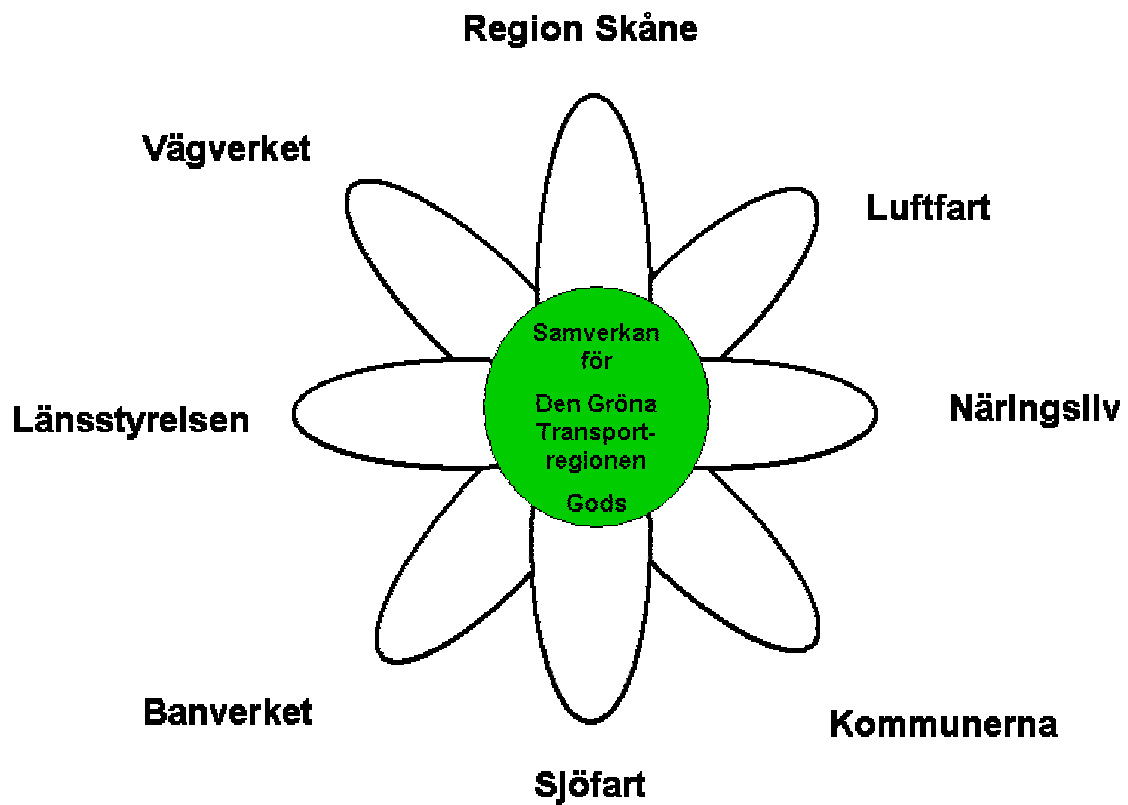


Strategier för godstransporter i Skåne

Utredningsrapport



<u>Innehåll</u>	<u>Sid</u>
1. Inledning	3
2. Skånes transportsystem idag och imorgon	7
Transporternas omfattning och utveckling	
Nuvarande transportflöden i Skåne	
Transportutvecklingen	
Miljöpåverkan från trafik	
Trafiksäkerhet	
Riskpåverkan från farligt godstransporter	
Transportinfrastruktur - vägar	
järnvägar	
hamnar	
flygplatser	
3. Efterfrågan, behov och utvecklingsmöjligheter	35
Trender för efterfrågan på logistik- och transporttjänster	
Utvecklingen inom transport och logistikbranschen	
Godstransporternas utveckling	
Öresundsregionen	
Inomregionala och lokala godstransporter	
Svensk och europeisk transportpolitik	
Möjligheter att påverka val av transportslag och transportlösning	
Regionens roll som knutpunkt	
Godstransporter i det kommunala och regionala utvecklingsarbetet	
Utvecklade samverkansformer	
Målkonflikter och konkurrerande intressen	
Kommer miljömålen att nås?	
Vägvalsfrågor som påverkar efterfrågan. Expertbedömning	
Styrande faktorer och handlingsmöjligheter	
4. Målbild	81
5. Delmål och strategier för genomförande	83
6. Åtgärder	98
7. Konsekvenser	100
8. Referenser och litteratur	106

Bilagematerial

- 1) Några synpunkter på logistikutvecklingens inverkan på godstransporterna i Skåne. Henrik Swahn och Magnus Swahn 2003-12-16. Konsultrapport
- 2) Miljö och Risker. PM 2004-01-30. Christer Jarnlo
- 3) Sjösäkerhet. PM 2003-11-24. Björn-Åke Zetterberg
- 4) Utvecklade samverkansformer. PM 2004-02-03. Stig Gustavsson, Helen Mårtenson, Christer Jarnlo
- 5) Kartläggning av pågående aktiviteter med anknytning till godsstrategier i Skåne. PM
- 6) Riskanalys Eslöv-Lockarp. Sammanfattande informationsmaterial. Banverket Södra banregionen

1. Inledning

Bakgrund

Skåne har ett strategiskt läge i det internationella godstransportsammanhanget. Från 2004 kommer också fler av Skånes grannregioner på andra sidan Östersjön att ingå i EU. Det ger nya förutsättningar och innebär att regionen kommer att beröras av nya transportmönster. Skåne har också specifika förutsättningar med en tät befolkningsstruktur och stark konkurrens om marken i delar av regionen.

Transporterna i och genom Skåne ökar. De bedömningar som finns pekar på fortsatta ökning. För att lösa de framtida transportbehoven på ett långsiktigt hållbart sätt behövs bra samverkan mellan olika berörda parter. Ett aktivt arbete för att utveckla och stärka konkurrenskraften för miljövänliga transportlösningar behövs. Planeringen måste också ske med hänsyn till de olika anspråk som finns på markanvändningen och till behoven att begränsa påverkan på omgivningen genom buller, barriärer, risker mm. Goda förutsättningar för järnvägstrafiken och förmåga att ta hand om ökande flöden på järnväg är en särskilt viktig fråga. Tilltron till järnvägstrafikens roll i framtiden är stor bland kommuner, regionala organ och statliga myndigheter.

Infrastrukturen och transportsystemet är under utveckling. Flera stora infrastrukturprojekt genomförs i Skåne, andra förbereds. Nationella planer för infrastrukturåtgärder under 2004-2015 har nyligen fastställts av regeringen. Den regionala planen beslutas under våren 2004. Planerna innehåller många viktiga åtgärder i Skåne.

Det pågår också olika utredningar och utvecklingsprojekt av strategisk betydelse. Baltic Gateway är ett interregionalt samarbetsprojekt kring infrastruktur och godstransporter med parter i Sverige, Danmark, Tyskland, Polen, Litauen, Lettland och Ryssland. Öresund Logistics har nyligen startats. Det syftar till att genom utvecklat samarbete mellan företag, högskolor och offentliga organ stärka Öresundsregionen inom logistik och transportområdet. Inom projektet Den Skandinaviska Arenan förbereds samarbete kring bl a transporter och regional utveckling i korridoren som binder samman Öresundsregionen, Göteborgsregionen och Osloregionen. Projektet Polcorridor syftar till att bygga upp en intermodal transportlösning mellan Skandinavien, Centraleuropa och Italien via Ystad och västra Polen. Ett antal förstudier och utredningar av stora infrastrukturutbyggnader i Skåne pågår kring Södra stambanan och förbättrade lösningar för godstransporterna på järnväg i sydvästra Skåne, Väst kustbanan i nordvästra Skåne, åtgärder för nya regionala tågtrafiktrafiklinjer mm.

Ett Regionalt Godstransportråd i Skåne och Blekinge har bildats. Det är ett samverkansorgan med syfte att bl a stärka samarbetet mellan trafikslagen och utveckla dialogen mellan transportmarknadens aktörer och infrastrukturhallarna. Banverket har tagit initiativet och bildat rådet i samarbete med övriga parter. Landshövdingen är ordförande.

Dialogen hittills kring planering och regional utveckling i Skåne visar att det finns behov av att utveckla den samlade diskussionen och att tydliggöra synen på godstransportfrågor i ett långsiktigt perspektiv. Det är en viktig fråga för den regionala utvecklingen. Vid genomförandet av stora infrastrukturprojekt ställs också stora krav på intresseavvägningar och på att lösningarna står i samklang med utvecklingen av annan infrastruktur, omgivande bebyggelse, grönstruktur mm. I särskilt sydvästra Skåne möts en samling av stora internationella, nationella och regionala godsflöden samtidigt som bebyggelsen är tät,

befolkning och näringsliv växer och konkurrensen om utrymmet är stark. Det har i vissa fall resulterat i svårförenliga ståndpunkter kring hur järnvägssystemet ska utvecklas. Detta är allvarligt eftersom en utbyggnad är mycket angelägen såväl för att kunna vidareutveckla persontrafiken och för att stärka godstrafiken på järnväg.

I den genomförda remissbehandlingen av infrastrukturplanerna inför perioden 2004-2015 har man från många håll pekat på att det behövs ett initiativ i godstransportfrågorna. Från olika håll har man också pekat på att det behövs en bättre samverkan mellan de offentliga organen och näringslivet då gäller att på bästa sätt använda och utveckla infrastrukturen men också för att tydliggöra och gemensamt arbeta för de långsiktiga frågorna kring regionens roll och utvecklingsförutsättningar och stärka konkurrenskraften gentemot andra europeiska regioner.

Uppdrag

Mot ovanstående bakgrund har Region Skåne tagit initiativ till en dialog i Skåne kring godstransportfrågorna. Regionala utvecklingsnämnden har genom beslut i maj 2003 lämnat direktiv för arbetet. Det har skett efter underhandssamråd med berörda aktörer. Region Skåne har också tillsatt en särskild utredningsman fristående från aktörerna i regionen. Utredningsman är Richard Montgomery.

Syfte

Arbetet syftar till att ge underlag för strategisk utveckling och prioritering samt att underlätta genomförandet av den fysiska planeringen. Genom att tydliggöra gemensamma förutsättningar, synsätt och mål kan arbetet för var och en av de berörda aktörerna underlättas. En bättre grund för den strategiska och fysiska planeringen skapas.

En viktig uppgift är att tydliggöra och förankra långsiktiga ambitioner och förhållningssätt till olika utvecklingsfrågor inom godstransport- och infrastrukturuområdet. Tidsperspektivet även bortom perioden 2004-2015 behöver utvecklas. Arbetet syftar till att ta ett viktigt steg framåt i dessa frågor. Det bör dessutom tydliggöra strategier för hur arbetet kan drivas vidare i pågående planering, utvecklingsprojekt, interregionala samarbeten och kommande infrastrukturplanering. Med sådana gemensamma strategier blir det lättare för de olika aktörerna att dra åt samma håll, att medverka till ett långsiktigt hållbart transportsystem samt att tillgängliga resurser på ett effektivt sätt leder mot regionala och nationella mål.

Målet är att resultatet ska vara förankrat hos berörda kommuner, trafikverken, Region Skåne och andra berörda aktörer.

Uppdraget syftar till att

1. Tydliggöra ett gemensamt förhållningssätt bland de viktiga aktörerna till utvecklingen av godstransportsystemet i Skåne
2. Utarbeta en förankrad strategi för fortsatt arbete med att fördjupa underlag, tydliggöra förhållningssätt, utveckla samverkan med omgivande regioner, utveckla planeringen, förbättra dialogen mm.
3. Skapa en bättre samsyn kring hur tågtrafikens krav på utvecklade järnvägar i den sydvästra delen av regionen kan förenas med berörda kommuners och boendes krav på säkerhet, trygghet och god miljö. Det är en planeringsfråga med svåra intresseavvägningar

och skilda uppfattning bland aktörerna. Avsikten är att få till stånd en långsiktig lösning som kan accepteras av parterna.

Genomförande

För att uppnå målet krävs en dialog där följande organisationer är huvudaktörer:

- Region Skåne med sitt regionala utvecklingsansvar och sitt ansvar för regional infrastrukturplanering i Skåne
- Kommunerna med sitt ansvar för den samlade fysiska planeringen
- Banverket med sitt sektorsansvar för järnvägstransporter och sitt ansvar för förstudier, järnvägsutredningar och järnvägsplaner
- Vägverket med sitt sektorsansvar för vägtransporter och sitt ansvar för förstudier, vägutredningar och arbetsplaner
- Länsstyrelsen med sitt myndighetsansvar inom miljö, riskfrågor och samhällsplanering

Företagen är också viktiga aktörer i utvecklingen av det framtida godstransportsystemet liksom Sjöfartsverket och Luftfartsverket med sina resp sektorsansvar.

Arbetet genomförs i samverkan mellan huvudaktörerna. Flitiga underhandssamråd har skett under arbetets gång både på ledningsnivå och på tjänstemanna/handläggarnivå. Avstämningar har gjorts med regionledningarna för Vägverket och Banverket samt ledningen för Länsstyrelsen. Frågan har behandlats i de fyra tjänstemannaberedningsgrupper för resp regiondel som finns för RTI-arbetet i Skåne. Kommunerna har getts möjlighet att lämna skriftliga underhandssynpunkter, vilket också många kommuner gjort. Styrelserna för SSSV, NOSAM, SÖSK och Skåne Nordost har informerats och muntligen lämnat synpunkter till utredningsmannen under hösten. Ett välbesökt seminarium hölls i december med företrädare för näringslivet där den framtida utvecklingen diskuterades. Diskussioner har också förts med ledningarna för hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Ystad och Åhus.

Samverkan har också skett med det Regionala Godstransportrådet som har gett värdefulla bidrag.

En arbetsgrupp har bistått utredningsmannen. Den har bestått av: Benny Nilsson Vägverket, Karin Nilsson Banverket, Christer Jarnlo Länsstyrelsen, Björn-Åke Zetterberg Sjöfartsverket, Stig Gustavsson Lunds kommun, Helen Mårtensson Helsingborgs Stad, Klas Nydahl Malmö Stad, Göran Sewring Region Skåne och Mats Petersson Region Skåne. Arbetsgruppens uppgift har varit att bistå med kompetens och resurser, medan förankringen av resultaten förutsätts ske på annat sätt.

Ett underlag om näringslivets efterfrågan, logistikutvecklingen och olika långsiktiga utvecklingstrender redovisas i en separat konsultrapport som inom uppdragets ram har utarbetats av Henrik Swahn och Magnus Swahn.

Denna rapports status

Avsikten har varit att genom dialog och delaktighet presentera förslag som har goda förutsättningar att accepteras och bilda grund för det fortsatta arbetet hos berörda aktörer.

För att ge möjlighet till komplettering och för att säkerställa att de redovisade förslagen har förankring kommer en remiss att genomföras. Rapporten är avsedd att ligga till grund för denna remiss. Den har således i detta skick inte varit föremål för något ställningstagande från politiskt håll eller från ledningarna för och berörda myndigheter.

I föreliggande rapport redovisar utredningsmannen sitt uppdrag till den del som avser gemensamma förhållningssätt, mål och strategier (punkt 1-2 under rubriken Syfte ovan).

Arbetet med punkt 3 drivs av utredningsmannen i samarbete med de direkt berörda parterna. Utgångspunkten är att frågan ges hög prioritet av utredningsmannen och av berörda parter. Avsikten är att resultat i denna del ska finnas då den nu föreliggande rapporten har remissbehandlats och blir föremål för beslut.

2. Skånes transportsystem idag och imorgon

I detta kapitel beskrivs inledningsvis på en övergripande nivå transportsystemets omfattning och utveckling i form av nuvarande transportflöden och officiella prognoser för transportutvecklingen. Viktiga noder i systemet redovisas. Transporternas olägenheter i form av miljöpåverkan, trafikolyckor och risker med farligt gods beskrivs. Vidare redovisas funktion, standard och belastning på nuvarande infrastruktur samt planerade utbyggnader enligt fattade beslut.

2.1 Transporternas omfattning och utveckling

Allmänt

Skåne har en lång historia som en viktig del i Sveriges transportutbyte med omvärlden. Sveriges främsta handelsparter är idag och har historiskt alltid varit de västeuropeiska länderna. Tyskland står för en stor del av utrikesgodset och är även viktigt som transitland för att nå övriga länder i Väst- och Sydeuropa. Sveriges handel med Öst- och Centraleuropa kanaliseras i stor utsträckning via de skånska hamnarna. Förestående EU-utvidgning kommer att innebära ökade transporter till och från dessa länder. Transportnäringen har sedan lång tid en stark förankring i Skåne.

Nuvarande transportflöden i Skåne

Transittransporter, transporter till och från Skåne samt lokala/regionala transporter

Tillgänglig statistik över godstransporter redovisar främst förhållanden på riksnivå. På regionnivå finns, med undantag för hamnstatistiken, endast mycket begränsade uppgifter framförallt om transporternas start- och målpunkter. Inom projektets ram har det med ledning av hamnstatistik, SCB:s varuflödesundersökning för riket, Vägverkets trafikflödesmätningar, statistik från Öresundsbron samt tillgängliga uppgifter om godsvolymer på järnväg gjorts **uppskattningar av den samlade flödesbilden för Skåne. Dessa är därför behäftade med stor osäkerhet. Nedan redovisade uppgifter skall därför ses som en mycket grov bedömning av flödena och användas med stor försiktighet.** En direkt slutsats är att det finns ett stort behov av ett kraftigt förbättrat godsstatistikunderlag för Skåne.

Flödenas fördelning på transit, till/från och regionalt/lokalt Skåne mätt i milj ton(mton) (*obs en grov första ansats*)

	lastbil	tåg	totalt
Skåne – kontinenten	ca 2	ca 0.5	ca 2.5
Skåne - norrut/österut	20-21	1.5-2	21-23
transit Skåne	ca 15	8-9	23-24
inom Skåne reg/lok	ca 40	-	ca 40
totalt	75-80	11-12	ca 90

Dito för transportarbetet (mtonkm)

(obs en mycket grov ansats som endast ger en antydning om storleken.)

	lastbil	tåg	totalt
Skåne-kontinenten	ca 100	ca 50	ca 150
Skåne norrut/österut	ca 1000	ca 200	drygt 1000
transit Skåne	drygt 1000	ca 800	ca 2000
inom Skåne reg/lok	knappt 1000	-	knappt 1000
totalt	ca 3000	ca 1000	ca 4000

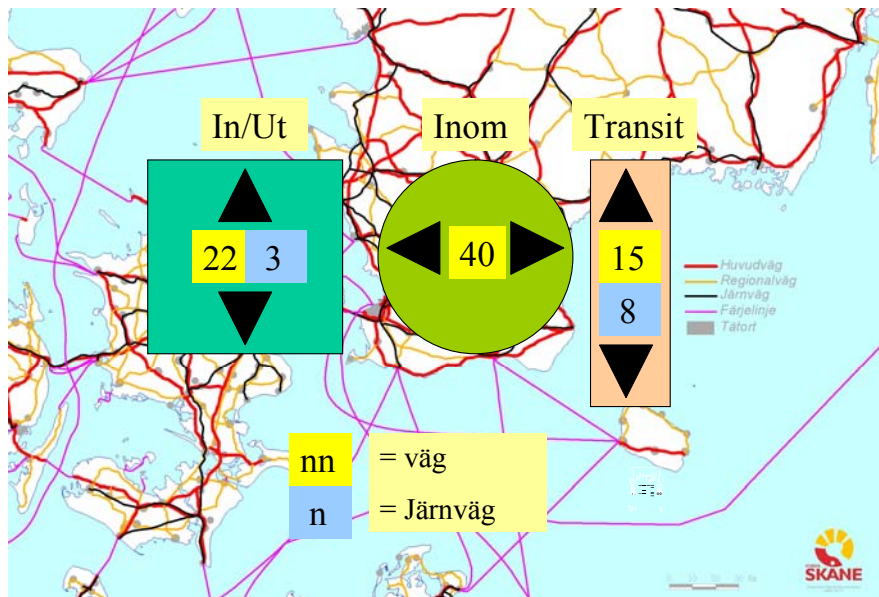
På vägsidan svarar transittrafiken genom Skåne för knappt 20 % av godsvolymen och en tredjedel av transportarbetet. Transporter som har ena start- eller målpunkten i Skåne svarar för 25-30 % av godsvolymen och ungefär en tredjedel av transportarbetet. Transporter med både start och mål i Skåne svarar för ungefär halva godsvolymen och en tredjedel av transportarbetet.

På järnvägen är transittrafiken helt dominerande till såväl godsvolym som transportarbete (ca 75 %). Transporter till övriga landet svarar för ca 20 % av godsvolymen och transportarbetet.

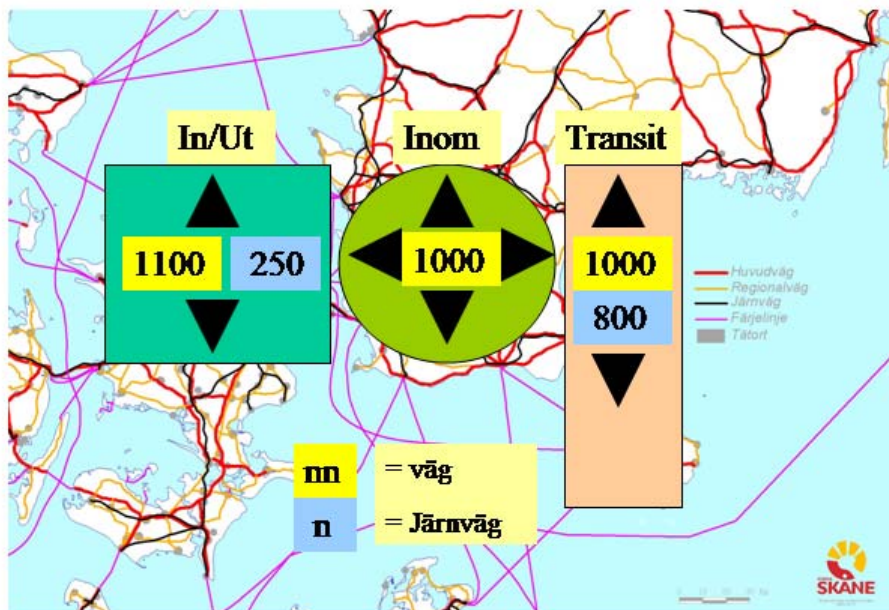
Det föreligger sålunda en avsevärd skillnad i transportstruktur mellan väg och järnväg. Även om de allra tyngsta stråken till stor del sammanfaller så har vägsystemet en betydligt större spridning av flödena på olika stråk.

Vi vill betona att denna beskrivning delvis ger en förenklad bild av den verkliga fördelningen mellan transit- och in/ut-flödena. Att en transport har start eller målpunkt i Skåne innebär att transportstatistiken registrerar den på det sättet. Dock kan det i själva verket vara fråga om att godset kommer med ett transportmedel och efter kortare eller längre uppehåll i Skåne förs vidare i transportkedjan. En del av det gods som sägs ha start- och målpunkt i Skåne kan därför i själva verket vara transitgods. Om man skulle lyckas att utveckla antalet distributions- och logistikcentra i Skåne skulle en del av det som idag registreras som transitgods istället registreras som ett in/utflöde.

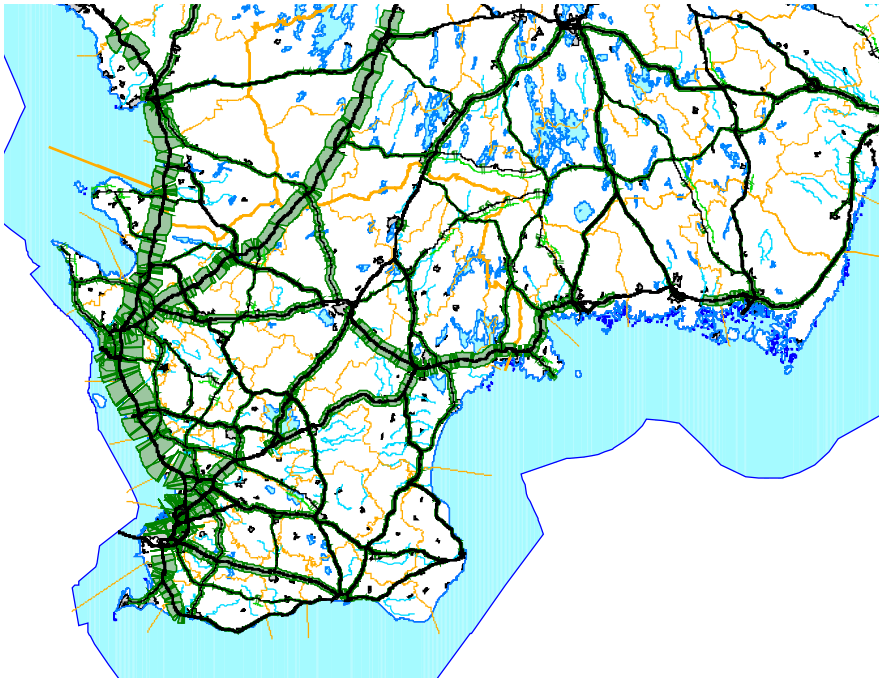
Godsflöden i Skåne 2002(mton)



Godsflöden i Skåne 2002 (mtonkm)

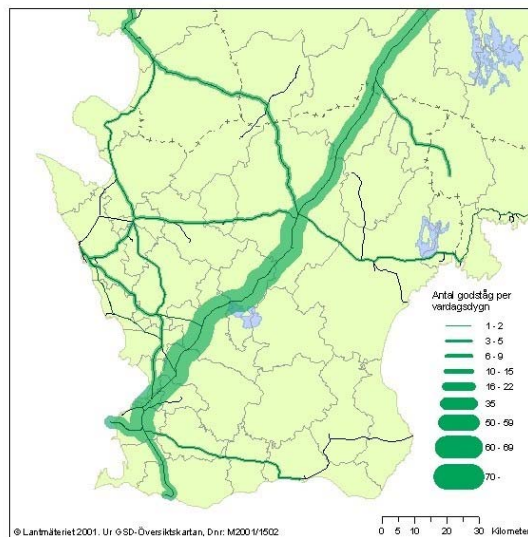


Flödenas fördelning på väg- och järnvägsstråk



1 mm ~ 800 lastbilar
per dygn

Flöden lastbilar 2001-2002. (Källa: Vägverket)



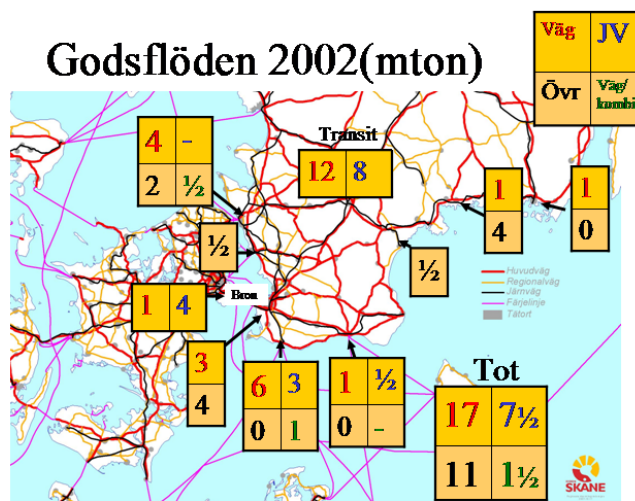
Flöden godståg 2002. (Källa: Banverket)

Flöden in i och ut ur Skåne i utrikeshandel

Skåne har en lång historia som en viktig del i Sverige för utlandstrafiken. Genom sitt läge längst ner på den skandinaviska halvön är Skåne ett transitområde för godstransporter. Flöden från västra och östra Skandinavien sammanstrålar i Skåne och ca 1/4 av Sveriges utrikeshandel i ton räknat (drygt 1/3 om olja och malm räknas bort) och hälften av värdet går via de skånska hamnarna och Öresunds-bron. Den del av den totala årliga utrikeshandeln på ca 140 miljoner ton (år 2002) som går via svenska hamnar och Öresundsbron fördelas enligt följande:

- * Västsvenska Hamnar 48 mton (varav ca 30 mton är olja)
- Skånska hamnar och Öresundsbron 31 mton (varav ca 4 mton är olja)
- Övriga svenska hamnar 61 mton (inkl. malm)

Exkluderas oljeprodukter, vilket kan vara rimligt i logistiksammanhang, är faktiskt volymerna större i Skåne än i Västsverige. Flödet på drygt 30 miljoner ton över de skånska hamnarna och Öresundsbron är jämförbart med den godsvolym som passerar västra delen av Österrike som transit mellan norra Europa och Italien.



Godsflöden över de större hamnarna i Skåne och Blekinge samt Öresundsbron.

Förklaring till rutorna:

Väg är gods på lastbilstrailer eller lastbil som går på de skånska landsvägarna och som transporteras på färja. **JV** är järnvägsgods som transporteras på järnvägsvagnar på färjan. Detta inkluderar även kombitåg. **Väg/kombi** är gods som transporteras på färja som har ankommit till hamnen med kombitåg, lyfts av och rullats på färjan som väggods i statistiken. **Övr** är traditionell fartygstrafik (container, styckegods och bulk)

Av utrikeshandelns transporter sker idag ca 8,5 miljoner ton på järnväg, varav ca 4 miljoner ton via bron, knappt 4 miljoner ton via Trelleborg, ca ½ miljon ton kombi via Helsingborg och knappt ½ miljon ton via Ystad. (Siffran för Trelleborg inkluderar ca 1 miljon ton kombitransporter).

Vidare transporteras ca 16,5 miljoner ton med lastbil via Trelleborg (ca 6 miljoner ton), Helsingborg (ca 3,5 miljoner ton), Malmö (ca 3 miljoner ton) och Öresundsbron (ca 1.5 miljoner ton) samt Ystad (drygt 1 miljoner ton).

Återstår några miljoner ton som lastas om på fartyg främst i Helsingborg och Malmö.

Flöden in i och ut ur Skåne mot övriga Sverige

På järnväg kommer ca 70 % av godsflödet från Södra stambanan och ca 30 % från Västkustbanan. Totalt rör det sig om ca 10 miljoner ton på järnväg årligen över gränsen mellan Skåne och övriga Sverige.

Godset på väg kommer främst från väg E6 (33 %), väg E4 (25 %) och väg E22 (15 %) men även väg 23,24, 116 och 117 har relativt stora flöden. En bedömning är att ca 36 miljoner ton passerar Skånes gräns. Lastbilar från E4:an och E22:an till färjorna i Trelleborg och Ystad använder ofta en kortare väg än europavägarna. Bl.a. används väg 117, 23, 108, 13 och 19 som alternativa vägar. Idag står bron endast för en begränsad del av det långväga tyngre godset med lastbil bl.a. p.g.a. gällande transportavtal och att broavgiften är förhållandevis hög. Bron redovisar dock stadigt ökande trafik.

Flödernas fördelning på varuslag och transportavstånd

Det finns idag inga fullständiga uppgifter om godsflödernas fördelning på varuslag vare sig för transporter genom, till och från eller inom Skåne. **Följande uppgifter har hämtats från lite olika källor. Det ger endast en partiell bild och bör därför användas med stor försiktighet.** (Redovisade fördelningar avser godsets vikt).

Fördelning på varuslag av den totala svenska importen och exporten

Jordbruks- o skogsprod	15 %
Livsmedel	3
Olja o fasta bränslen	30
Malm o metallavfall	12
Metallprod	6
Mineral o byggmaterial	19
Kemiska prod, papper o pappersmassa	8
Färdiga prod, maskiner	7

Fördelning på varuslag av transittransporter på järnväg genom Skåne

Jordbruks- o skogsprod	11 %
Livsmedel	3
Olja o fasta bränslen	0
Malm o metallavfall	3
Metallprod	24
Mineral o byggmaterial	0
Kemiska prod, papper o pappersmassa	23
Färdiga prod, maskiner	36

Kommentarer:

Av tabellerna kan man utläsa att den del av den svenska exporten o importen som går genom Skåne i betydligt högre grad består av färdiga produkter med ett högt varuvärde och i mindre utsträckning lågvärdigt bulk gods. Tyvärr finns inga tillförlitliga uppgifter om transitgodset på lastbil men vår bedömning är att lastbilsgodset, som har en hög andel konsumtionsvaror, skulle ytterligare förstärka bilden av högvärdiga produkter.

Fördelning på varuslag av transporter till o från Skåne (från övriga Sverige)

	<i>Väg</i>	<i>Jvg</i>
Jordbruks- o skogsprod	18 %	1 %
Livsmedel	13	7
Olja o fasta bränslen	2	2
Malm o metallavfall	1	1
Metallprod	5	7
Mineral o byggmaterial	7	0
Kemiska prod, papper o pappersmassa	8	8
Färdiga prod, maskiner	45	74

Kommentarer:

På såväl väg som järnväg dominerar gruppen färdiga produkter/maskiner. På väg transporteras dessutom betydande mängder jordbruks- och skogsprodukter samt livsmedel.

Transporterna till/från Skåne fördelat på start/målområden i Sverige

	<i>Väg</i>	<i>Jvg</i>
Norra Sverige	2 %	32 %
Mellansverige (Bergslagen)	7	11
Mälardalen (inkl Stockholm)	20	36
Västsverige	33	14
Småland o Blekinge	38	7

Kommentarer:

Transportavstånden skiljer sig markant mellan väg och järnväg. Medan vägtransporterna har sin tyngdpunkt i angränsande regioner med ett genomsnittligt transportavstånd på mindre än 30 mil så har järnvägen sin tyngdpunkt i Mälardalen och norra Sverige med ett genomsnittligt transportavstånd på över 60 mil.

Transittransporterna på järnväg genom Skåne fördelat på start/målområden i Sverige

Norra Sverige	34 %
Mellansverige (Bergslagen)	18
Mälardalen (inkl Stockholm)	18
Västsverige	15
Småland o Blekinge	15

Kommentarer:

Transittransporterna på järnväg har sin start/målpunkt långt upp i landet (Norra Sverige, Bergslagen och Stockholm). Tyvärr finns inga tillförlitliga uppgifter om transittransporter på väg men vår bedömning är att andelen konsumtionsprodukter är ganska hög och därför bör start/målpunkterna i hög grad sammanfalla med de stora tätbefolkade områdena i Mälardalen, Västsverige och södra Sverige.

Fördelning på varuslag av transporter på lastbil inom Skåne

Det finns tyvärr inga tillförlitliga siffror om de regionala/lokala transporternas fördelning på varuslag. Utifrån uppgifter på nationell nivå gör vi emellertid bedömningen att förutom korta bygg- o anläggningstransporter (som utgör en volymmässigt stor del) så svarar olika typer av distributionstransporter (inkl oljetransporter) för en stor volym. Vidare svarar jordbruket och de jordbruksbaserade näringarna samt skogsbruket för en stor del regionala transporter.

Viktiga noder i transportsystemet

Skåne har flera stora hamnar och terminaler av betydelse såväl för den regionala trafiken som den nationella. Följande noder är av betydelse (även viktiga noder i grannregionerna är medtagna):

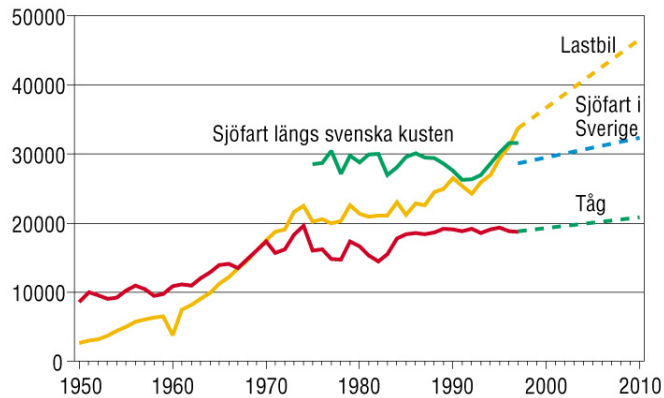
Ort	Hamn	Godstågsterminal	Kombiterminal	Större lastbilsterminal(-er)
Malmö	X a	X c	X	X
Helsingborg	X a	X c	X	X
Trelleborg	X b		X	
Ystad	X b	X		
Åhus	X			
Landskrona	X			
Hässleholm		X		X
Kristianstad		X		X
Åstorp		X		
Eslöv		X		
Klippan				X
Köpenhamn	X a	X	X	X
Karlshamn	X a	X		
Halmstad	X	X		X
Älmhult			X	

- a) med lastbilsfärja
 b) med lastbils- och järnvägsfärja
 c) med fjärrgodståg

Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Klippan (enbart lastbilsgods) utgör de största noderna i Skåne.

Transportutvecklingen

Den senaste svenska prognosen för godstransport- och godstrafikarbete återfinns i SIKAs rapport 2000:7, Prognos för godstransporter 2010.



Godstransporternas utveckling i Sverige fördelat på transportslag 1950-2010. Miljarder tonkilometer. (Källa: SIKAs)

I rapporten redovisas också vissa regionala prognoser. Vissa nyckeltal för utvecklingen i Skåne redovisas i tabellen nedan.

Trafikslag	Förändring i transportarbete i Skåne 1)	Förändring i trafikarbete i Skåne 2)	Nationell prognos för trafikarbetets förändring
Lastbil	+ 47 %	+ 54 %	+ 41 %
Järnväg	+ 20 %	+ 9 %	+ 8 %
Sjöfart (ton lastat/lossat, lastfartyg)	+40 %		+24 %

1) Transportarbete avser tonkm

2) Trafikarbete avser lastbils/vagnskm

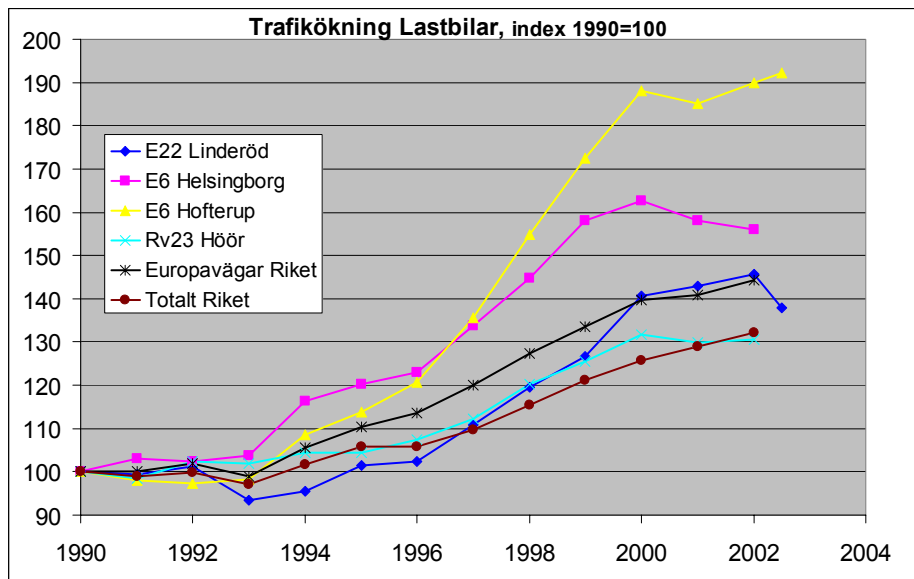
Prognos för förändring av transport- och trafikarbete för godstransporter i Skåne 1997-2010. Källa: SIKAs rapport 2000:7.

Som framgår av tabellen beräknas såväl transportarbetet som trafikarbetet i Skåne växa betydligt mer än de nationella genomsnitten. Vidare beräknas järnvägen transportera mera gods per enhet medan lastbilssidan beräknas få något mindre. En tänkbar förklaring till detta är att en ökad produktdifferentiering för det högvärdiga godset som i huvudsak går med lastbil medför att antalet sändningar ökar och att det därmed blir svårare att förbättra lastfaktorn på lastbilarna. Järnvägstransporterna påverkas sannolikt mindre av den ökade produktdifferentieringen. Därmed kan vägförkortningar samt större lastkapacitet på tåg och vagnar också slå igenom i bättre kapacitetsutnyttjande.

Väg

Den totala trafikökningen på vägnätet i Skåne har under de senaste åren varit kraftig. Lastbilstrafiken har ökat med över 30% på de största vägarna under de sista fyra åren. Störst ökning har vi haft på väg E6 mellan Malmö och Helsingborg. Där har den tunga trafiken nästan fördubblats under en tioårsperiod.

Lastbilstrafiken till utlandet har haft en kraftig ökning både på Öresundsbron och på färjorna.



Trafikökningar för lastbil uppmätt i Vägverkets fasta mätpunkter, index 1990 = 100.

Lastbilstrafiken i Skåne beräknas öka med drygt 50 % fram till år 2010 och med 100% fram till 2025 (basår 1997). Ökningen är betydligt större än det nationella genomsnittet. Det är de större vägarna i västra Skåne som står för den största ökningen. Den förestående EU-utvidgningen förväntas leda till en kraftig utveckling av handelsutbytet med de öst- och centraleuropeiska länderna vilket även förväntas innebära ökad belastning (dock från en måttlig nivå) på anslutningsvägarna mot hamnen i Ystad.

Den kraftiga ökningen av lastbilstransporter kan bl a förklaras av:

- strukturförändringar i näringslivet med större aktörer, storskalig produktion och ökad produktgenomströmning
- ökad internationalisering innebär att depåstrukturen förändras och transportlängderna ökar
- ökade krav på logistikfunktionen och fortgående diversifiering av produkterna
- hård konkurrens inom branschen har lett till lägre transportkostnader
- järnvägen har inte tillräckligt väl kunnat leva upp till kraven från transportköparna

Järnväg

Historiskt sett har det alltsedan mitten av 80-talet årligen producerats 18-19 miljarder ton-kilometer godstransporter på järnväg i Sverige. En toppnotering var år 2000 med 19,5 miljarder tonkilometer. Därefter har skett en viss minskning, men marknadsandelen för järnväg har hela tiden legat kvar på 24 % för långväga godstransporter. Uppföljningen för år 2003 är klar t o m 3:e kvartalet och visar på en total ökning på c:a 4 % jämfört med samma period år 2002.

Enligt SIKAs prognos från 1999 beräknas godstransportarbetet på järnväg öka med 10 % från 1997 till 2010 för hela landet, vilket skulle innebära en något minskad marknadsandel, eftersom bl.a. vägtrafiken förväntas få en högre ökningstakt. Denna prognos innehåller dock ej några antaganden om ökad järnvägstrafik på Malmbanan, trots att banan uppgraderas till att medge axellaster på 30 ton och trots investeringar i nya lok och vagnar, vilket kommer att reducera transportkostnaderna avsevärt. Prognosen innehåller inte heller effekter av uppgraderingen till största axellast 25 ton på en del av det strategiska godsnetet.

Inom Skåne har en omfördelning av godsflödena på järnväg skett sedan Öresundsbron öppnades för trafik. Flödena har i mycket hög grad koncentrerats till Södra stambanan där antalet godståg per dygn har ökat från ca 50 tåg år 1997 till dagens ca 70 tåg. När trafiken med tåg färjor i Helsingborg upphörde minskade antalet godståg på järnvägen mellan Hässleholm och Helsingborg i motsvarande grad. Antalet godståg söder om Malmö fördelas idag på drygt 50 % via Öresundsbron, närmare 40 % via Trelleborgsbanan och mindre än 10 % via Ystadbanan.

Södra stambanan förväntas behålla och stärka sin ställning som ett av de mest trafikerade godsstråken i landet. Till 2010 bedöms antalet godståg per dygn på Södra stambanan att öka med 10-15 tåg. Då förutsätts samtidigt att ca 15 tåg på Västkustbanan, som idag leds via Markarydsbanan till Södra stambanan, i framtiden ska ledas till Ängelholm via Hallandsåstunneln och därefter nyttja Godsstråket genom Skåne söderut. Till 2010 bedöms antalet godståg per dygn på Godsstråket genom Skåne att öka till mellan 35 och 40 godståg per dygn. De främsta orsakerna till ökningarna är utrikeshandelns ökade betydelse och näringslivets satsningar på en ökad kombitrafik.

Sjöfart

Sjöfartsverket har i september 2002 redovisat underlag för infrastrukturplaneringen. Man pekar där på följande trender i utvecklingen av sjöfarten:

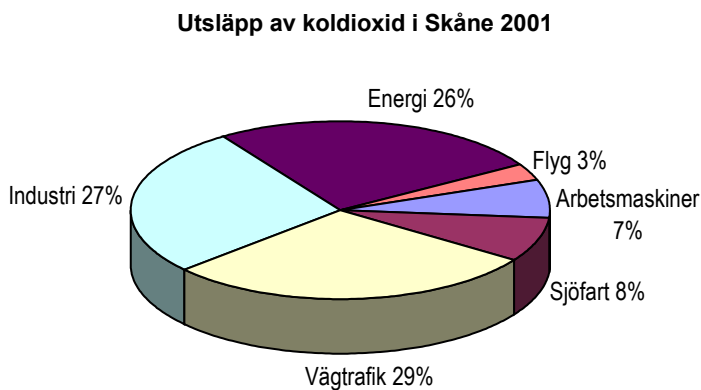
- I bulkgodset som fortfarande dominerar och svarar för ca 75% av världens sjötransporter väntas en långsam ökning, 1-2 % per år de närmaste 10 åren.
- Transporterna av containers har ökat med ca 9% per år sedan 1970-talet. Här väntas en fortsatt snabb ökning, med 7% per år under de kommande 10 åren.
- Den lastbils- och trailerbundna godsvolymen på färja ökar snabbare än den konventionella sjöfarten och det järnvägsbundna godset på färja

- Transportkostnaderna för containers och trailers kan komma att öka i framtiden. För länder som Sverige, med långa transportavstånd till de stora marknaderna, kan detta påverka den ekonomiska utvecklingen negativt. Därför ställs höga krav på innovationer och effektivisering i transportsystemet.
- Sjöfarten bedöms kunna stärka sin konkurrenskraft i de fall de kan utgöra ett alternativ till landtransporter.
- En ökad betydelse för intermodala transportkedjor och en strävan i den europeiska transportpolitiken att förbättra sjöfartens konkurrenskraft väntas leda till att hamnarna som terminaler och omlastningspunkter blir centrala för utvecklingen av transportsektorn.
- En bro över Fehmarn Bält skulle skärpa konkurrensen för nuvarande färje- och feederlinjer.

Miljöpåverkan från trafik

Klimatpåverkan

Utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser ger en ökad risk för globala klimatförändringar. Närmare hälften av koldioxidutsläppen i Skåne år 2000 härrörde från transportsektorn och resten från energisektorn och industrin. Vägtrafikens koldioxidutsläpp ökade mellan 1990 och 2002 med 9 %, framförallt ökade utsläppen från tunga lastbilar.



Figur: Utsläpp av koldioxid i Skåne fördelat på olika källor. Källa: Miljötillståndet i Skåne – Årsrapport 2001. Länsstyrelsen i Skåne län.

Anm: Sjöfartens utsläpp avser fartyg till och från skånska hamnar, inte den trafik som passerar Skåne.

Hälsovådliga luftföroreningar

Vägtrafik och sjöfart är de största källorna till hälsovådliga luftföroreningar som t ex kvävedioxid, svaveldioxid, partiklar, flyktiga organiska ämnen och marknära ozon. Detta kan ge upphov till luftvägssjukdomar men även cancer och skador på centrala nervsystemet. Hälsoriskerna är framför allt ett tätortsproblem, där den största källan generellt sett är vägtrafiken. De största problemen finns i tätbefolkade orter med mycket trafik, dvs framförallt i Skånes västra del. Transportsektorn står för 90 % av kvävedioxidutsläppen. Sjöfarten

orsakar 50 % av svavelutsläppen, då den använda oljan har en relativt hög svavelhalt. Trafiken står för en stor del av de allra minsta och farligaste partiklarna (PM10), dock finns inga mätningar eller beräkningar som kan ge några precisa uppgifter.

Övriga utsläpp och effekter

Trafiken har också negativ miljöpåverkan på flera andra områden. Hit kan räknas problem förknippade med utsläpp av olika föroreningar: försurning, övergödning, marknära ozon för skador på vegetation, metallföroreningar, saltanvändning, däck- och vägbaneslitage.

Buller

Omkring 200 000 personer i Skåne bedöms vara utsatta för bullerstörningar över 55 dB(A) från trafik. 90 % av störningarna kommer från vägtrafiken. Bullerfria områden börjar bli en bristvara inte minst i det tätbefolkade Skåne. Länsstyrelsen har låtit utföra översiktliga beräkningar av trafikbullersituationen i Skåne som visar att de största områdena med lägre bullernivåer finns i de östra och norra delarna av Skåne.

Markanvändning

Tätortsytan i 23 av 33 kommuner i Skåne har mer än fördubblats sedan 1962, varav ca 65 % skett på bekostnad av den goda skånska jorden med högst klassning i landet. Vidare bedöms ytterligare 2000 hektar ha tagits i bruk för större infrastruktursatsningar. Trängsel och köer är på flera platser ett mycket stort problem som kostar samhället stora summor. Det är sedan länge väl känt att byggande av nya och bredare vägar i sig själv kan alstra ny trafik.

Anpassning till natur-, kultur- och bebyggelsemiljö

En negativ miljöeffekt av ny väg eller järnväg är intrånget i natur- och kulturmiljön. Grund- och ytvatten, lantbruk och skogsbruk kan påverkas negativt. När landskapet genomkorsas av allt mer infrastruktur medför detta en fragmentering genom att marken styckas upp i mindre delar som är svåra att använda. Nya vägar och järnvägar står ofta i konflikt med bevarandebestånden beträffande biologiska och geologiska värden, naturresurser, kulturhistoriskt och arkeologiskt intressanta miljöer och objekt samt arkeologiska lämningar som gravar och boplatser.

Barriäreffekter

Särskilt järnvägar men också högtrafikerade gator genom städerna utgör kraftiga fysiska barriärer och medför störningar som buller, vibrationer, utsläpp. Oskyddade trafikanter hänvisas till särskilt anvisade korsningspunkter och möjligheterna försvåras att obehindrat röra sig i stadsmiljön. I landskapet medför ny infrastruktur ofta svåra barriäreffekter för människor, växter och djur.

Trafiksäkerhet

Väg

Skåne står för 12,5% av landets trafikarbete och för 12,9% av antalet omkomna i vägtrafiken. Under perioden 1997-2002 har årligen mellan ca 60-90 personer dödats och 340-530 skadats svårt i den skånska trafiken. I ett historiskt perspektiv har trafiksäkerheten förbättrats kraftigt i Sverige. Trots ökande trafik har antalet dödade och skadade kunnat minskas. Denna utveckling har dock stagnerat under de senaste åren och olyckssiffrorna ligger kvar på i stort

oförändrade nivåer. Ökade trafikmängder, höga hastigheter, alkohol och droger nämns som huvudorsaker till en på senare år ogynnsam utveckling.

En analys av dödsfallen under 2002 och 2003 visar att i ca 25 % av fallen (29 olyckor av totalt 118) var ett tungt fordon inblandat. Det innebär att dessa fordon, utan att därmed vara vållande, är kraftigt överrepresenterade i de svåra olyckorna (den tunga trafiken svarar för endast 10-12 % av trafikarbetet). Analysen visar vidare att ungefär hälften av olyckorna inträffat på det vägnät där huvuddelen av transittrafiken går (E-vägarna samt vägarna 13, 19, 21, 23 och 117).

Endast två dödsolyckor med tunga fordon inblandade har inträffat på det vägnät som är säkrat för mötesolyckor (motorvägar, fyrfältsvägar och 2+1-vägar). 11 dödsfall har inträffat på de delar det ”tunga vägnätet” som kommer att vara säkrat till år 2010. Det innebär att stora delar av det nät som utnyttjas av transittrafiken och som idag är hårt olycksbelastat kommer att vara säkrat inom en överskådlig tidshorisont. Utsikterna är betydligt sämre för det övriga vägnätet där ungefär hälften av dödsolyckorna inträffar.

Järnväg

Riskerna för olyckor i järnvägstrafiken är betydligt mindre än i vägtrafiken. Generellt sett utgör plankorsningar med väg den helt dominerande trafiksäkerhetsbristen för järnväg. I hela landet omkommer ca 10 personer per år i plankorsningsolyckor och ca 10 personer i andra typer av järnvägsolyckor. I samband med anpassningen till högre hastigheter på olika banor byggs många plankorsningar bort och säkerheten höjs.

Sjöfart

Mängden gods som transporteras på fartyg genom Östersjöområdet beräknas ha dubblats inom 15 år och uppgå till 1000 miljoner ton. Sjötransporterna av olja beräknas öka med minst 40% till runt 250 miljoner ton. I Östersjöområdet förekommer ca 150 000 fartygsrörelser per år, exklusive färjetrafiken., enligt analys av sjötransporterna i Östersjöområdet från finska VTT (*Statistical Analyses of the Baltic Maritime Traffic, 2002*). Antalet anlöp på svenska hamnar med lastfartyg (alltså exklusive passagerarfartyg och färjor) var 2002 drygt 31000.



Schematisk bild över fartygsrörelser i Östersjöområdet år 2015.

De snabbt ökande oljetransporterna från hamnar i Ryssland och de Baltiska staterna med stora tankfartyg är den faktor som har störst relevans för diskussionen om hotet mot Östersjöns miljö. De mindre och återkommande oljeutsläppen i Östersjön är fortsatt oacceptabelt många. Under 2002 rapporterades runt 350 oljeutsläpp. Flertalet av dessa var avsiktliga eller beroende av missgrepp ombord. En rad incidenter och olyckor har också inträffat i Östersjöområdet. Som ett komplement till det etablerade begreppet ”Sjösäkerhet” eller ”Safety” har tillkommit det som kallas ”Sjöfartsskydd” eller ”Security” avseende åtgärder som skall skydda sjöfarten mot yttre hot och terrorism och med Sjöfartsverket som tillsynsmyndighet i Sverige. Det nya regelverket kommer att träda i kraft den 1 juli 2004. För hamnarna kommer det att medföra mer inhägnade hamnområden men också många andra säkerhetsrutiner. När det gäller rederier och fartyg blir en tung del i tillsynen knuten till passagerarfartygen som kan ses som ett potentiell mål för terrorister.

Sjöfartsverket har på regeringens uppdrag utrett förutsättningarna för att klassa Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA) i enlighet med FN:s sjöfartsorganisations (International Maritime Organisation, IMO) regelverk.

Det har under många år bedrivits ett omfattande och målinriktat arbete bland Östersjöstaterna för att skydda Östersjön från utsläpp från landbaserade källor samt från sjöfarten. Överenskommelsen om genomförande av Östersjöstrategin innebär att fartyg ska lämna allt avfall till adekvata mottagningsanordningar i hamn före avgång. Vidare harmoniseras avgiftssystemen avseende ilandlämning av olja till mottagningsanordning i hamn så att kostnaden för detta, oavsett om fartyget lämnar avfall eller inte, ska ingå i den generella hamnavgiften. Syftet med Östersjöstrategin är att oljerester och annat avfall ska lämnas iland och inte av ekonomiska orsaker dumpas i havet. Detta är en viktig åtgärd för att minska de återkommande olagliga utsläppen av olja i Östersjön

Riskpåverkan från farligt godstransporter

Till farligt gods räknas explosiva ämnen, kondenserade gaser (ex ammoniak o gasol), brandfarliga vätskor (ex bensin o andra oljeprodukter) samt giftiga och starkt frätande ämnen.

Landtransporter av farligt gods

Farligt godstransporterna i Sverige omfattar ca 20 miljoner ton per år med storleksordningen 18 på väg och 2 på järnväg. Detta motsvarar 3-5 % av den totala transportvolymen. Dominerande godsslag är olika petroleumprodukter som svarar för ca 75 % av allt landtransporterat farligt gods. Kunskapen är begränsad beträffande farligt godstransporter och behovet av ökad kunskap inom området är därför stort.

Olyckor med farligt gods

Varje år gör räddningstjänsten i Sverige ca 100 insatser vid trafikolyckor där fordon märkta med farligt godsskyltar är inblandade. Inget dödsfall pga utsläpp eller explosion i samband med farligt godsolycka har skett sedan 1988. Under år 2000 rapporterades totalt 88 olyckor och tillbud i samband med farligt godstransporter. Av dessa kopplas 45 till själva transporten och 34 till lastning och lossning. Händelserna fördelar sig på 70 landsvägstransporter och 15 järnvägstransporter.

Spännvidden mellan olyckorna är allt ifrån den välta dunken till den mest uppmärksammade olyckan under år 2000, tågurspårningen med gasolvagnar i Borlänge. Trots att urspårningen skedde i hög fart, ca 80 km/tim, och att vagnarna utsattes för svåra påfrestningar så höll emballaget. Ingen gasol läckte ut. En kanske ännu farligare händelse inträffade på Gärdet i Stockholm 1998 då gasol läckte ut från en lastbilssläp där avtappningskranen skadats genom grovt felaktig hantering. Turligt nog antändes aldrig gasen.

Noteras bör att samtliga dessa olyckor har föranlett omarbetning och skärpning av tillämpningsföreskrifterna vad gäller utrustning och rutiner (drogtest, slanghantering mm).

För att få en referens mot andra typer av olyckor i samhället redovisas nedan ungefärligt antal förolyckade vid olika olyckstyper från 1990 fram till idag (källa Räddningsverket):

Vägtrafiken exkl självmord	ca 8000 dödade	
Fallyckor	> 6500	” (endast de som Räddningsverket registrerat)
Drunkningsolyckor	ca 1500	”
Bränder	ca 1200	”
Arbetsolyckor	ca 900	”
Fritidsbåtsolyckor	ca 4-500	”
Järnvägen exkl självmord	ca 300	”
Privatflyg, taxiflyg mm	ca 100	”
Linje- och charterflyg	0	”
Farligt godsolyckor	0	”

Observera att ovanstående siffror inte beskriver risken för den enskilde att råka ut för en viss typ av olycka men de ger ändå en tydlig bild av var de största problemen finns.

Konsekvenserna av en farligt godsolycka

I samhällsplaneringen definieras ofta risk som en sammanvägning av hur ofta en skada bedöms kunna uppkomma, sannolikheten och, och skadans omfattning, konsekvensen: risk = sannolikhet x konsekvens. Jämfört med andra olyckstyper är risken och sannolikheten för en farligt godsolycka liten. Konsekvenserna av en olycka kan dock vara mycket stora, vilket påverkar tryggheten och oron hos många människor.

En stor andel av olyckorna med farligt gods sker i samband med lastning och lossning.

Vägtransporter av farligt gods sker till övervägande del på det övergripande vägnätet, framförallt väg E4, E6 och E22. Men även på det övriga nätet förekommer relativt stora mängder farligt godstransporter, bl a distribution av eldningsolja och drivmedel. Detta är ett problem, eftersom dessa vägar i större utsträckning passerar igenom tätorter. Tyvärr följs inte länsstyrelsens rekommendationer om transportvägar för farligt gods i önskvärd grad. Särskilt bör poängteras riskerna med tanktransporter av brandfarliga eller giftiga kondenserade gaser, främst ammoniak och gasol, med mycket allvarliga olyckskonsekvenser över stora ytor och behov av stora räddningsinsatser.

För järnvägens del gäller att den i Skåne går genom många tätorter och städer, där det kan bli mycket svåra konsekvenser av en farligt godsolycka. Allvarliga farligt godsolyckor är urspårningarna i Kävlinge, Kälarne och Borlänge, som har föranlett mycket omfattande räddningsinsatser samt stora kostnader för samhället och uppoffringar för den enskilde. Inte

vid någon av olyckorna har det skett dödsfall, inte heller har det farliga godset föranlett personskador.

Riskstudie av farligt godstransporter

Länsstyrelsen, Räddningsverket, Banverket och Vägverket har år 2001 tillsammans utarbetat en riskstudie av farligt godstransporter på större stråk av väg och järnväg i Skåne (se referens). Syftet har främst varit att få ett bättre planeringsunderlag för relevanta beslut. Studien är övergripande och jämförande och avser risken för människor och miljö

Risken för människor

Studiens resultat visar att risken att människor skall dödas vid farligt godstransporter är i genomsnitt 2,5 gånger större på väg än på järnväg inräknat transportarbete, omgivningsfaktorer och standard. Högst risk för väg har E4 Markaryd – Helsingborg och E6 Helsingborg – Malmö. Högst risk för järnväg har Malmö godsbangård och Hässleholm – Eslöv.

Om hänsyn enbart tas till omgivningsfaktorer och standard på sträckorna är den sk relativa risken 1,3 gånger större på väg än på järnväg. Sammantaget konstateras att de största riskerna för människor finns i de tätbefolkade södra och västra delarna av Skåne.

Pågående och planerade utbyggnader kommer att förbättra situationen på väg E4 och E6 och på de angivna järnvägsavsnitten.

Risken för miljön

I studien har risken för miljön beräknats som sk riskkostnad. Riskkostnaden för transporter på väg är ca 25 gånger högre än för järnväg. Högst riskkostnad för väg har E4 Markaryd – Helsingborg, E22 Rolsberga – Lund och E6 Laholm – Helsingborg samt för järnväg Hässleholm – Eslöv, Älmhult – Hässleholm och Hässleholm – Åstorp.

Om hänsyn enbart tas till omgivningsfaktorer och standard på sträckorna är den sk relativa risknivån för väg ca 6 gånger högre än för järnväg.

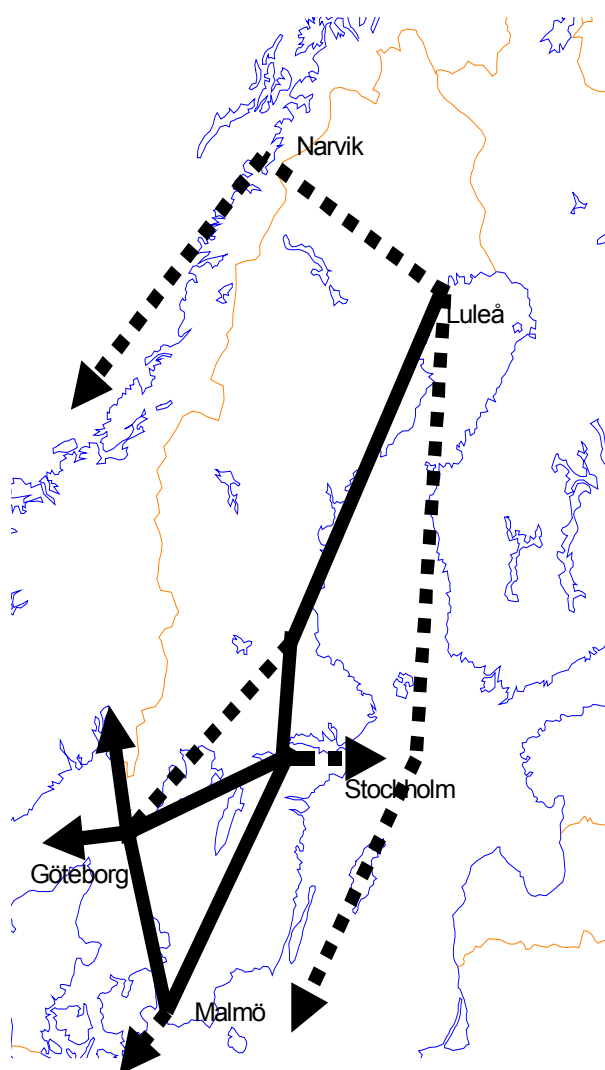
Pågående och planerade utbyggnader kommer att förbättra situationen på vägarna E4 och E22 och på huvuddelen av järnvägsavsnitten.

Framtidsprognos

I studien konstateras att SIKAs prognoser för år 2010 innebär att transportvolymerna på väg kommer att öka mer på väg än på järnväg; 37 resp 10 %. Risknivån följer i stort sett samma förändring, dvs skillnaderna i risknivå mellan väg och järnväg kommer att öka i proportion till förändringarna i godsflödet. Utbyggnader av infrastrukturen kommer att påverka risknivåerna huvudsakligen i positiv riktning. Tätortsutbyggnader kan delvis verka i motsatt riktning om bebyggelsen kryper närmare transportlederna.

2.2 Transportinfrastrukturen – vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser

Godstransportdelegationen har pekat ut de viktigaste godstransportstråken i Sverige. De täcker in mer än två tredjedelar av de svenska godstransporterna i såväl vikt (streckad) som värde (heldragen). Väg- och järnvägskorridorerna genom Skåne har liksom hamnarna och Öresundsbron här en strategisk roll.



Figur: De sex mest dominerande godstransportstråken baserade på värde (heldragen linje) och vikt (heldragen+ streckad linje) enligt Godstransportdelegationen (SOU 2001:61).

2.2.1 Vägar

De fyra nationella stamvägarna E4, E6, E22 och E65 har alla mycket stora flöden av såväl transitgods som gods med destination i Skåne. Detta gäller i varierande grad även de regionala stråken, speciellt vägarna 13, 19, 21, 23 och 117. Därutöver förekommer transporter regionalt/lokalt på hela vägnätet i Skåne.



Nationella stamvägar

Väg E4 utgör huvudförbindelse från Mellansverige till de stora hamnarna och tätorterna i västra Skåne. På E4 i Skåne går 2000-2500 lastbilar per dygn. Vägen har idag motorvägsstandard med undantag för delen Örkelljunga-Markaryd som idag har 13m-standard och passerar igenom ett antal tätorter. Utbyggnad till motorväg pågår och delen Örkelljunga-länsgrensens beräknas öppnas för trafik hösten 2004 och resterande del något år senare.

Väg E6 utgör huvudförbindelse från västra Sverige (och Mellansverige) till hamnarna och tätorterna i västra Skåne. På sträckan mellan Helsingborg och Malmö går dagligen 4000-4500

lastbilar, vilket gör denna sträcka till ett av de absolut tyngsta lastbilsstråken i landet. Väg E6 har idag motorvägsstandard sånär som på delen Vellinge-Trelleborg. Denna del har idag alltför dålig standard (12m-väg) för den omfattande tunga trafiken. En utbyggnad till fyrfältsväg beräknas vara genomförd före år 2010.

Väg E22 utgör den största och viktigaste förbindelsen i sydöstra Sverige. På E22 i Skåne går 1000-2000 lastbilar per dygn. Det ökande handelsutbytet med östra Europa kommer att förstärka vägens strategiska betydelse för näringslivets transporter. Nuvarande väg har motorvägs/fyrfältsstandard på delen Malmö-Hurva och Vä-Fjälkinge och 2+1-standard på delarna förbi Hörby och Nöbbelöv-Vä. Övriga delar har bitvis dålig standard med passager genom ett antal tätorter. Problemen kommer att förvärras efterhand som trafiken ökar. Samtliga dessa delar kommer vid planperiodens slut (2015) eller strax därefter att vara utbyggda till antingen motorväg, fyrfältsväg eller 2+1-väg. Tyvärr kommer flera av de dåliga avsnitten att vara åtgärdade först i slutet av planperioden.

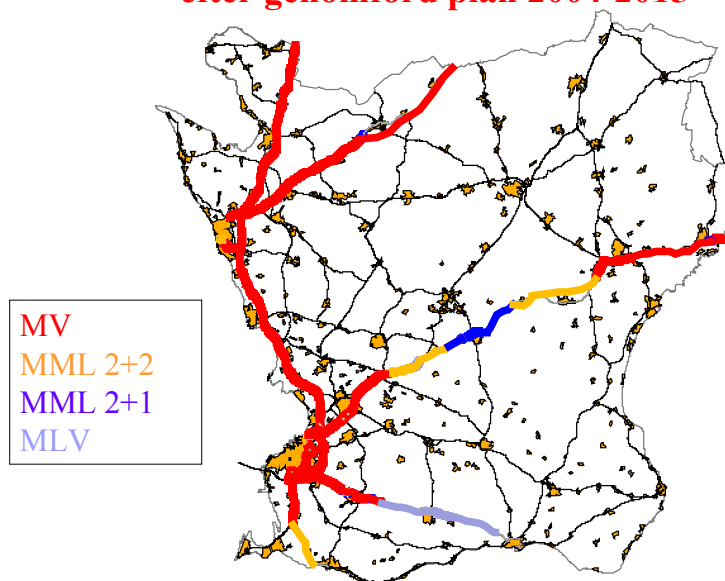
Väg E65 utgör en viktig förbindelse för den växande trafiken mot Polen och Centraleuropa. Här går ca 1000 lastbilar per dygn. Vägen är idag motorväg på delen Malmö-Svedala och mötesfri väg (2+2 och 2+1) på delen Börringe-Ystad. Resterande del Svedala-Börringe beräknas vara utbyggd först vid planperiodens slut.

Situationen på stamvägarna efter genomförd plan

Samtliga nationella stamvägar kommer att vara mötesseparerade vid planperiodens slut och resterande genomfarter i tätorter har ersatts av förbifarter. Erforderliga skyddsåtgärder har vidtagits mot trafikbuller (bl a maxnivåer) och förorening av vattentäkter. Trafiken i kombination med andra föroreningskällor kan medföra att miljökvalitetsnormernas riktvärden riskerar att överskridas på enstaka platser där vägarna passerar de största städerna.

Det nationella stamvägnätet bedöms, med hänsyn tagen till prognostiserad trafikillväxt, efter dessa utbyggnader kunna erbjuda en hög servicenivå både vad avser framkomlighet och säkerhet. På lite längre sikt (framemot 2020) kan det bli nödvändigt med kapacitetshöjande åtgärder (ytterligare körfält, ombyggnad av trafikplatser) framförallt på vissa avsnitt av väg E6.

Standard nationella stamvägar efter genomförd plan 2004-2015



Regionala stråk

Vägarna 11, 21, 23 och 111 har till stor del breda vägrenar och går till stor del utanför tätort. De har därför goda förutsättningar att med relativt enkla åtgärder uppnå "säker framkomlighet" genom mötesseparering. Flödena på dessa vägar varierar från ca 500 lastbilar per dygn (väg 11 och 111) och 1000-1500 (väg 21 och 23). Väg 23 går idag genom sundet mellan Ringsjöarna. Standarden är mycket dålig på detta avsnitt. Trafiken passerar genom tätbebyggelse och är ett hot mot vattenförsörjningen. En utbyggnad i ny sträckning öster om Ringsjöarna planeras med start i slutet av planperioden. I övrigt kommer vägarna att successivt säkras under planperioden och kommer därefter att möjliggöra snabba och tillförlitliga transporter med små störningar på kringliggande bebyggelse (möjligen med undantag för väg 21 genom Perstorp och Tyringe).

På väg 13 kommer endast en smärre ombyggnad att genomföras under planperioden (förbi Assmåsa). Vägen har på delen Ystad-Hörby-Höör en med hänsyn till trafikflödet (300-400 lastbilar per dygn) acceptabel standard (8-9m väg med god framkomlighet och relativt små störningar på kringliggande bebyggelse, dock inte säkrad för mötesolyckor). På övriga delar är standarden bitvis dålig. Trafikbelastningen är här emellertid något lägre (200-300 lastbilar).

På väg 17 kommer det återstående dåliga partiet genom Marieholm att åtgärdas tidigt i planperioden. Därefter kommer hela sträckan Landskrona-Eslöv att ha en i förhållande till trafikflödet (ca 400 lastbilar per dygn) acceptabel standard

Väg 19 kommer att få förbättrad standard under planperioden dels längst i söder (förbi St Herrestad) och dels mellan Kristianstad och Osby. Delar av vägen kommer då att ha 2+1-standard och i övrigt en med hänsyn till det nuvarande trafikflödet (300-500 lastbilar per dygn) acceptabel standard med relativt små störningar på kringliggande bebyggelse (med

undantag för genomfarten i Degeberga). Vägen kommer dock att få ökad betydelse som tillfartsväg till hamnen i Ystad (och därmed ökad trafik) efterhand som handelsutbytet med de öst- och centraleuropeiska länderna utvecklas.

Väg 108 kommer på delen Trelleborg-Lund att genomgå en kraftig standardhöjning under planperioden genom utbyggnad till fyrfältsväg och 2+1-väg. På denna del går dagligen 400-600 lastbilar. Efter dessa utbyggnader kommer stora delar av sträckan att erbjuda mycket god standard. På delen Lund-norrut går dagligen 100-400 lastbilar. Vägen har bitvis dålig standard. Dessa kommer att kvarstå eftersom endast smärre förbättringar kommer att genomföras under planperioden.

Väg 117 har en viktig funktion för transporter från sydöstra, östra och mellersta Skåne mot väg E4:s upptagningsområde. Här går idag 700-800 lastbilar per dygn. Vägen har bitvis låg standard med genomfarter i Bjärnum, Vittsjö och Emmaljunga. Vägen är mycket svår att bygga om av topografiska skäl. Under de närmaste åren planeras åtgärder i Bjärnum och Vittsjö för att åstadkomma en acceptabel trafikmiljö för dem som bor och verkar där. Transporterna måste anpassas till denna situation. På sikt kan det därför finnas skäl att erbjuda andra vägar för det aktuella flödet. Den tidigare utredda nya väglänken i sträckningen Osby-Ljungby skulle kunna vara en sådan lösning.

Situationen på de regionala stråken efter genomförd plan

De regionala stråkens möjligheter att erbjuda snabba, tillförlitliga och säkra godstransporter kommer efter genomförd plan att vara relativt goda, för de stråk som har de största flödena till och med mycket goda. Vägnätet bedöms ha förmåga att ta hand om ökande godsmängder utan större problem. Det kommer dock att återstå vissa problem med genomfarter i tätorter och endast en del av stråken kommer att vara säkrade för mötesolyckor. En viktig fråga som återstår att lösa är att finna en lämplig ersättningsförbindelse till väg 117 från östra Skåne till väg E4.

Övrigt vägnät

Det övriga vägnätet betjänar huvudsakligen regionala/lokala transporter i Skåne eller utgör sista länken i en längre transportkedja, ex distributionstransporter, in- och uttransporter i livsmedelsindustrin. Detta vägnät har mycket varierande funktion, trafiksammanställning och standard. Inriktningen för dessa vägar kommer att vara att utifrån ett lokalt perspektiv åtgärda de största bristerna. Där vägarna går igenom tätorter kommer trafikmiljön i större utsträckning att utformas på de boendes villkor och transporterna kommer att få anpassa sig till de lokala förutsättningarna.

Speciella kapacitetsproblem

Kapacitetsproblem i rusningstid förekommer på vissa länkar främst i och kring de stora tätorterna. Med de trafikökningar som förväntas kan man förutse att vissa länkar kommer att bli mycket belastade mot slutet av planperioden. För några av dem finns åtgärder inplanerade men det är viktigt att ha en beredskap även för andra hårt belastade avsnitt.

2.2.2 Järnvägar

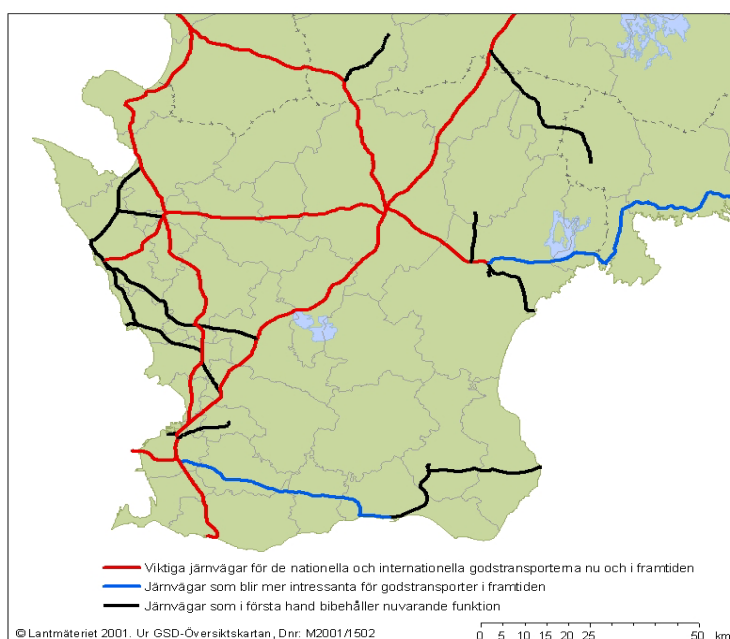
Viktiga järnvägar i Skåne för nationella och internationella godstransporter nu och i framtiden är:

- **Södra stambanan.** Järnvägen från Malmö via Lund, Eslöv, Hässleholm o s v norrut till Stockholm
- **Västkustbanan norr om Ängelholm.** Järnvägen norrut från Ängelholm via Halmstad till Göteborg. Västkustbanan söderut från Ängelholm via Helsingborg till Lund är i första hand avsedd för persontrafik.
- **Godsstråket genom Skåne.** Järnvägen från Ängelholm via Åstorp och söderut via Teckomatorp (Söderåsbanan) och till Kävlinge. Från Kävlinge via Lomma till Malmö (Lommabanen), sedan genom Malmö och söderut till Trelleborg (Trelleborgsbanan).
- **Järnvägen genom Malmö.** Järnvägen mellan Arlövs via Östervärn till Fosieby. Efter färdigställandet av Citytunneln i Malmö kommer persontrafiken genom Malmö att ledas in i de centrala delarna av Malmö och nyttja Citytunneln. Den nuvarande järnvägen genom Malmö mellan Östervärn och Fosieby kommer att avlastas och primärt att nyttjas för godstransporter.
- **Öresundsbanan.** Järnvägen från Fosieby till Danmark över Öresundsbron
- **Skånebanan.** Järnvägen i öst-västlig riktning från Kristianstad via Hässleholm och Åstorp till Helsingborg
- Innan Hallandsåstunneln tas i bruk är också **Markarydsbanan** (Eldsberga-Hässleholm) viktig i detta sammanhang.

Dessa stråk är rödmarkerade i kartan nedan.

Ystadbanan, Blekinge kustbana och **Markarydsbanan** är intressanta transportstråk i ett utvidgat EU och när handeln med östlänarna utvecklas. De två först nämnda stråken är blåmarkerade i kartan nedan.

För **övriga järnvägar** planeras dagens funktion huvudsakligen att bibehållas. De bedöms ha acceptabelt bra standard med hänsyn till nuvarande och framtida godstransportmängder.



Åtgärder i Framtidsplanen som främst tillgodoser krav och behov för godstransporterna är kapacitetsutbyggnader och utbyggnader för att tillåta högre axellast, högre metervikt och lastprofil C.

För att godstransporterna på järnväg ska vara konkurrenskraftiga och attraktiva är det viktigt att tillräckligt med kapacitet erbjuds på de tungt trafikerade stråken. Godståg ska inte i onödan behöva vänta på att få plats på banan. Utgångspunkten är att godståg och persontåg ska samsas på samma bana. Banan kan bestå av ett spår med mötesplatser eller för att klara mer trafik dubbelspår eller ytterligare fler spår. Efter genomförandet av Framtidsplanen kommer Södra stambanan söder om Flackarp (mellan Malmö och Lund) att ha fyra spår och Södra stambanan norr om Flackarp att ha dubbelspår med förbigångsspår på vissa platser utmed sträckan. Västkustbanan norr om Ängelholm, järnvägen genom Malmö och Öresundsbanan kommer att ha dubbelspår. Godsstråket genom Skåne, Skånebanan och Markarydsbanan kommer att ha enkelspår, Godsstråket genom Skåne med ett utökat antal mötesplatser jämfört med idag.

I Framtidsplanen ingår också att anpassa Södra stambanan till hastigheter över 200 km/h för den långväga persontrafiken. Det leder till att hastighetsskillnaden mellan godstågen och de snabbaste persontågen ökar och därmed även till fler kapacitetskonflikter på stråket. Därför krävs ytterligare kapacitetsutbyggnader av Södra stambanan. Åtgärder i Framtidsplanen löser en del av problemen, men dock inte alla.

I Framtidsplanen kommer Godsstråket genom Skåne att anpassas för regionaltågstrafik, trots utbyggnad av fler mötesplatser leder detta till ökad risk för kapacitetskonflikter.

Kapacitetsbrister på järnvägsnätet bedöms kvarstå efter genomförandet av Framtidsplanen år 2015 främst på:

Södra stambanan: Det innebär kapacitetskonflikter mellan godståg och snabbare persontåg på hela sträckan Mjölby-Malmö och otillräckligt utrymme för att kunna utveckla tågtrafiken särskilt söder om Hässleholm.

Godsstråket genom Skåne: Det innebär att en stor del av stråket kommer att vara mycket störningskänsligt särskilt när pendeltrafiken är tät.

Skånebanan: Beroende på hur godstransporterna utvecklas kan det bli trångt på sträckan Åstorp-Helsingborg

Att bygga ut järnvägarna för 25 tons axellast, största tillåtna vikt per meter 8,0 ton samt lastprofil C är en annan åtgärd som är viktig för att utveckla godstransporterna på järnväg. Utöver utbyggnaden krävs också fordon och vagnar som kan nyttja möjligheten till tyngre, högre och bredare laster. För Södra stambanan, Västkustbanan (Göteborg-Ängelholm), Godsstråket genom Skåne, järnvägen genom Malmö och Skånebanan gäller idag största tillåtna axellast 22,5 ton, största tillåtna vikt per meter 6,4 ton och lastprofil A. Inom Framtidsplanens ram kan en uppgradering av dessa stråk till axellast 25 ton, största tillåtna vikt per meter 8,0 ton och lastprofil C ske i samverkan med företag och transportköpare.

I Framtidsplanen ingår att åtgärda funktionella brister på bangårdar. Efter planens genomförande bedöms det kvarstå funktionella brister på godsbangården i Malmö. I Framtidsplanen ingår också potter till särskilda satsningsområden bl a för att kunna stödja en utveckling som leder till mer gods på befintliga spår (marknadsprojekt) och delfinansiering av anslutningsspår till kombiterminaler och industriområden.

Några av kommunerna i Skåne har en syn på hur godstransporterna på järnväg ska anordnas som avviker från den som kommer till uttryck i Banverkets framtidsplan. Det gäller godstransporterna genom tätorter i sydvästra Skåne och redovisas närmare på sid 61-64.

2.2.3 Hamnar

Inom EU har man ställt upp kriterier för hamnar i TEN-T, det transeuropeiska transportnätet. Hamnar med mer än 1.5 milj ton eller 200 000 passagerare per år och med intermodala förbindelser med övriga TEN-T ingår i den högsta klassen, kategori A. I södra Sverige uppfyller hamnarna i Göteborg, Varberg, Halmstad, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Ystad, Karlshamn, Karlskrona och Oskarshamn kriteriet. Förslag har framförts om att staten skulle ta ett utökat ansvar för väg- och järnvägsanslutningarna till dessa hamnar. Det är viktigt att även de mindre hamnarnas behov av bra landanslutningar tillgodoses.

Några synpunkter på väg- och järnvägsanslutningarna som framförts från de skånska hamnarna i den hittillsvarande planeringsdialogen:

- Väganslutningen i Helsingör, Kongevejen, har dålig standard och behöver rustas upp.
- Skånebanan bör rustas upp
- Väganslutningarna till Malmö hamn från norr och mellan hamnens delar behöver rustas upp och anpassas till hamnens utvecklingsplaner. Det gäller även järnvägsnätet.
- E6 bör byggas ut snarast på återstående del, mellan Trelleborg och Vellinge. Bangården i Trelleborg och Trelleborgsbanan behöver byggas ut.
- E65:s anslutning mot hamnen i Ystad behöver åtgärdas liksom vägstråken 13 och 19. Spåranslutningarna behöver anpassas till effektivare hantering i hamnen.
- Väganslutningarna till Åhus hamn har låg standard och behöver byggas ut såväl för att koppla till det överordnade vägnätet som lokalt i anslutning till hamnen.

Copenhagen Malmö Port

Copenhagen Malmö Port är ett regionalt bolag, som verkar inom Öresundsregionen på båda sidor om sundet i Köpenhamn och Malmö. CMP erbjuder containerhantering, ro-ro-trafik, terminal- och logistikservice, samt bulk- och oljehantering. Hamnen är inriktad på sektorerna konsumtion, verkstad och återvinning. Toyota ha lagt sin Nordeuropadepå i Malmö och hanterar där ca 100 000 bilar årligen.

Totalt omsätts ca 13,5 miljoner ton/år totalt för hela CMP. Delen i Malmö har 6-7 miljoner ton /år, varav ca 3 miljoner ton olja, knappt 3 miljoner ton på färja (väggods) och i övrigt ingår t ex bilarna för Toyota.

Tillgången till utvecklingsbar mark centralt i Malmö hamn är god.

I utvecklingsplanerna för Malmö och Norra hamnen ingår bland annat godsfärjeläge (för väg och järnvägstransporter), kombiterminal och stora ytor företagslager med 3-partslogistik. Därutöver finns det idéer om att öka samverkan mellan CMP:s delar i Malmö och i

Köpenhamn genom att etablera en järnvägsskyttel över Öresundsbron. CMP tror på en utveckling med feedertrafik och samverkan med andra Östersjö- och Nordsjöhamnar samt på en uppbyggnad av strategiska allianser/logistiska nätverk, t ex HHLA i Hamburg och Eurogate.

Helsingborg Port

Helsingborgs Hamn är en fullservicehamn med omfattande färje- och containertrafik. I hamnen finns terminaler för hantering av enhetsgods, som t. ex. containers och trailers, styckegods, spannmål bulklaster och olja.

Totalt hanteras ca 7 miljoner ton/år, varav ca 4,2 miljoner ton bilfärjegods, ca 0,9 miljoner ton enhetsgods, ca 0,2 miljoner ton styckegods och ca 1,6 bulkgods.

Mellan Helsingborg och Helsingör reser nästan 12 miljoner passagerare och ca 2,5 miljoner fordon varje år.

Hamnen är Sveriges näst största containerhamn med regelbunden trafik mellan Helsingborg och Finland, England, Danmark, Tyskland, Holland, Estland och Ryssland.

Andra stora områden är hanteringen av frukt och metaller. I Helsingborg ligger lagret för Londons metallbörs. En annan viktig samarbetspartner är IKEA.

Framtiden pekar mot nya transportkorridorer och en förbättrad infrastruktur ger produktionsförbättringar. Hamnen planerar investera 50-60 miljoner i en ny kombiterminal inom hamnområdet. Möjligheten till expansion utanför nuvarande hamnområde är liten, därför läggs stor vikt vid effektivitetsförbättringar och maximalt utnyttjande av befintliga områden.

Trelleborgs hamn

Trelleborgs hamn är starkt nischad till Ro-ro-trafik (inga lyft), short-sea-shipping och intermodalitet. Idag har Trelleborg 44 dagliga färjeförbindelser med Tyskland.

Totalt hanteras drygt 10 miljoner ton/år, varav ca 0,1 miljoner ton olja, ca 9,5 miljoner ton på färja (ca 2,5 miljoner ton järnvägs gods + ca 1 miljon ton brutna transporter + ca 6 miljoner väggods) och ca 0,2 miljoner ton övri

Markanvändningen och ägandet av mark i hamnområdet håller för närvarande på att ses över. Hamnen kan inte expandera obegränsat, men har för närvarande ändå möjligheter till utveckling bland annat genom övertagande av statlig mark.

Hamnen har de senaste 6-7 åren investerat ca 350 miljoner kronor. De närmaste åren planerar hamnen att bygga två nya färjelägen i östra hamnen och att flytta den nuvarande kombiterminalen till ett östligare läge invid godsbangården. Det finns också ett önskemål att bygga om godsbangården från rangerbangård till en effektiv omsättningsbangård.

Hamnen räknar med fortsatt tillväxt för transporter i Trelleborg och har nyligen tagit fram en prognos som visar på en potentiell ökning av godsvolymen på ca 50 % till 2010 (med beaktande av en eventuell framtida fast förbindelse över Fehmern Bält). Bedömningen är att tjänster med 3-partslogistik, kommer att öka.

Ystad hamn

Idag har Ystad 10 dagliga färjeförbindelser med Polen.

Hamnen hanterar 2.2 miljoner ton/år, varav 1,6 miljoner ton på färja (ca 0,4 miljoner ton järnvägsgods och ca 1,2 miljoner ton väggods).

Hamnen har investerat för flera hundra miljoner kronor de senaste åren och planerar för ytterligare investeringar i storleksordningen 2-300 miljoner kronor.

Hamnen är igång med att iordningställa en ny anläggning för kombitrafik med tillbyggnad på bangården och anläggande av p-plats för trailers och växelflak i omedelbar närhet till färjelägena. Längre fram i tiden planeras en utbyggnad av yttre hamnområdet med färdigställande av hamnbassäng.

Åhus hamn

Åhus hamn är en regional hamn som primärt erbjuder container- och bulkhantering (ingen ro-ro). Hamnen är inriktad på vin- och sprit, samt lantbruksprodukter och vägsalt.

Totalt hanteras 0,6 miljoner ton /år (container 0,1 miljoner ton och övrigt 0,5 miljoner ton)

En utbyggnad på ytterligare 30 000 m² är möjlig i hamnen.

Hamnar och flygplatser



2.2.4 Flygplatser

Flygfraktmarknaden i Skåne består av reguljär- och charterflygfrakt samt posttrafik, dels i lastrummen på passagerarmaskiner dels som speciella flygfraktmaskiner. De volymmässigt helt dominerande transporterna flyggods sker genom sk trucking.

Trucking

Systemet utnyttjar flygets dokument och lastbärarsystem och godset transporteras med lastbil (truck) till de stora flygnaven i Europa, såsom Frankfurt, Amsterdam, Paris och i viss mån till Kastrup. Stor obalans i flödena kunde konstateras i en undersökning som gjordes i slutet på 90-talet. Exportvolymerna var ca tre gånger större än importen. Dessa volymer redovisas inte som flygfrakt i Luftfartsverkets statistik.

Flygfrakt från skånska flygplatser

Av flygplatserna i Skåne har Sturup en helt dominerande ställning. Från Ängelholm och Kristianstad transporteras totalt under 200 ton årligen medan Sturup haft en kraftig tillväxt från år 2000. Utvecklingen har gått från ca 5000 ton/år till nuvarande ca 25000 ton/år med en fortsatt god tillväxt.

Trafiken på Sturup domineras av två globala nätverksbolag eller ”Integrators”, TNT respektive UPS. Båda bolagen har etablerat sig på flygplatsen i samband med tillkomsten av den fasta Öresundsförbindelsen och betjänar även den danska marknaden. Godsomsättningen på Sturup ökade med ca 65 % från 2002 till 2003 som en följd av dessa båda bolags etablering. Godset utgörs i huvudsak av högvärdigt gods som mediciner, elektronik, reservdelar, dokument osv. som transporteras över natt.

Företag i regionen kan därigenom smidigt lösa reservdelsförsörjning för Europamarknaden utan att etablera ytterligare lager. Som exempel kan nämnas Wascator i Ljungby som betjänar den engelska marknadens reservdelsbehov via UPS på Sturup.

För närvarande har Sturup direkta flygfraktförbindelser med Arlanda, Bromma, Örebro, Liège, Riga, Kaunas, Gdansk, Århus, Köln, Helsingfors, Oslo samt Moskva. Från dessa flygplatser flygs godset antingen vidare till slutdestination eller distribueras direkt till kund.

Trafiken som UPS och TNT bedriver innebär ett stort flöde av framförallt paketbilar för att klara den regionala distributionen från kund till flygplats. Denna trafik ställer krav på förbättringar av vägnätet som betjänar Sturup flygplats.

3. Efterfrågan, behov och utvecklingsmöjligheter

I detta kapitel redovisas en diskussion om olika utvecklingstrender, utvecklingsmöjligheter, hotbilder, utifrån givna beslut och andra förutsättningar inför utformningen av mål och strategier för arbetet i Skåne. Delar av underlaget har tagits fram inom uppdragets ram. Andra delar är hämtade från redan tillgängliga källor. Varje avsnitt avslutas med några slutsatser av betydelse för utvecklingen i Skåne.

Några frågeställningar som är särskilt viktiga och som på olika sätt belyses är:

- *Vilka scenarier finns för de framtida godsflödena i den storregionala skalan*
- *Vilken roll kan de skånska hamnarna spela som knutpunkter i den nya strukturen*
- *Vilka scenarier är tänkbara för ruttvalen i de flöden som påverkar Skåne*
- *Vilken roll spelar de olika transportmedlen i de internationella transporterna*
- *Vilka åtgärder krävs för att klara kapaciteten och för att lösa problemen med miljö och säkerhet*
- *Vilken realism finns i intentionerna att bryta sambandet mellan ekonomisk utveckling och godstransporter*

Trender för efterfrågan på logistik- och transporttjänster

Generella trender

Näringslivets internationalisering innebär bland annat betydande förändringar av ägandet till företag och produktionsanläggningar. Andra generella trender som man ibland pekar på är att det sker en övergång från varuhantering till kunskapshantering och att man går ifrån vertikalt till horisontellt integrerade företag och också rör sig från traditionella organisationsformer till lösare nätverksorganisationer. Dessa och andra förhållanden gör att goda produktionsvillkor för näringslivet i ökad utsträckning beror av tillgång till specialiserad arbetskraft och specialiserade tjänster och möjligheter till frekventa och högkvalitativa kontakter. För att dessa goda förhållanden skall kunna realiseras krävs i sin tur stora och täta marknader.

Det transportköpande näringslivets utveckling sker under inflytande bland annat av den successiva ekonomiska integrationen inom det utvidgade EU. De fyra friheterna, EU:s konkurrensrätt, ett alltmera gemensamt EU-uppträdande i internationella fora inom transportområdet, utvecklingen av gemensamma infrastrukturer (TEN) är EU-relaterade ”institutioner” som utvecklas dynamiskt över tiden och som därför kommer att utöva ett kontinuerligt och långsiktigt inflytande på efterfrågans struktur och nivå. Det faktum att många länder som tidigare var integrerade i det tidigare Comecon-området mycket snart kommer att tillhöra EU kommer också att ha stor betydelse både för de affärsrelationer som utvecklas och transportlogistikens struktur i EU:s östra och sydöstra randområden. Denna utveckling av nya affärssammanhang i bredare regionala perspektiv kan komma att spela en särskilt stor roll för Sverige och delregioner inom Sverige.

Under de senaste tio åren har vi sett hur industrin fortsatt att eftersträva ekonomiska skalfördelar genom större produktionsanläggningar och därmed mer transporter. Även önskan

om att minimera kapitalbindningen i tillverkningsprocessen har drivit utvecklingen mot mer tidsstyrda logistikkedjor.

En av underlagsrapporterna till den första Godstransportdelegationen behandlade vilka krav som ställs av transportköparna på transportleverantörerna. Resultatet redovisas nedan i en bearbetad form efter en tentativ prioriteringslista.

Krav	Beskrivning
”Safety och security	Skallkrav
Leveransprecision	Tillförlitlig logistik
Kapacitet	
Effektivitet och pris	
Transport tid	
Information	
Flexibilitet	“Add-on”
Miljö	

Andra trender vi ser på marknaden är att försäljning och utveckling/bearbetning av den så kallade ”eftermarknaden” sker lokalt. Vidare sker en utveckling av allt mer sofistikerade informationsstöd. Många produkter utvecklas för och distribueras på hela den globala marknaden. Många nya och unika produkter utvecklas, vilka tidigare saknat direkt motsvarighet. Detta bör leda till att den genomsnittliga transportsträckan och det totala internationella transportarbetet ökar.

En tydlig slutsats som kan dras är att strukturutvecklingen när det gäller produktion och varuförsörjning tenderar att leda till ett ökat transportarbete.

Produktion

Utvecklingen av globala försörjningskedjor och koncentration av produktion för att nå storskalighet tenderar att öka transportarbetet. Även den horisontella integrationen kan indirekt få denna effekt. Avancerad logistik skapar dock möjligheter till skalfördelar i logistikledet inklusive transporterna.

Omstrukturering av produktionssystem generellt kan få stora återverkningar på godsflödenas placering i geografien. Om det är stora volymer kan det få en signifikant inverkan på flödesfördelning mellan regioner, t ex flödena i Skåne. En reflexion är att dessa globala omstruktureringar är mycket svåra att påverka från ett nationellt perspektiv och ännu svårare från ett regionalt.

Distribution

Lösningen på distributionsproblemet för globala produkter ser olika ut för olika produkter. Den vanligaste lösningen för konsumentprodukter och många industriprodukter har varit att bygga ett hierarkiskt distributionssystem. För ”produkter” som i själva verket är avancerade tekniska system bestående av flera delsystem som produceras av olika globalt spridda specialistföretag används även en avancerad koordinerad direktdistribution till systemets leverans-/installationsplats (t.ex. Ericson, Nokia). Det har länge funnits en allmän tendens att reducera antalet nivåer och även antalet centra per nivå i distributionssystemet vilket medför

att varje enhet skall täcka allt större distributionsområden. Detta blir möjligt genom att använda snabba transporter och att transportkostnaderna kan hållas låga.

När det gäller konsumentförsäljning och distribution finns möjlighet att pressa priset till konsument genom att utnyttja stordriftsfördelar, lokalisering i lägen med relativt låga markvärden i städernas perifera områden eller till och med på landsbygden. Dessa lösningar innebär samtidigt att delar av det fysiska distributionsarbetet och i många fall även ”installationsarbetet” flyttas över på konsumenten. Denna typ av lösning används i olika varianter för många konsumentkapitalvaror och även andra konsumentvaror.

Postorder är fortfarande en inte obetydlig distributionsform till hushåll och företag och den moderna uppföljaren, E-handeln (B2B, B2C, C2C) har börjat få en viss omfattning. Funktionsförsäljning har tillmätts stora möjligheter för både företags- och hushållskunder.

Slutsatser om trender för efterfrågan på logistik- och transporttjänster

- Globaliseringen av marknader och produktionssystem fortsätter
- Storskaligheten i produktionen drivs vidare
- Större distributionsområden
- Lokalt näringsliv möter tuffare konkurrens
- Mycket högre och mera komplexa krav på logistikfunktionerna inklusive transporter
- Transporterna ökar både internationellt och lokalt

Utvecklingen inom transport- och logistikbranschen

Utvecklingen mot större produktionsenheter och större och mera centraliserade distributionscentra har skett i många branscher och kan ses både som driven av produktionsmässiga förutsättningar och som en utveckling av transportlogistiken. De nämnda koncentrationstendenserna en mycket stark trend som har haft stor styrka under många år och som har en stor strukturerande verkan på transportsystemen.

För de större logistikföretagen sker en viss fortsatt koncentration av hanteringen till färre och större terminaler.

De vägar som varuströmmarna tar bestäms av den totala kostnad som olika alternativ innebär. Färje- och broalternativ upprätthålls av transportföretagen, som vill hålla båda alternativen vid liv för att bibehålla konkurrens som ger lägre priser. Infraavgifter på järnväg och bro samt kommande km-skatter påverkar också vägvalen. Danmark ger också bidrag för att ersätta lastbilstransit genom Danmark med järnväg.

En tydlig konsolidering inom branschen har skett. Det handlar om att företag som t. ex Tyska Posten har köpt ett flertal stora aktörer och samlat dessa under varumärket DHL. Även andra aktörer har gjort likadant.

Mottrender till detta är att varuägare har relativt fasta försörjningsben till sina anläggningar och kunder och då hellre köper direkt av mindre aktörer utan den overhead som de större fordrar. Sannolikt kommer dessa båda fenomen att leva vidare parallellt.

Sverige liksom Finland, Danmark och Norge har många hamnar. Godsvolymer och passagerare är dock starkt koncentrerade till ett mindre antal hamnar i dessa länder, och det pågår en fortsatt koncentration. Denna drivs dels av skalfördelar och nätverksfördelar som kan nås med större volymer, men också av att hamnarna idag möter många nya nationella och internationella krav. Det pågår fortfarande en viss strukturomvandling av hamnsektorn.

Den starka ökningen av containeranvändningen för alltfler produkter och relationer har sedan lång tid varit en kraftfull trend och den väntas bestå ett bra tag till men möjligen mattas något. Tillväxten globalt har beräknats till ca 7 % per år under ett antal år framöver. Betydelsen av att skapa standardiserade lastbärlösningar innebär en möjlighet för det regionala näringslivet att kunna dra nytta av transitflödena. Med standardiserade lösningar möjliggörs omlastningar på vägen i t.ex. Skåne, vilket gör att logistiken till och från regionen kan genomföras effektivt.

Slutsatser om utvecklingen inom transport och logistikbranschen

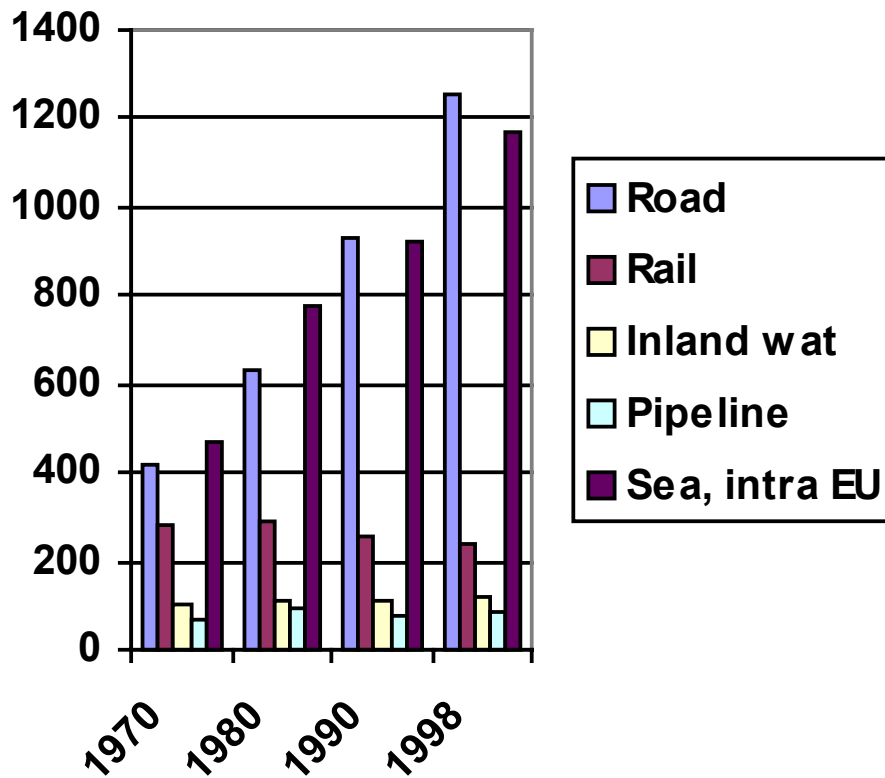
- Koncentration till färre och större terminaler
- Logistikfunktionerna kommer närmare produktionskedjorna
- Standardisering av lastbärare
- Konsolidering. Transport- och logistikföretagen växer genom uppköp. De blir mer internationella och intermodala.

Godstransporternas utveckling

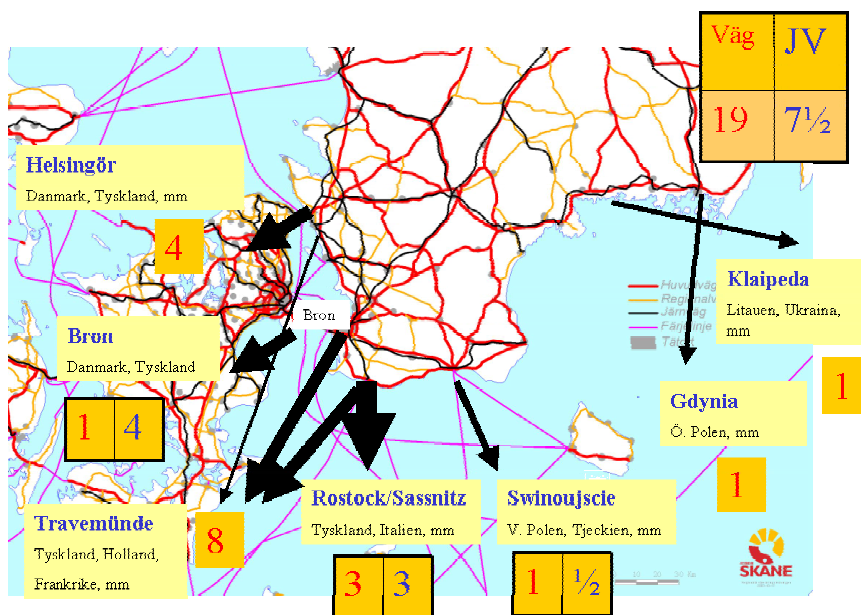
Europa

Följande diagram från EU:s vitbok om en gemensam transportpolitik illustrerar den generella strukturen i transportefterfrågan, fördelningen på trafikslag samt utvecklingen under de senaste 30 åren. Det framgår att transporterna totalt sett har ökat att väg- och sjötransporterna har ökat kraftigt samt att järnvägen tappat såväl andelsmässigt som i absoluta tal.

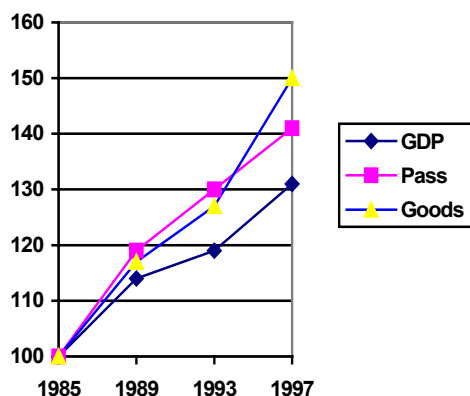
Godstransporter per trafikslag EU 15 1970-1998. Miljarder tonkilometer. (Källa EU Transport in figures, tabell 4.2 år 2000)



Godsflöden Mton/år



Utvecklingen av BNP, godstransporter (index baserat på tonkilometer) och persontransporter (index baserat på personkilometer) i EU 15 1985-1997. (Källa Eurostat, ur Matros Final Report)



Digrammet ovan visar vad som i och för sig är väl känt sedan länge, nämligen att det finns en stark samvariation mellan BNP-utvecklingen (GDP i figuren ovan) och transporterernas utveckling. Vad som emellertid blir tydligt i denna bild är att transportererna under den aktuella tidsperioden tycks växa mer än BNP. Detta är också vad man borde förvänta sig mot bakgrund av den diskussion vi fört ovan om strukturella faktorerens inverkan.

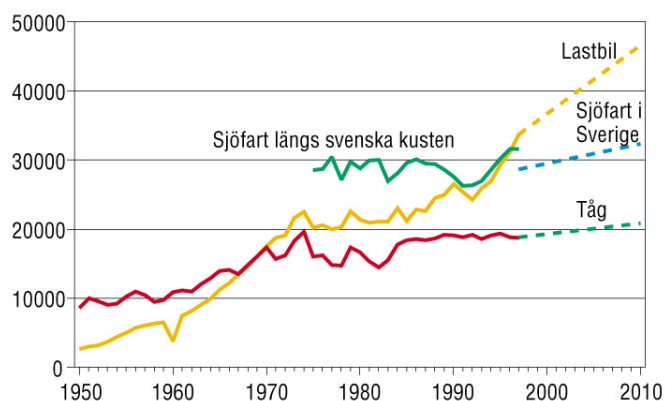
Samvariationen mellan BNP-utvecklingen och transportefterfrågan påverkas också av tillväxtens innehåll. Utöver vad som diskuterats ovan sker emellertid i en ekonomisk tillväxtprocess en ökning av förädlingsgrad i produkterna och en diversifiering som leder till att relationen mellan värde och vikt successivt växer inom många sektorer. Visserligen leder denna ökning av det genomsnittliga ”varuvärdet” till att förändringen av antalet transporterade ton till följd av den ekonomiska tillväxten blir lägre än den ekonomiska tillväxten. Emellertid medför de förändringar i produktsammansättningen som gör att varuvärdet stiger, också förändrade krav på produkternas logistik och transporter, vilket verkar åt motsatt håll och tvärtom tenderar att öka transportefterfrågan.

Sverige

Den svenska utvecklingen skiljer sig något ifrån utvecklingen för EU-15. Järnvägen har en större andel av transportarbetet i Sverige och transportarbetet med järnväg minskar inte i absoluta tal, även om dess andel av transportarbetet minskar.

Den senaste svenska prognosen för godstransport- och godstrafikarbete återfinns i SIKAs rapport 2000:7, Prognos för godstransporter 2010.

Godstransporternas utveckling i Sverige fördelat på transportslag 1950-2010. Miljarder tonkilometer. (Källa: SIKÅ)



I rapporten redovisas också vissa regionala prognoser. Vissa nyckeltal för utvecklingen i Skåne redovisas i tabellen nedan.

Prognos för förändring av transport- och trafikarbete för godstransporter i Skåne 1997-2010. Källa: SIKÅ rapport 2000:7.

Trafikslag	Förändring i transportarbete i Skåne	Förändring i trafikarbete i Skåne	Nationell prognos för trafikarbetets förändring
Lastbil	+ 47 %	+ 54 %	+ 41%
Järnväg	+ 20 %	+ 9 %	+ 8 %
Sjöfart (ton lastat/lossat, lastfartyg)	+40 %		+24 %

Som framgår av tabellen beräknas såväl transport- som trafikarbete i Skåne växa betydligt mer än de nationella genomsnitten. Klart över de nationella genomsnitten när det gäller ökning för lastbilstransporterna ligger förutom Skåne också bland annat Blekinge, Stockholm, Uppsala, Gävleborg och Jönköping.

Med hänsyn till den utveckling av handel och transportflöden som skett under senare år i Östersjöområdet är det inte osannolikt att gällande nationella svenska prognoserna underskattar både handelns och transportefterfrågans tillväxt i detta område.

En eventuell fast Fehmarnbältförbindelse skulle leda till ökade järnvägs- och lastbilstransporter i Skåne jämfört med gällande prognoser. En kilometeravgift i Tyskland på den nivå som nu diskuteras skulle troligen endast få små effekter på tillväxten av lastbilstransporterna i Skåne.

Den bild som framträder är således att den relativt höga transportintensitet som redan idag finns i Skåne kommer att ytterligare öka under i varje fall den närmaste tioårsperioden, och att denna ökning sannolikt kommer att vara signifikant större än vad som framgår av gällande

nationella och regionala prognoser. Särskilt stark kan ökningen förväntas bli för lastbilstransporterna.

Södra Östersjön

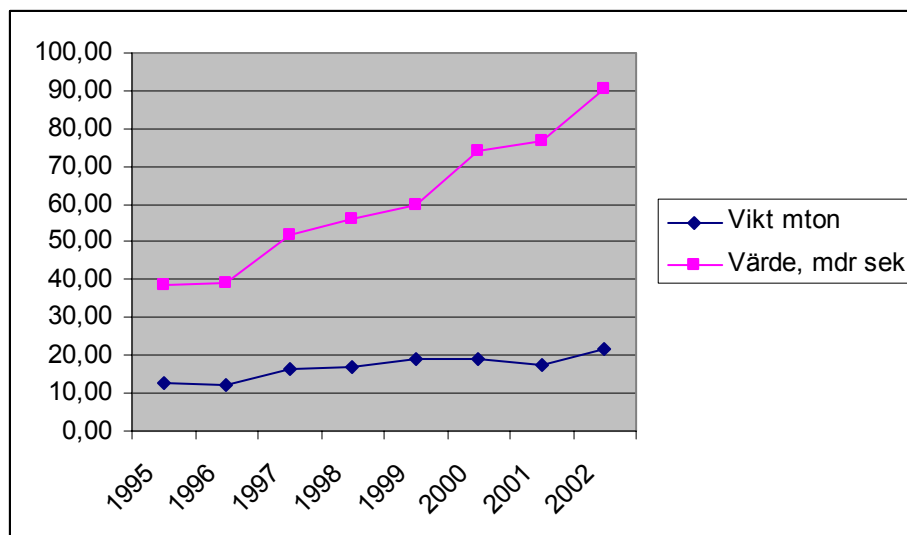
Sovjetunionens sammanbrott ledde i början av 1990-talet till att flera länder runt Östersjön återfick ett nationellt oberoende. Därmed öppnades också nya möjligheter för ett reguljärt handelsutbyte baserat på de enskilda ländernas olika förutsättningar. De handels-, näringslivs- och transportmönster som byggts upp under Sovjettiden verkade inledningsvis styrande på utvecklingen på grund av strukturella trögheter. Flera av Östersjöländerna anammade dock en tydlig frihandelspolitik och en generellt liberal marknadsekonomisk syn på näringslivsutvecklingen, vilket relativt snabbt har minskat betydelsen av de tidigare strukturerna och öppnat för nya handelsmöjligheter.

De nya geopolitiska förutsättningarna har också lett till att Ryssland i större utsträckning valt att dirigera den egna handeln över egna hamnar och kontrollerade transportleder, vilket bland annat har lett till en omfattande utveckling av hamnkapacitet i de inre delarna av Finska Viken t.ex i St Petersburg och Primorsk.

I ett inledande skede i början av 1990-talet sjönk handelsutbytet med de tidigare Comecon-länderna runt Östersjön. Därefter har utvecklingen successivt tagit fart, men från låga absoluta nivåer vilket betyder att även stora relativa ökningarna av handelsutbytet leder till relativt blygsamma ökningarna i absoluta tal.

Den senast tillgängliga handelsstatistiken ger följande bild över utvecklingen av Sveriges handel med de öst- och centraleuropeiska länderna:

Utvecklingen av den svenska utrikeshandeln (export + import) med öst- och centraleuropeiska länder 1995-2002. Källa: Utrikeshandelsstatistiken.



Utrikeshandeln med de öst- och centraleuropeiska länderna utgjorde under 10 procent av det totala värdet av den svenska utrikeshandeln. Den genomsnittliga årliga tillväxten under perioden 1995-2002 räknat i vikt är 8 procent per år och räknat i värde (löpande priser) 13

procent per år. Tillväxttakten i handeln varierar mycket mellan de individuella länderna inom ländergruppen. Utvecklingen av den svenska handeln med de öst- och centraleuropeiska länderna under perioden 1995-2002 är betydligt starkare än motsvarande utveckling för den svenska utrikeshandeln som helhet. Den samlade utrikeshandeln växte med i genomsnitt fem procent per år räknat i värde under perioden 1995-2002.

Den faktiska utvecklingen tyder på att SIKA eventuellt kan ha underskattat ökningen av transportutbytet mellan Sverige och de öst- och centraleuropeiska länderna.

Jämförelse mellan årlig utveckling av utrikeshandeln med vissa Östersjöländer de årliga förändringar som anges i SIKAs godsprognos för 2010. Källa: HA 22 SM0303 och SIKAs rapport 2000:7.

Handelspartner	Procentuell årlig tillväxt i värde		Procentuell årlig tillväxt i vikt	
	Enligt SIKA	Utveckling 1995-2002	Enligt SIKA	Utveckling 1995-2002
Estland, Lettland och Litauen	+4,4	+13,3	+3,5	+8,4
Polen	+3,9	+10,5	+2,2	-5,3

Globala försörjningssystem är ett tema i den industriella utvecklingen. Detta gäller i ökande utsträckning även logistik-/transportnäringarna. Vissa delar av logistik-/transport är starkt konkurrensutsatta från länder med lägre lönenivåer. Det är inte omöjligt att vissa av de faktorer som har drivit fram ”gateway” distribution till de tidigare Comecon-länderna, kommer att avta i betydelse, vilket kan leda till en förflyttning av sådana funktioner närmare de stora konsumtionsmarknaderna i dessa länder.

Några prognoser för utvecklingen av sjötransporterna i Östersjöområdet sammanfattades i Matros Final Report, del 1 ”A common strategic framework”, 2001. Enligt en finsk studie som refereras i rapporten väntas mängden gods som transporteras på fartyg i Östersjön mer än fördubblas från 1997 till 2010/2015. Av denna volym är ca 40 % i utgångsläget gods som transporteras mellan länderna i Östersjöregionen (intra-regionala transporter).

Utvecklingen runt Östersjön kommer således att leda till allt större transitflöden av gods genom Skåne och med sjöfart runt Skåne. Detta är dels en följd av den regionala ekonomiska och politiska utvecklingen kring Östersjön men också en följd av att nya områden öppnas på östra sidan av Östersjön, som i ökande utsträckning deltar i det internationella handelsutbytet på villkor som liknar världen i övrigt.

Slutsatser om godstransporternas omfattning

- Godstransporterna i Europa ökar, snabbare än BNP. Vägtransporter och sjöfart ökar medan järnvägen tappar både andelsmässigt och absolut.
- I Sverige ökar alla trafikslag Lastbilen mest, inte minst i Skåne. Prognoserna pekar mot en fortsättning på denna utveckling.

- Godstransporterna i Skåne ökar snabbare än genomsnittet i Sverige
- Transporterna till och från Öst och Centraleuropa kommer att öka snabbare än mot väst. Det är en stor potential. Ökningen sker från en låg nivå men får stor betydelse på några decenniers sikt.

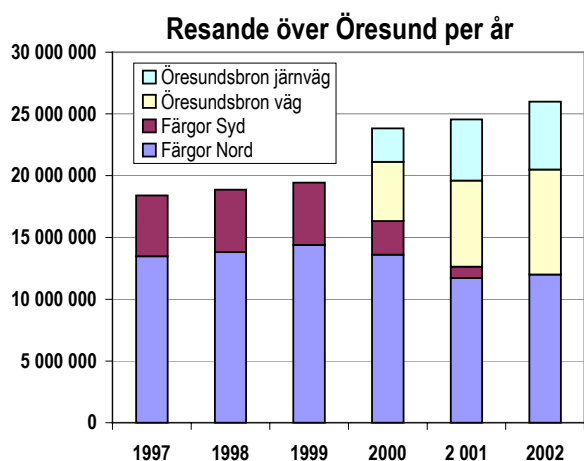
Öresundsregionen

Öresundsregionen är en region i stark utveckling. I regionen bor 3.5 milj invånare. Befolkning och näringsliv växer. Integrationen mellan svensk och dansk sida pågår men har inom många områden bara börjat. Potentialen för tillväxt genom ytterligare integration är mycket stor. OECD har i en utvärdering nyligen av Öresundsregionen som gränsregion uttryckt sig optimistisk kring utvecklingsförutsättningar och pågående arbete.

Genomsnittligt antal fordon/dygn över Öresundsbron. Preliminära uppgifter enligt Öresundsbrokonsortiet

	2003	Trafikökning 2002-2003
Personbilar	9 333	10 %
Motorcyklar	74	4
Varubilar och husvagnar	237	17
Bussar	113	0
Lastbilar	570	15
Total trafik	10 327	10

Personresande över Öresund (Källa: Öresundsbrokonsortiet)



Den största delen av lastbilstransporterna över sundet går via HH. Järnvägsgodset över sundet går numera via Öresundsbro.

I förarbetena till HUR:s trafikplan 2003 diskuteras en vision för godstransporter som kan tjäna som inspiration till diskussionen i Skåne.

- Rambetingelser för godstransport
Hög kvalitet i infrastrukturutbudet
Öresundsregionen utvecklar sin position som Nordeuropeiskt distributionscenter
Öresundsregionen stärks som sjötransportcentrum
- Logistik och transportcentra
Nätverksskapande kring regionens godsintressenter
Optimering av transportcenterstrukturen kring regionens logistiska tyngdpunkter
Ny lokalisering av verksamheter med stort godstransportbehov sker vid godstransporttyngdpunkter
Det genomförs trafikplaner för de 10% största såväl varumottagarna som avsändarna
Ökad järnvägsandel i transitgodset genom Danmark
- Miljö
Ingen transittrafik genom "tätbyen"
Miljöcertifierad varudistribution utvecklas
Minimal genomsilningstrafik
Ökad användning av miljövänliga transportformer

Den danska regeringen arbetar aktivt med godstransportfrågorna som en del i sin tillväxtstrategi. Ett pågående arbete i samverkan med andra aktörer behandlar bl a

- Kartläggning och kunskapsutveckling
- Samspelet mellan offentlig och privat sektor
- Kopplingen av Danmark till Öresundsregionen
- Tydliggörande av de danska intressena i TEN
- Koordinering av regionala investeringar mellan amter och kommuner, varvid man också tittar på statliga och privat medfinansiering

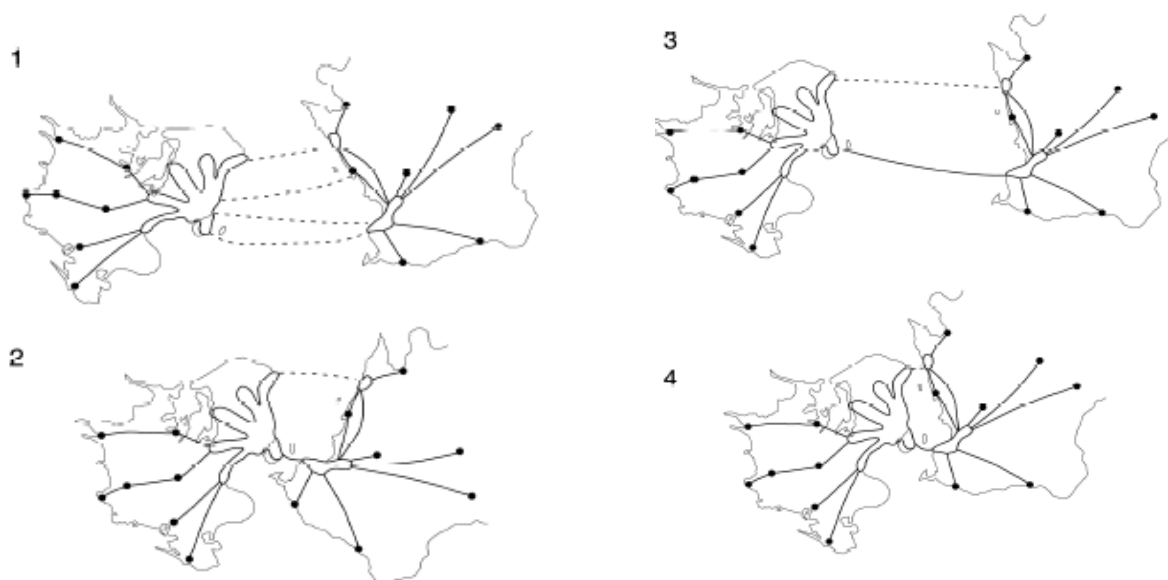
Den skånska lokala marknaden har en begränsad storlek. Inräknat huvudstadsområdet i Danmark är dock den lokala/regionala marknaden betydande. Det finns därför en potential att utveckla lokala eftermarknader och kundnära färdigställande av slutprodukter samt distribution och försäljning i Öresundsregionen. Förutsättningen är en god tillgänglighet till hela regionen inklusive Själland.

Potentialen för effektivisering genom integration av distributionsmönstren i de båda delarna av regionen är stor. Beräkningar redovisade av Wandel och Björnsson visar att ca 15 % av bruttoregionprodukten i Öresundsregionen utgörs av logistikkostnader (Logistikens inverkan på den regionala utvecklingen – med resp utan broavgift, 2002). Ca 60 % av kostnaden utgörs av kostnader för lagerkapital och lagerlokaler. Som jämförelse anges att den genomsnittliga logistikkostnaden i Europa ligger på ca 8-10 %. I USA är den ännu lägre.

Integrationen av den svenska och danska sidan utgör också en stor förändring från transport- och logistiksynpunkt. Transportsystem, terminallokaliseringar och flödesstruktur i en kommande integrerad Öresundsregion kan antas skilja sig väsentligt från dagens. En viktig faktor för transporter tvärs sundet är också taxan för passage via bron och med färjorna...

Betydelsen av Öresundsbron som en strategisk länk analyseras i SIKA Rapport 2001:1 "Stråkanalys för godstransporter". Två prisscenarier för lastbilstrafiken över bron och ett

scenario med bro över Fehmarn Bält belyses. Resultatet är att om priset för lastbilarna sänks med 50 % (från 580 kr/lb) blir lastbilstrafiken över bron tre gånger så stor och ökar från 0,5 till 1,5 miljoner ton. Järnvägstrafiken blir i stort oförändrad i detta scenario. Om lastbilsavgiften tas bort helt skulle enligt simuleringarna lastbilstransporterna över bron öka till över 9 miljoner ton per år och järnvägstrafiken skulle minska. Konsekvenserna av förändrad taxa har också behandlats i utredningen "Öresundsförbindelse med ett hinder mindre. Effekter på integrationen vid avgiftsfrihet.", utgiven av Öresundsuniversitetet 2002. Följande bild har hämtats från Christian Wichmann Matthiessens uppsats "Öresundsområdet – Öresundsregionen: Status 2001", vilken ingår i utredningen.



Fyra kartor som illustrerar integrationsbarriärer i Öresund. De skisserade tidsavstånden före bron (1), tidsavstånd efter bron (2), aktuellt prisavstånd (3) och kilometeravstånd (4)

Slutsatser om Öresundsregionen

- Öresundsregionen är ett stort konsumtionsområde med internationella mått
- Regionen har ett strategiskt geografiskt läge, vilket accentueras av EU-utvidgningen och den gällande europeiska transportpolitiken.
- Infrastrukturen har i nuläget bra kvalitet. Trängselproblem finns på den danska sidan och i begränsad omfattning på den svenska.
- Distributionsmönstret i en integrerad region skiljer sig ifrån dagens.
- Taxan för transporter över sundet påverkar integrationen.
- Regionen har bra kompetens inom logistikområdet men den behöver utvecklas för att fylla de utmaningar som förestår.
- De internationella transporterna är till del en gemensam fråga för den danska och svenska delen av Öresundsregionen.

Inomregionala och lokala godstransporter

Inomregionala och lokala transporter svarar för en betydande del av godstransportarbetet i Skåne, nästan lika mycket som transittrafiken. Transportavstånden är korta, som högst ca 10 mil och i många fall under 2 mil. Praktiskt taget allt går på lastbil.

Förutom korta bygg- och anläggningstransporter, som utgör en stor del mätt i ton men inte i tonkm, så svarar olika typer av distributionstransporter till de stora konsumtionsområdena för en stor volym. Vidare svarar jordbruket och de jordbruksbaserade näringarna liksom skogsbruket för en stor del regionala transporter. Utmärkande för näringslivet i Skåne är att det är ”diversifierat” och att det saknas stora dominerande processindustrier. Detta sätter sin prägel på transportflödena. Inom livsmedelsindustrin, t ex sockerbruken och slakterierna, förekommer omfattande intransporter från olika delar av Skåne.

De inomregionala och lokala transportererna utnyttjar till skillnad från transitflödena hela vägnätet, inte minst det kommunala gatunätet. För jordbrukets och skogsbrukets del handlar det i stor utsträckning om transporter på det riktigt finmaskiga nätet. Distributionstransporter i städerna utnyttjar ofta gator med blandtrafik i centrala delar och i bostadsområden, vilket kan skapa säkerhets- och miljöproblem. Det har bl a resulterat i att miljözoner införts i Malmö och Lund där särskilda krav ställs på de fordon som får användas.

Transporterna är till övervägande del knutna till aktörer (företag, offentliga förvaltningar, transportörer, enskilda medborgare) i regionen. Det innebär att aktörerna i Skåne oftast har betydligt större rådighet och möjlighet att påverka hur dessa transporter genomförs än vad som gäller för transittrafiken där besluten tas i andra delar i landet eller i något land nere på kontinenten.

Närheten mellan aktörerna bör ge goda förutsättningar för att driva gemensamma utvecklingsinsatser i riktning mot säkrare och miljövänligare transportlösningar. Flera kommuner och företag har redan kommit långt vad gäller att ställa krav vid upphandling av transporter och utbildning av personal i sparsam körning (Eco-driving).

En viktig förutsättning för att få enskilda företag ”med på vagnen” är, förutom att det ger företaget en miljöprofil, att åstadkomma en vinna-vinna-lösning. Ett bra exempel på en lyckad sådan är Carlsbergs mycket framgångsrika arbete med att effektivisera distributionstransporterna och därigenom på samma gång minska miljöbelastning och sänka distributionskostnaderna. En framgångsfaktor har varit att satsningen fått ett helhjärtat stöd i företagsledningen.

Slutsatser om inomregionala och lokala godstransporter

- Inomregionala och lokala transporter står för en betydande del av de totala transportererna i Skåne
- Transporterna är kortväga och sker till övervägande del på väg
- De regionala och lokala transportererna är direkt knutna till de skånska företagen och konsumenterna
- Transporterna har till betydande del målpunkter i tätorter
- Regionala och lokala aktörer har stor rådighet över utvecklingen

Svensk och europeisk transportpolitik

Infrastrukturpropositionen

Riksdagens beslut 2001 om ”Infrastruktur för ett hållbart transportsystem” bygger på det transportpolitiska beslutet 1998. Målet är en ”samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för företag och människor i hela landet” med delmål om tillgänglighet, transportkvalitet, miljö, säkerhet, regional utveckling och jämställdhet.

Infrastrukturpropositionen innebär en kraftfull satsning på investeringar i järnvägar för att bli förbättra förutsättningarna för godstrafiken med tåg. Dessutom prioriteras drift och underhåll av vägar och järnvägar. Genomförandet av riksdagens beslut styrs av infrastrukturplanerna Framtidsplan för järnvägen, Nationell plan för vägtransportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur som alla avser perioden 2004-2015. En översyn av beskattningen av vägtrafiken genomförs. En viktig del i transportpolitiken är också avregleringen av järnvägssektorn där viktiga steg tagits och där Järnvägsutredningen lämnar nya förslag.

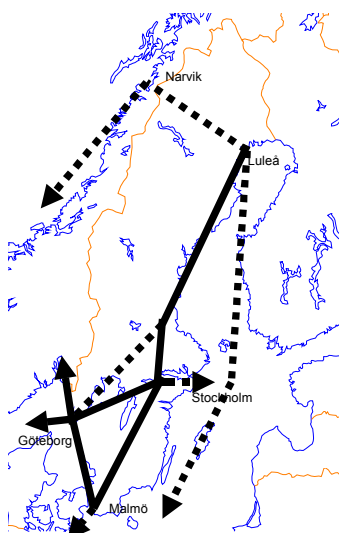
Godstransportdelegationen

Godstransportdelegationen tillsattes av Regeringen och lade fram sitt betänkande ”Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi” 2001. Delegationen bestod av representanter från departement, trafikverk, hamnarna, transportindustrin och varuägarna. Materialet användes bl a som ett underlag för infrastrukturpropositionen 2001. Delegationen behandlade övergripande mål och principer, godstransportmarknadens innehåll och drivkrafter, mål och vision för ett effektivt och långsiktigt hållbart godstransportsystem, infrastrukturfrågor, lagstiftning, kostnadsansvar och ekonomiska styrmedel, näringspolitiska frågor, forskning och utveckling samt internationella frågor.

GTD betonade att staten är förutsättningskapare när det gäller transporter och logistik, att de system som staten på olika sätt utvecklar inom transportsektorn bygger på transportpolitikens mål och att de skall utgå ifrån ett ”kundperspektiv” (=varuägarperspektiv). Staten spelar således en avgörande roll när det gäller:

- Infrastrukturens kvalitet och lokalisering
- Lagar och regler
- Incitament
- Avreglering och konkurrens

En slutsats från delegationen är att de tunga stråk för Sveriges internationella transporter som passerar genom Skåne kommer att vara stabila för lång tid framåt.



Delegationen fortsätter sitt arbete med en andra etapp där man bl a behandlar terminalfrågor, kostnadsansvar och internationella frågor.

Andra aktuella utredningar som berör godstransportområdet är Vägskatteutredningen vilken pågår samt Järnvägsutredningen "Järnväg för resenärer och gods" som lämnade sitt slutbetänkande i slutet av 2004.

EU:s vitbok

Den samlade inriktningen för EU:s transportpolitik finns i den vitbok som lades fram 2001 "European transport policy for 2010 – time to decide". Den präglas av viljan att satsa på sjöfart och järnvägstransporter för att lösa de problem och behov som en kraftigt ökande trafik skapar då det gäller tillgänglighet, trängsel, miljö och trafikolyckor.

Rapporten behandlar EU:s transportpolicy för de kommande tio åren. Man visar på att transportsektorn idag står inför flera problem.

- Transportbehovet ökar kraftigt, särskilt på vägar.
- Trängseln i de tätbefolkade regionerna och i lufrummet över delar av Europa orsakar kraftiga förseningar i trafiken.
- Den ekonomiska tillväxten i unionen är idag kraftigt kopplad till transporter.
- Transportsektorn är en stor sektor med många anställda och omsätter mycket pengar.
- Fördelningen mellan transportslagen förskjuts alltmer från spårtrafik mot vägtrafik.
- Flera av transportslagen lider av "flaskhalsar", alltså sträckor eller punkter där det är trångt och svårt att komma fram. Flera av dessa "flaskhalsar" utgörs av nationsgränser.

För att lösa problemen och samtidigt mer närma sig ett miljövänligare transportsystem, utan att försämra Europas konkurrenskraft föreslås fem huvudstrategier.

- Omfördela balansen mellan trafikslagen.
- Ta bort flaskhalsar.
- Tillämpa en användarinriktad policy.

- Hantera effekterna av transporternas globalisering.
- Bryta länken mellan ekonomisk tillväxt och ökade transporter.

Inom vägsektorn handlar de flesta åtgärderna om att förbättra situationen för transporter av gods. Genom främst organisatoriska åtgärder som arbetstidsregleringar, kontroll- och bötesystem som är gemensamma för hela unionen, samt skatter eller avgifter avpassade efter miljöpåverkan, vill man ”städa upp” i branschen och därmed få den effektivare. Genom att åstadkomma en samverkan över gränserna och öppna marknaderna för transporter hoppas man lyckas få bort antalet tomma lastbilar på vägarna, och därmed dra ner antalet transporter.

Andelen tågtrafik i Europa minskar. Enligt rapporten beror det främst på att infrastrukturen inte används på bästa sätt, och att servicekvalitén är i stort behov av förbättring. Ett frakttåg genom Europa håller idag en genomsnittshastighet på endast 18 km/h.

Flygtrafiken över Europa har hittills fördubblas ungefär vart 10 – 14 år, och man har idag problem med trängsel i luftrummet. Detta orsakar stora förseningar som medför en ökad bränsleförbrukning. Flygtrafiken står för 13% av transportsektorns utsläpp av koldioxid, och förseningarna är orsak till en stor del av dessa.

Vattentransporterna inom unionen är idag inte utnyttjade till sin fulla kapacitet. Enligt rapporten är det ett lämpligt komplement för att ta sig förbi flaskhalsar i transportsystemen, såsom de något sämre förbindelserna över Alperna eller Pyrenéerna. Flodpråmars och större lastfartygs lastningskapacitet gör dem till ett mer miljövänligt alternativ än lastbilstrafiken som till stor del utnyttjas idag.

En av Kommissionens viktigaste punkter är att fördela transporterna mellan trafikslagen, så att trängsel undviks och det mest effektiva och miljövänliga transportmedlet används. Detta rör sig till stor del om logistikfrågor och prioritering av spårtrafik och sjöfart där viktiga åtgärder är

- Stora fungerande logistikcentraler vid järnvägsknutar och hamnar.
- Tonvikt på korta vattentransporter, med utveckling av ”motorways of the seas”.
- Fria korridorer för järnvägsfrakt.
- Förbättra samverkanskedjorna
- Ny standard för containrar, så att de fungerar på både lastbil, båt och järnväg.
- Spårtillgänglighet i hamnar.
- Satsa mer på spårtrafik, och där utnyttja kandidatländernas väl utbyggda järnvägsnät.

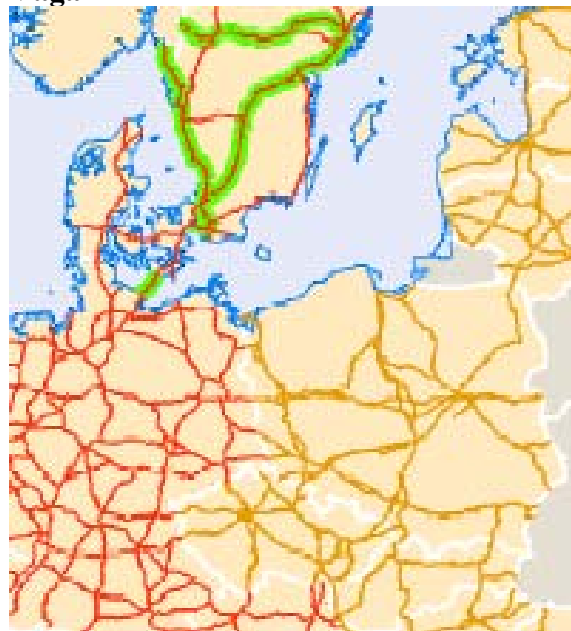
Några transportpolitiska frågor som man genom åtgärdspaket, överenskommelser, direktiv mm för närvarande arbetar aktivt med inom EU är

- Ökad säkerhet i transportsystemet
- Nyttjaren betalar interna och externa kostnader
- Framkomlighet och rörlighet
- Begränsningsregler för lokal miljöförbättring
- Förbättrad järnvägstrafik
- Förbättrad effektivitet i godstransportsystemet
- Arbete för minskade växthusgaser.

TEN

Inom EU arbetar man med ett transeuropeiskt transportnät (TEN) som ett medel i den gemensamma europeiska transportpolitiken.

Vägar



— TEN network link
 — TEN priority project
 — TINA network link

Järnvägar



— TEN network link
 — TEN priority project
 — TINA network link

Källa:  © S&W, Project 2.1.1, 2003

En revision av nätet och villkoren för finansiering pågår, bl a mot bakgrund av utvidgningen med nya medlemsländer och behovet av att utveckla ett hållbart transportsystem på europeisk nivå. Den är nu nära ett beslut. Förslaget innebär bl a

- ett koncept med gränsöverskridande motorvägar till sjöss
- tillsättande av en särskild europeisk samordnare för vissa projekt
- utvidgning av listan med prioriterade projekt av europeiskt intresse.

Avsikten med konceptet med motorvägar till sjöss är att koncentrera varuflödet till vissa farleder för att förbättra befintliga eller etablera nya lönsamma, regelbundna och täta förbindelser mellan medlemsländerna. I konceptet ingår hamnar, farleder, väg- och järnvägsanslutningar till hamnar, IT-system och isbrytare. Möjligheten att inkludera startstöd till rederier diskuteras.

I nätet ingår ett antal prioriterade projekt. De kan erhålla medfinansiering med upp till 30%. Projekt som är av störst intresse för skånst vidkommande bland de prioriterade projekten är:

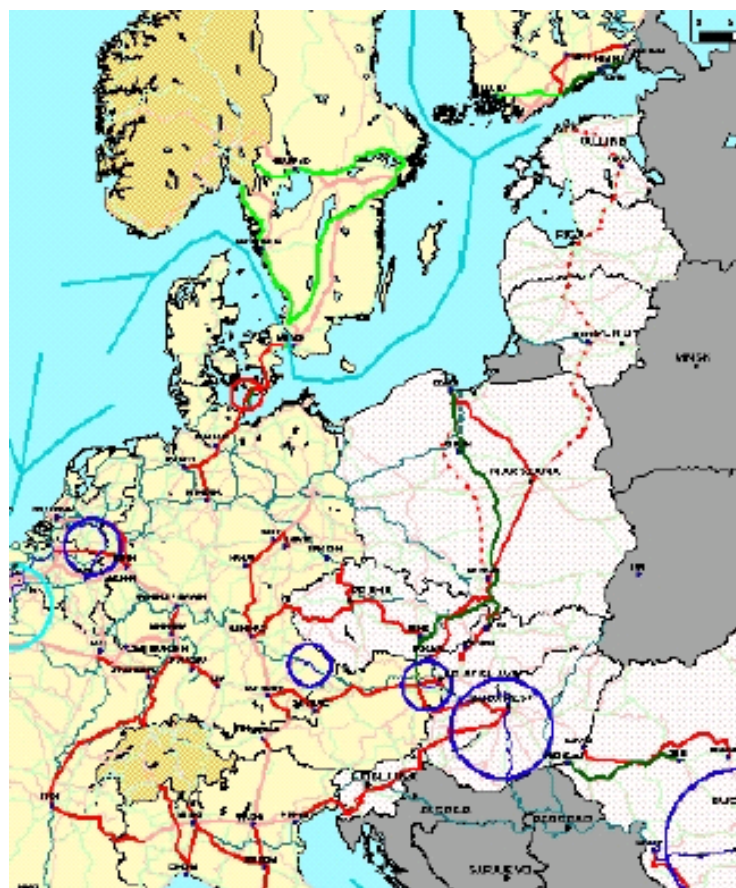
Nya projekt enligt förslaget

- Motorvägar till sjöss, där Östersjön är en av fyra utpekade projekt (turkos på kartan nedan)
- Väg- och järnvägsförbindelser från Gdansk och söderut (röd)

Sedan tidigare ingår

- Nordiska triangeln, väg och järnväg Köpenhamn, Oslo, Stockholm, Helsingfors (grön och lila)
- Fehmarn Belt, fast förbindelse för väg och järnväg med anslutningar (röd)
- Öresundsförbindelsen

Stråket via Ystad- Swinoujście som innefattar Ystadbanan, väg E65 och riksvägarna 13 och 19 norrut i Sverige samt väg- och järnvägsförbindelser söderut i västra Polen är den dominerande leden för Sveriges godstransporter till och från Polen. Såväl väg- som järnvägsförbindelserna ingår i TEN/TINA-nätet men har inte tagits med bland de projekt som nu särskilt prioriterats. Det samma gäller stråken via Trelleborg och Travemünde, Rostock resp Sassnitz.



	List 0: Essen/Dublin rail projects (2010)		List 1: Inland waterways projects (2020)
	List 1: Priority rail projects (2020)		List 2: Inland waterways projects for the long term
	List 2: Priority rail projects for the long term		List 1: Sea motorway projects (2020)
	List 0: Essen/Dublin road projects (2010)		
	List 1: Priority road projects (2020)		