikes zoner som finns med i utrikesmatriserna är Köpenhamn och Frederiksberg Kommuner, Fredriksborgs samt Nordjylland, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein, Akershus, Nordland och Sörtrönderlag. Utrikesmatriserna är framtagna av Järnvägsgruppen på Kungliga Tekniska Högskolan. För övriga färdmedel används endast inrikes prognostiserade persontrafikresor i analyser och beräkningar, förutom för väg där det finns en modell för Skåne - Själland.

Godstransportprognoser för år 2030 tas fram och för gods finns hela Europa med. Utgångspunkt är svenska Exportrådets prognos över export och import. Därefter har det gjorts en nedbrytning av ekonomisk handelsstruktur till transportefterfrågan i ton utrikeshandelsvolymer år 2030 uppdelat på regioner.

Den finske regjering har følgende svar:

Hvilke prognoser om trafikkutviklingen og transportbehovet danner grunnlag for fremtidige planer om utbygning av infrastruktur for vare- og persontransport mellom de nordiske land og fra Norden til nærliggende områder?

Kommunikationsministeriet konstaterer følgende: Størsta delen av person- og godstrafiken mellom Finland och de övriga nordiska länderna sker till sjöss. Däremot är landtransporterna relativt obetydliga. År 2011 var den gränsöverskridande persontrafiken på landsvägarna mellan Finland och Sverige 12,8 miljoner personer och trafiken mellan Finland och Norge något över 3 miljoner personer. Under de senaste åren har persontrafiken till såväl Norge som Sverige vuxit en aning, men enligt den rådande uppfattningen kommer person- och godstransporterna i framtiden inte att öka så avsevärt att detta skulle kräva en betydlig förbättring av vare sig väg- eller järnvägsinfrastrukturen mellan länderna. Ett undantag kan dock vara transportförbindelserna till de nya gruvor som eventuellt öppnas i Norra Finland (se separat svar).

Den danske regjering har følgende svar:

Som aftalte telefonisk, sendes hermed svar på spørgsmål om om planer for transportinfrastruktur i Norden stillet af Torstein Rudihagen (A) og Torgeir Trældal (FrP):

Med trafikaftalerne i de forgangne år er der besluttet en række vigtige forbedringer af Danmarks transportinfrastruktur. Aftalen fra 2009 om En Grøn Transportpolitik fastlægger blandt andet en række konkrete langsigtede mål og principper for infrastrukturen.

I forbindelse med den nævnte aftale blev det besluttet at gennemføre strategiske analyser af de langsigtede udbygningsmuligheder. Analyserne skal behandle de store linjer i planlægningen, og sigtet for de strategiske analyser er år 2050. Overordnet er formålet at skabe bedre mobilitet både på vejene og i den kollektive trafik.

Det kan oplyses, at der til brug for de transportpolitiske beslutningsgrundlag generelt udarbejdes en prognose for trafikudviklingen. Det nuværende trafikgrundlag for beslutninger om infrastruktur er en prognose udarbejdet af den danske myndighedsrådgiver på transportområdet, DTU Transport, for Infrastrukturkommissionen i 2007. Det er en ren dansk prognose, som ikke omfatter trafik ind og ud af landet.

Denne prognose er baseret på Finansministeriets prognoser for økonomisk vækst, Danmarks Statistiks befolkningsprognoser og Energistyrelsens prognoser for brændstofpriser. I forbindelse med transportprojekter, som har international rækkevidde, udarbejdes der typisk prognoser for den pågældende korridor. Dette gælder eksempelvis i forbindelse med etableringen af Femern-forbindelsen.

I sammenhæng med de strategiske analyser blev det besluttet, at afsætte 60 mio. danske kroner til udvikling og drift af en landsdækkende trafikmodel. Formålet med trafikmodellen er at styrke grundlaget for den strategiske planlægning på transportområdet, så der skabes bedre muligheder for langsigtede fremskrivninger af trafikken. Landstrafikmodellen vil fremover udgøre det faglige grundlag, som beslutningerne på transportområdet skal baseres på.

Landstrafikmodellen version 1.0 vil foruden Danmark også omfatte trafik til, fra og igennem Danmark. Modellen vil omfatte persontransport opdelt på transportmidler og rejseformål samt godstransport opdelt på transportmidler og varetyper.

Modellen vil omfatte 480 udenlandske zoner heraf 19 norske og 63 svenske (42 alene i Skåne), hvilket giver en god beskrivelse af trafikken over Øresund. I relation til Femern-forbindelsen kan den alternative trafik fra Sverige til Polen og Tyskland dermed også beskrives i modellen.