



EN BÄTTRE SITS



En Bättre Sits i världen

Stockholm-Mälardalens transportinfrastruktur
i ett internationellt sammanhang



MÄLARDALSRÅDET



I korthet

Stockholm-Mälardalenregionen är i hög grad sammanlänkad med andra länder och regioner. Den internationella handeln och det internationella resandet ökar kontinuerligt i betydelse och förutsätter väl fungerande transporter. Framför allt i ett Östersjö- och Europaperspektiv samt med hänsyn till den växande asiatiska marknaden och det omfattande utbytet med Nordamerika.

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

TEN-T består av länkar, noder och korridorer som är av direkt intresse för och utgör vital infrastruktur i Stockholm-Mälardalenregionen. Det finns även länkar och korridorer som är indirekt relevanta för regionen, inte minst med hänsyn till transporter i norra Europa och runt Östersjön. Framför allt följande:

- ScanMed-korridoren sträcker sig från Finland och Norge genom Sverige, Danmark, Tyskland, Österrike och Italien till Malta. En fast förbindelse över Fehmarn Bält kommer att öka korridorens betydelse, liksom en eventuell ny fast förbindelse över Öresund samt ny järnväg för snabbare tåg mellan Stockholm och Malmö/Göteborg. Utöver korridorsarbetet finns flera nätverk/samarbetsinitiativ av relevans för Stockholm-Mälardalenregionen med koppling till korridoren, såsom String och Scandria®. Därtill arbetet med att förbättra järnvägsförbindelserna mellan Stockholm och Oslo.
- Nordsjö-baltiska korridoren förbinder Baltikum och Polen med Nordsjökustens hamnar. Det är en alternativ väg för fraktflöden som annars går med sjöfart på Östersjön och som i vissa fall passerar knutpunkter i Stockholm-Mälardalenregionen. North Sea Baltic Connector of Regions (NSB CoRe) och Rail Baltica är exempel på projekt som drivs i syfte att utveckla korridoren, som det finns skäl för Stockholm-Mälardalenregionen att bevaka.

Vägen till Kina

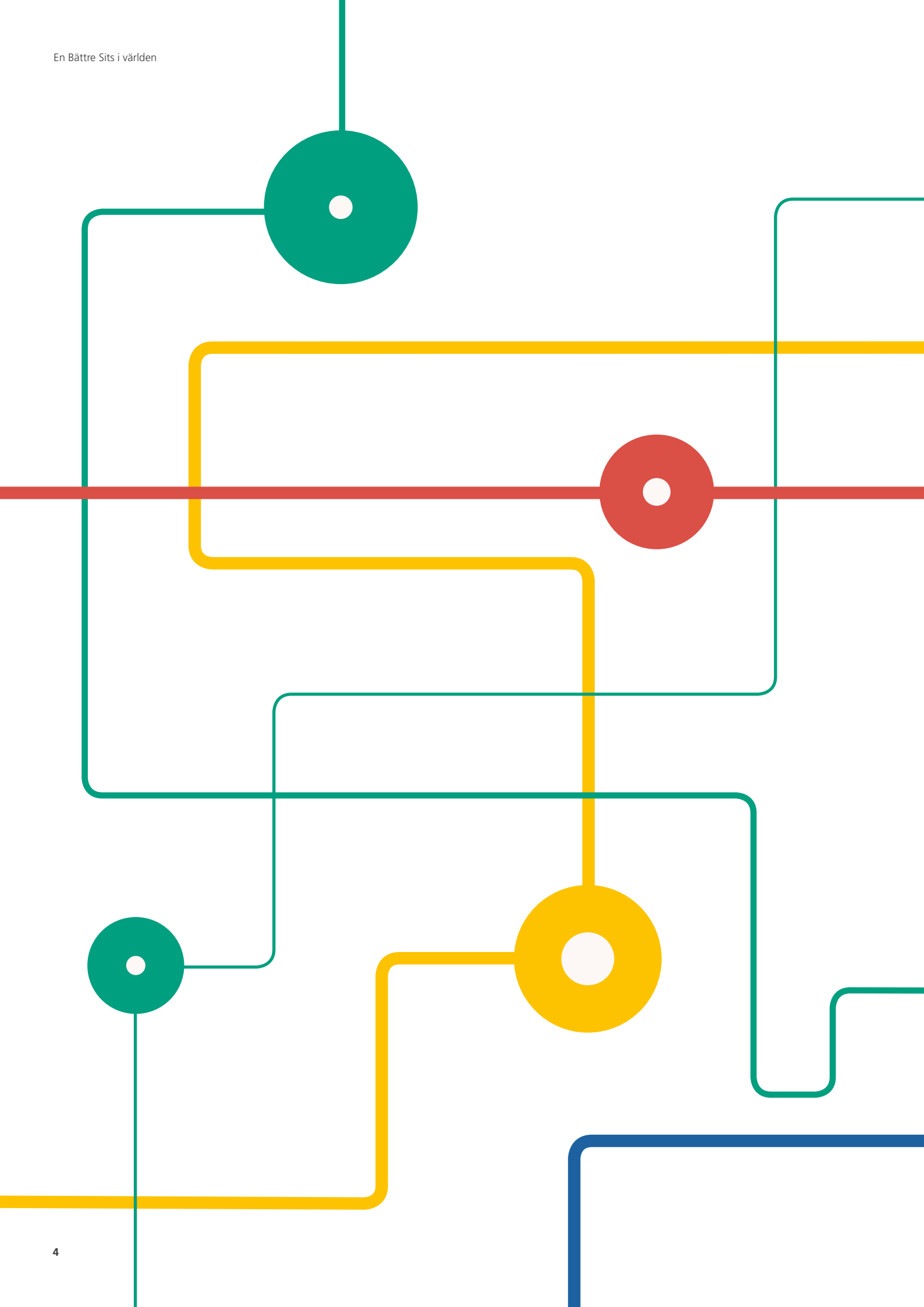
Det kinesiska initiativet "One Road One Belt" (OROB) är ett viktigt långsiktigt investeringsprogram som troligtvis kommer att ha stor inverkan på transportflödena i Europa, även om det inte är en stomnätsskorridor inom TEN-T. Genom fraktvägarna mellan norra Europa och de baltiska hamnarna kan det få betydande konsekvenser för transportflöden till och från Stockholm-Mälardalenregionen. Initiativet East West Transport Corridor Association (EWTCA) utgör här en viktig plattform för att följa, påverka och dra nytta av utvecklingen.

Östersjöområdet betydelse

Östersjöområdets växande betydelse för Sveriges och Stockholm-Mälardalenregionens internationella utbyte innebär en stor potential. Östersjöländerna är betydelsefulla i sig själva, men också viktiga portar för transittrafik. Östersjökommissionen är här av betydelse för att följa och påverka det transportpolitiska arbetet inom EU, men det finns också skäl till utvecklad samverkan med nätverket Northern Growth Zone i Finland.

En Bättre Sits i ett internationellt sammanhang

En nära dialog med de statliga myndigheterna, framför allt Trafikverket och Näringsdepartementet, är också viktig för att dra nytta av EU (och dess finansieringsinstrument) i utvecklingen av Stockholm-Mälardalenregionens transportinfrastruktur. Både vad gäller utformning av kommande program för perioden 2021-2027 och de ansökningar som kan komma att bli aktuella. Det är därför angeläget att den internationella kontexten tydligt beaktas i kommande systemanalys och prioriteringar inom En Bättre Sits.



● Innehåll:

I korthet	3
------------------	----------

1. Bakgrund	6
--------------------	----------

2. Internationell handel	8
---------------------------------	----------

2.1 Handelsmönster	8
--------------------	---

2.2 Stockholm-Mälardalens regionens förutsättningar	10
---	----

3. Internationellt resande	14
-----------------------------------	-----------

4. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)	20
--	-----------

4.1 TEN-T i Stockholm-Mälardalens regionen	22
--	----

4.2 Transnationella perspektiv och initiativ	27
--	----

5. EU-finansiering	37
---------------------------	-----------

5.1 Connecting Europe Facility (CEF)	38
--------------------------------------	----

5.2 Andra finansieringskällor	39
-------------------------------	----

6. Möjliga vägar framåt	42
--------------------------------	-----------

Källförteckning	43
------------------------	-----------

1. Bakgrund

En Bättre Sits är det transportpolitiska samarbetet mellan de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Inom ramen för En Bättre Sits har länen enats om gemensamma mål om en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag, en utvecklad handel samt godstransporter i regionen.

En Bättre Sits-arbetet har i huvudsak varit inriktat på den nationella kontexten och infrastrukturplaneringen. Inför nästa systemanalys utvecklas arbetet till att tydligare se transport-systemet som en del i en internationell och europeisk kontext.

Syftet med ”En Bättre Sits” är att kartlägga vilka investeringar som krävs för att öka tillgängligheten till och genom regionen, hålla samman kollektivtrafiken och förbättra infrastrukturen. Mälardalsrådet koordinerar En Bättre Sits-samarbetet.

Arbetet har hittills i huvudsak varit inriktat på den nationella kontexten och infrastrukturplaneringen, även om internationella flöden och relationer också i viss mån beaktats i genomförda underlagsarbeten, systemanalyser och prioriteringar.

Inför nästa systemanalys finns ett behov och en önskan att utveckla arbetet utifrån en internationell – och då framför allt europeisk kontext. Detta med avseende på faktiska relationer, behov, mål och prioriteringar samt den infrastrukturplanering och de medel som finns på EU-nivån.

Nyckelfrågor i ett sådant arbete är bland annat hur den internationella ”spelplanen” gestaltar sig utifrån Stockholm-Mälardalsregionens perspektiv, vilka internationella nätverk/förbindelser regionen bör prioritera och hur ett internationellt påverkansarbete kan formuleras med syfte att få till stånd önskad utveckling. Detta inte minst inom ramen för det transeuropeiska transportnätverket TEN-T, men också förbindelserna österut mot Ryssland och Kina, västerut mot Norge samt transportkedjorna på mer övergripande nivå.

Denna rapport ger en övergripande bild av rådande mönster gällande internationell handel och internationellt resande, TEN-T som utgångspunkt för europeisk transportpolitik samt EU-finansiering inom transportområdet. Avslutningsvis presenteras några möjliga vägar framåt för hur det internationella arbetet kan stärkas framgent.



2. Internationell handel

Sverige är en starkt omvärldsberoende ekonomi. Såväl varuexporten som varuimporten uppgick till drygt 1 300 miljarder kronor år 2017, medan tjänsteexporten uppgick till 630 miljarder kronor och tjänsteimporten till 580 miljarder kronor.¹ Värdet av utrikeshandeln var därmed nästan 2 000 miljarder kronor både vad gäller export och import, motsvarande ca 44 procent av Sveriges BNP.

Stockholm-Mälardalenregionen utgör ett nationellt nav i det internationella utbytet.

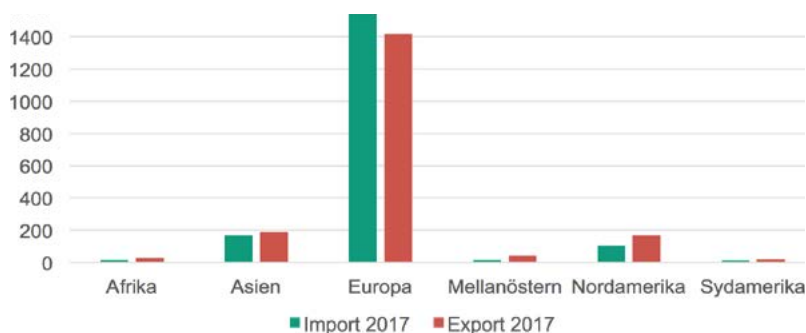
Stockholm-Mälardalenregionen utgör ett nationellt nav i det internationella utbytet. Det finns en koncentrationen av huvudkontor, expertis, finansiella institutioner och internationella förbindelser som gör huvudstadsregionen till en port mot världen för en stor del av landets utåtriktade kontakter. Likväl som en ingång för det utländska intresset att investera i, flytta till eller besöka Sverige.

Den regionala arenan är nära sammankopplad med det nationella sammanhanget. Statistiskt är det därför vanskligt att särredovisa regionala uppgifter vad gäller utrikeshandel, då de bygger på en uppdelning som inte existerar i praktiken. Handelsstatistiken är bäst lämpad att spegla nationella förhållanden. Varuflödesundersökningen kan dock ge viss vägledning vad gäller skillnader i regionala jämfört nationella mönster.

2.1 Handelsmönster

Sveriges handelsrelationer domineras starkt av näromgivningen. Europa står för nästan tre fjärdedelar av utbytet, varav merparten sker inom EU. Detta gäller såväl varu- som tjänstehandeln. Den absoluta näromgivningen, med de nordiska grannländerna samt övriga länder kring Östersjön står för ca 45 procent av handeln - omkring hälften av den svenska importen samt ca 40 procent av exporten. Största enskilda handelspartners (import+export) är Tyskland, Norge, Storbritannien, Danmark, Nederländerna, USA och Finland, som tillsammans står för mer än hälften av värdet av den svenska utrikeshandeln.

Figur 1. Sveriges utrikeshandel (varor+tjänster) i miljarder kronor. Källa: SCB



¹ Källa: SCB

Tabell 1. Sveriges största handelspartners, import+export av varor och tjänster i miljarder kronor. Källa: SCB

Land	Värde 2017	Andel 2017	Ökning 2010-2017
Tyskland	483	12 %	117
Norge	374	9 %	99
Storbritannien och Nordirland	279	7 %	71
Danmark	278	7 %	54
USA	238	6 %	39
Nederländerna	236	6 %	82
Finland	231	6 %	55
Frankrike	156	4 %	5
Belgien	143	4 %	38
Kina	143	4 %	48
Polen	114	3 %	46
Italien	99	2 %	16
Spanien	67	2 %	7
Ryssland	66	2 %	-12
Österrike	46	1 %	17



Under perioden 2010-2017 har utrikeshandeln ökat med 29 procent – exporten med 27 procent och importen med 32 procent, vilket innebär att handelsnettot försvagats. Tjänstehandeln har ökat snabbare än varuhandeln, 61 respektive 10 procent eller med 457 miljarder respektive 413 miljarder kronor. Den förändrade sammansättningen mot en ökad andel tjänster går hand i hand med motsvarande förändring inom det svenska näringslivet, där Stockholm-Mälardalsregionen står för en växande andel av rikets sysselsättning, förädlingsvärde och utrikes-handel.² Det förändrar också i viss mån handelns fördelning på olika partnerekonomier, även om den övergripande bilden är robust över tid.

Europa har ökat i betydelse och svarat för hela 87 procent av tillväxten i den svenska utrikeshandeln 2010-2017. Varuexporten har framför allt ökat i Östersjöområdet och varuimporten mer jämnt över Europa, medan Norge och Storbritannien stått för vardera 15 procent av tillväxten i tjänstehandeln. Asien står kvar på omkring en tiondel av svensk utrikeshandel, medan Nordamerika minskat något i betydelse men är fortsatt en viktig exportmarknad. Mellanöstern, Sydamerika och Afrika ligger kvar på små andelar av den totala handeln och utbytet med dessa har i samtliga fall ökat långsammare än utrikeshandeln som helhet.

Handelshinder, såsom ökade tullar mellan EU, Kina och USA samt sanktioner gentemot Ryssland, har haft viss inverkan på handelns utveckling och märks främst i ett minskat utbyte med Ryssland. Handelsutbytet styrs framför allt av avståndet till olika länder samt ekonomiernas storlek, där USA och Kina har framträdande roller trots att de ligger långt ifrån Sverige. Kulturella faktorer har också betydelse, inte minst inom den växande tjänstehandeln.

² Mälardalsrådet 2016

Stockholm-Mälarenregionens internationella varusändningar skiljer sig jämfört med övriga landet.



Bilden av Östersjöområdet och Europa som dominerande i Sveriges handelsrelationer kvarstår även på 10-15 års sikt och stärks av ett eventuellt upptrappat globalt handelskrig. Tillväxten i handeln med Asien har mattats av, men potentialen är fortfarande stor mot bakgrund av såväl utvecklingen i Indien och Kina som andra folkrika länder i Sydostasien. På kort sikt finns ekonomiska obalanser i exempelvis Kina som kan hämma utvecklingen, men på längre sikt är landet och Asien fortsatt en viktig tillväxtmarknad för Sverige och Stockholm-Mälarenregionen.

Samtidigt kvarstår USA som en ytterst central aktör i Sveriges och Stockholm-Mälarenregionens utlandsrelationer, medan Sydamerika, Mellanöstern och Afrika troligtvis fortsätter vara marknader av mindre betydelse, inte minst om råvaruboomen från 2000-talets inledande decennium fortsätter ebba ut samt krig och oroligheter fortsätter prägla vardagen i många länder.

Afrika är dock på längre sikt en intressant kontinent som genomgår snabb urbanisering, är rikt på råvaror samt har klimat och naturmiljöer som kan konkurrera med Sydeuropa och Thailand om de stora turistströmmarna. Snabbväxande metropoler som Lagos, Nairobi, Kinshasa och Johannesburg är på god väg att växa ikapp asiatiska megastäder som Shanghai och Bombay. Delar av Afrika är utvecklingsmässigt där många av de asiatiska ekonomierna befann sig för några decennier sedan och förutspås en liknande utveckling, om än med stora variationer mellan länder och städer.³

2.2 Stockholm-Mälarenregionens förutsättningar

Tittar vi närmare på Stockholm-Mälarenregionens internationella varusändningar såsom de framträder genom varuflödesundersökningen⁴ finns flera intressanta skillnader jämfört övriga landet:

- Asien står för en större andel av handeln, framför allt importen, vilket rimmar väl med huvudstadsregionens roll som konsumtionscentrum. En stor del av detta kan antas utgöra konsumtionsvaror. Andelen är dock högre i vikt än i värde, vilket kan tolkas som att det även i väsentlig grad importeras bulkprodukter till regionen från Asien.
- Europa väger något lättare i Stockholm-Mälarenregionens handel. Östersjöområdet har dock en större betydelse för Stockholm-Mälarenregionen än för riket, vilket är naturligt med tanke på de geografiska förutsättningarna. Överrepresentationen jämfört riket är större räknat i vikt än i värde, vilket kan kopplas till handel med mer skrymmande gods, som massaved, oljeprodukter och dylikt.
- En större andel av Stockholm-Mälarenregionens handel är inriktad på Tyskland och Beneluxländerna, framför allt vad gäller värde vilket tyder på handel med högvärdiga produkter.

³ SLL/TRF 2015

⁴ Trafikanalys 2016

- I jämförelse med rikets andra delar står Stockholm-Mälardalens regionens handel med Norge för en mindre andel av utrikeshandeln.

I ett framåtblickande perspektiv är Östersjöområdet växande betydelse för såväl Sverige som Stockholm-Mälardalens regionens internationella handel en viktig faktor. Här finns fortfarande stor potential, inte minst om en deeskalering sker i de geopolitiska spänningarna kopplade till Ryssland.



Tabell 2. Utrikes varusändningar till/från Stockholm-Mälardalens regionen år 2016 i miljoner SEK.
Källa: Varuflödesundersökningen 2016

	Export	Import	Totalt
Totalt	220 284	184 830	405 114
Europa	172 538	140 961	77 %
Danmark	11 817	16 364	7 %
Finland	15 708	13 309	7 %
Tyskland	24 765	31 878	14 %
Beneluxländerna	38 510	21 762	15 %
Italien och Österrike	6 993	6 769	3 %
Frankrike, Spanien och Portugal	21 573	11 134	8 %
Storbritannien och Irland	11 033	11 393	6 %
Sydosteuropa inkl Polen, Tjeckien	14 218	20 036	8 %
Norge	16 061	2 786	5 %
Övriga EFTA-länder	1 019	2 615	1 %
Övriga Europa	10 840	2 913	3 %
Övriga Världen	47 746	43 869	23 %
Amerika	19 682	10 309	7 %
Afrika	2 707	568	1 %
Asien och Oceanien	25 307	32 992	14 %

Tabell 3. Utrikes varusändningar till/från Stockholm-Mälardalens regionen år 2016 i 1000-tal ton.
Källa: Varuflödesundersökningen 2016

	Export	Import	Totalt
Totalt	9 861	10 231	20 093
Europa	7 615	7 058	73 %
Danmark	570	849	7 %
Finland	653	1 154	9 %
Tyskland	1 218	1 173	12 %
Beneluxländerna	1 387	953	12 %
Italien och Österrike	363	187	3 %
Frankrike, Spanien och Portugal	514	399	5 %
Storbritannien och Irland	791	381	6 %
Sydosteuropa inkl Polen, Tjeckien	1 038	1 312	12 %
Norge	528	379	5 %
Övriga EFTA-länder	37	31	0 %
Övriga Europa	515	240	4 %
Övriga Världen	2 247	3 174	27 %
Amerika	939	898	9 %
Afrika	183	92	1 %
Asien och Oceanien	1 114	2 183	16 %

Nya landbaserade handelsförbindelser mellan Kina och Europa skapar möjligheter för regionen. För ett containertåg tar färden från Kina till Europa 10 dagar jämfört med 30 dagar för ett containerfartyg.

Östersjöländerna är betydelsefulla i sig själva, men också viktiga portar för transittrafik. Därigenom blir även anslutande landinfrastruktur i dessa länder av betydelse för Stockholm-Mälarenregionen, bland annat stråken Åbo-Helsingfors-St. Petersburg-Moskva samt Via Baltica och Rail Baltica.

Kopplingar finns även till den stora och växande handeln med Asien, där nya landbaserade handelsförbindelser mellan Kina och Europa skapar möjligheter för regionen. Det tar exempelvis ca 10 dagar för ett containertåg att avverka sträckan, medan ett containerfartyg behöver ca 30 dagar för att ta sig från Kina till Europa.

Prismässigt är frakt med tåg billigare än flyg men dyrare än med båt. Tidsvinsten jämfört båt och det lägre priset jämfört flyg gör tåget till ett intressant alternativ för varor av relativt högt värde, men som är för skrymmande för att fraktas med flyg till överkomlig kostnad. Det är också en viktig pusselbit i ansträngningarna att uppnå en interkontinental handel med lägre utsläpp från transporterna.

Även handeln med övriga Europa kan förväntas fortsätta växa och går såväl direkt från regionen med båt som med väg och/eller järnväg via hamnarna i Skåne eller över Öresund. Att säkerställa tillräcklig kapacitet i dessa förbindelser är av stor vikt för Stockholm-Mälarenregionen. Samtidigt påverkar de varandra, där exempelvis utökad kapacitet på järnväg och/eller fler fasta förbindelser över Öresund samt mellan Danmark och kontinenten kan minska flödena till/från hamnar i Stockholm-Mälarenregionen. Detsamma gäller den trafik som går via Göteborgs hamn, som fyller en viktig roll för regionen men också begränsar den direkta trafiken till regionens hamnar samt tar betydande kapacitet inom den ansträngda landinfrastrukturen i anspråk. Göteborgs hamn är i dagsläget den enda transoceana hamnen i landet.

Förbindelserna till Norge, framför allt Osloregionen, bör också nämnas i sammanhanget. Det finns idéer och förslag om förbättrade tågförbindelser mellan huvudstadsregionerna, då de i dagsläget präglas av såväl kapacitetsbrister som långa restider. Ett önskvärt komplement till befintliga väg- och flygtransporter, där framför allt de senare är väl utbyggda. Det ligger även i linje med ett fullbordande av den "Nordiska triangeln", med koppling såväl söderut (ScanMed-korridoren) som österut, via Finland och Baltikum.

Det är till stor del längs dessa axlar Stockholm-Mälardalens regionens internationella handel går och utvecklas, vilket gör det angeläget att utveckla landinfrastrukturen samt sjöförbindelserna i enlighet med detta. De korresponderar även relativt väl med det internationella resandet till/från regionen, som dock i högre grad går med flyg än vad som är fallet för godstransporterna. Godset är likväl en viktig komponent i flygtrafikens lönsamhet och kan stå för så mycket som 15-20 procent av de totala intäkterna på vissa förbindelser. Flygets utveckling knyter således an både till ett ökat internationellt resande och till en ökad internationell handel, men där resandet är den stora drivkraften i etableringen av nya förbindelser eller utökad kapacitet på befintliga.

Godset är en viktig komponent i flygtrafikens lönsamhet och kan stå för så mycket som 15-20 procent av de totala intäkterna på vissa förbindelser. Flygets utveckling knyter an både till ett ökat internationellt resande och till en ökad internationell handel.

3. Internationellt resande

Även när det gäller det internationella resandet är Stockholm-Mälarenregionen nära sammankopplad med övriga landet. Regionen står för merparten av de internationella förbindelserna och hanterar över 33 miljoner resenärer per år på väg till/från olika destinationer i landet/utlandet. Framför allt genom flygplatserna Stockholm-Arlanda och Stockholm-Skavsta, men även den internationella färje- och kryssningstrafiken spelar en viktig roll, framför allt i förbindelserna till/från Finland och Baltikum. Omkring två tredjedelar av samtliga utlandsresor till/från Sverige går via Stockholm-Mälarenregionen, med ett upptagnings- och avsättningsområde som i hög grad är nationellt.



2/3

**av alla utlandsresor
till och från Sverige
går via Stockholm-
Mälarenregionen.**

Totalt uppgick det svenska utlandsresandet till drygt 23 miljoner resor år 2017, varav 1,8 miljoner endagsresor och 21,2 miljoner flerdagsresor. Fritidsresenärerna dominerade stort med 19,1 miljoner resor medan affärsresorna var 3,9 miljoner till antalet.⁵

Det stora flertalet, 85 procent, av resorna gick till andra länder i Europa, framför allt Spanien, Danmark, Norge, Tyskland, Finland och Storbritannien. USA var den klart största destinationen utanför Europa, men även Thailand lockar många besökare. Bilden kan antas vara representativ även för resenärer från Stockholm-Mälarenregionen, men sannolikt med större tonvikt på länder i Östersjöområdet och något lägre på Norge och Danmark. Någon tillförlitlig regional statistik existerar dock inte i detta avseende, utan man får se till den nationella bilden.

Statistik över utländska besök i Sverige förs främst vad gäller gästnätter, med fördelning på resenärernas ursprungsländer. Därtill genomförs den nationella gränsundersökningen IBIS, senast åren 2011-2014.

Av den senare kan utläsas att de inkommande besöken volymmässigt är i nivå med de utgående och summerar till ca 20 miljoner per år varav 86 procent är fritidsresor, jämnt fördelat på endags- och flerdagsbesök. Affärsresorna, som står för resterande 14 procent, har en större tyngd på flerdagsbesök. De nordiska grannländerna Norge, Finland och Danmark står för nästan två tredjedelar av de inkommande besöken, men det kommer även över 1,5 miljoner resenärer från Tyskland samt 0,7 miljoner från Storbritannien. Inresandet från Spanien och USA ligger däremot på en väsentligt lägre nivå än svenskarnas besök till dessa länder.⁶

⁵ Källa: SCB

⁶ Tillväxtverket 2014

Det svenska utlandsresandet har en avsevärt lägre tyngd på de nordiska grannländerna än vad de inkommande besöken har. En viktig delförklaring är den omfattande gränshandel som möjliggjorts av ett högre kostnadsläge i Norge än i Sverige, men även från Finland och Danmark är de inkommande besöken avsevärt fler än de utgående. Svenskarnas resande går istället i högre grad till mer avlägset belägna (turist)destinationer, framför allt i Europa men också övriga världen. I båda fallen är det fritidsresorna som styr mönstret, då affärsresorna utgör en mindre del av totalen. Utlandssvenskarnas bosättningsmönster skiner också igenom, där länder som USA, Storbritannien, Spanien och Norge ligger i topp med 100 000 eller fler svenskar boendes i landet. Därtill inverkar invandrarnas resor till sina ursprungsländer. Framför allt den stora gruppen finländare som är bosatt i landet, medan de som invandrat från Mellanöstern på senare år ännu inte gett några större avtryck i resandestatistiken.



Tabell 4. Utländska besök till/från Sverige. Källa: SCB, IBIS 2014

Utgående till (SCB 2017)		Inkommande från (IBIS 2014)	
Europa exkl. Norden	57 %	Europa exkl. Norden	29 %
Norden exkl. Sverige	28 %	Norden exkl. Sverige	65 %
Världen exkl. Europa	15 %	Världen exkl. Europa	6 %
Spanien	13 %	Norge	26 %
Danmark	11 %	Finland	20 %
Norge	9 %	Danmark	19 %
Tyskland	9 %	Tyskland	8 %
Finland	8 %	Storbritannien	4 %
Storbritannien	5 %	Ryssland	3 %
USA	5 %	Polen	3 %
Italien	4 %	USA	3 %
Polen	4 %	Nederländerna	2 %
Frankrike	4 %	Frankrike	1 %
Grekland	4 %	Estland	1 %
Thailand	2 %	Italien	1 %
Tjeckien	1 %	Schweiz	1 %
Portugal	1 %	Spanien	1 %
Kroatien	1 %	Lettland	1 %
Övriga	19 %	Övriga	7 %

Utlandssvenskarnas bosättningar påverkar resandemönstren. USA, Storbritannien, Spanien och Norge ligger i topp med 100 000 eller fler svenskar boendes i landet.

Merparten av besöken från Danmark sker i Sydsverige och de norska besöken till Sverige har en stark övervikt mot Västsverige. Resenärer från Finland och Baltikum samt mer långväga besök går däremot i hög utsträckning till Stockholm-Mälarenregionen.

Jämfört med övriga landet har Stockholm-Mälarenregionen en större andel besökare från andra kontinenter än Europa, framför allt USA, och lägre andel besökare från Norden och Tyskland. Undantaget är resenärer från Finland.



Statistiken över gästnätter med fördelning på besökarnas ursprungsländer ger här en tydligare och mer aktuell bild. Den bekräftar att Stockholm-Mälarenregionen har en större andel besökare från andra kontinenter än Europa, framför allt USA, och lägre andel besökare från Norden och Tyskland. Finland står dock för en större andel i Stockholm-Mälarenregionen än i riket, vilket är naturligt med tanke på de geografiska förutsättningarna och de utvecklade förbindelserna. Storbritannien står också för en större andel av gästnätterna i regionen än i riket.⁷

När det kommer till ökningen av antalet gästnätter finns såväl likheter som skillnader mellan Stockholm-Mälarenregionen och riket. I båda fallen drivs den främst av resande från världen utanför Europa, dvs. de mer långväga gästerna, medan de nordiska besöken låg på ungefär samma nivå år 2017 som 2010. Europa utanför Norden står dock för en något större andel av tillväxten i riket än i Stockholm-Mälarenregionen, men i båda fallen ökar den långsammare än marknaden som helhet.

Bland enskilda länder märks en väsentlig ökning av gästnätter från USA och Kina i såväl Stockholm-Mälarenregionen som riket. Även Indien och övriga Asien är på starkt uppåtgående. En utveckling som korrelerar väl med den ekonomiska utvecklingen i Asien. En utvecklad handel och turism tillsammans med en högre levnadsstandard i dessa länder ligger bakom och kan förväntas fortsätta driva tillväxten kommande år.

Tabell 5. Gästnätter i Stockholm-Mälarenregionen och riket efter besökarnas ursprungsländer. Källa: SCB

	Andel av gästnätter år 2017		Andel av tillväxt 2010-2017	
	Stockholm-Mälarenreg.	Riket	Stockholm-Mälarenreg.	Riket
Europa exkl. Norden	47 %	45 %	26 %	39 %
Världen exkl. Europa	39 %	24 %	72 %	67 %
Norden exkl. Sverige	15 %	31 %	2 %	-5 %
Tyskland	13 %	19 %	6 %	13 %
USA	8 %	5 %	13 %	11 %
Storbritannien	8 %	5 %	8 %	8 %
Norge	7 %	21 %	1 %	5 %
Finland	4 %	3 %	1 %	1 %
Nederländerna	3 %	4 %	1 %	1 %
Danmark	3 %	7 %	-1 %	-12 %
Frankrike	3 %	2 %	0 %	0 %
Kina	3 %	2 %	6 %	7 %
Schweiz	3 %	2 %	3 %	4 %
Italien	3 %	2 %	-2 %	-1 %
Övriga Asien	3 %	2 %	5 %	5 %
Indien	2 %	1 %	5 %	5 %
Spanien	2 %	1 %	0 %	1 %
Polen	1 %	1 %	2 %	3 %
Ryssland	1 %	1 %	-2 %	-3 %

⁷ Källa: SCB

Flyg är det dominerande transportslaget för längre utlandsresor, såväl utgående som inkommande. För resandet till/från de nordiska grannländerna, framför allt Norge och Danmark, står dock bil och/eller båt för störst andel, där bilen står för merparten av resorna till/från Norge och färjetrafiken dominerar resandet till/från Finland och Baltikum. Färre än 10 procent åker tåg.⁸

Stockholm-Mälardalenregionen har utvecklade färjeförbindelser med Finland, Baltikum och Polen. Trafiken bedrivs till stor del med kombination av kryssning, reguljär passagerartrafik och godstransporter och går från hamnarna i Stockholm, Nynäshamn, Kapellskär och Grisslehamn, samtliga i Stockholms län. Reguljär trafik finns till Åbo/Nådendal, Helsingfors och Åland i Finland, Tallinn och Paldiski i Estland, Riga och Ventspils i Lettland samt Gdansk i Polen.

För flera linjer är möjligheten till skattefri försäljning genom anlop till Åland, som ur skattehänseende räknas som utanför EU, en viktig del av lönsamheten. Till skillnad från trafiken på Kvarnen, där resandet mellan Sverige och Finland tidigare också var omfattande, har volymutvecklingen varit stark i Stockholms hamnar även efter EU-inträdet. Framför allt trafiken på Finland kan sägas vara beroende av Ålands skatteundantag, som således också är av betydelse för Stockholm-Mälardalenregionens internationella förbindelser.

När det gäller flygförbindelser har Stockholm-Mälardalenregionen relativt god täckning av de viktigaste destinationerna, med direktflyg eller tidseffektiva byten i Köpenhamn, London, Amsterdam, Frankfurt, München, Istanbul, Dubai, Doha, New York, Chicago m fl. strategiska noder. Bland de 50 största flygplatserna i Europa, sett till antal passagerare, har Arlanda direktflyg till 41. Tillgängligheten är god framför allt till Europa men även i stort till Nordamerika samt till delar av Mellanöstern och Afrika.

41

av de 50 största flygplatserna i Europa har direktflyg till Arlanda.

Stockholm-Mälardalenregionen har utvecklade färjeförbindelser med Finland, Baltikum och Polen. Ålands skatteundantag påverkar handelsströmmarna och regionens internationella förbindelser.

⁸ Tillväxtverket 2014

I Stockholm-Mälardalenregionen har Arlanda en nyckelroll och konkurrerar framförallt med de andra nordiska storflygplatserna.

Tabell 6. Summa av ankommande och avresande resenärer i internationell trafik på Stockholm-Arlanda och Stockholm-Bromma år 2017. Källa: Svedavia

Land	Resande	Destination	Resande
Spanien	2 359 307	LONDON	1 569 740
Tyskland	2 285 589	KÖPENHAMN	1 514 926
Storbritannien	1 899 933	OSLO	1 402 599
Norge	1 675 115	HELSINGFORS	1 231 299
Danmark	1 599 065	AMSTERDAM	866 644
Finland	1 590 782	FRANKFURT	687 003
Nederländerna	906 976	PARIS	624 782
Frankrike	894 904	BERLIN	521 394
USA	839 374	MÜNCHEN	518 192
Grekland	718 922	ISTANBUL	487 326
Turkiet	616 661	MALAGA	470 330
Italien	592 277	ZÜRICH	408 666
Schweiz	536 819	BARCELONA	397 164
Thailand	377 094	PALMA	387 152
Belgien	310 036	GRAN CANARIA	358 355
Österrike	299 874	NEW YORK	329 528
Förenade Arabemiraten	279 330	DÜSSELDORF	315 666
Qatar	264 284	BRYSEL	309 647
Ryssland	263 610	ALICANTE	284 655
Island	259 166	BANGKOK	281 232
Tjeckien	249 180	DUBAI	275 543
Lettland	247 682	DOHA	264 284
Kina	243 837	KEFLAVIK	259 163
Polen	238 945	WIEN	258 932
Portugal	232 533	PRAG	248 893
Kroatien	209 894	RIGA	247 674
Estland	199 019	ROM	241 414
Irland	151 279	NICE	217 177
Ukraina	125 961	LOS ANGELES	211 788
Litauen	112 268	MOSKVA	201 110

Förbindelserna till Asien har förbättrats, men är mindre utvecklade än de till Nordamerika, vilket behöver åtgärdas för att ta tillvara den stora potential Asiens tillväxt för med sig. Framför allt förbindelserna till städer som Delhi och Mumbai i Indien samt Shanghai i Kina, men möjligtvis även Tokyo i Japan, Sydney i Australien samt Singapore.

I vissa fall finns underlag för direktflyg, men ofta kan tidseffektiva kombinationer med en mellanlandning eller ett byte vara en mer framkomlig väg. Detta gäller inte minst Inlandskina, Indien och Sydostasien, som kan förväntas ta stora kliv i utvecklingen kommande årtionden, men som ännu är för outvecklade, i synnerhet för privatresor, för att annat än undantagsvis motivera direktförbindelser.

I Stockholm-Mälardalenregionen har Arlanda en nyckelroll och konkurrerar framförallt med de andra nordiska storflygplatserna Kastrup (Köpenhamn), Gardermoen (Oslo) och Vanda (Helsingfors).



Tillsammans planerar de fyra flygplatserna att öka kapaciteten med 25 miljoner passagerare 2015-2025, dvs. ett helt Arlanda, vilket innebär risk för överkapacitet och hårdnad konkurrens. I denna är det angeläget för Stockholm-Mälardalenregionen att Arlanda klarar att utveckla sina marknadsandelar, men flygplatsen kännetecknas idag av en lägre investeringstakt och en mindre effektiv terminalstruktur än de övriga.⁹

Flygplatserna konkurrerar inte bara om resenärer utan även om kapacitet i fråga om större flygplan och tätare avgångar, faktorer som skapar skalfördelar och gör flygplatsen än mer attraktiv för nya etableringar. Viktiga faktorer för den framtida utvecklingen är långdistanslinjer till USA och Asien samt kombinationer av dessa med mellanlandning i Skandinavien.

I sammanhanget spelar också tillstånd att flyga kortaste vägen över Ryssland samt amerikansk inresandekontroll på Arlanda viktiga roller som möjliggörare. För att dra största möjliga nytta av flygplatsen och maximera resandeunderlaget är därtill de anslutande transporterna med bil och tåg av stor betydelse. Det krävs tillräcklig och effektiv kapacitet i alla avseenden för att nå målet att Arlanda ska bli den ledande flygplatsen i Skandinavien.

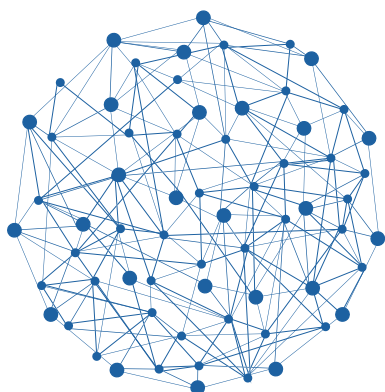


För att dra största möjliga nytta av Arlanda och maximera resandeunderlaget är de anslutande transporterna med bil och tåg av stor betydelse. Det krävs tillräcklig och effektiv kapacitet i alla avseenden för att nå målet att Arlanda ska bli den ledande flygplatsen i Skandinavien.

⁹ SLL/TRF 2015

4. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

Idén om ett transeuropeiskt transportnät (TEN-T) etablerades i slutet av 1980-talet i samband med inrättandet av den inre marknaden och identifiering av potentiella hinder som kan minska dess effektivitet. Exempelvis brist på sammankoppling och driftskompatibilitet mellan nationella transportnätverk. Genom Maastrichtfördraget (1992) inrättades särskilda bestämmelser om mål, åtgärder och förfaranden. Efter Lissabonfördraget (2007) fastställs dessa i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).



De transeuropeiska näten ska stödja genomförandet av den inre marknaden, som möjliggör fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital. Detta genom att skapa förutsättningar för medborgare, ekonomiska aktörer och samhällen att dra nytta av den inre marknaden och bidra till en övergripande harmonisk utveckling samt ekonomisk, social och territoriell sammanhållning. De transeuropeiska näten existerar inte bara inom transportområdet, utan även inom energiförsörjning och telekommunikationer.

EU:s nuvarande TEN-T-politik bygger på EU-förordning 1315/2013 och 1316/2013. Den första förordningen definierar riktlinjer medan den andra etablerar Connecting Europe Facility (CEF) som huvudinstrument för utveckling av TEN-T under nuvarande finansieringsperiod 2014-2020. Finansieringsramen för transportsektorn uppgår till 26 miljarder euro. TEN-T-nätet definieras på två nivåer, där ett stomnät (core network) utgör delmängd av ett övergripande nät (comprehensive network). Stomnätskorridorer utgör medel för att samordna genomförandeprocesser i stomnätet.¹⁰

Det övergripande nätet inkluderar befintliga och planerade infrastrukturer relaterade till vägar, järnvägar, sjötransporter, inre vattenvägar, flygtransportinfrastruktur och multimodala transporter. Nätet, som ska vara på plats senast 2050, omfattar totalt 138 000 km järnvägslinjer och 137 000 km vägar.

¹⁰ The Core Network Corridors. European Commission 2013

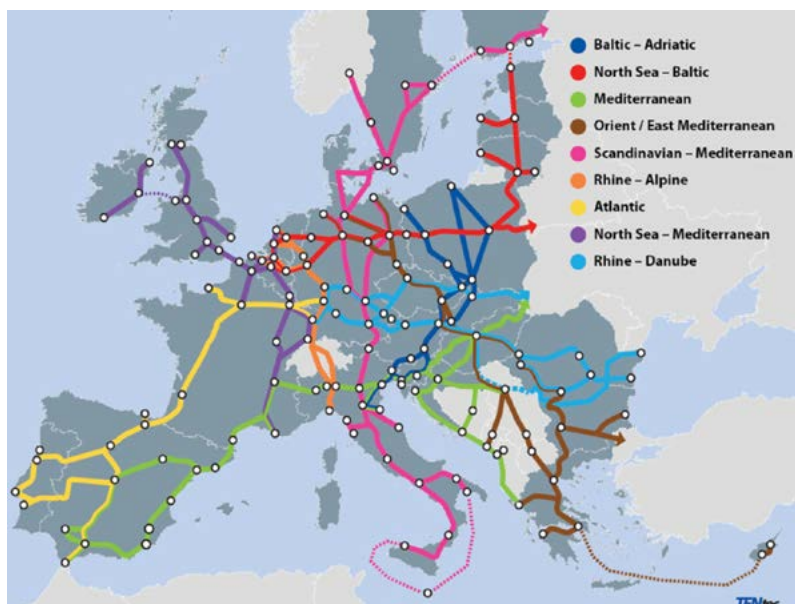
Stomnätet består av de viktigaste noderna och länkarna. Det omfattar alla transportsätt samt trafik- och informationshanteringssystem. Det samlar de mest strategiska och viktiga delarna av det övergripande nätet och ska vara på plats till 2030. Stomnätet är resultatet av en gemensam planeringsmetodik, den första i sitt slag. Noder (städer, hamnar, flygplatser, järnvägsterminaler, gränspassager med mera) spelar en särskild roll och definierar de viktigaste delarna av stomnätet. Stomnätet uppgår till totalt ca 51 000 km järnvägslinjer, 34 000 km vägar och 16 000 km inre vattenvägar.

Nio centrala stomnätskorridorer har inrättats för att underlätta koordinering av stomnätet och hjälpa medlemsstaterna att samordna sin verksamhet på gränsöverskridande nivå. Europeiska kommissionen har utsett en europeisk samordnare för varje stomnätskorridor, som ska stödja genomförandet och rapportera till både medlemsstaterna och kommissionen om de framsteg som gjorts, svårigheter som uppstått samt potentiella lösningar.

Det bör också noteras att vad som ingår i TEN-T inte är hugget i sten, utan resultatet av en politisk process påverkad av såväl faktiska förhållanden som en mängd olika aktörer och intressen. Detta gäller även hierarkin inom systemet - vad som tillhör det övergripande nätet respektive stomnätet och hur olika delar förhåller sig till varandra.

TEN-T är resultatet av en politisk process påverkad av såväl faktiska förhållanden som en mängd olika aktörer och intressen.

Figur 2: Det europeiska stomnätet (TEN-T). Källa: EU-kommissionen



Viktiga TEN-T-noder i Stockholm-Mälardalens regionens stomnät är järnvägs-terminalerna i Hallsberg och Stockholm, Arlanda flygplats och Stockholms hamn.

4.1 TEN-T i Stockholm-Mälardalens regionen

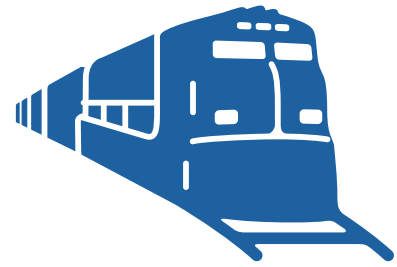
TEN-T har länkar, noder och korridorer som är av direkt intresse för och utgör vital infrastruktur i Stockholm-Mälardalens regionen. Det finns även länkar och korridorer som är indirekt relevanta för regionen, inte minst med hänsyn till olika aktiviteter i norra Europa och runt Östersjön.

Transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalens regionen fyller till stor del riktlinjerna för TEN-T, såväl det övergripande nätet som stomnätet. Den infrastruktur som ännu inte uppfyller TEN-T-standard är:

- Ostkustbanan mellan Stockholm och Gävle/Sundsvall, som ska uppgraderas för att förbättra förbindelserna med mellersta och norra Sverige.
- Ostlänken, som omfattar nya dubbelspår för höghastighetståg mellan Stockholm/Järna och Linköping, för att i förlängningen bättre koppla samman Stockholm, Malmö och Göteborg samt förbättra förbindelserna till Danmark och Tyskland.
- Järnvägen mellan Örebro och Linköping, som uppgraderas för att skapa en bättre nord-syd-länk vid sidan av Stockholm.
- Järnvägen samt E20 mellan Örebro och Göteborg, som i båda fallen ska uppgraderas för att underlätta de omfattande person- och godsflödena längs stråket.
- Järnvägen mellan Stockholm och Nynäshamns hamn, som ska uppgraderas för att förbättra tillgängligheten mellan modala knutpunkter i Stockholm.

Viktiga TEN-T-noder i Stockholm-Mälardalens regionen är järnvägs-terminalerna i Hallsberg och Stockholm (ingår i stomnätet) samt flygplatserna i Stockholm (Arlanda och Bromma), Örebro och Nyköping, där dock endast Arlanda ingår i stomnätet. Bland hamnarna ingår Stockholms hamn i stomnätet medan hamnarna i Köping, Västerås, Nynäshamn, Södertälje, Oxelösund, Norrköping, Grisslehamn och Gävle ingår i det övergripande nätet.

Figur 3: TEN-T-vägar, hamnar, järnvägsterminaler och flygplatser. Källa: EU-kommissionen



Figur 4: TEN-T-järnvägar (goods), hamnar och järnvägsterminaler. Källa: EU-kommissionen

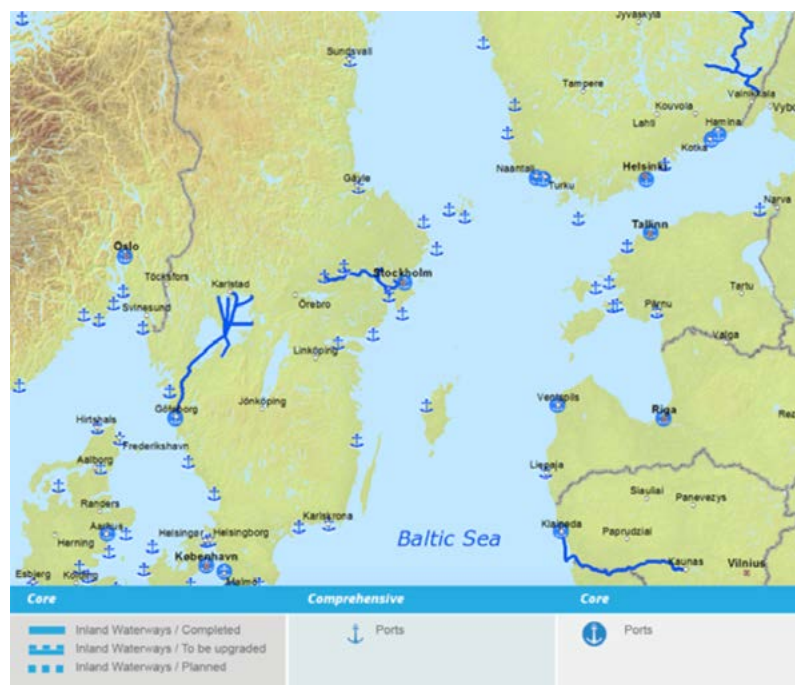


Stadsnoderna i TEN-T ska tillhandahålla sammankopplingar mellan alla transportslag för passagerare och gods, förbindelser mellan långdistans-transporter och lokalregional trafik samt för stadslogistik inklusive logistik- och distributionscentraler.

Figur 5: TEN-T järnvägar (persontransporter) och flygplatser.
Källa: EU-kommissionen



Figur 6: TEN-T inre vattenvägar och hamnar. Källa: EU-kommissionen

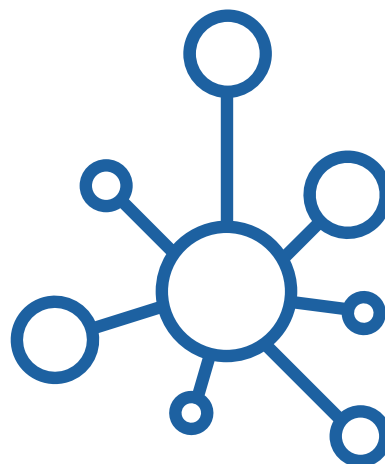


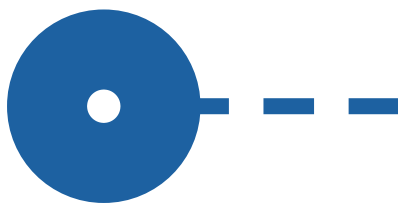
Noder spelar en viktig roll i TEN-T, då de utgör knutpunkter i det övergripande nätet och stomnätet. Nedanstående tabell ger en översikt över alla svenska modala noder, där de som är särskilt relevanta för och/eller belägna i Stockholm-Mälarenregionen markeras med ljusgrå färg.

Förutom modala knutpunkter identifierar TEN-T-förordningen även Stockholm, Göteborg och Malmö som stadsnoder i Sverige, vilka antas ha en särskild roll i utvecklingen av TEN-T-nätet. Stadsnoderna ska enligt förordningen tillhandahålla sammankopplingar mellan alla transportslag för passagerare och gods, förbindelser mellan noder inom noden, förbindelser mellan långdistanstransporter och lokalregional trafik samt för stadslogistik inklusive logistik- och distributionscentraler.

Tabell 7: Modala noder i de svenska delarna av TEN-T:s stomnät respektive övergripande nät. Källa: TEN-T förordningen 2013.

Kommun	Flygplats	Hamn	Insjöhamn	Tågterminal
Ängelholm	Övergr.			
Älmhult				Övergr.
Arvidsjaur	Övergr.			
Gällivare	Övergr.			
Gävle		Övergr.		
Göteborg	Stom (Landvetter)	Stom	Stom	Stom
Grisslehamn		Övergr.		
Hagfors	Övergr.			
Halmstad		Övergr.		
Helsingborg		Övergr.		
Hemavan	Övergr.			
Jönköping	Övergr.			Övergr.
Kalmar	Övergr.			
Kapellskär		Övergr.		
Karlshamn		Övergr.		
Karlskrona		Övergr.		
Kiruna	Övergr.			
Köping		Övergr.	Övergr.	
Luleå	Övergr.	Stom		
Lycksele	Övergr.			
Malmö	Stom (Sturup)	Core		Core
Mora	Övergr.			
Norrköping		Övergr.		
Nyköping	Övergr. (Stockholm Skavsta)			
Oskarshamn		Övergr.		
Örebro	Övergr.			Stom (Hallsberg)
Östersund	Övergr.			
Oxelösund		Övergr.		
Pajala	Övergr.			
Ronneby	Övergr.			
Skellefteå	Övergr.			
Stenungsund		Övergr.		
Stockholm	Stom (Arlanda)			
Övergr. (Bromma)	Stom (Stockholm)			
Övergr. (Nynäshamn)	Stom	Stom		
Strömstad		Övergr.		
Sundsvall	Övergr.	Övergr.		
Sveg	Övergr.			
Trelleborg		Stom		Stom
Umeå	Övergr.	Övergr.		
Rosersberg				Övergr.
Varberg		Övergr.		
Västerås		Övergr.	Övergr.	
Vilhelmina	Övergr.			
Visby	Övergr.	Övergr.		
Ystad		Övergr.		





MULTIMODALA TRANSPORTER I NORRKÖPING¹¹

Ostlänken inkluderar åtgärder för multimodal integration i de urbana noderna längs järnvägen. En studie med stöd från CEF har genomförts i syfte att identifiera saknade länkar och flaskhalsar mellan transportslagen inom TEN-T i Norrköpings nod. Bland annat har en hållbar urban mobilitetsplan (SUMP) för Norrköping och den omgivande regionen utvecklats, som ett verktyg för integrerad transportplanering. Projekt, som löpte från augusti 2015 till augusti 2018, hade en budget om ca 2,5 miljoner euro varav 1,2 miljoner euro från EU (CEF).

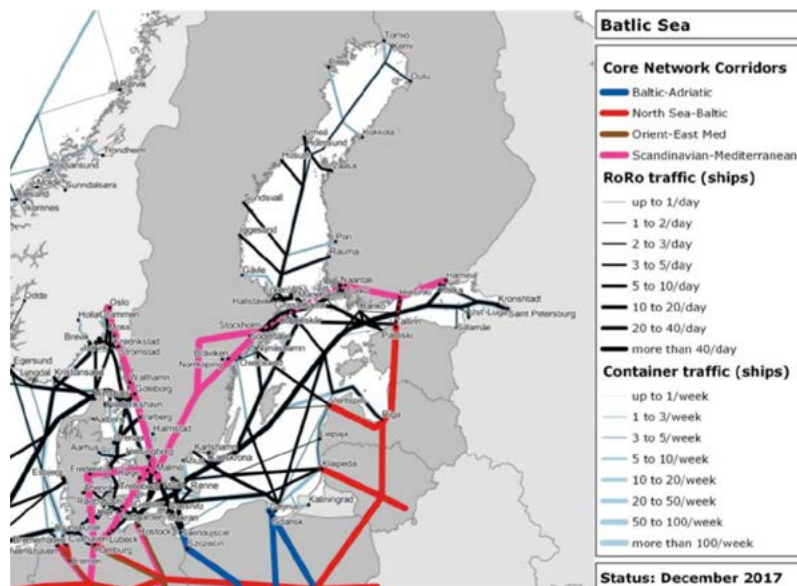
20

av hamnarna i TEN-T:s stomnät är belägna i Östersjön.

Vad gäller sjötransporter är såväl de inre vattenvägarna som motorvägarna till havs (MoS)¹² viktiga. 20 hamnar i TEN-T:s stomnät är belägna i Östersjön och ansluter till fyra olika stomnätskorridorer.

För Stockholm-Mälardalenregionen är förbindelserna med Finland och Baltikum samt mellersta och norra Sverige av särskild betydelse. Förutom förbindelser i Östersjön erbjuder de flesta stomnätshamnar även förbindelser, främst containertrafik, via Kielkanalen till Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Wilhelmshaven (DE), Rotterdam och Amsterdam (NL), Zeebrugge, Antwerpen (BE) och Le Havre (FR). Samtliga viktiga för transporterna till/från Skandinavien.

Figur 7: Fraktflöden längs havets motorvägar i Östersjöområdet. Källa: EU-kommissionen



¹¹ CEF Transport 2014-SE-TA-0074-S

¹² CEF support to Motorways of the Sea 2018

BLUE BALTICS¹³

Blue Baltics är ett projekt som syftar till att etablera infrastruktur för bunkring av flytande naturgas (LNG) i hamnar i Tyskland, Litauen, Sverige och Estland. För Stockholm-Mälarenregionens vidkommande är åtgärder i Nynäshamns hamn aktuella. Här kommer LNG-terminalen för omlastning och bunkring att uppgraderas för cirka 4,7 miljoner euro, med 1,5 miljoner euro i CEF-stöd. Blue Baltics som helhet får totalt ca 15 miljoner euro i CEF-stöd och löper från mars 2016 till juni 2019.

4.2 Transnationella perspektiv och initiativ

Utöver TEN-T-aktiviteter med direkt koppling till regionen kan även aktiviteter i andra länder och regioner påverka Stockholm-Mälarenregionens utveckling. Det handlar dels om förhållanden som anknyter till och placerar in Stockholm-Mälarenregionen i ett bredare sammanhang, dels om korridorer för genomgående transportflöden, så kallad transit. Båda perspektiven har direkta och indirekta effekter på transportflöden som kommer in i (avslutande trafik), lämnar (ursprungstrafik) eller passerar (transittrafik) Stockholm-Mälarenregionen.

TEN-T-kartorna ovan visar att Stockholm-Mälarenregionen är ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med nord-sydflöden längs axeln Hamburg-Köpenhamn-Malmö till Stockholm-Mälarenregionen samt mellersta och norra Sverige. Därtill för öst-västliga flöden längs axeln Oslo-Stockholm-Mälarenregionen och vidare till Finland, Baltikum och Ryssland.

Skandinaviska-Medelhavskorridoren (ScanMed)¹⁴ är en nord-sydlig axel inom TEN-T som sträcker sig från Finland och Norge genom Sverige, Danmark, Tyskland, Österrike och Italien till Malta. Stomnätskorridoren förbinder Nordeuropa, det industriella hjärtat av Tyskland och norra Italien med Medelhavet, Skandinavien, Östersjön och Nordsjön. Korridoren har även en betydande roll i förbindelserna med Ryssland, via Östersjöns hamnar och Finland, den afrikanska kontinenten, via Medelhavshamnar, samt Amerika och Asien, via hamnar i Nordsjön.

Inom korridoren är järnvägsnätet i huvudsak elektrifierat, men de nationella elektrifieringsstandarderna skiljer sig åt. Olika standarder finns också med avseende på tåglängd, axelbelastning och lastprofiler. Signalsystemet ERTMS är inte implementerat annat än till viss del. Väginfrastrukturen behöver däremot uppgraderas endast på ett fåtal ställen i Finland, Italien och Malta. Dock finns signifikanta problem vad gäller framkomlighet under högtrafik i de flesta större urbana områden längs korridoren. Det finns även brister i enskilda noder (terminaler etc) som behöver åtgärdas i framtiden, t.ex. genom CEF-finansierade projekt. Den fullständiga projektlistan över pågående eller planerade projekt omfattar investeringar på hela 190 miljarder euro.¹⁵

Stockholm-Mälarenregionen är ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med transportflöden i samtliga väderstreck.

¹³ Blue Baltics 2015-EU-TM-0179-W

¹⁴ The Scandinavian-Mediterranean Corridor 2018

¹⁵ Ibid

En nordlig utvidgning av ScanMed-korridoren skulle innebära att Stockholm och Örebro gick från att vara korridorens norra ändpunkter till att vara noder med anslutningar i flera riktningar.

Den svenska regeringen jobbar för närvarande för en nordlig utvidgning av ScanMed-korridoren till mellersta och norra Sverige samt vidare till hamnen Narvik i Norge (Karta 2.6). En sådan förlängning kan vara av betydelse för Stockholm-Mälarenregionen av tre skäl:

- För det första skulle det innebära att Stockholm och Örebro inte längre är de norra ändpunkterna i stomnätet. Istället skulle städernas position ändras till att vara noder med anslutningar i flera riktningar. Idag är den vidare stomnätstrafiken begränsad till sjöförbindelsen mot Åbo från Stockholm.
- För det andra och eftersom diskussionen även omfattar en nord-sydlig länk från Linköping norrut via Örebro, kan en passage vid sidan av Stockholm etableras, vilket skulle minska trafikbelastningen i Stockholm. Något som skulle innebära nya möjligheter och utmaningar för de västra delarna av Stockholm-Mälarenregionen, som kan dra ekonomisk nytta av en sådan länk men också uppleva ökade transportflöden och utsläpp.
- För det tredje, på grund av klimatförändringarna kan norra ishavet bli öppet hav i en framtid. Narviks hamn kan då bli en viktig hamn för fartyg som transporterar gods mellan Asien och Europa. Rutten via Narvik kan vara ett alternativ framför allt ur skandinavisk synvinkel men möjligtvis även för andra delar av Östersjöregionen och Europa.

Figur 8: ScanMed-korridoren och den Botniska korridoren (streckat).
Källa: Botniska Korridoren.





I delar av regionen pågår ett arbete att åter inkludera länken Oslo-Stockholm i TEN-T nätet, såsom illustreras i figur 8. Länken utgör en del av den så kallade Nordiska triangeln.

Vid sidan av dessa svenska initiativ är Fehmarn Bält-förbindelsen och Brenner Base-tunneln¹⁶ de två enskilt viktigaste projekten inom ScanMed-korridoren.

Fehmarn Bält-förbindelsen¹⁷ utgörs av en 17,6 km lång tunnel för järnväg och motorväg, mellan Danmark och Tyskland, med tillhörande uppgradering av bland annat järnvägen mellan Rødbyhavn och Ringsted. Förbindelsen syftar till att främja gränsöverskridande flöden av varor, tjänster och människor mellan Danmark och Tyskland. Byggnation inleds 2019-2020 och förbindelsen, vars kostnad beräknas till över 5 miljarder euro, beräknas vara klar 8-9 år senare. Finansieringsmodellen, med stöd från EU, har dock stoppats av EU-domstolen efter överklagan av två färjerederier.¹⁸

Fehmarn Bält-förbindelsen ökar även Stockholm-Mälardalens regionens tillgänglighet till den viktiga tyska marknaden. En tågresor från Stockholm till Hamburg kommer ta ca 7 timmar, jämfört med 11-12 timmar idag. Samtidigt ger den fasta länken också bättre förbindelser mellan norra Tyskland och Köpenhamn/Malmö, Göteborg och Oslo. Något som kommer att påverka person- och godsflöden och till viss del rita om kartan vad gäller flödenas omfattning, riktning och karaktär på olika länkar.

Till detta kan även knytas diskussionerna om ytterligare en fast förbindelse över Öresund, mellan Sverige och Danmark. Svenska Trafikverket och danska Vejdirektoratet har fått i uppdrag att titta på möjligheterna för en fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg (HH-förbindelsen). Utredningen beräknas ta två och ett halvt år och förväntas vara avslutad 2020.¹⁹

Brenner-rutten, inklusive tillträdesvägarna i södra Tyskland, Österrike och norra Italien, är en stor flaskhals i transittrafiken genom det alpina området, där ca 40% av godstransporterna passerar Brennerpasset. Brenner Base-tunneln ska ta bort denna flaskhals. Tillsammans med Gotthard-tunneln i Schweiz och järnvägsförbindelsen mellan Lyon och Torino, ska Brenner Base-tunneln tillhandahålla järnvägslinjer med hög kapacitet för alpina transitflöden. Tunneln kommer att bli ca 64 km lång och ska vara färdig 2026. Det är ett högprioriterat infrastrukturprojekt inom EU och finansieras till 40-50 procent av EU: s Connecting Europe Facility (ECF) samt vardera 25-30 procent av Italien och Österrike.



¹⁶ Brenner Base Tunnel 2018

¹⁷ Årsrapport Fehmarn Belt 2018

¹⁸ Europeiska Unionens domstol Mål T-631/15

¹⁹ Trafikverket och Vejdirektoratet 2018

Figur 9: Fehmarn Bält-förbindelsen samt Skandinaviska-Medelhavskorridoren.
Källa: EU-kommissionen



STRING-NÄTVERKET²⁰

STRING-nätverket är ett gränsöverskridande samarbete mellan tyska (Schleswig-Holstein, Hamburgs stad), danska (Region Själland, Köpenhamn, Köpenhamn), svenska (Malmö, Region Skåne, Region Halland, Västra Götalandsregionen) och norska (Östfolds län, Akershus län) regioner. Dessa driver en gemensam agenda inom infrastruktur, grön tillväxt, gränsöverskridande hinder, vetenskap och turism. För att förbättra tillgängligheten och rörligheten i området etablerar och upprätthåller STRING-nätverket en politisk dialog kring infrastrukturbehov. STRING-nätverket grundades 1999 och startades då som ett Interregprojekt för att främja en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland. Efter att den mellanstatliga överenskommelsen gällande Fehmarn Bält kom på plats år 2008 förändrade STRING sitt fokus till att främja regional utveckling och grön tillväxt i korridoren från södra Skandinavien till norra Tyskland.

JYLLANDSKORRIDOREN²¹

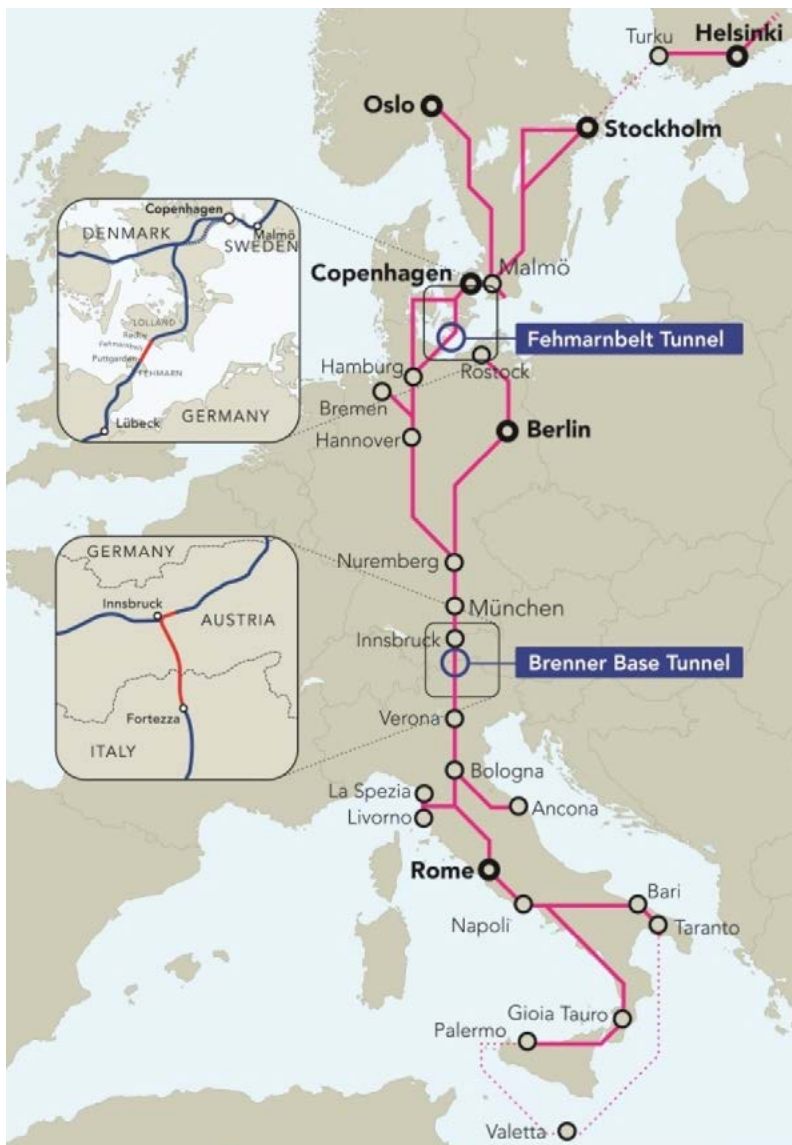
Hamburg, Schleswig-Holstein, Aarhus, Aalborg, Syddanmark, Midtjylland och Nordjylland har samarbetat sedan 2013 för att stärka Jyllandskorridoren, vilket på sikt kan påverka utvecklingen i Stockholm-Mälarenregionen. Parterna ser axeln som en viktig förbindelse i och utöver gränsområdet, men också i sammankopplandet av regionen med Öresundsregionen, södra Norge och västra Sverige. Därigenom finns en strävan att skapa en alternativ länk mellan Centraleuropa och Skandinavien, vid sidan av Fehmarn Bält-förbindelsen. Partnerskapet arbetar också för utveckling av regionen på nationell och europeisk nivå. Samarbetet har hittills huvudsakligen varit baserat på Interregprojekt. Det senaste projektet, "Northern Connections"²², syftar till att utveckla transnationellt samarbete inom energisektorn, med aktörer från privat och offentlig sektor. Projektet, som löper från november 2016 till april 2020, har en total budget på cirka 5,3 miljoner euro, varav cirka 2,4 euro i Interregfinansiering.

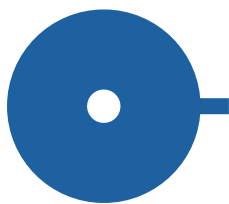
²⁰ STRING Annual Report 2017

²¹ Jutland Corridor Fact Book 2016

²² Northern Connections: Innovation Tool Box

Figur 10: ScanMed korridoren, med Fehmarn Bält-förbindelsen och Brenner Base-tunneln.
Källa: EU-kommissionen





SCANDRIA

Scandria® är ett paraply för olika aktiviteter, projekt och initiativ längs den kortaste vägen mellan Skandinavien och Adriatiska havet, vilken i huvudsak överlappar med ScanMed-korridoren. Hittills finns 13 projekt inom Scandria-familjen, som alla genomförs eller har genomförts med finansiering från olika Interreg-program. Vissa projekt berör enstaka sektioner av korridoren, såsom Östersjön, området från Öresundsregionen till Hamburg eller Alperna. Andra projekt täcker hela korridoren. Samtliga berör olika aspekter av korridorutveckling, från hållbara transportsätt och utveckling av en grön korridor till styrning och samverkan.

Scandria®Alliance är en transnationell plattform för olika transportorganisationer, logistikinitiativ, politiska utskott och andra relevanta nätverk för utbyte, kommunikation och samarbete kring logistik, ekonomiskt samarbete och styrning. Den senaste aktiviteten är Scandria®2Act-projektet (2016-2019) med finska, skandinaviska och tyska partners som arbetar med implementering av rena bränslen och multimodala transporttjänster. Dessutom avser projektet att vidareutveckla Scandria®Alliance som ett laboratorium och en plattform för permanent dialog och utbyte mellan olika aktörer från noderna och korridoren.

Figur 11: Intressentstruktur i Scandria®2Act-projektet.

Källa: www.scandria-corridor.eu/



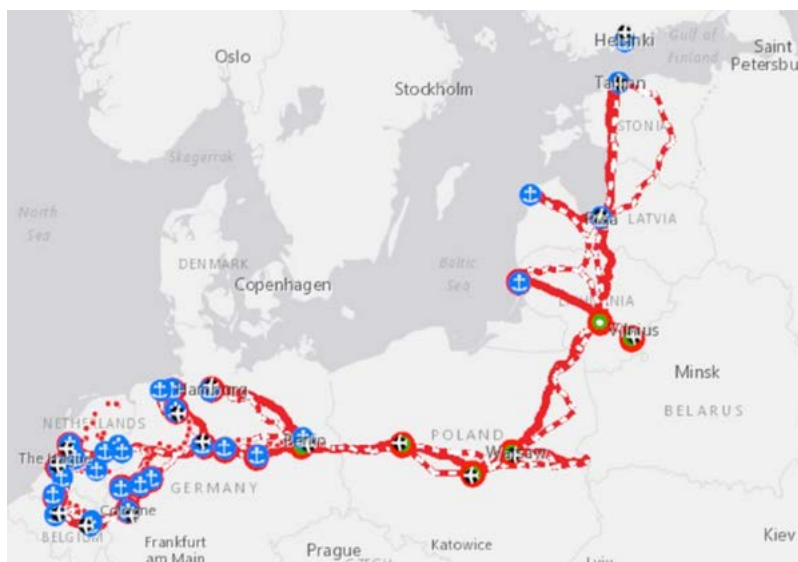
NORDSJÖ-BALTISKA KORRIDOREN

Nordsjö-baltiska korridoren (NSB)²³ är en stomnätsskorridor som genom järnvägar, vägar och inre vattenvägar förbinder Baltikum och Polen med Nordsjökustens hamnar. Det är en alternativ väg för fraktflöden som annars går med sjöfart på Östersjön och som i vissa fall passerar knutpunkter i Stockholm-Mälarenregionen.

När det gäller TEN-T:s krav för järnvägstrafik uppfyller de flesta avsnitten i Belgien, Nederländerna och Tyskland kraven medan många delar i Polen, Litauen, Lettland och Estland behöver uppgraderas, särskilt när det gäller elektrifiering, spårvidd och hastighet. Därför är ett huvudmål att uppgradera näten i de baltiska staterna och skapa bättre förbindelser mellan de baltiska staterna och övriga Europa. Signalsystemet ERTMS är dock en fråga som berör alla länder längs Nordsjö-/Östersjökusten, då det för närvarande är tillgängligt endast i vissa delar av Belgien och Nederländerna.

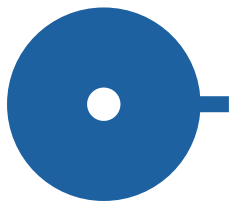
När det gäller vägnätet och de inre vattenvägarna uppfyller de flesta avsnitten TEN-T:s krav, men det finns likväl behov av betydande investeringar. Totalt krävs investeringar på omkring 96 miljarder euro i Nordsjö-baltiska korridoren innan 2030, varav 37 miljarder euro i järnvägsinfrastruktur, 34 miljarder euro i vägnät, 9 miljarder euro i inre vattenvägar, 8 miljarder euro i hamnar och sjöinfrastruktur, 5 euro miljarder i flygplatser och ytterligare 3 miljarder euro i ERTMS, motorvägar till sjöss samt övriga åtgärder.²⁴

Figur 12: Nordsjö-baltiska stomnätsskorridoren. Källa: EU-kommissionen



²³ North Sea-Baltic Core Network Corridor 2018

²⁴ Ibid



RAIL BALTICA²⁵

Rail Baltica är ett järnvägsinfrastrukturprojekt som ingår i Nordsjö-baltiska korridoren. Det syftar till att integrera de baltiska staterna i det europeiska järnvägsnätverket. Med en längd av 870 km täcker den nya järnvägslinken Polen, Litauen, Lettland och Estland. Projektet, som är prioriterat av EU, kommer ta bort flaskhalsar för passagerar- och godstransport, bygga ut gränsöverskridande förbindelser och främja modal integration och driftskompatibilitet. Idén och visionen går tillbaka till 1990-talet och togs för första gången upp i visionen och strategierna kring Östersjödokumentet (VASAB 2010), som antogs 1994. År 2001 tecknade de tre baltiska transportministrarna ett samarbetsavtal. Tre år senare var Rail Baltica med i listan över prioriterade TEN-T-projekt. Det tog dock till oktober 2018 innan Europeiska kommissionen antog genomförandebeslutet om det gränsöverskridande projektet Rail Baltica. Beslutet anger steg för genomförandeprocessen och formaliserar projektets styrning, med deltagande av Europeiska kommissionen, den europeiska samordnaren av NSB CNC och Finland som en viktig partner. Konstruktionsfasen startar 2019 och ska slutföras år 2026. De baltiska staterna och EU (CEF) kommer tillsammans att investera cirka 5 miljarder euro.

NORTH SEA BALTIC CONNECTOR OF REGIONS (NSB CORE)²⁶

NSB CoRe-projektet syftar till att förbättra hållbar tillgänglighet i östra Östersjöregionen. Aktiviteter inom logistiksektorn syftar till förbättrad driftskompatibilitet och avlägsnande av flaskhalsar i gränsområdena. Aktiviteter inom långdistanspendling syftar till att samordna långdistanstransporter med lokalregionala trafiksystem. Så småningom kommer projektet att skapa en gemensam gränsöverskridande vision gällande regional utveckling som förenar rumslig planering med transportutveckling. Projektet ingår i arbetsplanen för NSB Core Network Corridor. Det finansieras av Interreg-programmet för Östersjöregionen och samlar 16 partners från sex länder (Sverige, Finland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tyskland) samt 40 associerade partners. Projektet löper från maj 2016 till april 2019 och har en total budget om 3,3 miljoner euro.

ÖSTERSJÖKOMMISSIONEN²⁷

Östersjökommissionen (BSC) är en organisation på subnationell nivå, bestående av regionala myndigheter i Östersjöområdet. Det är en av sex geografiska kommissioner som tillsammans utgör konferensen för perifer och maritima regioner (CPMR) inom EU. BSC-arbetsgruppen för transporter fungerar som en plattform för samarbete och utbyte mellan regioner som står inför liknande utmaningar. Dess medlemmar övervakar och följer granskningen av relevant EU-politik, t.ex. TEN-T-politiken 2021-2027, Connecting Europe Facility 2021-2027, statliga stödbestämmelser för regionala flygplatser samt EU:s grannskapspolitik gentemot Ryssland och Norge.

²⁵ Annual Report 2017

²⁶ North Sea Baltic Connector of Regions NSB CoRe 2017

²⁷ CPMR Baltic Sea Commission Activity Report 2017-2018

ONE ROAD ONE BELT

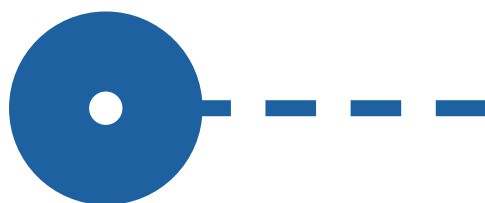
Det kinesiska initiativet "One Road One Belt" (OROB), avslutningsvis, är ett viktigt långsiktigt investeringsprogram som troligtvis kommer att ha stor inverkan på transportflödena i Europa, även om det inte är en stomnätsskorridor inom TEN-T. Syftet med initiativet är att skapa ett globalt infrastrukturnätverk som förbinder Kina med Asien, Afrika, Mellanöstern och Europa. Till skillnad från ScanMed-korridoren, som har en klar nord-syd orientering, har One Road One Belt ett tydligt öst-västligt fokus.

På europeisk nivå kan initiativet komma att påverka transportströmmar i såväl öst-västlig som nord-sydlig riktning. Järnvägsförbindelser genom Polen och sjöfartsnoderna i Grekland och Italien kan bli viktigare för handelsförbindelserna mellan länderna i Europa och Fjärran Östern och på medellång sikt erbjuda alternativ till de traditionella handelsförbindelserna med fartyg. Genom fraktvägarna mellan norra Europa och de baltiska hamnarna kan det också få betydande konsekvenser för transportflöden till och från Stockholm-Mälarenregionen.



Figur 13: Infrastrukturnätet för det kinesiska "One Road One Belt"-initiativet.





NORTHERN GROWTH ZONE²⁸

Northern Growth Zone är ett samarbetsnätverk mellan 13 storstäder och sex regioner i södra Finland, som tillsammans står för mer än 50% av landets befolkning, arbetstillfällen och BNP. Området knyter samman Norden med den ryska marknaden samt ScanMed-korridoren med Nordsjö-baltiska korridoren. Nätverkets syfte är att öka Finlands konkurrenskraft vad gäller export och transitmarknader, utveckla och distribuera trafiktjänster, främja internationellt samarbete, skapa ett gemensamt ekonomiskt område samt förbättra Finlands attraktivitet för näringslivet. Strategiska punkter för att nå dessa mål är fritt flöde av varor över gränserna, transportkedjor och logistiska lösningar, plattformar för utveckling och test av nya transportlösningar samt överföring av framgångsrika metoder till andra.

EAST WEST TRANSPORT CORRIDOR ASSOCIATION (EWTCa)²⁹

EWTCa grundades 2010 och består idag av 39 medlemmar från 11 länder längs en öst-västlig korridor, som förbinder Europa med Ryssland och Asien (18 logistik- och transportföretag, 5 universitet, 3 järnvägsföretag, 4 hamnar och hamnföreningar, 4 regionala och lokala myndigheter och 5 företagsföreningar). Organisationen har som mål att identifiera flaskhalsar längs transportkorridoren, förenkla förfaranden vid gränsövergångar, implementera hållbara transportlösningar och innovationer samt representera gemensamma intressen på nationell och internationell nivå. Under senare år har EWTCa deltagit i olika evenemang i Kina för att presentera initiativet och dess ståndpunkter, bland annat gällande One Road One Belt (OROB), samt anordnat en internationell konferens för att främja dialogen mellan transport och logistikintressenter i Östersjöregionen och Kina. EWTCa deltar dessutom i möten och diskussioner på EU-nivå, med fokus på bland annat EU:s ställningstaganden gällande OROB-initiativet samt OROB-initiativets påverkan på transportflöden till/från Europa.

Figur 14: East West Transport Corridor. Källa: www.ewtcassociation.net/



²⁸ Northern Growth Zone 2018

²⁹ EWTCa: Establishment, Activities, Achievements 2013

5. EU-finansiering

Som beskrivits i föregående kapitel bygger den europeiska transportpolitiken på ett övergripande nät, ett stomnät och stomnätskorridorer inom TEN-T. De sistnämnda är främst ett sätt att samordna implementeringen av stomnätet och inget separat lager. Att omfattas av en stomnätskorridor ökar emellertid synligheten på europeisk nivå avsevärt.

Att vara en del av en europeisk stomnätskorridor innebär inte automatiskt finansiering. Det finns emellertid olika finansieringskällor som kan användas för att utveckla en korridor.

De ursprungliga stomnätskorridorerna specificerades i förordningarna gällande CEF och TEN-T. Vid revidering tar EU-kommissionen fram ett förslag baserat på egna utredningar samt information och inspel från medlemsstaterna och regionerna i Europa. Detta förslag diskuteras sedan mellan kommissionen, Europaparlamentet och medlemsstaterna. Därefter måste förordningen antas av både parlamentet och rådet. För perioden 2021-2027 förväntas ingen grundläggande översyn av TEN-T, men reglerna kommer att ses över och justeras om det anses nödvändigt.

I Sverige utgör nationell plan för infrastruktur 2018-2029 grund för eventuella inspel i TEN-T sammanhang. De nationella aktörer som kan argumentera för vissa korridorer gentemot kommissionen är Näringsdepartementet och Trafikverket. Därtill kan regionala företrädare försöka göra sina röster hörda genom olika uttalanden, exempelvis om behovet av investeringar i transportinfrastruktur och transportutveckling. I enighet med eller vid sidan av de nationella myndigheterna.

Att vara en del av en europeisk stomnätskorridor innebär inte automatiskt finansiering. Det finns emellertid olika finansieringskällor som kan användas för att utveckla en korridor. De viktigaste EU-källorna som ger ekonomiskt stöd till projekt för genomförande av TEN-T-relaterade åtgärder presenteras nedan.

Europeiska investeringsbanken och Europeiska kommissionen har inrättat en "European Investment Advisory Hub"³⁰, som stöder myndigheter och företag som är intresserade av TEN-T relaterade aktiviteter och EU-finansiering. Rådgivningscentrumet är utformat som en samlad ingång till information om olika program och initiativ.

³⁰ The Advisory Hub Yielding Results 2017

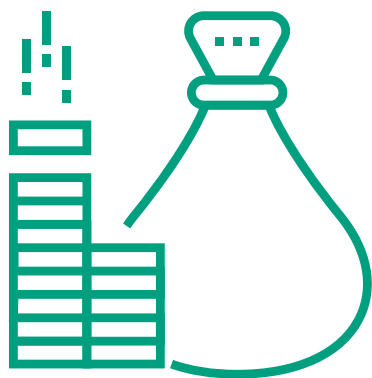


5.1 Connecting Europe Facility (CEF)

Connecting Europe Facility (CEF)³¹ är den mest framträdande källan för finansiering av transeuropeiska nät, med en budget på 24 miljarder euro för TEN-T-projekt 2014-2020. Nära hälften av detta belopp, 11,5 miljarder euro, fördelas på projekt i medlemsstater i östra och södra Europa som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden. Mer specifikt Bulgarien, Kroatien, Cypern, Tjeckien, Estland, Grekland, Ungern, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien och Slovenien. Däremot inte Sverige.

Redan efter CEF-ansökningarna för 2014 och 2015 hade projekt motsvarande ca 80 procent av TEN-T-ramen 2014-2020 godkänts av medlemsstaterna. Efterföljande ansökningar har överstigit kvarvarande ram med mer än 2:1, vilket inneburit att alternativa finansieringskällor behövt beaktas.

För att ansöka om CEF-finansiering måste intresserade parter svara på utlysningar på EU-nivå.³² Vanligtvis lämnas förslag in av en eller flera medlemmar. Stater, eller - i överenskommelse med berörd(a) medlemsstat(er) - av andra aktörer inom EU. I Sverige kan exempelvis regioner lägga fram förslag med statens samtycke. CEF medfinansierar mellan 20% och 50% av de stödberättigande kostnaderna och kombineras ofta med andra finansieringskällor, t.ex. lån av Europeiska investeringsbanken (EIB) eller nationell finansiering.



Mellan 2014 och 2017 lämnade svenska sökande mer än 100 bidragsberättigade förslag, varav 52 projekt valdes ut och erhöll 250 miljoner euro i CEF-finansiering, givet en total investering på över 700 miljoner euro. Ungefär 50% av CEF-finansieringen gick till konstruktion, 25% till studier och 25% till mixade projekt. Mest medel gick till järnvägssektorn (110 miljoner euro) följt av luftfartssektorn (56 miljoner euro) och sjöfartssektorn (47 miljoner euro). Projekt inom vägnät (26 miljoner euro), multimodala projekt (8 miljoner euro) och inre vattenvägar (3 miljoner euro) hade en mindre framträdande roll.³³

EU-kommissionens CEF-förslag för nästa finansieringsperiod 2021-2027³⁴ anger en budget på cirka 30 miljarder euro för transportsektorn, vilket skulle innebära en ökning med cirka 25% jämfört med 2014-2020. I samband med det nya CEF-förslaget och den nya budgeten presenterades även en ny programbeskrivning, som innehöll en ny svensk rutt inom TEN-T: Narvik / Uleåborg-Luleå-Umeå-Stockholm. Detta som en förlängning av den befintliga Skandinaviska-Medelhavskorridoren.

³¹ Connecting Europe Facility 2016

³² Ibid

³³ CEF Sweden: Transport grants 2014-2017

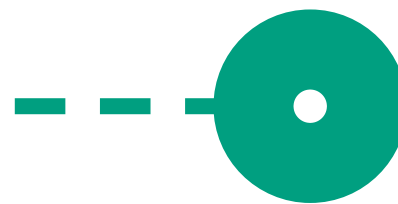
³⁴ Förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014

GÖTEBORGS HAMNLINJE³⁵

Göteborgs hamnlinje syftar till att förbättra tillgängligheten till Göteborgs hamn, som är en viktig nod inom TEN-T:s stomnät, lokaliserad i ScanMed-korridoren. Projektet, som omfattar investeringar i nya järnvägsspår (uppgradering till dubbelspår) och en ny järnvägstunnel, innebär en total investering på 182 miljoner euro, varav 36 miljoner euro i CEF-finansiering. Genomförandet beräknas pågå 2017-2023.

IMPLEMENTERING AV ERTMS³⁶

Implementering av signalsystemet ERTMS är en viktig hörnsten för att uppnå driftskompatibilitet i det europeiska järnvägsnätet. I Sverige finns två CEF-finansierade projekt som ska utrusta 332 lok med nödvändiga instrument. Kostnaden uppskattas till 68 miljoner euro, varav 50% finansieras av CEF. Projekten genomförs av Trafikverket 2017 till 2020 resp. 2023.

**5.2 Andra finansieringskällor**

De europeiska struktur- och investeringsfonderna (ESIF)³⁷ bidrar med 70 miljarder euro till transportprojekt under finansieringsperioden 2014-2020. 35,6 miljarder euro avsätts för projekt som är berättigade till stöd inom ramen för Sammanhållningsfonden (medlemsstater i östra och södra Europa). Återstående 34,4 miljarder euro ställs till förfogande för projekt som är berättigade till stöd inom ramen för Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF). ESIF är därmed en viktig källa för finansiering av transportinfrastruktur i många medlemsstater.

De svenska ERUF-programmen är förhållandevis små och för perioden 2014-2020 finns endast en mindre tilldelning av medel för infrastruktur inom transport och energi. I programmen för Stockholmsregionen³⁸ resp. Östra Mellansverige³⁹ samt det nationella programmet⁴⁰ för jobb och tillväxt är inga medel allokterade specifikt för dessa ändamål. Möjlighet finns dock till förberedande åtgärder eller studier i syfte att säkerställa en transportinfrastruktur som bidrar till ekonomisk tillväxt.

Under 2019 kommer ESIF-programmen att förnyas inför nästa finansieringsperiod 2021-2027. Regionerna kan då ta upp aktuella problem, inklusive sådana som relaterar till infrastrukturen. De viktigaste aktörerna i detta arbete är Näringsdepartementet, Tillväxtverket och berörda regionala myndigheter.

EU-kommissionens förslag inför ERUF 2021-2027⁴¹ syftar till att uppnå ett mer sammankopplat Europa genom ökad rörlighet och regional uppkoppling med hjälp av informations- och kommunikationsteknik. I detta ingår specifika mål för att utveckla TEN-T-nätet samt förbättra lokal och regional tillgänglighet till TEN-T.

**Implementering
av signalsystemet
ERTMS är en
viktig hörnsten
för att uppnå
driftskompatibilitet
i det europeiska
järnvägsnätet.**

³⁵ CEF Transport 2017-SE-TM-0035-W

³⁶ CEF Transport 2016-SE-TM-0140-W

³⁷ Förordning (EU) nr 1301/2013

³⁸ Regional Development Fund (ERDF): Sweden 2014-2020

³⁹ Ibid

⁴⁰ Ibid

⁴¹ Förordning (EU) nr 372/2018

Interreg-programmen är en möjlighet att i samarbete med aktörer i andra länder utveckla transportinfrastrukturen.

Interreg⁴² är en särskild del av ESIF, som fokuserar på gränsöverskridande, transnationellt och interregionalt samarbete. Under programperioden 2014-2020 stöds transportåtgärder av Interreg genom särskilda mål under tematiskt mål 7 "Främja hållbar transport och undanröja flaskhalsar i stomnätsinfrastrukturen". Dessa åtgärder innefattar stöd till investeringar i TEN-T, förstärkning av regional rörlighet i anslutning till TEN-T, transporter med låga koldioxidutsläpp samt utveckling av högkvalitativa järnvägssystem. Investeringsprioriteringarna 7a och 7b är direkt kopplade till TEN-T, men även investeringsprioriteringarna 7c och 7d fokuserar på transportsektorn.

Interregprogrammen är en möjlighet att i samarbete med aktörer i andra länder utveckla transportinfrastrukturen. Vad som är möjligt att finansiera och i vilken utsträckning beror på de enskilda Interregprogrammets specifika utformning. För Stockholm-Mälarenregionen är samarbetsprogrammen Central Baltic⁴³ samt det för Östersjöregionen relevanta. Båda programmen omfattar tematiskt mål 7 som nämns ovan.

Under innevarande programperiod allokeras 30% av ERUF-stödet inom Central Baltic, totalt 37 miljoner euro, till prioriteringen "väl ansluten region", som specificeras av följande mål:

- Förbättrade transportflöden av människor och varor
- Förbättrad service inom befintliga småhamnar, för att förbättra lokal och regional rörlighet samt bidra till turismutveckling.

Östersjöregionens samarbetsprogram har allokerat 24 procent av tillgängliga ERUF-medel, 66 miljoner euro, till mål som är relaterade till investeringsprioriteringarna 7b och 7c. Mer specifika följande:

- Interoperabilitet mellan transportslag
- Förbättrad tillgänglighet till avlägsna områden och områden påverkade av demografiska förändringar
- Sjösäkerhet
- Miljövänlig frakt
- Miljövänlig urban mobilitet

Interreg-programmen kommer också att förnyas under 2019, inför finansieringsperioden 2021-2027. Även det en möjlighet att genom kontakt med berörda myndigheter försöka påverka processen och allokeringen av medel.

⁴² INTERREG V 2014-2020

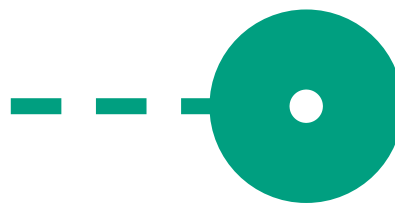
⁴³ Interreg V-A - Finland-Estonia-Latvia-Sweden (Central Baltic)

TENTacle⁴⁴

Projektet TENTacle syftar till att förbättra den institutionella kapaciteten bland medverkande parter att dra nytta av implementeringen av stomnätsskorridorerna som passerar genom Östersjöregionen. På lokal och regional nivå ligger fokus på åtgärder som kopplar samman lokal och regional utveckling med TEN-T-åtgärder, främjar hållbara transportlösningar, sammankopplar lokal och regional infrastruktur med stomnätsskorridorerna ("sista milen"), tillgodoser driftskompatibiliteten mellan de tre stomnätsskorridorer som passerar genom Östersjö-området samt förbättrar tillgängligheten och anslutningen till korridorerna. På makroregional nivå fokuserar projektet på lärande och utbyte för att utveckla synergier och vinn-vinn-lösningar för alla regioner i Östersjöregionen. Projektet löper från maj 2016 till april 2019 och har en total budget om 3,8 miljoner euro, varav 2,8 miljoner från Östersjöregionens Interregprogram.

EFFICIENTFLOW⁴⁵

Projektet EfficientFlow syftar till att optimera fraktflödena mellan Finland och Sverige på sjö, väg och järnväg samt undersöka möjligheterna till just-in-time ankomster och avgångar, med fokus på maritima flöden mellan Gävle och Rauma samt Stockholm och Åbo. Nya digitala lösningar, IKT-verktyg, nya affärsmodeller och förbättrade processer behöver utvecklas för att förbättra utbytet av information mellan hamnaktörer, mellan hamnar, mellan hamn- och inlandsoperatörer samt mellan hamnar och fartyg. Projektet, som löper från mars 2018 till februari 2021, har en total budget på 4,6 miljoner euro, varav 3,4 miljoner euro från Interreg-programmet Central Baltic.



Avslutningsvis bör även nämnas Europeiska investeringsfonden (EFSI), även kallad "Investeringsplanen för Europa" eller "Junckerplanen", som kan bidra till finansiering av transportprojekt. Ansökningar måste lämnas in via den nationella regeringen. EFSI finansieras av EU och Europeiska Investeringsbanken (EIB) och har en budget på 21 miljarder euro. EFSI-stöd kan kombineras med andra EU-bidrag, exempelvis från CEF, ESIF eller Horizon 2020⁴⁶, där den sistnämnda allokera cirka 6,3 miljoner euro för forskning inom smarta, gröna och integrerade transporter under finansieringsperioden 2014-2020. Hittills har endast 8% av EFSI-finansieringen använts för transportprojekt. I Sverige används fonden inte alls inom transporter och är för närvarande ingen potentiell finansieringskälla.



⁴⁴ TENTacle 2018

⁴⁵ Central Baltic Programme 2014-2020

⁴⁶ Horizon 2020

6. Möjliga vägar framåt

Den internationella kontexten är central och kommer att beaktas i kommande systemanalys och prioriteringar inom En Bättre Sits och då inte minst med avseende på TEN-T. Detta med utgångspunkt i framför allt följande:

- **Regionala behov.** Vilken utveckling är angelägen att uppnå med hänsyn till befintliga och framtida transportflöden till/från/genom Stockholm-Mälardalsregionen?
- **Ambitionsnivå.** Vilken roll kan och vill regionen ha inom exempelvis TEN-T och vilka resurser och kompetenser finns tillgängliga för detta?
- **Typ av aktiviteter.** Exempler i denna rapport visar att TEN-T-relaterade aktiviteter inte bara avser storskaliga investeringar i ny eller befintlig fysisk infrastruktur utan även införandet av nya transportlösningar samt utveckling av nätverk, evenemang och representation på olika administrativa nivåer.
- **Geografisk nivå.** TEN-T-relaterade aktiviteter sker och kan hanteras på olika geografiska nivåer, från lokalt och regionalt till gränsöverskridande, transnationellt och bredare europeiskt perspektiv. Vad är relevant för Stockholm-Mälardalsregionen?

Beaktat ovanstående punkter samt de exempel som förs fram i denna rapport kan följande vara en väg framåt:

BEVAKNING AV TEN-T-RELATERADE AKTIVITETER

Stockholm-Mälardalsregionen bör följa utvecklingen av de mest relevanta TEN-T-länkarna och hur dessa kan påverka regionen. Särskild vikt bör läggas vid att säkerställa att TEN-T-initiativen ger ett mervärde åt Stockholm-Mälardalsregionen. Detta gäller inte bara länkar som direkt involverar regionen utan även sådana som kan förbättra regionens tillgänglighet i ett större perspektiv. Exempelvis hur regionen kan säkerställa nytta av Fehmarn Bält-förbindelsen.

ÖKA ENGAGEMANGET I RELEVANTA NÄTVERK

Det finns flera för Stockholm-Mälardalsregionen relevanta organ och initiativ som arbetar med att koppla samman transporter och regional utveckling samt erbjuder

plattformar för kunskapsutbyte, såsom STRING och CPMR. Dessa nätverk kan användas för att stärka Stockholm-Mälardalsregionens roll och tillgänglighet, framför allt ur ett Östersjö- och Nordeuropeiskt perspektiv. På EU-nivå är samverkan inom ScanMed-korridoren viktig. Stockholm-Mälardalsregionen är redan medlem i detta forum, men kan använda det mer proaktivt och strategiskt för att skapa och främja utbyte med andra forummedlemmar.

INITIERA EGNA AKTIVITETER

Mälardalsrådet och En Bättre Sits kan vara en utgångspunkt för att samla lokala och regionala intressenter inom transportsektorn för att informera om TEN-T-relaterade aktiviteter och den senaste utvecklingen, ge råd om specifika detaljer, exempelvis gällande finansiering och ansökningsförfaranden, samt främja utbyte mellan offentliga och privata aktörer. Detta kan bidra till att skapa ett tydligare regionalt mervärde av TEN-T och införliva lokala och regionala aktiviteter i en bredare europeisk kontext.

OPINIONSBILDNING FÖR REGIONALA INTRESSEN

Genom att utveckla kompetenser och en tydlig profil inom europeisk transportpolitik kan Stockholm-Mälardalsregionen bli en mer synlig och relevant aktör i transnationella sammanhang. Ett strategiskt engagemang kan här bidra till att stärka det regionala perspektivet inom TEN-T och opinionsbilda för att institutioner och aktörer på högre nivåer väger in regionala effekter samt tillgodoser att lokala och regionala transportnätverk är integrerade i det övergripande transportsystemet.

VIDGA PERSPEKTIVET

Slutligen är det viktigt att komma ihåg att transeuropeiska nät är mer än bara transporter. De täcker även energi och telekommunikationer, som båda är samspelande system till transportsektorn. Omställningen till fossilfria och allt mer autonoma transporter är beroende av dessa system, varför det är angeläget att följa och söka påverka utvecklingen även inom dem. Det kan också noteras att det här finns möjlighet för projekt att få upp till 75 procent av stödberättigade kostnader täckta genom EU-finansiering.



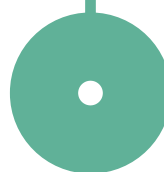
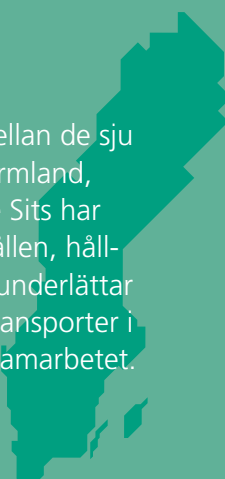
Källförteckning

Annual Report 2017. RB Rail A/S
Blue Baltics 2015-EU-TM-0179-W
CEF support to Motorways of the Sea (2018). EU-kommissionen
CEF Sweden: Transport grants 2014-2017 (2018). EU-kommissionen
CEF Transport 2014-SE-TA-0074-S
CEF Transport 2016-SE-TM-0140-W
CEF Transport 2017-SE-TM-0035-W
Central Baltic Programme 2014-2020
Connecting Europe Facility (2016). EU-kommissionen
Connecting the Baltic Sea Region (2018). TENTacle
CPMR Baltic Sea Commission Activity Report 2017-2018. CPMR Baltic Sea Commission
EU-förordning 1315/2013 och 1316/2013
EWTCA: Establishment, Activities, Achievements (2013). EWTCA
Förordning (EU) nr 1301/2013
Förordning (EU) nr 1316/2013
Förordning (EU) nr 283/2014
Förordning (EU) nr 372/2018
Horizon 2020
INTERREG V 2014-2020
Interreg V-A - Finland-Estonia-Latvia-Sweden (Central Baltic)
Jutland Corridor Fact Book (2016). Hamburg et al.
Mål T-631/15. Stena Line Scandinavia AB mot Kommissionen. Europeiska Unionens domstol
Mälardalsrådet (2016): En Bättre Sits Storregional Systemanalys
North Sea Baltic Connector of Regions NSB CoRe (2017)
North Sea-Baltic Core Network Corridor (2018). EU-kommissionen
Northern Connections: Innovation Tool Box 2018
Northern Growth Zone (2018). Turku
Projektspecifikation för förberedande studie av fast förbindelse mellan Helsingør och Helsingborg (2018). Trafikverket och Vejdirektoratet
Regional Development Fund (ERDF): Sweden 2014-2020
SLL/TRF (2015): Stockholmsregionens internationella kontakter och utbyte
STRING Annual Report 2017. STRING
The Advisory Hub Yielding Results 2017. EU-kommissionen
The Brenner Base Tunnel – a new link through the Alps (2018). BBT SE
The Core Network Corridors (2013). EU-kommissionen
The Scandinavian-Mediterranean Corridor (2018). EU-kommissionen
Tillväxtverket (2014): IBIS 2014, rapport 0188 Rev A
Trafikanalys (2016): Varuflödesundersökningen 2016
Årsrapport Fehmarn Belt 2018. Femern A/S



EN BÄTTRE SITS

En Bättre Sits är det transportpolitiska samarbetet mellan de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Inom ramen för En Bättre Sits har länen enats om gemensamma mål om en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag, en utvecklad handel samt godstransporter i regionen. Mälardalsrådet koordinerar En Bättre Sits-samarbetet.



MÄLARDALSRÅDET

malardalsradet.se

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, innovation, kompetensförsörjning, maritim samverkan och internationella jämförelser. Vi samlar Stockholm-Mälardalsregionens kommuner, landsting och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.