

Väg- och broavgifter

Tyskland har beslutat införa en avgift per fordonskilometer på motorvägsnätet, som planerades träda i kraft under 2003. På grund av tekniska problem med debiteringssystemet har ikraftträdandet senarelagts. Avgiften bygger på det gällande så kallade Eurovinjettdirektivet, där den hittillsvarande tillämpningen med en avgift per år (eller kortare tid) ersätts av den nämnda avgiften per fordonskilometer. Enligt uppgift kommer avgiften initialt att uppgå till ca 0,15 € per fordonskilometer. Kilometeravgiften i Tyskland motsvarar ungefärligen de tunga lastbilarnas marginalkostnader i Sverige. Den tyska avgiften motsvarar en kostnadshöjning per fordonskilometer med mellan 10 och 15 procent av den totala kalkylmässiga kostnaden.

Modellanalyser av SIKa (SIKA Rapport 2003:6, bilaga 2) tyder på att införandet av vägavgifter i Tyskland på den nivå som nu (2003) föreslås får ett visst genomslag på valet av transportvägar och trafikslagsfördelningen genom Sverige och Europa. Enligt modellberäkningen blir den huvudsakliga effekten av avgifterna i Tyskland och Schweiz en viss överflyttning av transporterna av gods i svensk utrikeshandel till järnväg och en viss, om än betydligt mindre, omfördelning av vägtrafiken till andra delar av Europa.

Effekterna på sjöfarten bedöms bli en viss men mycket blygsam total ökning av transportarbetet, dock med en minskning i Sverige (på sjöfartslänkar runt svenska kusten och till/från svenska hamnar).

Resultaten av denna modellsimulering är mycket osäkra, vilket dels framgår av SIKa:s kommentarer i rapporten, dels av den underlagsrapporter som tagits fram i projektet (bilaga 1). Det är sannolikt att modellsimuleringen kraftigt överskattar överflyttningen till järnväg och att även andra omfördelningseffekter har en stor osäkerhet. Det finns flera skäl till detta t.ex. att transportnäten och trafiken utanför Sverige är mycket grovt representerade i modellen, att möjliga anpassningar av t.ex. lastbilarnas kapacitetsutnyttjande inte räknas in och inte heller beaktas de kapacitetsproblem som finns i järnvägsnätet i Tyskland. Ett ännu viktigare problem kan enligt underlagsrapporten vara att modellen inte beaktar de logistiska fördelar som finns att använda lastbilstransport och som bland annat hänger samman med sändningsstorlekar och servicekrav hos mottagarna. Även om anpassningar vid införande av en kilometeravgift kan förväntas gå i den riktning som modellsimuleringen visar blir effekterna sannolikt mycket mindre, speciellt när det gäller överflyttning från väg till järnväg.

Slutsatser om svensk och europeisk transportpolitik

- Väl fungerande transporter ses som en förutsättning för önskad utveckling
- Långsiktig hållbarhet kräver förändring av transportsystemet
- Staten är förutsättningsskapande
- Betoning av kundperspektivet
- Utvecklingsmöjligheter genom bättre samverkan mellan transportslagen och främjande av att flera transportslag utnyttjas i en och samma transport
- Stärkta konkurrensbetingelser för tåg och sjöfart. Optimistisk syn på järnvägstrafiken
- Trängsel, flaskhalsar, miljö och säkerhet är fokuserade problem i europeiskt perspektiv

- Nationella perspektiv i infrastrukturutvecklingen kompletteras med europeiska genom TEN som nu anpassas till det utvidgade Europa. Nordiska triangeln, Fehmarn Belt och motorvägar till sjöss är prioriterade projekt av särskild betydelse för Skåne.
- Fortsatt arbete med internalisering av kostnader på rättvisande sätt. Kan få betydelse på sikt även om nu föreliggande förslag till vägavgifter väntas ge marginella förändringar

Möjligheter att påverka val av transportslag och transportlösning

Den strukturella utvecklingen på transportlogistikens efterfrågesida har under lång tid gynnat lastbilstransporter, eftersom dessa har haft klart bäst förutsättningar att möta de nya kraven. De prognoser som finns indikerar att denna utveckling kommer att fortsätta.

Järnvägssektorn kan gynnas av containeriseringen, en fast Fehmarnbältförbindelse och möjligen av en aktiv svensk terminalpolitik. För de längre järnvägstransporterna till och från kontinenten blir dock tillgängligheten till tåglägen som ger tillförlitlighet och god hastighet avgörande för järnvägstransporternas utveckling.

Järnvägsutredningen ”Järnväg för resenärer och gods” har nyligen överlämnat sitt betänkande till regeringen. Utredningen har bl a analyserat åtgärder för att bevara och utveckla den spårburna godstrafikens roll. Man pekar på avreglering, konkurrens och spelreglerna på marknaden som viktiga faktorer. Samhällets insatser bör inriktas på att tillhandahålla infrastruktur av den kvalitet och framkomlighet som krävs för att järnvägen ska vara konkurrenskraftig mot främst landsvägstransporterna. Följande åtgärder förslås:

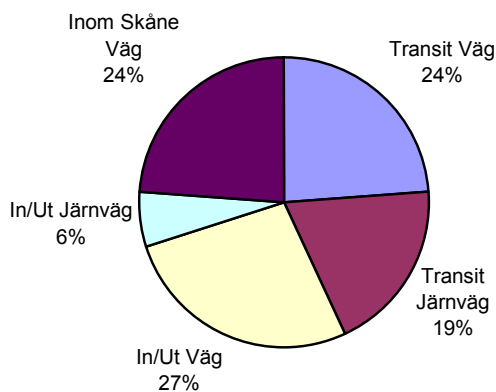
- Axellast och lastprofil
Uppgradering till 25 tons tillåten axellast och sk lastprofil C (de tvärsnittsmått som tågen maximalt får hålla). Åtgärder som främst är viktiga för den nationella trafiken eftersom snävare gränsvärden gäller på kontinenten.
- Högre medelhastighet
Viktig faktor för konkurrenskraften i inte minst utlandstransporterna. Påverkan av flera faktorer bl a tilldelningen av tåglägen där konkurrens finns om en begränsad kapacitet
- Utveckla förutsättningarna för matningstrafik – villkor för anläggning och utnyttjande av terminalanläggningar
Handlar om möjligheterna för industrin att genom industrispår och terminalanläggningar få tillgänglighet till järnvägsnätet. Kommuner, företag och Banverket berörs av dessa frågor.
- Bättre beredskap för anpassning av infrastrukturen efter marknadens behov
De finansiella möjligheterna bör förbättras för kundnära och kortsiktiga anpassningar till marknadens behov.
- Tåglägen för internationell trafik
Ett internationellt arbete som syftar till att kraftigt höja medelhastigheterna. På lång sikt handlar det om att etablera ett fysiskt nät huvudsakligen avsett för godstransporter medan

det kortsiktigt handlar om att få fram tåglägen som leder till en påtaglig höjning av medelhastigheten.

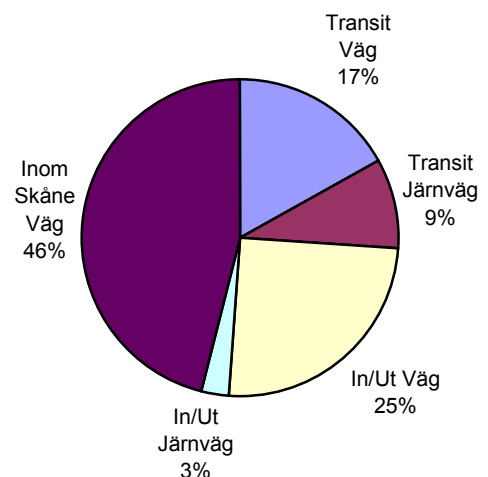
- Förenklad gränspassage
- Den nordiska transportmarknaden
Vidgat samarbete mellan de nordiska länderna för att främja den nordiska trafiken och för att få gehör för de nordiska intressena i europasammanhanget.
- Prioritet i kapacitetstilldelning och leverans av framkomlighet
En bättre tydlighet och konsekvens i regler och tillämpning för prioriteringen, vilken bl a gäller synen på persontrafikens resp godstrafikens framkomlighet.

Järnvägsutredningen anser också att järnvägen bör ägnas större uppmärksamhet i den kommunala planeringen samt att det krävs kvalificerade marknadsanalyser som ett underlag i infrastrukturutvecklings- och markanvändningsplaneringen.

Godstransportarbete i Skåne 2002



Godsflöden i Skåne 2002



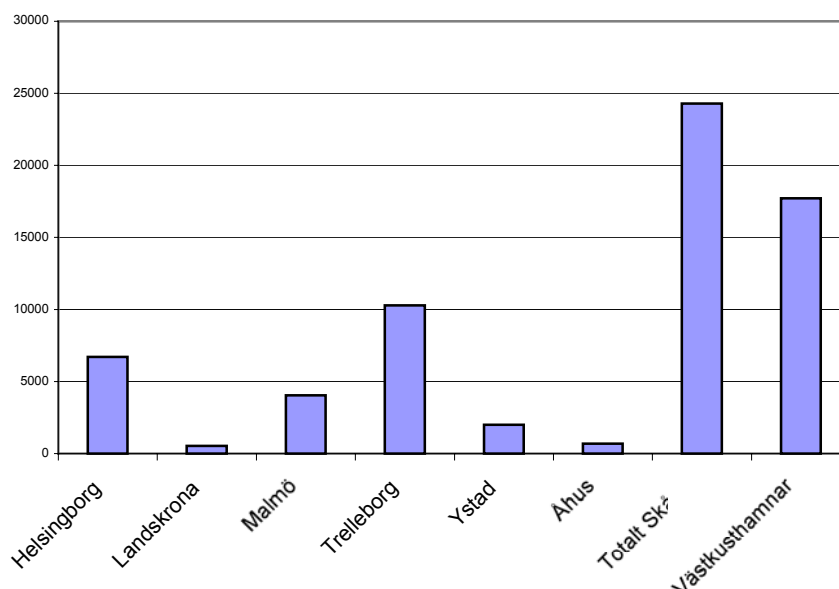
Slutsatser om möjligheterna att påverka val av transportslag och transportlösning

- Trenderna inom näringsliv och logistik talar till övervägande del för fortsatt stark utveckling av lastbilens marknadsandel
- Det finns stark politisk vilja på europeisk, svensk och regional nivå att stärka järnvägens konkurrenskraft
- Järnvägens konkurrenskraft kan framför allt stärkas genom förbättrade marknadsförutsättningar och internationell samordning. Ändamålsenlig infrastruktur och samhällsplanering har också betydelse.
- Sjötransporternas utveckling är en strategisk fråga för Skåne, särskilt i ett öst-västperspektiv
- Konkurrensytan mellan väg och järnväg finns framför allt i transitttransporterna och i viss mån i transporterna till och från regionen
- De regionala och lokala transporterna är kortväga och kommer även fortsättningsvis att ske med lastbil

Regionens roll som knutpunkt

Skåne har tillsammans med Västsverige en dominerande roll för transporterna i Sverige. Ser man till flödena genom hamnarna och exkluderar olja, som inte har så stort intresse från logistikutvecklingssynpunkt, är faktiskt volymerna i Skåne större än i Västsverige.

Godsomsättning exkl olja 2002 tton



Den växande transitttrafiken ger en förutsättning för fortsatt utbyggnad av terminal-, lagrings- och andra logistikfunktioner i Skåne. Det faktum att volymerna här sannolikt växer snabbare än i många andra områden gör att verksamheten i Skåne kommer att gynnas om det finns

skalfördelar (stora volymer ger bl.a. lägre hanteringskostnader) i logistikverksamheten men den kan få svårigheter om det uppkommer flaskhalsar.

År 2000 arbetade ca 28 000 personer inom transportnäringen i Skåne. Det motsvarar 5.8 % av det totala antalet sysselsatta. Andelen i Skåne ligger på ungefär samma nivå som genomsnittet för hela landet.

Antal sysselsatta år 2000 inom olika delar av transportnäringen i Skåne.

SNI-kod	Antal
60100 Järnvägstransport	1181
60211 Kollektivtrafikverksamhet	343
60212 Linjebussverksamhet	1835
60220 Taxitrafik	1782
60230 Annan landtransport av passagerare	221
60240 Vägtransport av gods	8205
60300 Transporter i rörsystem	8
61101 Färjtrafik över hav	371
61102 Övrig havs- och kustsjöfart	151
61200 Sjöfart på inre vattenvägar	45
62100 Reguljär lufttransport	458
62200 Icke reguljär lufttransport	326
63110 Godshantering	686
63120 Varulagring och magasinering	220
63210 Övriga stödtjänster till landtransport	334
63220 Övriga stödtjänster till sjöfart	232
63230 Övriga stödtjänster till luftfart	994
63301 Arrangerande av resor	397
63302 Försäljning av resor	919
63303 Turistservice	90
63400 Annan transportförmedling	3519
64110 Postbefordran via Postens distribution AB	4395
64120 Annan postbefordran	1320
Totalt transportnäringar	28032

Andelen sysselsatta inom transportnäringen är särskilt hög i nordvästra delen av Skåne vilket framgår av följande tabell där siffror för de fyra regiondelarna visas.

Sysselsättning år 2000 inom transportnäringen i de olika delarna av Skåne.

	Antal	Andel (%)
NOSAM	8150	6.7
Skåne Nordost	3436	4.4
SSSV	14779	5.9
SÖSK	1667	5.3
Skåne	28032	5.8
Riket	242696	6.0

Den mest representativa branschorganisationen för godstransportföretagen idag är Transportindustriförbundet. Där ingår cirka 150 medlemsföretag från olika godstransportområden såsom; väg-, järnvägs-, flyg- och sjötransporter, hamn- och terminalverksamheter. Av medlemsföretagen hittar vi cirka en tredjedel i Skåne.

Det finns en klar tendens hos alltför internationella företag att utnyttja färre distributionspunkter som täcker större geografiska områden. I detta kan ligga en utvecklingsmöjlighet för utveckling av distributionscentra med Skåne som bas grundat på en balanserad lokalisering i förhållande till Köpenhamn, Göteborg, Oslo, Stockholm/Mälardalen, de norra delarna av Polen och eventuellt Litauen och kanske till och med vissa delar av norra Tyskland. En ytterligare fördel för Skåne i detta perspektiv kan vara bra infrastruktur och relativt gott om mark och därigenom rimliga markpriser.

I den mån förutsättningar finns eller utvecklas för utveckling av ytterligare globala företagsaktörer som har viss produktion och FoU i Skåne uppstår viktiga globala noder för dessa företags logistiksystem i Skåne. Även om transportvolymerna från sådan verksamhet är små kan kunskapskrav om logistik i denna verksamhet och nödvändig kunskapsutveckling vara av stor betydelse för regionens attraktivitet som attraktiv och diversifierad arbetsmarknad inom logistikområdet.

En växande logistiksektor i Skåne, med mycket god internationell tillgänglighet för olika varor kan vara en positiv lokaliseringsfaktor för företag som i egenskap av underleverantörer eller produkt-/systemansvariga företag fungerar på internationella marknader. En omfattande logistiksektor kan dock också skapa konkurrens om arbetskraften och ett arbetsutbud som är starkt inriktat på just logistik, vilket kan vara en nackdel för utveckling av andra typer av företag.

Undersökningar som har gjorts i Europa pekar på att det kan komma att behövas endast tre stora logistikhubar; en i Ruhrområdet, en i Norditalien och en i Öresundsregionen. Viktiga förutsättningar för att ett område ska kunna utvecklas till en logistikhub är:

1. Ett stort, köpstarkt, befolkningsunderlag
2. Bra infrastruktur
3. Bra tillgång på utbildning
4. Stabil arbetsstyrka

Med dessa kriterier kan Öresundsregionen bedömas ha goda förutsättningar att utvecklas till ett logistikcenter i norra Europa. Det geografiska läget i skärningspunkten mellan viktiga transportkorridorer i nord-syd (både mot västra och östra Skandinavien) och öst-väst där det utvidgade EU och satsningar på motorvägar till sjöss i Östersjön ger nya möjligheter. Toyotas etablering i Malmö hamn skulle kunna betraktas som en inledning på denna utveckling.



Hur påverkas då regionens möjligheter av vad som sker i omgivningen? Tre tänkbara, alternativa utvecklingar skulle kunna vara följande:

A. Svenska hamnar får en större roll

I detta scenario sker en utveckling av svenska hamnar som har en potential att utvecklas genom de skalfördelar som skapas genom en nationell koncentration av resurser. Främst är det fråga om att skapa Göteborgs hamn som en nationell hamn men även hamnar i Östersjön kan ha en betydelse i logistiksammanhang. Exempel på sådana hamnar är Oxelösund, Norrköping och Karlshamn. Effekten för Skåne är att en del gods som idag går landvägen till Skåne och vidare med färja eller via de fasta förbindelserna över Danmark istället leds över till de nämnda hamnarna. Från dessa hamnar går godset med s.k. ”feederbåtar” till bl.a. destinationer i övriga Europa. Till Göteborg går dessutom gods i oceantrafiken där en utvecklad Göteborgs hamn har direkta förbindelser till bl.a. Nordamerika. Ett visst tillskott av trafik i Skåne kan dessutom bli effekten genom att Göteborgs hamn attraherar oceantrafik från Öresundsregionen.

I detta scenario minskas Skånes betydelse som logistikpunkt och även en del transittrafik försvinner. Göteborgs hamn attraherar gods som tas från övriga svenska hamnar och från hamnar i Oslo-området samt en del transittrafik genom Skåne (fast ny transittrafik i den andra riktningen tillkommer från Öresundregionen).

B. Tyska hamnar får en större roll

I detta scenario utvecklar de tyska hamnarna en variant av ett ”Baltic Gateway”. Hela Östersjöområdet bildar ett ”hinterland” för oceantrafiken. Hamburg etablerar en förlängning av sitt logistikområde genom att skapa en omlastningspunkt i Travemünde. Mellan Hamburg och Travemünde går skytteltåg och i Travemünde skapas dagliga förbindelser till en rad Skandinaviska och Baltiska destinationer med järnvägspendlar och ”feederbåtar”. Här spelar en fast Fehmarn belt-förbindelse en viktig roll. I Rostock skapas

en motsvarande lösning som i Travemünde. Järnvägspendlar går från Rotterdam via Duisburg i Tyskland (som är Europas största kombiterminal) till Rostock. Från Rostock går godset via färjeförbindelser till destinationer främst i Skåne och Danmark.

I detta scenario minskas Skåne betydelse som logistikpunkt men en del transittrafik tillkommer. Om Skåne tillsammans med Själland kan skapa en tung destinationspunkt; Öresundsregionen, kan dock Öresundsregionen få en ökad betydelse i logistiksammanhang.

C. Södra Östersjöområdet får en ökad betydelse

I detta scenario utvecklar de Södra Östersjöhamnarna ett system som totalt gynnar utvecklingen i området. Man bildar ett "Baltic Gateway" för transporter från andra kontinenter till norra Europa och delar av Asien. Området bildar ett tredje kraftcentrum i Europa, vid sidan om Västra Tyskland/BeNeLux-länderna/Norra Frankrike och Medelhavsområdet. Kontinenttrafik mellan Nordamerika och Asien, som kanske i andra fall går via andra breddgrader, väljer att gå via Södra Östersjön eftersom det finns ett mervärde att dessutom försörja detta nya kraftcentrum med oceantransporter.

I detta scenario ökas Skånes betydelse som logistikpunkt eftersom Skåne blir en del i detta kraftcentrum. Tillsammans med Själland kan en tung destinationspunkt; Öresundsregionen, skapas vilket får en ökad betydelse i logistiksammanhang. Skåne får mer gods, främst i öst-västlig riktning.

Scenarierna visar att det finns olika utvecklingsvägar som i hög grad kan påverka regionens roll i det internationella sammanhanget. Möjligheterna är stora. Till viss del bestäms utvecklingen av vårt eget agerande i regionen men den är också i hög grad beroende av hur utvecklingen i omvärlden blir och hur andra aktörer uppträder då det gäller samverkan och konkurrens med Skåne.

Slutsatser om regionens roll som knutpunkt

- Skåne har tillsammans med Västsverige en dominerande roll för Sveriges utrikestransporter.
- Det är viktigt för Sverige att de delar av transportsystemet som ligger i Skåne kan fullgöra och utveckla sin funktion. Det är därför ett nationellt intresse och ansvar att skapa förutsättningar och resurser så att den denna roll kan fullgöras.
- Företagen i Skåne har nytta av bra förbindelser för godstransporter till och från omvärlden.
- Bra transportsystem är en faktor som beaktas vid lokalisering av företag.
- Transport- och logistiknäringen är i sig en betydande del av den regionala ekonomin
- Det finns en möjlighet att utveckla Öresundsregionen som knutpunkt för transporter och logistik, en utveckling som skulle ha fördelar för regionens näringsliv inkl transportnäringen. Det finns ambitioner bland aktörerna i regionen att stärka logistiknäringen och att vidareutvecklas som knutpunkt i norra Europa.
- Skåne har jämfört med Själland god tillgång på mark som skulle kunna utnyttjas för transport- och logistikändamål.

- En vidgad roll som knutpunkt kan leda till ökade transporter. Därigenom ökar problemen med olyckor och miljöstörningar. Större krav ställs på utbyggnad av infrastruktur och ianspråkstagande av mark.
- Ett utvecklat samarbete mellan näringsliv och offentliga organ på hög nivå behövs för att tydliggöra och hävda regionens intressen

Godstransporter i det kommunala och regionala utvecklingsarbetet

Skånsk Livskraft, utvecklingsprogram för Skåne

Utvecklingsprogrammet för Skåne beslutades 1999 och är nu under översyn. Programmet tas fram i bred förankring tillsammans med kommuner, organisationer, myndigheter, företag och medborgare. Det utgör en utgångspunkt för arbetet med regional utveckling i Skåne.

Programmets vision om skånsk livskraft och de fyra utvecklingsmålen har på många sätt samband med godstransporterna och deras utveckling.

Tillväxt. Genom ett effektivt transportsystem ges de skånska företagen bra transportförsörjning och därigenom goda konkurrensbetingelser. Hamnar och transportföretag är direkt beroende av hur transporterna ordnas och av hur transporterna utvecklas.

Attraktionskraft. Ett väl fungerande transportsystem och kvalificerad kompetens inom transporter och logistik gör regionen attraktiv för etableringar och för företag som redan finns i regionen att satsa på vidareutveckling. Det är också viktigt att kunna erbjuda en god miljö, rekreationsmöjligheter, boendemiljöer av hög kvalitet, säkerhet och trygghet.

Bärkraft. Den långsiktiga utvecklingen av miljöpåverkan, hushållning med naturresurser, säkerhet och varsamhet med naturvärden och kulturarv måste bemästras för målet om bärkraft ska uppnås.

Balans. Bra förbindelser mellan regionens olika delar, såväl för personer som för gods, är viktiga för en balanserad utveckling och för att den flerkärniga strukturen i Skåne ska kunna bestå och vidareutvecklas. De nya förutsättningar som skapas när nya länder öster och söder om Skåne blir medlemmar i EU ger nya intressanta möjligheter.

Regionalt tillväxtprogram för Skåne 2004-2007

I förslaget till regionalt tillväxtprogram för Skåne 2004-2007 ingår utveckling av infrastruktur för transporter och IT som ett av fyra prioriterade områden. Inom transportområdet föreslås satsningar på att

- bygga samman Skåne
- stärka Skånes roll som transportregion
- utveckla planeringen med inriktning på hållbar tillväxt.

För att stärka rollen som transportregion föreslås följande åtgärder:

- Framtagande av strategier för godstransporter i Skåne, Östersjösamarbete kring utveckling av effektiva och miljövänliga transportlösningar. Några projekt i detta sammanhang är Baltic Gateway samt Baltic+
- Stimulering av näringslivsutveckling inom logistikområdet (Öresund Logistics, Öresunds Distributions Forum mm.)
- Utveckling och främjande av Skånes styrkeposition som ett nationellt kunskapscentra för infrastruktur och transporter
- Miljöanpassade transportlösningar (Skåne-MaTs, Öresunds-MaTs mm)
- Särskilda strategiska projekt och utvecklingskoncept (HH-leden, E 22:an, flygtrafikförsörjning och flygplatsrelaterad näringslivsutveckling, hamnutveckling, it- och telekommunikationer, Skandinaviska Arenan mm)
- Genomförande av infrastrukturåtgärder som möjliggör utveckling av effektiva och hållbara logistiklösningar i regionen.

Kommunernas fysiska planering av godstransporter

Alla kommuner behandlar i sina översiktsplaner infrastruktur och transporter i någon form. Detta görs med tanke på betydelsen av ett välfungerande väg- och järnvägsnät med hög standard som en mycket viktig förutsättning för bl.a. en positiv kommunal utveckling, trafiksäkerhet, tillgänglighet, miljö, jämställdhet. Godstransportfrågorna lyfts inte alltid fram i jämförelse med t.ex. kollektivtrafiken, som kommunerna själva på ett helt annat sätt kan styra och besluta om.

Vissa kommuner tar i sina översiktsplaner upp den kraftigt ökande lastbilstrafiken och dess negativa effekter på trafiksäkerhet och miljö samt behovet att öka godstransporterna på järnväg. Kommuner med befintlig järnväg planerar i allt större utsträckning för verksamheter med spåranslutning för godstransporter. Flera kommuner som Ystad, Hässleholm, Kristianstad, Malmö planerar för kombiterminal eller transport- och logistikcentrum. Transittrafikens problem tas upp ibland, varvid förespråkas säkra godsstråk för tung vägtrafik eller att sjöfart och tågtransporter prioriteras av miljöskäl för de stora godsströmmarna. Samtliga kommuner med hamnar är angelägna om goda väg- och järnvägsanslutningar till hamnarna.

Kommunerna måste behandla risker och säkerhet i sina fysiska planer, t.ex. farligt godstransporter. Detta sker också, även om det ibland är mycket summariskt. Varje år sker en översyn av rekommenderade vägar (primärt och sekundärt) för transporter med farligt gods i alla Skånes kommuner. Det finns också ett antal vägar med förbud mot trafik med farligt gods och förbudszoner i Malmö, Helsingborg, Lund, Kristianstad och Hässleholm. I Helsingborg pågår arbete med en fördjupad översiktsplan med tema farligt godstransporter. Liknande arbete pågår i bl.a. Lund och Malmö.

Både Vägverket och Banverket arbetar i samråd med berörda kommuner, Region Skåne och Länsstyrelsen med ett antal större projekt som kommer att medverka till bättre förutsättningar för robusta, säkra och miljövänliga godstransporter. Ofta sker ett parallellt kommunalt fysiskt planarbete. Det handlar om en satsning på det av Vägverket utpekade vägnätet för tung trafik i Skåne, d.v.s. utbyggnad eller förbättring av europavägarna och vissa regionala vägar. Vidare

handlar det om Banverkets satsning på främst Södra Stambanan, Västkustbanan, Godsstråket genom Skåne och bangårdarna i Malmö, Eslöv och Åstorp. Även de planerade förbättringarna av banorna för regionalstågstrafik medverkar till goda förutsättningar för godstransporterna.

Två projekt med ny järnväg drivs av kommuner, primärt för persontrafik men med möjlighet att också etablera godstransporter. Ett är Simrishamnsbanan med syfte att förbättra och återuppbygga ny järnväg Malmö - Staffanstorps - Dalby - Sjöbo - Tomelilla - Simrishamn. Ett annat är Diagonalen med syfte att bygga ny järnväg Kristianstad - Hörby - Lund. Ett tredje nytt järnvägsprojekt är Europabanan, en höghastighetsjärnväg i ny sträckning mellan Helsingborg, Jönköping och vidare mot Stockholm. Kommunerna kring detta projekt är enbart inriktade på persontrafik, vilket också är fallet med en eventuell järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Men både Europabanan och järnvägstunneln skulle kunna bli aktuella för godstransporter.

Transittrafik, godsstråk, bangårdar, terminaler och hamnar är viktiga mellankommunala intressen som inte minst berör kommunerna i västra och södra Skåne. Dessa kommuner har också varit mycket aktiva i arbetet med godstransportfrågor i översiktsplanering, strategidokument, yttranden mm. Ett kraftfullt uttryck för detta är att Kävlinge, Lomma, Lund, Malmö och Staffanstorps har redovisat reservat för yttre godsspår i sina respektive översiktsplaner. Även Eslöv och Ängelholm tar i sina översiktsplaner upp en diskussion om yttre godsspår.

Det tyngsta inlägget i detta avseende svarar de 10 kommunerna för som samarbetar i SSSV, Samverkan Skåne Sydväst. SSSV har 2001-01-30 beslutat om en gemensam överenskommelse avseende nödvändiga infrastrukturens satsningar i Skåne. Bl.a. gäller det en yttre gods bana i sydvästra Skåne från Eslöv utanför Lund till Södra Stambanan i trakten av Åkarp och vidare runt Malmö mot Trelleborg och Öresundsbron. I överenskommelsen ingår att delen mellan Håstad och Åkarp bör utgöra en första etapp. SSSV har upprepat sitt krav i samband med remissen av långsiktiga infrastrukturplaner våren 2003.

Vid förberedelserna för utbyggnaden av Västkustbanan mellan Lund och Kävlinge träffade Banverket och Lunds kommun en överenskommelse 1994 om dubbelspårsutbyggnaden i Lunds kommun och om ett yttre godsspår. Parterna förbinder sig där att inför kommande revidering av stomnätplanen (dvs avseende 1998-2007) verka för att ett separat godsspår anläggs väster om Lunds tätort. Man var överens om att, med hänsyn till de bedömningar som då kunde göras, en utbyggnad behövde ske så att ett nytt spår kan tas i bruk omkring år 2010. Samtidigt skulle provas om en etapputbyggnad kan ske.

I den järnvägsutredning "Södra stambanan Håstad-Arlöv" som påbörjades 2001 och som för närvarande pågår, studeras såväl utbyggnader med fler spår på sträckan mellan Arlöv och Flackarp som en yttre gods bana mellan Åkarp och Håstad. I samband med Banverkets pågående planering har kritiska synpunkter som berör godstransporter, bl.a. yttre godsspår och tunnel/trågalternativ, framförts av Lund, Lomma, Staffanstorps och Burlöv.

I "Framtidsplan för järnvägen 2004-2015" som föreslagits av Banverket i augusti 2003 framhåller Banverket att utbyggnad av en yttre gods bana utanför Malmö och Lund inte kan motiveras av kapacitetsskäl och heller inte är samhällsekonomiskt lönsam. Några medel för sådana utbyggnader ingår heller inte i planen. I kapitel 2, sid 30 i denna rapport, ges en

sammanfattning av innehållet i framtidsplanen i de delar som främst berör godstransporterna i Skåne. Framtidsplanen har fastställts av Regeringen i februari 2004.

De skilda uppfattningar som finns kring hur godstransporterna ska ordnas i framtiden är föremål för en särskild behandling inom godsdialogens ram. Det ingår att ånyo pröva förutsättningarna för att på lång sikt få till stånd en lösning som kan innebära att godstransporterna leds utanför berörda tätorter. 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.

De västskånska kommunernas vision från 1995

De västskånska kommunerna (Eslöv, Helsingborg, Kävlinge, Landskrona, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorp, Svalöv, Svedala och Vellinge) utarbetade 1995 ett gemensamt förslag för tågtrafikens utveckling – ”Järnväg i västskånska delen av Öresundsregionen, kommunalt och regionalt perspektiv på den framtida tågtrafiken”. Där behandlas såväl persontrafik som godstrafik. Materialet innehåller mål, vision och förslag till utbyggnadsstrategi. Man pekar bl a på den stora betydelse som persontågstrafikens utveckling har för utvecklingen i regionen och på att godstågstrafiken ska ges goda möjligheter att konkurrera samtidigt som den ska ges banor som möjliggör hög säkerhet och anpassning till lokala miljöförhållanden.

Kommunernas förslag innehåller bl a utbyggnad av Citytunneln i Malmö, dubbelspår på hela Väst kustbanan genom Skåne, kapacitetsförstärkning av Södra stambanan, utbyggnader av nya regionala tåglinjer, Riksbangård Syd för gods, yttre godsbanor utanför Eslöv, Lund och Malmö samt en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör.

Underhandssynpunkter från kommuner i samband med godsdialogen hösten 2003

Som en del i den pågående dialogen har godsfrågorna behandlats i de beredningsgrupper som finns för RTI-arbetet med tjänstemannarepresentanter för kommunerna i SSSV, NOSAM, SÖSK och Skåne Nordost. Kommunerna har också fått möjlighet att lämna skriftliga synpunkter. Synpunkterna sammanfattas i det följande.

Kommunerna välkomnar det arbete som nu görs och har stora förväntningar. Det är viktigt att Skåne tar fram en gemensam strategi. Konkurrens mellan transportalternativ eller kommuner får inte leda till att de för näringslivet så viktiga godstransportfrågorna hanteras orationellt.

Ett kommunöverskridande synsätt bör tillämpas på transporter och transporternas störningar. Det som är en nackdel i en enskild kommun kan vara en utvecklingsfaktor för regionen. Det är önskvärt att planeringsprocessen utvecklas så att olika lösningar och projekt kan förankras i ett mellankommunalt sammanhang.

Synen på godstransporterna och deras genomförande:

- Ett effektivt, rationellt och miljömässigt acceptabelt godstransportsystem som helhet genom Skåne är ett nationellt och internationellt intresse. EU:s utvidgning accentuerar detta.
- Det är angeläget att klargöra vilken nytta vi har av transittrafiken.

- Det är viktigt att diskutera olika framtidsscenarier t ex utifrån starkare restriktioner och höjda avgifter i framtiden.
- Kopplingen till tillväxt är viktig. Vi konkurrerar om transporter och logistikverksamhet med andra regioner. Diskussionen om att vi ska avstå från att konkurrera känns främmande.
- Bra transporter är en viktig lokaliseringsfaktor för företagen.
- Bra boendemiljöer är också en viktig tillväxtförutsättning.
- Transittrafiken på såväl väg som järnväg genererar stora risker, buller och vibrationer. Transittrafiken genom Skåne bör ledas så att transporter genom tätbebyggda områden undviks (separat godsspår, avlänkning till sjöss).
- Godstransporter genom tätortsområden bör minimeras.
- Bättre planeringsförutsättningar behövs då det gäller farligt gods på väg. Sammanhängande och förankrat system saknas.
- Överföring av gods från väg till järnväg är en nyckelfråga.
- Man bör titta på åtgärder för att få bort fordon med dåliga miljöegenskaper (lastbilar, fartyg).
- Ta bort administrativa gränshinder för utökad järnvägstrafik.

Kommunernas planering:

- Kommunerna har inte så stor beredskap för godsfrågorna i sin fysiska planering.
- Miljökraven kommer att bli styrande för den kommunala planeringen i högre grad än idag.
- Tillgång till järnvägsspår kommer att vara en starkt styrande faktor vid planeringen av framtida verksamhetsområden.
- Buller och andra direkta störningar samt risker med farligt gods är viktiga faktorer i den kommunala planeringen.

Infrastruktur:

- De snabbt ökande lastbilstransporterna måste tas om hand genom utbyggnad av väg- och järnvägsinfrastrukturen.
- Våra stora projekt nämns som angelägna: Citytunneln, Hallandsåsen, Väst kustbanan i övrigt, Södra stambanan, E6, E22 och en yttre godsbana utanför Lund, Lomma och Hjärup.
- Målkonflikterna i sydvästra Skåne där behoven av att bygga ut kapaciteten och ta hand om ökande godsflöden möter en tät bebyggelsestruktur och ömtåliga boendemiljöer är en särskild utmaning.
- De stora hamnkommunerna pekar på de offensiva satsningar som görs.
- Avsiktsförklaringar mellan olika parter kring gemensamma lösningar kan vara ett användbart medel.
- Konkreta synpunkter lämnas på olika förbindelser och lokala frågor.
- Större långsiktighet behövs, planeringshorisonten bör flyttas bortom dagens 10-12 åriga infrastrukturplaner.

Slutsatser om godstransporter i det kommunala och regionala utvecklingsarbetet

- Godstransportförsörjningen och utveckling av regionens roll som transportregion är ett prioriterat område för att främja hållbar tillväxt i Skåne och för att stärka regionens konkurrenskraft
- Goda boendemiljöer är också en viktig tillväxtfaktor
- Godstransportfrågorna måste behandlas som såväl kommunala som regionala, nationella och internationella. Skåne behöver en gemensam strategi.
- Den regionala infrastrukturplaneringen stödjer inriktningen att stärka järnvägens konkurrenskraft och att ge möjlighet till ökad tågtrafik av både gods och personer.
- Ambitionsnivån för godstransporter i den kommunala översiktsplaneringen varierar. Många kommuner arbetar aktivt för att främja järnvägstransporter och för att ta hand om de ökande flödena.
- Den fysiska planeringen i sydvästra Skåne innehåller starka målkonflikter knutna till godstransporterna. De kommer att accentueras av den förväntade utvecklingen. Förutsättningarna för att på lång sikt få till stånd en lösning som kan innebära att godstransporterna leds utanför berörda tätorter bör ånyo prövas.

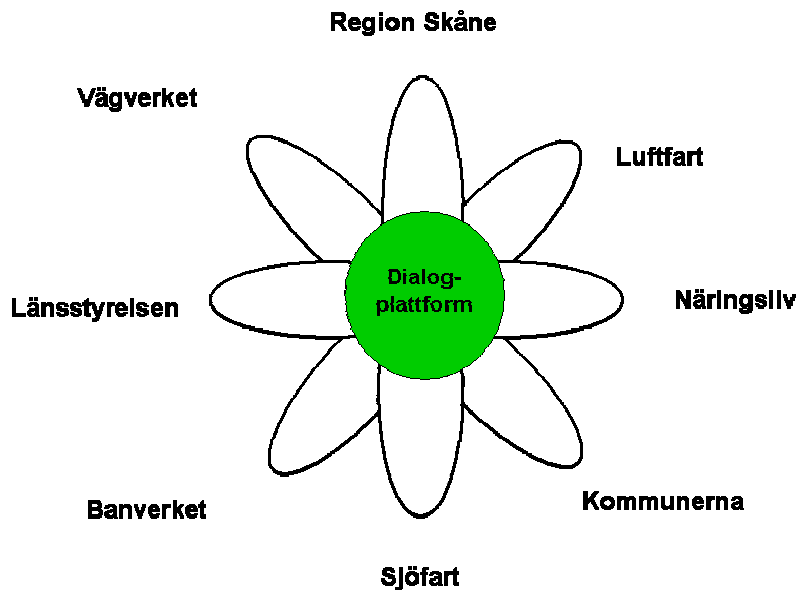
Utvecklade samverkansformer

Godstransporter till och från samt genom Skåne (transittrafiken) är idag omfattande och i tillväxt. Väg- och järnvägstransporterna dominerar. De stora godsflödena utgör påfrestningar på dagens infrastruktur och miljön i Skåne. Av särskild betydelse är transporterna av farligt gods och här finns ett stort antal regler som styr möjligheterna att transportera farligt gods och överhuvudtaget påverkar regelverken i mer eller mindre grad all infrastrukturplanering. Att samverka i planeringen för att främja och stärka godstrafiken vad gäller infrastrukturen, god miljö/hållbara transporter, trafiksäkerheten, logistiken m m är och kommer att vara en av de stora utmaningarna som de inblandade aktörerna har att antaga.

Den fysiska planeringen kan enkelt beskrivas ske utifrån tre angreppssätt. Kommunerna ansvarar för samhällsplaneringen med hjälp av översiktsplaner och detaljplaner inklusive en samrådsprocess och Vägverket och Banverket ansvarar för den fysiska infrastrukturplaneringen inklusive en samrådsprocess. Det tredje angreppssättet beskrivs av hur Region Skåne hanterar RTI-planeringen (Regional TransportInfrastruktur) som kan formuleras som den mer informella delen, dvs hur ”innehållet” har definierats eller processats fram. Denna del i prövningen kommer alltid före den mer formella hanteringen.

Processarbete

Den erfarenhet som finns av processarbetet i dessa sammanhang är att det kan finnas en brist i förståelsen för de olika perspektiven (aktörerna) som förs fram i diskussionen. Därför finns det starka skäl till att stärka och utveckla denna del i processen. Ett annat sätt att illustrera problembilden redovisas nedan.



Målet måste vara att skapa en så bred ”plattform” som möjligt i samverkansprocessen / dialogen. Tidigare erfarenheter i processarbetet för samverkan är att det finns såväl goda som dåliga exempel. De dåliga exemplen har ofta det gemensamma att ”dialogplattformen” varit bräcklig. Processarbetet i dessa exempel blir formella, segdragna, konfliktskapande, saknar gedigen förankring etc. Det finns också många goda exempel.

Grundläggande tankar i samverkansplaneringen är att hitta gemensamma lösningar på eventuella planeringsproblem. Då det ofta är många aktörer som är inblandade är det viktigt att ansvarsfördelningen i processerna tydliggörs. Mot bakgrund av att en ”HELHETSSYN” måste anläggas är det naturligt att Region Skåne tar ett stort och större ansvar än idag. Länsstyrelsen med ansvar för miljö, säkerhet och hälsoaspekter m m har också en viktig roll. Andra aktörer såsom trafikverken och kommunerna är också viktiga medspelare. De problem som ska lösas är ofta av komplicerad natur och innehåller många aspekter såsom:

- tidsaxeln
- nationella – regionala infrastrukturförslag
- kommunala översiktsplaner
- regional struktur såsom infrastruktur – bebyggelseutveckling
- marknadsefterfrågan
- hållbara transporter
- sårbarhet och risker i samhällsutbyggnaden

RTI-planeringen

Med Region Skåne som sammanhållande kraft i arbetet för en god samverkan i planering kan RTI-planeringen i Skåne lyftas fram som ”ett gott exempel”. För att förstå RTI-planeringens arbete redovisas nedan kortfattat upplägget:

- Uppdraget
 - genomföra regional inriktningsplanering som tydliggör mål, inriktning, utvecklingsambitioner och andra frågor av trafikpolitisk art
 - upprätta och besluta om Länsplan för regional transportinfrastruktur (RTI-plan)
 - medverka med underlag för och tillvarata regionens intressen i den nationella infrastrukturplaneringen
 - samverka med omgivande regioner
- Mål
 - Planeringen ska baseras på helhetssyn och långsiktig hållbarhet. Den ska beakta sambanden med andra samhällssektorer. Infrastrukturutvecklingen ska vara en del i det samlade regionala utvecklingsarbetet. Trafik, infrastruktur, bebyggelsestruktur och andra viktiga utvecklingsfrågor ska ses i ett sammanhang.
 - Delaktighet och förankring på regional nivå ska stärkas.
 - Kompetensen bland olika intressenter i regionen ska tas tillvara och vidareutvecklas (kommuner, trafikverk, näringsliv, länsstyrelse, andra myndigheter, högskolor, föreningar).
 - Regionens intressen ska företrädas på ett bra sätt i planeringen av den nationella infrastrukturen och gentemot omgivande regioner.
 - Kvalitet, allsidighet och professionalism i arbetssätt, underlag och konsekvensbeskrivningar ska säkerställas.
- Tillväxt
- Attraktionskraft
- Bärkraft
- Balans
- Sammanfattning
 - ta fram de aktuella plandokument
 - kunskapsuppbyggnad och spridning av kunskap
 - dialog
 - tydliga målbilder som identifierar och stärker Skåne
 - samlande
 - delaktighet
 - tidigt ute
 - kommunicerar
 - politisk förankring – enskilda kommuner, kommunala beredningsgrupper

Den väg som Region Skåne valt för att ta fram, bygga upp, förankra planeringsprocessen är ett mycket bra exempel på hur demokratifrågorna/delaktigheten i processen lyfts fram. Arbetsmodellen är å andra sidan resurskrävande för alla parter men å andra sidan väl förankrad och som de flesta accepterar. Arbetet har sannerligen bedrivits i dialogform och det har pågått under 3-4 år. Hela processen kan ses som en ytterst lyckad och skickligt genomförd förhandling.

Godsstrategier

Ett annat område där samverkan i samhällsplaneringen tydliggjorts är i det arbete som har bedrivits inom godsstrategier och som nu presenteras, och som genomförts med representerer inom arbetsgruppen.

Det har härvid varit viktigt att arbetet genomförts i nära samverkan med de inblandade aktörerna. Flera underhandssamråd har skett under arbetets gång både på ledningsnivå och på tjänstemanna-/handläggarnivå med kommuner, myndigheter, hamnar med flera. Av särskild betydelse vill vi framhålla mötena, diskussionerna med:

- Företrädare för berörda hamnar
- Workshop som hölls den 5 december 2003, och som innebar samtal med näringslivet om godstransporternas utveckling.
- Frukostmöten med godstransportrådet under hösten 2003 och som godstransportrådet anordnat.
- Utredningsmannen har informerat
 - * Kommunledningarna och Region Skånes ledning
 - * Nosam, Skåne Nordost, SÖSK och SSSV både på politisk nivå och tjänstemannanivå.
 - * Godstransportrådet

Arbetsgruppen har sett det som värdefullt och nödvändigt att ha genomfört dessa diskussioner för att på så sätt stärka och förankra tankarna kring en utvecklad regional samverkansmodell.

Avsaknaden av en Regionplan gör samverkansmodellen ytterst viktig som instrument för att driva och utveckla godstransportfrågorna i Skåne.

Utvecklad samverkansmodell

Låt RTI-planeringen och godsstrategiarbetet stå som modell och låt detta vara ”arena” för en utvecklad samverkansmodell. Samverkansmodellen utvecklas i ”Målbild” och ”Strategier” enligt nedan.

Målbild

- Helhetssyn / hållbar utveckling / sektorsövergripande
- Förankrade processer för effektivt genomförande
- Gemensam målbild som grund för aktörernas arbeten, dialogplattform
- Utveckla tydligare regionalt ansvar, särskilt förhållandet Region-Staten
- Skapa en god dialog med näringslivet för att få underlag för offentliga insatser

Strategier

- Utveckla och stärka RTI-modellen
- Samarbeta med näringslivet / godsrådet
- Tillväxtavtalets partnerskap utvecklas/stärks

Ansvar för att uppfylla målen och genomföra strategierna bygger på att Region Skåne tar initiativ i frågorna och samverkar med Länsstyrelserna, kommunerna och trafikverken.

Målkonflikter och konkurrerande intressen

Transporter är medel för att uppnå nyttoeffekter för individer och företag och för att uppnå olika samhällsmål. Transporter har därför inget egenvärde. Transportpolitiken och diskussionen om transportsystemets utveckling har starkt samband med flera andra politikområden och samhällssektorer.

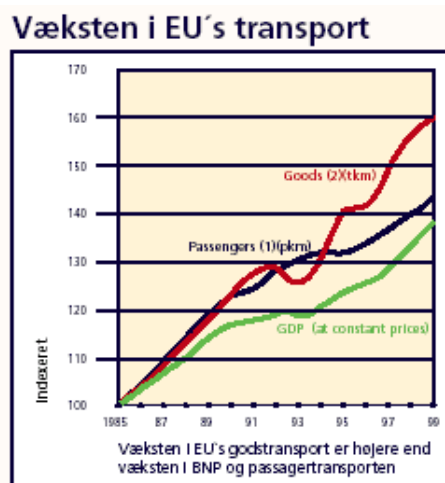
Den politiska målbilden är flerdimensionell. Den nationella transportpolitiken innehåller t ex sex delmål; om tillgänglighet, transportpolitik, säkerhet, miljö, regional utveckling och jämställdhet. Det regionala utvecklingsprogrammet utgår ifrån fyra mål om tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans. Begreppet hållbar utveckling innehåller komponenterna ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet.

I många avseenden finns ingen motsättning mellan de olika målen utan huvudfrågeställningen består i att resurser ska användas på mest effektiva sätt, utvecklas och fördelas rättvist. Motstående intressen kan då finnas genom att man konkurrerar om en begränsad resurs.

I vissa avseenden finns dock en mera genuin konflikt mellan olika intressen. Det gäller om ett mål endast kan uppnås på bekostnad av ett annat. Denna typ av konflikter finns genom de negativa effekterna av transporter i form av miljöpåverkan och trafikolyckor samt förbrukning av ändliga resurser.

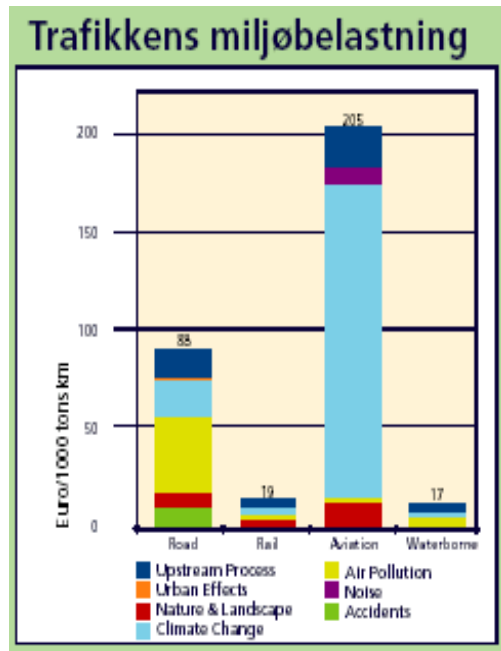
En medveten avvägning mellan mål och intressen är särskilt viktig med tanke på att frågorna om transportsystemets utveckling handlar om stora resurser, långsiktiga utvecklingsförlopp och ibland irreversibla förändringar.

Många av de negativa effekterna från trafik är relaterade till transporternas omfattning. Ökad trafik ger ökade utsläpp av föroreningar, ökade halter av giftiga ämnen i luften, ökade bullernivåer, ökad riskexponering och ökade behov av resurser och mark för utbyggnad av transportanläggningar. Som vi sett i tidigare avsnitt pekar mycket på att den generella trenden som finns idag mot ökande flöden kommer att fortsätta. Inriktningen i EU:s vitbok att bryta sambandet mellan transporter och ekonomisk utveckling är tydlig men har hittills inte fått genomslag på den faktiska utvecklingen.

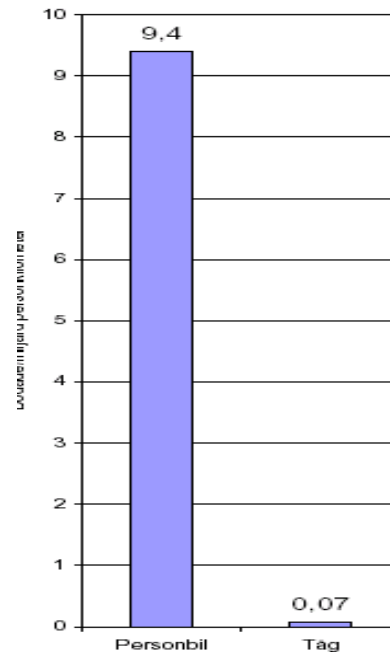


Källa: Institutet för Framtidsstudier

En annan viktig faktor är hur transporterna utförs. Olika transportmedel och transportlösningar har väsentligt olika egenskaper då det gäller emissioner, energiförbrukning och risker.



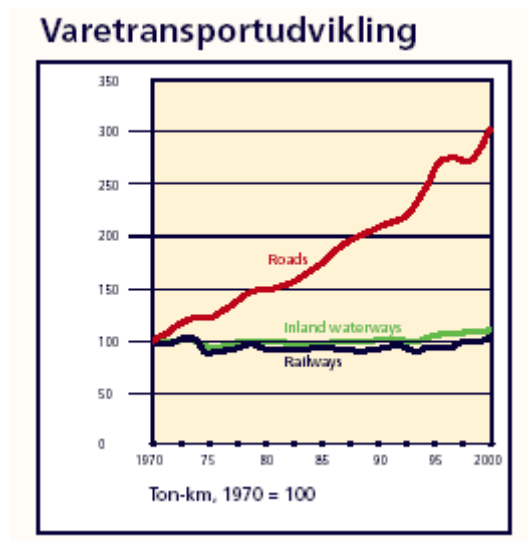
Källa: Institutet för Framtidsstudier



Riskjämförelse personbil – tåg antal döda per miljard personkilometer [Prop. 1996/97:137]

Det är därför mycket viktigt att utveckla transportsystemet så att miljövänliga och säkra lösningar kan ta hand om en större del av transporterna. Efterfrågans utveckling, transportpolitiska åtgärder och transportnäringens utveckling bestämmer vilka förändringar som här kan ske. Det finns starka politiska viljor att stärka miljövänliga lösningar. En önskvärd utveckling är att stärka miljövänliga järnvägs- och sjötransporter. Det finns dock knappast realistiska förutsättningar att bryta den utveckling som varit under de senaste decennierna, där lastbilen stärkt sin position, utan möjligen kan den dämpas. Det är därför av central betydelse att åtgärder sätts in för att lastbilssystemet både lokalt/regionalt och interregionalt får en mycket bättre miljöprofil. Det kan ske genom bättre motorer och kapacitetsutnyttjande.

Det är därför mycket viktigt att utveckla transportsystemet så att miljövänliga och säkra lösningar kan ta hand om en större del av transporterna. Efterfrågans utveckling, transportpolitiska åtgärder och transportnäringens utveckling bestämmer vilka förändringar som här kan ske. Det finns starka politiska viljor att stärka miljövänliga lösningar. En önskvärd utveckling är att stärka miljövänliga järnvägs- och sjötransporter. Det finns dock knappast realistiska förutsättningar att bryta den utveckling som varit under de senaste decennierna, där lastbilen stärkt sin position, utan möjligen kan den dämpas. Det är därför av central betydelse att åtgärder sätts in för att lastbilssystemet både lokalt/regionalt och interregionalt får en mycket bättre miljöprofil. Det kan ske genom bättre motorer och kapacitetsutnyttjande.



Källa: Institutet för Framtidsstudier

Det finns alltså på transportområdet en tydlig hotbild mot Skåne inom miljö- och säkerhetsområdena om trafiken fortsätter att öka samtidigt som övergången mot miljövänliga transportsätt blir alltför liten eller långsam. Trafiken är redan idag, tillsammans med lantbruket, den samhällssektor som skapar de största miljöproblemen i Skåne.

Det finns också en geografisk dimension i resurskonkurrensen och målkonflikterna. Skåne har en speciell roll för Sveriges utrikestransporter och får därigenom ta hand om en proportionellt sett omfattande trafik med alla de olägenheter det för med sig. Det är samtidigt mycket viktigt för Sverige att transporterna till de europeiska marknaderna kan ske effektivt och att landets avståndshandikapp motverkas så mycket som möjligt. Det är därför ett nationellt intresse att utveckla transportsystemet i Skåne och det är rimligt att landet som helhet tar hänsyn till och skjuter till resurser så att de nationella behoven kan lösas samtidigt som hänsyn tas till de påfrestningar det ger på ett för regionen. En viktig fråga är hur vi i Skåne kan dra nytta av vårt goda läge för vårt eget näringsliv. Det finns givetvis också skillnader i synsätt mellan olika intressenter i Skåne, beroende på att man har olika intressen, förutsättningar eller geografiskt läge.

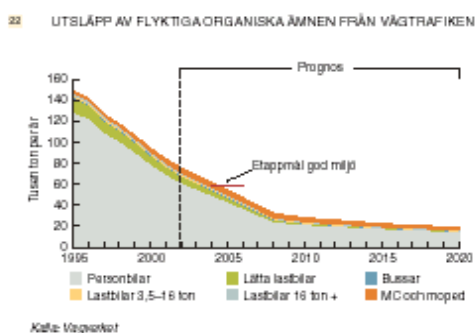
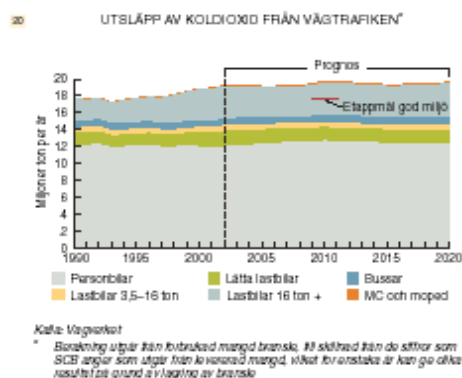
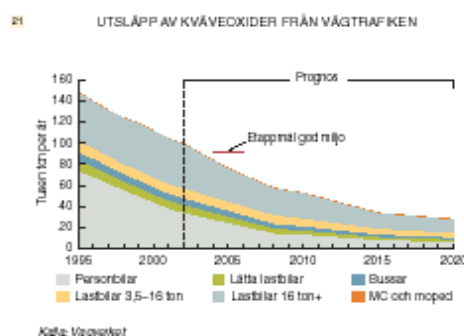
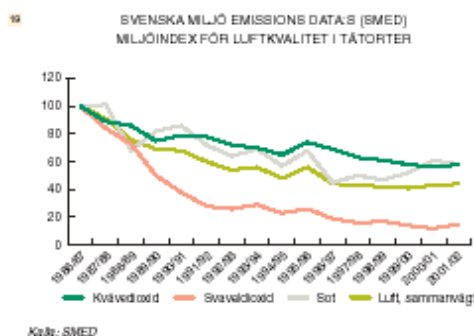
Det ökade handeln och utvecklingen i Europa innebär att inte bara den nationella utan också utvecklingen i den internationella omvärlden får större betydelse. I den europeiska

transportpolitiken är motsättningen mellan och försöken att förena målen om ökad rörlighet resp miljö och säkerhet tydliga.

De största godsflödena, hamnarna och andra terminaler är som vi sett koncentrerade till de västra delarna av Skåne. Det är också där som bebyggelsen är tätast och tillväxten av nya verksamheter störst. Det betyder att det finns en stark och växande konkurrens om utrymmet. Det gäller markanvändningen men också utnyttjandet av vägar och järnvägar till såväl person- som godstransporter. Till detta kommer att framför allt järnvägarna passerar genom många tätortskärnor med de störningar trafiken orsakar i form av barriärer, buller och risker. Ökande godsflöden och en fortsatt utveckling av transport- och logistikverksamheter kommer att skärpa målkonflikterna i framför allt sydvästra Skåne. Stora krav ställs därför på kommande planering och samverkan för att hantera dessa frågor.

I många städer världen över pågår omvandling av hamnområden. Norra Hamnen i Helsingborg, Västra Hamnen i Malmö och tidigare hamnområden i Köpenhamn är exempel på områden som tidigare använts för godshantering och som har omvandlats till attraktiva bostads- och verksamhetsområden med höga kvaliteter. Med tanke på att hamnområdena ofta är centralt belägna och den stora attraktionsfaktor som närheten till vattnet utgör måste vi utgå ifrån att användningen av dessa områden kommer att vara en viktig planeringsfråga även i framtiden.

Nedan visas några uppgifter om utvecklingen vad gäller miljöpåverkan från vägtransporter för Sverige som helhet. De är hämtade från Vägverkets sektorsrapport för 2002. Trafikens utveckling påverkar som nämnts trenderna för utsläpp. En viktig faktor är emellertid också den tekniska utvecklingen som i hög grad påverkar emissionerna. Trots en ökande trafik minskar t ex utsläppen av kväveoxider och VOC. Även CO₂-utsläppen påverkas av fordonens specifika egenskaper. Här har dock volymökningarna varit större än de tekniska förbättringar som kunnat nås.



Kommer miljömålen att nås?

Nationella och regionala miljömål med betydelse för godstransporter

Transportsektorns största miljöutmaning är att hantera dess oåterkalleliga och långsiktiga påverkan på miljön, främst utsläppen av koldioxid och exploateringar i natur- och kulturmiljöer. Transportsektorns andra stora miljöutmaning är påverkan på människors hälsa.

Miljökvalitetsmål, Skånes miljömål och det transportpolitiska delmålet God miljö

Vi skall till nästa generation lämna över ett samhälle där de viktigaste miljöproblemen är lösta. De av riksdagen beslutade 15 nationella miljökvalitetsmålen tydliggör den ekologiska dimensionen i hållbar utveckling och beskriver ett önskat tillstånd. Målen är Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Giftfri miljö, Skyddande ozonskikt, Säker strålmiljö, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Hav i balans med levande kust och skärgård, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, Storslagen fjällmiljö och God bebyggd miljö.

För att uppnå miljökvalitetsmålen finns ett 70-tal delmål beslutade av riksdagen och anpassade regionalt i Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram.

Det transportpolitiska delmålet God miljö innebär att transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö ska skyddas mot skador. En hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas.

Nedan följer relevanta miljömål och SIKAs bedömning om målen kan nås.

Begränsad klimatpåverkan – Koldioxidutsläpp, målet nås inte utan ytterligare åtgärder.

Frisk luft – Flyktiga organiska ämnen (VOC), målet kommer sannolikt att nås.

Frisk luft och miljökvalitetsnormer – Minskade hälsoeffekter av luftföroreningar, problem att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar.

I miljöbalken finns ett antal miljökvalitetsnormer för att skydda människors hälsa och miljön, se vidare längre fram.

Bara naturlig försurning – Kväveoxidutsläpp, etappmålet kommer troligen att nås

Bara naturlig försurning – Svaveldioxid, etappmålet har redan nåtts men fortsatta insatser inom sjöfarten krävs för att säkerställa målet.

God bebyggd miljö – Planering för miljöanpassade transporter, målet kan nås med mer kompetens.

God bebyggd miljö – Buller, målet nås inte utan insatser från kommunerna.

Nedanstående miljömål bedöms också ha tydliga kopplingar till godstransporterna.

Giftfri miljö – Fasa ut särskilt farliga ämnen

Levande sjöar och vattendrag - Restaurering

Grundvatten av god kvalitet – Mark- och vattenanvändning

Hav i balans med levande kust och skärgård - Sjöfart

Myllrande våtmarker – Våtmarker bevaras och återskapas

God bebyggd miljö - Kulturmiljö

God bebyggd miljö – Naturgrus och ballast

Översyn av de transportpolitiska etappmålen och de nationella miljömålen

I propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem aviserade regeringen att nuvarande etappmål för det transportpolitiska delmålet God miljö bör ses över och uppdateras när riksdagen fattat beslut om propositionerna betr miljö, klimatstrategi och infrastruktur, vilka numera beslutats. SIKAs redovisade 2003-03-31 sitt regeringsuppdrag att i samarbete med trafikverken, Naturvårdsverket, Boverket och Riksantikvarieämbetet visa förslag på nya etappmål för det transportpolitiska delmålet God miljö.

En fördjupad utvärdering av de nationella miljömålen pågår. Riksdagen ska ta ställning till ev nya eller reviderade miljö kvalitetsmål, delmål eller styrmedel för att nå dessa under år 2005.

Sammanfattning av SIKAs bedömning om det transportpolitiska delmålet God miljö

Det kan konstateras att utvecklingen inom de olika miljöområdena går åt olika håll.

Koldioxidutsläppen, som är det viktigaste och svåraste problemet att lösa, fortsätter att öka. Även antalet bullerstörda fortsätter öka. Utsläppen av svaveldioxid kommer att nås och utsläppen av kväveoxider och VOC kommer sannolikt att nås. När det gäller att minska hälsoeffekterna av luftföroreningar i tätorter utgör kvävedioxid och partiklar ett fortsatt problem. Kretsloppsanpassningen går visserligen åt rätt håll, men frågan är om takten är tillräcklig. När det gäller natur- och kulturmiljön är utvecklingen osäker. Den sammanlagda bedömningen blir att utvecklingen går åt fel håll.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer för att skydda människors hälsa och miljön finns i miljöbalken och föreskriver om lägsta miljö kvalitet för mark, vatten, luft eller den fysiska miljön i övrigt. Normerna sätter *absoluta, mätbara gränser* som inte får överträdas och är bindande för myndigheternas tillståndsprövning av projekt. F n finns normer för högsta halt i utomhusluft av kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar (PM10), bensen och kolmonoxid. Normen för partiklar ska vara uppfylld 2004-12-31, kolmonoxid 2005-01-01, kvävedioxid 2005-12-31 och bensen 2010-01-01. Övriga normer ska redan ha uppnåtts.

Överskridanden av normerna

Överskridanden av miljö kvalitetsnormer är något som främst förknippas med storstäder, men även i mindre städer kan det finnas lokala problem med höga luftföroreningshalter, liksom intill hårt trafikerade vägar utanför städerna. I Skåne har Helsingborg anmält att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid kan komma att överskridas. Andra kommuner som ligger nära överskridanden av vissa normer är Trelleborg, Landskrona, Lund, Malmö och Kristianstad. Biltrafiken är generellt en betydelsefull faktor i samband med luftutsläppen. Sjöfarten har stor betydelse för luftutsläppen i Helsingborg och Trelleborg. För Helsingborgs del är dessutom närheten till Själland med kolkraftverk och mycket biltrafik av betydelse.

Slutsatser om målkonflikter och konkurrerande intressen

- Skåne och Öresundsregionen konkurrerar i sin roll på transportmarknaden med andra regioner i Europa.
- Trängsel och konkurrens om mark har en tydlig koppling till godstransporterna i främst västra Skåne.
- En betydande del av miljöpåverkan i Skåne är knuten till godstransporter. Det finns en tydlig hotbild mot miljön genom den ökning av transporternas omfattning som förväntas.
- Den pågående utvecklingen innebär att miljömålen endast delvis kan nås.
- Miljökvalitetsnormer blir sannolikt ett starkt styrande inslag i planeringen.
- Internationellt samarbete och interregionalt samagerande krävs för att lösa sjöfartens miljö- och säkerhetsproblem.
- Transporter av farligt gods genom tätbebyggda områden är en fråga där det finns målkonflikter och behov av utvecklade planeringsunderlag.
- För en positiv utveckling mot 0-visionen krävs ett aktivt arbete för att minska trafikolyckor med tunga fordon inblandade.

Vägvalsfrågor som påverkar efterfrågan på logistik- och transporttjänster. - Expertbedömning av regionala aktörer

I samband med ett seminarium i Lund 2003-12-05 som arrangerades i samråd med Regionala godstransportrådet genomfördes en workshop med deltagare från transportmarknadens aktörer, såväl från näringsliv som från trafikverk och andra offentliga aktörer. Vidare ordnades ett separat möte med företrädare från transportnäringen. Syftet var att identifiera och värdera viktiga vägvalsfrågor och yttre påverkande faktorer på den långsiktiga utvecklingen i Skåne. Resultatet redovisas nedan och kan ses som en kvalificerad expertbedömning kring den framtida utvecklingen.

Förändringar i näringslivsstrukturen (bl. a. fler internationella företag, fler företag koncentrerar sina distributionscentra till få punkter i Europa, europaregioner (t.ex. Öresundsregionen) har större betydelse än nationer (t.ex. tyngdpunkt Jönköping/Hallsberg) i fråga om distributionsnät) **är mycket sannolik och att det har betydelse för Skåne.**

Europaperspektivet (bl.a. Östersjöutvidgningen kommer att öka trafiken öst-väst (Baltic Gateway), EU-väggavgifter införs och utvidgning av TEN-nätet genomförs) **är mycket sannolik och att det har betydelse för Skåne. Vägavgifterna på den nivå som nu diskuteras i Tyskland, Schweiz och för den svenska vägbeskattningen kommer att ha en begänsad betydelse.**

Öresundsregionen (bl.a. Öresundsregionen integreras/omdanas, Kastrup som flygnav får ökad betydelse, Fehmarn belt byggs, Tvärled/förbindelse Markarydsbanan - Blekinge kustbana etableras, HH-förbindelse för gods byggs för att öka kapaciteten via Danmark). Öresundsregionen kommer sannolikt att integreras och det får en stor betydelse för Skåne. Fehmarn belt-förbindelsen kommer sannolikt till stånd vilket kommer att öka transporterna anser en del. Andra anser att;

Fehmarn belt-förbindelsen är ingen stor fråga i Tyskland. Långgrutter med färjor kommer att öka och man går direkt på Tyskland t.ex. via Trelleborg utan att gå via Danmark

Oceantrafiken (bl.a. Göteborg tar över marknadsandelar från Nordsjöhamnar (med beaktande av bl.a. Postpanamafartyg (över 6000 TEU)) och Järnvägspendlar tar över "feedertrafiken" på Östersjön). **Här sker sannolikt vissa förändringar. Feedertrafiken kommer att delvis ersättas av RoRo-fartyg och järnvägspendlar. Göteborgssatsningen är ett riskprojekt. Rotterdam kommer att vara intressant att nå med frekventa pendlar.**

Järnvägstrafiken (bl.a. Hallandsåstunneln får en stor betydelse, system och kombitåg tar hela ökningen på järnväg på bekostnad av vagnslasttrafiken som opererar på bl.a. Malmö och Hallsberg samt flera aktörer kommer att finnas på den internationella järnvägsmarknaden) **kommer inte att påverka transportstrukturen nämnvärt. Det kommer att bli färre aktörer på järnvägsidan. Systembyggandet med få aktörer kan ha en kundnytta (jfr med flyget). Rörande konkurrensen finns den där ändå i förhållandet med andra transportupplägg.**

Terminaler i Öresundsregionen (bl.a. fler kombiterminaler kommer att anläggas i Sydsverige, tillgång till mark för spår, vägar och anläggningar påverkar terminalplaceringar och Sydsverige har ett underlag för flera regionala logistikcentra) **avgörs sannolikt mest av tillgång till mark för spår, vägar och anläggningar och kan få en stor betydelse för Skåne. Viktigt för terminallokalisering är även samverkan med kommun samt de kommersiella grunderna. Det kommer snarare att bli färre terminaler. Här kan Regionen fylla en funktion genom att peka ut de strategiskt viktiga punkterna. Bra vore att samordna och rollfördela hamnarnas uppgifter, i stil med vad som är gjort på Västkusten.**

En slutlig bedömning är att utfallet dessa vägvalsfrågor kan summerat betyda ytterligare upp till ca 30 % ökning av godstransporterna i Skåne utöver den allmänna prognosen.

Styrande faktorer och handlingsmöjligheter

De stora generella trenderna kan knappast direkt påverkas av en enskild region. Men utifrån de förutsättningar dessa trender ger kan man diskutera på vilket sätt regionens agerande på olika områden kan påverka hur de generella trenderna och tendenserna kommer att realiseras i praktiken i förhållande till region Skåne.

Utvecklingen av regionens näringsliv kan påverkas av hur de logistiska förutsättningarna ser ut när det gäller infrastruktur, förekomst av logistikföretag, terminaler mm. Förutsättningarna när det gäller infrastrukturen och i någon mån vissa terminaler påverkas av de offentliga aktörerna medan den faktiska placeringen av logistikfunktioner i Skåne styrs både av de varuägarföretagen och av de företag som producerar tjänster inom logistik- och transport.

Kan transitflödena genom Skåne bli en bas för utveckling av verksamhet i Skåne, som kan ansluta till dessa transitflöden? Skåne-regionen vill å andra sidan minimera risker/kostnader

med den omfattande transittrafiken, både den som går igenom Skåne på land och den som går runt kusten.

Är transittrafiken genom /runt Skåne på något sätt en god affär för Skåne-regionen? Man kan se hamnar och andra terminaler som sådana affärer med en viss avkastning till Skåne genom den sysselsättning dessa arbetsställen ger och tillhörande skatteinkomster och multiplikatoreffekter.

Den regionala utvecklingen för olika trafikslag, t ex järnväg, som är särskilt intressant för Skåne, påverkas i rätt stor utsträckning av nationell transportpolitik, vars förutsättningar till stor del bestäms som en del av EU: regelverk. Det är därför viktigt för regionen att såväl följa som påverka och aktivt delta i de olika EU-sammanhang där problem och agenda formuleras och där lösningar och värderingar växer fram.

Även den nationella utvecklingen av transportpolitiken har potentiellt en stor betydelse för Skåne. GTD2 arbetar t.ex. med terminalstrukturen i Sverige, inklusive hamnar, och studerar vad staten eventuellt kan göra för att skapa bättre förutsättningar för effektivare terminaler.

Den stora förväntade tillväxten av transporterna genom (och runt) Skåne kan i vissa scenarier leda till märkbara flaskhals- och trängselproblem i trafiknäten som om de tillåts gå för långt kan minska Skånes attraktivitet som lokaliseringsplats för logistikfunktioner.

Skåne har idag kvalificerad yrkesutbildning inom området internationella transporter och logistik i Helsingborg och utbildning inom gymnasiets fordonsprogram genomförs på ett flertal (åtta) gymnasieorter i Skåne. I Skåne finns 15 % av landets gymnasiala utbildningsplatser med denna inriktning. I Malmö finns en yrkeshögskola med transportteknisk inriktning i Malmö (40 platser). Utbildning på högskolenivå finns i Lund, Helsingborg/Lund och Kristianstad. I stort verkar därför Skåne vara relativt väl försett med en utbildningsinfrastruktur inom logistikområdet, som torde kunna expandera vid behov.

Inom miljö-, risk- och säkerhetsområdena finns en mängd åtgärder som man från de offentliga organen kan genomföra.

Som ett stöd för diskussionen har tre alternativa scenarier formulerats. De representerar skilda ageranden från de regionala aktörernas sida.

Några tänkbara scenarier

1. Tillväxt med transport- och logistiksektorn i en central roll

I detta scenario sker regionens ekonomiska utveckling med målsättningen att stimulera ekonomin och därmed maximera skatteintäkter, sysselsättning och andra viktiga ekonomiska faktorer. Detta sker genom att utvecklingen av regionens logistiksystem utvecklas och stöds genom ny och förbättrad infrastruktur. Regionen försöker vidare genom olika incitament stimulera till nyetablering av tillverkande industri, handelsföretag och logistikcentra. Restriktioner kring miljö och säkerhet ges inte högsta prioritet utan endast lagkrav efterlevs. Med denna utveckling ökar vissa miljö- och säkerhetsproblem som är förknippade med transportlogistik och tillverkande industri.

I detta scenario kommer industriell utveckling och logistikutvecklingen stimulera till såväl lokala flöden som transitflöden. För att detta scenario ska kunna genomföras fordras att Danmark också medger transit ner till Tyskland utan alltför mycket restriktioner. Vidare kan transittrafiken utöver dagens dominerande nord – sydliga flöden kompletteras med transitflöden i öst-västlig riktning i och med utvidgningen av EU. Storleken på dessa flöden är emellertid svåra att prognostisera.

Sammantaget innebär detta scenario en mycket industriellt aktiv region där också arbetskraft kan behöva tas in från närliggande regioner. Detta kan i sin tur fordra andra investeringar i bostäder och därmed sammanhängande infrastruktur. Trots de tillgängliga ytor som finns i Skåne kommer etableringar sannolikt att koncentrera sig kring vissa knutpunkter. Med en utvecklad infrastruktur med vägar kan sannolikt externa köpcentra utvecklas än mer och transporterna till och från dessa områden kan öka ytterligare. En risk i detta scenario är att endast logistiken utvecklas och att tillverkande verksamhet flyttas utanför regionen där arbetskraft och andra produktionsresurser är billigare.

2. Avancerad tillväxt

Med avancerad tillväxt stimuleras regionens utveckling med vissa begränsningar. Genom att basera regionens utveckling på befintlig infrastruktur i huvudsak samt koncentrera logistikcentra till ett fåtal orter säkerställs vissa miljö- och säkerhetskrav. I detta alternativ eftersträvas vissa industrier framför andra för att utveckla mångfalden i regionens näringsliv. I detta scenario är målet att stimulera en större balans avseende logistik, handel, industri, kultur, boendemiljö, naturmiljö etc. I en avancerad tillväxt kommer det sannolikt alltid att diskuteras om stimulerande respektive begränsande åtgärder gjorts i tillräcklig omfattning.

I detta scenario stimuleras ett mer mångfacetterat näringsliv med tillverkande industri i kombination med logistik och handel samt en utvecklad tjänstesektor. En risk i detta scenario är att begränsningar som anses för tuffa ”skrämmar iväg” befintliga och nya företag, vilket gör att den tänkta målbilden inte uppnås eller underskrids. I något fall kan **viss transittrafik** komma att begränsas med hänvisning till andra skäl än maximal ekonomisk tillväxt. I dessa fall kommer säkert hårda debatter att utvecklas, särskilt om begränsningen hindrar andra regioners utveckling.

Sammantaget kan detta scenario innebära en balanserad tillväxt som stimulerar och skapar den tänkta målbilden. Vid varje typ av avslag eller tillstyrkande av satsningar för ekonomisk utveckling kommer dessa att ifrågasättas av någon part som känner sig förfördelad. Förhållandet till Danmark avseende transportlogistiken kan sannolikt ske något enklare än i scenariot med tillväxt utan begränsningar då Danmark ser att viss flödesbegränsning sker redan i Skåne. Nya tvärförbindelser med väg genom Skåne kommer sannolikt att begränsas men kanske stödjas om de sker med järnväg. Överlag kommer infrastruktursatsningar att präglas av stor miljöhänsyn.

3. God miljö och säkerhet genom begränsad tillgänglighet till Skåne

Vid en begränsad tillgänglighet till Skåne sätts miljö och säkerhet i främsta rummet och transittrafiken begränsas genom förbud, restriktioner och avgifter. Tillväxten är dock fortfarande viktig men måste sökas på vägar som minimerar transporterna. Lokalt näringsliv och handel stimuleras men transittrafiken minimeras. Skåne utvecklar i detta scenario dels ett lokalt tänkande dels ett storregionalt och globalt nisch tänkande inriktat på kvalificerade

produkter och tjänster. Naturmiljön kommer sannolikt att förbättras. Logistikcentra kommer att placeras i andra regioner i geografisk anslutning. Satsningar på infrastruktur kommer alltid att ifrågasättas och göras i minimal omfattning.

I detta scenario kommer näringslivet att domineras av kvalificerade tjänster (dock ej primärt logistik) kunskapsintensiv industri och av jordbruket med anslutande förädlingsindustrier. För jordbrukets del fordras storskalighet för att det skall vara konkurrenskraftigt samt vissa unika attribut exempelvis ekologisk odling. Antalet arbetstillfällen i regionen kommer att minska inom transport och logistik medan ökning kan ske inom de kunskapsintensiva näringsgrenar som utvecklas. Pendlingsresorna till andra närliggande regioner kan komma att öka för att få en tillräcklig rekryteringsbas för de avancerade tjänste- och industrinäringarna. För att dessa resor inte ska påverka miljön mer än nödvändigt fordras utveckling av järnvägen i regionen.

Sammantaget kommer detta scenario innebära att Skåne kommer att ifrågasättas av andra närliggande regioner som kan komma att begränsas i sin utveckling där de är beroende av Skåne för transitering. Fenomen som externhandel kommer att begränsas, inte minst av avsaknad av tillräcklig infrastruktur. Relationen till Danmark kan komma att störas av att flöden som Danmark önskar transitera genom regionen får svårt att komma igenom. Överlag kommer Skåne att skapa en liten spärr i regionen som kommer att rundas av nya logistiska lösningar.

Slutsatser

Scenarierna beskriver kortfattat några alternativa utvecklingsvägar och kan ses som ytterligheter för hur regionen kan förhålla sig till godstransporterna och deras effekter. De visar samtidigt konsekvenser som hänger samman med de alternativa utvecklingarna. Scenarierna bygger på en tilltro till att regionen själv kan påverka sin utveckling och pekar mot att skillnaderna mellan olika handlingsvägar kan vara stor.

4. Målbild

Utgångspunkter

Inledningsvis rekapitulerar vi några av slutsatserna från föregående kapitel.

Vi konstaterar att pågående omstrukturering inom näringslivet innebär ökad efterfrågan på transporttjänster. I Sverige ökar alla transportslag, lastbil mest. Skåne har bland de största ökningarna i landet.

Skåne har tillsammans med Västsverige en dominerande roll för Sveriges utrikestransporter. Transporterna till och från Öst- och Centraleuropa kommer att öka snabbt, dock från en mycket låg nivå. En del av dessa berör Skåne.

Inom transportnäringen pågår en utveckling mot större internationella aktörer och en koncentration till färre och större knutpunkter. Det finns möjligheter att utveckla Öresundsregionen till en betydande knutpunkt för godstransporter i Skandinavien och Östersjöområdet.

Företagen i Skåne har stor nytta av bra förbindelser för godstransporter till och från omvärlden. Skånes strategiska transportläge kan utvecklas till en konkurrensfördel.

En betydande del av miljöstörningar och problem med olyckor i Skåne är knuten till godstransporter och en vidgad roll som knutpunkt kan innebära ökade problem. Långsiktig hållbarhet kräver förändring av transportsystemet alltifrån utformning av infrastrukturen till skärpta krav på fordon, administrativa regler mm

Det finns en stark politisk vilja på europeisk, nationell och regional nivå att stärka järnvägens konkurrenskraft. Konkurrensytan mellan väg och järnväg finns framförallt inom transittransporter och i viss mån transporter till och från regionen. De regionala och lokala transporterna kommer även fortsättningsvis att ske med lastbil.

Sjötransporternas utveckling är en strategisk fråga för Skåne.

En målbild för godstransporter i Skåne måste självfallet stå i överensstämmelse med målen i den nationella transport- och miljöpolitiken:

- ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet” med dess sex delmål
- de 15 miljökvalitetsmålen som riksdagen fastställt och som konkretiserats för Skåne

Det regionala utvecklingsprogrammet för Skåne med sina fyra mål om tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans är en annan viktig utgångspunkt.

Vision (bärande idé) för godstransporterna i Skåne

Vi har valt ett tillväxtvänligt angreppssätt eftersom vi tror att detta är en förutsättning för att skapa erforderliga resurser till gemensamma angelägenheter i samhället. Det är av strategisk betydelse för Sverige att transportsystemet i Skåne kan fullgöra och utveckla sin funktion.

Vi har konstaterat att det finns starka drivkrafter för utvecklingen godstransporterna vilka aktörerna i Skåne inte har rådighet över. Med eller utan egna initiativ kommer Skåne att få ta hand om omfattande transportvolym. För Skånes del är det viktigt att kunna utnyttja situationen för att skapa ett mervärde av transporterna i form av kringverksamheter av olika slag såsom logistikfunktioner och vidareförädling. Utvecklingstendenserna pekar mot att Skåne har möjlighet att stärka sin roll i det internationella transportsammanhanget. Genom att stärka Skåne som knutpunkt kan företagen erbjudas bra tillgänglighet. Regionen blir attraktiv för etablering och för utveckling av de företag som finns i Skåne. Transport- och logistiknäringen som redan är stark i Skåne kan vidareutvecklas.

Trots att utvecklingen styrs av yttre drivkrafter finns det möjligheter för aktörerna i Skåne att till viss del påverka. Därför bör vi arbeta aktivt för med egna åtgärder, intressebevakning och påverkansåtgärder i riktning mot den önskade målbilden för regionen.

Det är också viktigt att anpassa åtgärderna så att godsflöden och logistikverksamheter kan tas om hand på ett effektivt och miljöanpassat sätt. Skulle ökningen av transporterna ske på bekostnad av vår boendemiljö och livskvalitet vore det förödande för Skånes möjligheter att utvecklas till en attraktiv region. Det förutsätts därför ett offensivt agerande från berörda parter för att hållbarhetsaspekterna skall få en tydlig påverkan på transportlösningarna.

Med ledning av slutsatserna ovan och de nationella och regionala målen formuleras följande bärande idé:

Vi vill utveckla den gröna godstransportregionen Skåne

Den bärande idén bedöms ge positiva effekter för näringslivet dels genom att den ger Skåne ett utmärkt transportläge med god tillgång kvalificerade logistiktjänster och dels genom att hållbarhetsprofilen kan ge konkurrensfördelar. Den enskilde konsumenten förväntas få ett rikare utbud av produkter och tjänster och dessutom bättre möjligheter att som ”medveten konsument” agera utifrån ett hållbarhetsperspektiv.

5. Delmål och strategier för genomförande

Den bärande idén konkretiseras i följande delmål och tillhörande strategier för fortsatt arbete:

Delmål 1

Vi vill vidareutveckla Skånes roll som knutpunkt i Södra Östersjöregionen med en logistikfunktion av hög internationell klass

Därigenom kan vi erbjuda effektiva och långsiktigt hållbara transportlösningar till företag och medborgare i Skåne, medverka till effektiva och långsiktigt hållbara transportlösningar för företag och medborgare i landet och i omgivande regioner samt utveckla verksamheterna inom transport- och logistikbranschen i regionen.

Det vill vi göra genom att

Vidareutveckla strukturen av stråk och noder där

- trafikverken i samverkan med kommunerna tillhandahåller en snabb, kapacitetsstark, säker och miljöanpassad infrastruktur med goda anslutningar till hamnar och terminaler
- de viktigaste terminalfunktionerna koncentreras till ett fåtal platser med god tillgänglighet till det överordnade väg- och järnvägsnätet och till sjötransporter
- hamnarnas konkurrenskraft stärks genom att varje hamn tydligare fokuserar på den verksamhet inom vilken man har störst utvecklingspotential
- kopplingen till de europeiska transportnäten säkerställs.

Vägar

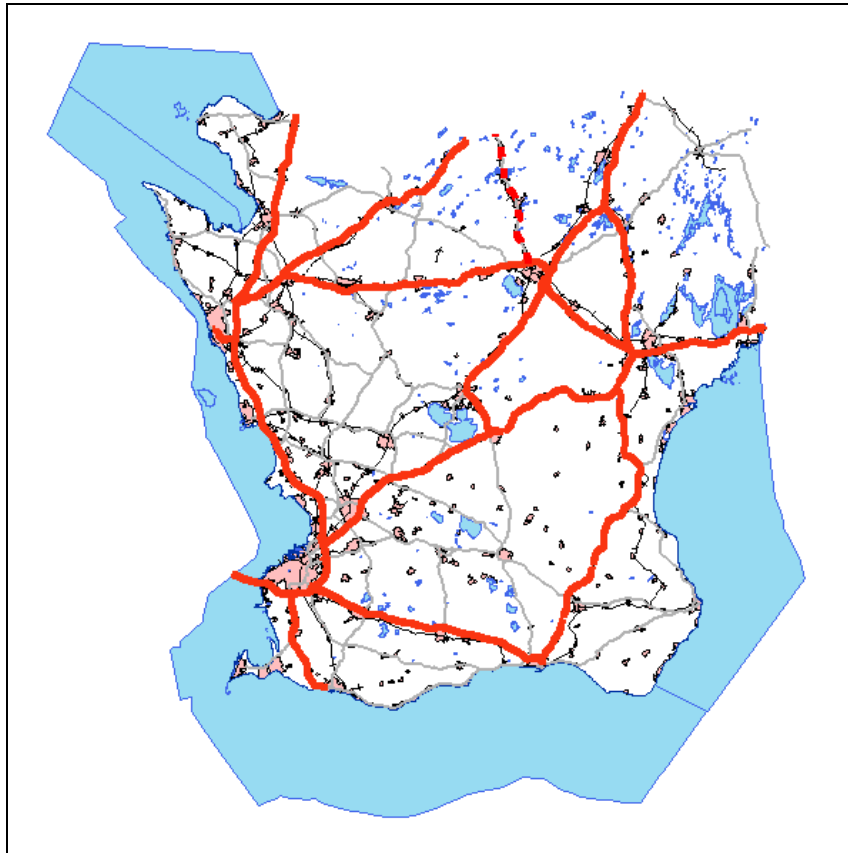
Utpekad huvudvägnät för tung trafik

En förutsättning för att vi skall kunna ta hand om den ökande tunga trafiken på ett acceptabelt sätt är att det finns en snabb, kapacitetsstark, säker och miljöanpassad infrastruktur. Detta krav går inte att uppfylla för vägnätet som helhet under överskådlig tid. Det är därför nödvändigt att styra insatserna till ett begränsat vägnät, som har särskilt stor betydelse för den tunga trafiken.

Vägverket har utifrån ett antal urvalskriterier pekat ut ett begränsat nät som betjänar de stora godsflödena till och från Skåne och till de stora utskeppningshamnarna. Nätet består av de fyra Europavägarna E4, E6, E22 och E65 samt ett urval av de regionala stråken, - vägarna 19, 21, 23 och 117.

Målstandarden på det utpekade huvudnätet är mötesfrihet och minst 90 km/h. Ambitionen är att vägarna på sikt skall passera utanför alla tätorter. Erforderligt skydd mot buller och annan miljöpåverkan genomförs. Åtgärder kommer att vidtas för att begränsa riskerna för människor och miljö vid farligt godsolyckor. En hög servicenivå erbjuds trafikanterna vad gäller bl a vinterväghållning, trafikantinformation, rastplatser och begränsning av störningar vid olyckor och vägarbeten.

Förhoppningen är att standarden skall upplevas som så attraktiv att en ökad kanalisering till detta nät uppnås. På sikt kan olika former av trafikledningssystem komma att stödja en sådan utveckling.



Förslag till utpekat vägnät för tunga transporter i Skåne

Övrigt vägnät

Det övriga vägnätet betjänar huvudsakligen regionala/lokala transporter i Skåne eller utgör sista länken i en längre transportkedja. Detta vägnät har en mycket varierande funktion, trafiksammansättning och standard. Här eftersträvas mera "situationsanpassade" lösningar utifrån vägens funktion och den samlade problembilden. Där exempelvis mindre vägar går igenom tätorter bör trafikmiljön i större utsträckning att utformas på de boendes villkor och transporterna kommer att få anpassa sig till de lokala förutsättningarna.

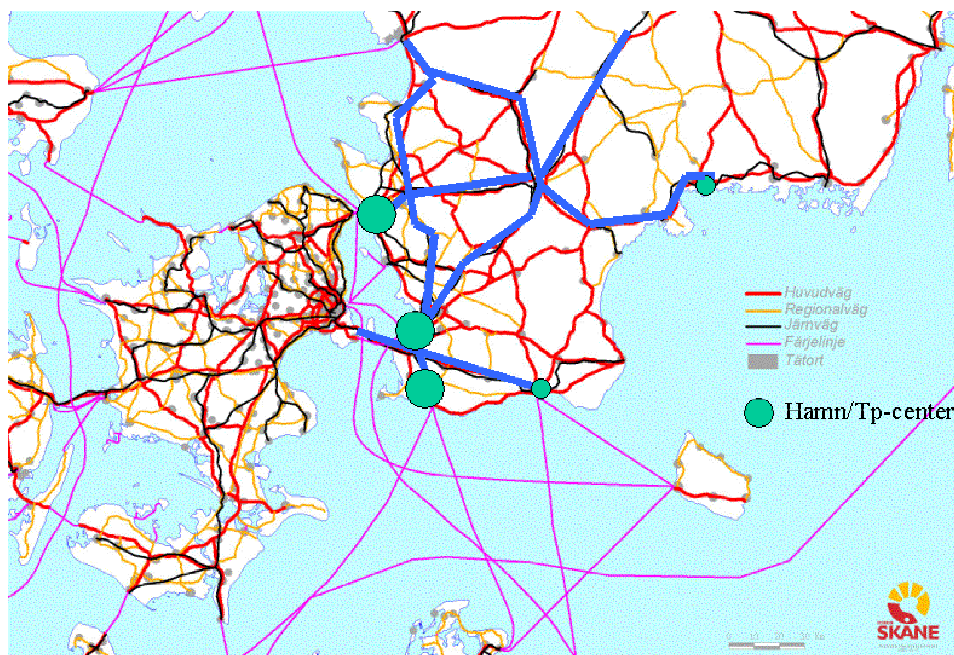
Järnvägar

Södra stambanan, Västkustbanan norr om Ängelholm, Godsstråket genom Skåne, järnvägen genom Malmö, Öresundsbanan, Skånebanan, Ystadbanan, Markarydsbanan och Blekinge kustbana är stråk som ska vidareutvecklas och som ska medverka till att Skånes roll som knutpunkt kan uppfyllas.

Godståg och persontåg konkurrerar om utrymmet på samma bana. Godstågen får inte ges lägre prioritet i relation till persontågen. Tillräckligt med utrymme på spåren måste finnas för att den totala trafikens behov ska tillgodoses. Kapacitetsutbyggnader i tillräcklig omfattning måste genomföras genom utbyggnad av fler spår och ytterligare mötesplatser. Miljö- och säkerhetsåtgärder för högt ställda krav ingår i alla utbyggnader.

Med högre tillåten axellast, högre tillåten metervikt och större lastprofil för banan kan mer gods transporteras per vagn och godstransporterna på järnväg blir än effektivare. En utveckling med utbyggnad för 25 tons axellast, 8 tons metervikt och lastprofil C för järnvägarna i Skåne är viktig att driva framåt i kundnära samarbete.

Strategiska noder och järnvägar



Sjöfart och hamnar

Hamnarna har en strategisk position vid lokalisering av terminaler och omlastningspunkter som ett led i utvecklingen av intermodala transportkedjor i transportsektorn.

I hamnarna finns möjligheter att utveckla logistikfunktionen och därmed skapa ett mervärde för regionen av de stora flöden som passerar hamnen. T.ex. kan tredjepartslösningar etableras som en del av godshanteringen.

Hamnarna i det transeuropeiska transportnätet TEN-T kategori A dvs Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad är av stor nationell betydelse. Det är särskilt viktigt med väg- och järnvägsanslutningarna av hög kvalitet till dessa knutpunkter.

Begreppet ”Motorvägar till sjöss” bör integreras i de transeuropeiska näten

Flygplatser

Flygfrakten fyller en viktig funktion för de många internationellt orienterade företagen i Skåne. Flygplatserna med den tillgänglighet de skapar i det globala sammanhanget är också en viktig lokaliseringsfaktor för nya verksamheter. Det är angeläget att Sturup och Kastrup kan stärka sina positioner inom detta område.

Gods- och kombiterminaler, intermodalitet

Godstransporterna ingår i allt högre grad i ett logistiskt system där lagerhållning i depåer eller dylikt har minskat. Detta ställer större krav på transporterna i fråga om regularitet och rättidighet. Banverket och Vägverket har beslutat att tillsammans med marknadens aktörer ta fram en regional utvecklingsplan för befintliga och eventuella nya kombiterminaler. Exempel på frågor som behandlas är fakta, analyser, rollfördelning, terminallägen och fysisk planering. Det fortsatta arbetet bör

- medverka till en samsyn bland aktörerna kring utvecklingen av ett huvudvägnät för tung trafik
- medverka till att stimulera järnvägstransporterna
- tydliggöra hamnarnas roll i ett utvecklat intermodalt transportsystem
- analysera konsekvenserna för Skåne av den ”globala ” trenden mot ett färre antal stora terminaler

Stödja integration i Öresundsregionen

Integrationen mellan de olika delarna av Öresundsregionen innebär att mönstren för transporter till, från och inom regionen förändras. Genom den stora befolkningen och de omfattande verksamheterna som finns i regionen kan dessa förändringar bli mycket stora. Godstransportförsörjningen är en av förutsättningarna för en ökad integration mellan de olika delarna av Öresundsregionen.

Åtgärder i transportsystemet kan också användas för att aktivt stödja integrationen. Kunskapen om hur insatser i transportsystemet kan bidra till integrationen, vilka åtgärder som är viktigast och vilka konsekvenser som kan uppstå på belastningen på infrastruktur, på miljöpåverkan mm är begränsad.

Integrationen är också en viktig faktor för att stärka Öresundsregionen i den internationella konkurrensen, bl a inom transport- och logistikområdet.

Det fortsatta arbetet bör

- Tydliggöra krav/behovsbilden – den integrerade regionens transportsystem
- Identifiera åtgärder/hinder som på kort sikt kan medverka till integration
- Analysera hur integrationen kan ske på miljövänligt sätt
- Bedrivs gemensamt av de svenska och danska aktörerna i regionen. Även nationella aktörer bör medverka.

Anpassa transportsystemet för ökade transporter till och från Öst- och Centraleuropa

De vidgade EU och utvecklingen av handel och samarbete med Polen och de baltiska länderna kommer att leda till nya transportmönster. De gäller såväl transporterna till/och från Skåne som Sverige i övrigt och mera långväga genomgående flöden i nord/sydlig och öst/västlig riktning till och från länderna längre söderut i Centraleuropa. Godstransportsystemet är en av de faktorer som tydligt binder samman berörda regioner och län. Förbättrade transporter är också ett verktyg för att underlätta handel och annat samarbete. Beredskapen för att möta de nya behoven behöver ökas.

Det fortsatta arbetet bör

- Tydliggöra utvecklingsmöjligheter, förändrade krav och behov av insatser i infrastrukturen i Skåne
- Höja beredskapen för att genomföra åtgärder i infrastrukturen
- Utveckla kontakterna mellan marknadens aktörer i de berörda regionerna
- Utveckla och samordna underlag, planering och prioritering av insatser i Skåne och i grannregionerna
- Ta tillvara de möjligheter som den europeiska transportpolitiken ger för att utveckla tillgängligheten i relation till regionerna i de nya EU-länderna

I samverkan mellan näringsliv, universitet, högskolor och offentliga organ förbättra kompetens och innovationsförmåga inom transport- och logistikområdet

Skåne och Öresundsregionen står inför stora förändringar i de övergripande strukturerna vilket ställer stora krav på utveckling av transportsystemet. Kompetens och innovationsförmåga är också en viktig konkurrensfaktor i förhållande till andra regioner och transportknutpunkter. För att möta dessa utmaningar behövs ett aktivt arbete för att anpassa forskning och utbildning och för att ta till vara och omsätta nya kunskaper i utvecklingen av transportsystem och transportförsörjning. Den utveckling som förväntas ställer också stora krav på anpassning mot mera miljövänliga lösningar. Det finns goda möjligheter att bygga

vidare på högskolorna i regionen och att vidareutveckla samverkan med andra organ i den danska delen av Öresundsregionen och i Sydsverige. Öresund Logistics är en plattform som kan utvecklas vidare för samverkan mellan näringsliv, forskning och offentliga organ.

Det fortsatta arbetet bör

- Tydliggöra behov, utmaningar samt konkretisera lämplig inriktning för forskning och utveckling utifrån regionens behov och ambitionen att utveckla "Den gröna transportregionen"
- Utveckla samarbetet mellan näringsliv, högskolor och offentliga organ med inriktning på kompetensutveckling och innovationer
- Skapa ökade resurser i regionen för kunskapsutveckling och implementering av ny kunskap för att stärka betydelsen för regionens utveckling, men också för landet och internationellt.

Marknadsföra regionen

Genom att en gemensam målbild för den långsiktiga utvecklingen etableras bland aktörerna i regionen skapas förutsättningar för ett mera samfällt agerande och mera samstämmiga budskap. Därigenom underlättas marknadsföringen såväl då det gäller transport- och logistiktjänster som i det bredare arbetet med etableringar i regionen.

Det fortsatta arbetet bör

- Tydliggöra utvecklingsambitioner och planer som underlag för de aktörer som marknadsför och arbetar för etableringar

Delmål 2

Vi vill verka för att transporterna sker på ett långsiktigt hållbart sätt där järnväg och sjöfart svarar för en större del av transporterna och där transporternas miljöpåverkan begränsas

Det vill vi göra genom att

Utveckla och utnyttja infrastrukturen för miljöanpassade transportlösningar

En förutsättning för att transportsystemet ska bli långsiktigt hållbart är att miljövänliga transportlösningar kan ta en större andel av transporterna. Det är framför allt för transit-transporter och långväga transporter till och från regionen som det finns en konkurrensytta. För att detta ska ske behövs internationell samordning och harmonisering, utveckling av marknadsvillkor och andra åtgärder som rör transporternas utförande. En viktig del är emellertid också att infrastrukturen gör det möjligt att klara ökade kvalitetskrav, att den medger ökade volymer på järnväg och att den underlättar intermodala transporter där järnväg och sjöfart utnyttjas i större utsträckning. I Skåne finns stora behov av insatser i främst järnvägsnätet för att svara mot dessa behov. Transporterna med lastbil kommer troligen att öka och vara stora under överskådlig tid. En viktig åtgärd är därför att utveckla vägnätet så att dessa transporter kan ske på ett säkert sätt och med så liten miljöpåverkan som möjligt.

Det fortsatta arbetet bör

- Säkerställa tillräcklig kapacitet i järnvägsnätet så att de framtida flödena kan avvecklas på ett konkurrenskraftigt sätt med hänsyn till transporttider, tidslägen, tillförlitlighet mm och att detta kan ske parallellt med en utvecklad persontrafik i regionen.
- Stödja en utveckling där kombitrafikens konkurrenskraft förbättras
- Kanalisera transporterna till stråk där de kan ske på ett säkert sätt och så att störningarna på omgivningen minimeras
- Anpassa de infrastrukturutbyggnader som ska ske till högt ställda krav på markhushållning och så att påverkan på omgivande bebyggelse, barriäreffekter samt kultur- och naturvärden minimeras.

Vidareutveckla miljöperspektiven i den fysiska planeringen

Miljöfrågorna har redan en central plats i kommunernas fysiska planering och i trafikverkens förstudier och utredningar. Detta kan vidareutvecklas genom att den gemensamma målbilden görs tydligare, genom att underlag och konsekvensbedömningar förbättras och genom att bättre helhetssyn och samordning skapas för lokala, regionala och nationella intressen.

Det fortsatta arbetet bör

- Utveckla regional planering av infrastruktur, markanvändning och trafikering för att uppnå minimal miljöbelastning och stödja grundidén om den gröna transportregionen
- Minimera godstransportarbetet genom att bl a lokalisera transportberoende verksamheter nära vägar och järnvägar

- Järnvägsanslutningar till transportberoende verksamheter bibehållas och erbjudas till nya verksamheter
- Lokalisera terminaler så att transittrafiken minimeras
- Analysera och förändra transittrafikens passage genom Skåne så att transporter kanaliseras till stråk och områden där miljöpåverkan minimeras
- Samarbetet kring stora infrastrukturprojekt utvecklas så att samordning och sammanvägning av olika sektorsintressen resp lokala, regionala och nationella perspektiv underlättas

Stimulera val av miljövänliga och säkra transportlösningar

Attityder, vanor och bristande information kan vara hinder för att inom givna strukturer välja miljövänliga transportlösningar. Ett aktivt arbete för att minska dessa hinder bedrivs genom Vägverkets och Banverkets sektorsarbete och i olika MaTs-projekt. Det kan drivas vidare och bli mera aktivt i Skåne genom insatser från trafikverk, kommuner, länsstyrelsen, Region Skåne och företagen.

Det fortsatta arbetet bör

- Utveckla samverkan mellan varuägare, transportörer, trafikverk och andra offentliga organ för att effektivisera och miljöanpassa transporter och logistik för den inomregionala transportförsörjningen.
- Stimulera användning av bästa teknik genom t ex incitament i offentliga upphandlingar
- Stimulera miljövänliga beteenden, vanor och attityder (Mobility Management) som kan påverka transporten innan den påbörjas.
- Pröva att använda miljökrav på bilar och färjor på ett mera aktivt sätt
- Stimulera samverkan som kan förmedla information och medverkar till att miljövänliga lösningar kan väljas. Det Regionala godstransportrådet för Skåne och Blekinge utvecklas vidare. Skåne-MaTs ges en fortsättning inom godstransportområdet
- Påverka statsmakterna, EU och andra internationella organ i frågor med särskild betydelse för miljö och säkerhet i Skåne. Viktiga exempel är sjöfartens emissioner och säkerheten hos de fartyg som trafikerar Öresund och Östersjön samt att avgifter och beskattning utformas så att de stimulerar miljövänliga beteenden.
- Förbättra logistiken för att underlätta samverkan och omlastning mellan transportslagen, höja utnyttjandet av lastkapaciteten, förbättra järnvägens konkurrensförmåga och undvika onödiga transporter på land.
- Ekonomiska styrmedel som stimulerar miljövänliga lösningar prövas i ökad utsträckning. Det gäller såväl lokala som regionala, nationella och internationella styrmedel, t.ex. lagar, regler och ekonomiska förhållanden, som vägavgifter, kilometerskatt, trängselavgifter, miljözoner, differentierad fordonsskatt för tunga fordon, banavgifter, hamnavgifter, farledsavgifter. I vissa fall har aktörerna i regionen rådighet över frågan, i andra fall handlar det om att påverka staten eller EU. Andra viktiga åtgärder kan vara att arbeta för bättre villkor för lånefinansiering åt godstågoperatörerna för rullande materiel för att ge ökade ekonomiska incitament samt att ställa miljökrav vid upphandling av godstransporter och genomföra gemensam upphandling.

Begränsa riskerna vid transport av farligt gods

Genom sin täta struktur och koncentration av stora godsflöden är Skåne särskilt utsatt för transporter genom befolkningstäta områden. Det innebär inte bara att transporterna ger betydande miljöpåverkan och barriärer. Det innebär också att arbetet med att minimera riskerna med farligt gods kräver särskild omsorg såväl i det långsiktiga arbetet med samhällsplanering, lokalisering och infrastrukturutbyggnad som i genomförandet av transporterna. Det fortsatta arbetet ges följande inriktning:

- Riskbegränsande åtgärder

Riskbegränsande åtgärder är samhällsplanering, förbättring av logistiken, teknikutveckling, attitydförändringar, ekonomiska styrmedel, samverkan mellan godstransportörer, det regionala godstransportrådet och SkåneMaTs.

Viktiga riskbegränsande åtgärder är vidare administrativa åtgärder som avgifter, omfördelning av flöden, tidsstyrning, begränsning av transportvolym och hastighetsbegränsning vid passage av känsliga områden, standardförbättringar av befintliga transportleder, utbyggnad av nya vägar och spår samt anpassning av omgivningen genom stadsbyggnadsåtgärder och terminallokaliseringar.

Efter händelserna i Borlänge med urspårade tankvagnar med gasol gjordes en utredning och utarbetades en rad möjliga säkerhetshöjande åtgärder som drogtestning, telematik för felvarning och positionering av vagnar, ATC-utbyggnad på stationer med stora mängder farligt gods, förbättrad tillbudsrapportering, tydligare informationsansvar och informationsvägar, gemensam informationsplattform för olika transportörer, bättre informationsunderlag och beslutsstöd för räddningstjänsten, permanent arbetsgrupp i riskfrågor inom järnvägs-transportsystemet, förbättrad vagnssynning.

Banverket har år 2000 utarbetat en idéstudie, Riskanalys Eslöv – Lockarp. Det framgår av riskanalysen att i nuläget uppgår den beräknade risknivån för dödsfall till en nivå motsvarande ett dödsfall per 75 år, till allra största delen utgörs risken av urspåringsolyckor, utan inblandning av farligt gods. Vid en fortsatt trafikering med godståg längs befintliga banor skulle på grund av trafikökningen, risknivån öka till en nivå motsvarande ett dödsfall per knappt femtio år. Trots en ökad banlängd skulle vid en yttre gods bana risknivån minska till en tredjedel, till en nivå motsvarande ett dödsfall per knappt etthundra femtio år. Till allra största delen utgörs risken av olika urspårningar. Endast till cirka 1 %, ger haverier med farligt gods ett bidrag till risknivån. Studien ingår som bilaga till denna rapport (bilaga 6)

- Vägvalsstyrning av farligt gods

Ett medel att begränsa riskerna med farligt godstransporter på väg är vägvalsstyrning av farligt gods. I Skåne finns rekommenderade vägar, primärt och sekundärt, för transport av farligt gods samt vägar med förbud mot trafik med farligt gods. Dessutom finns förbudszoner i de större städerna. Undantag gäller för att kortast möjliga lämpliga väg tillåts för lastning/lossning vid företag eller terminal inom förbudsområdet eller invid vägen.

Vägvalsstyrningen behöver förbättras med utgångspunkten att vägar som rekommenderas för farligt gods också är lämpligast med tanke på vägstandard, trafiksäkerhet, kortaste och genaste sträckning mm. Vägverkets arbete att peka ut tunga stråk för godstransporter bör vara vägledande. Information och skyltning behöver förbättras, möjligheten att koppla/länka

vägvalsstyrningskarta till bilens elektroniska utrustning bör utnyttjas, polisens resurser för kontroll bör förstärkas.

- Risk- och sårbarhetsanalys

Sedan den 1 juli 2002 har Sverige ett krishanteringssystem med syfte att verka vid olika typer av påfrestningar och över hela hotskalan från vardagsolyckor till allvarliga krissituationer. Grundläggande för planeringsstrukturen i krishanteringssystemet är sex samverkansområden, varav ett är transporter. I krishanteringssystemet ingår att länsstyrelsen ska göra en regional risk- och sårbarhetsanalys för Skåne län i samverkan med berörda regionala aktörer samt stödja arbetet med risk- och sårbarhetsanalyser i kommunerna. Analysarbetet ska ske i fyra arbetsgrupper, bl.a. en om transporter, och ska omfatta riskinventering, analys av konsekvenser och hanteringsförmåga.

Samverka för hållbara transportlösningar

En utveckling mot hållbara transportlösningar kräver medverkan från ett stort antal aktörer, på lokal, regional, nationell och internationell nivå. I Skåne finns bra exempel på samverkan för detta syfte bl a genom det Regionala Godstransportrådet, Milöre center, Skåne-MaTs och det regionala miljömålsarbetet.

Det fortsatta arbetet bör

- Vidareutveckla samarbetet mellan kommuner, Region Skåne, länsstyrelsen, företag, högskolor och organisationer
- Bygga vidare på det Regionala Godstransportrådet för Skåne och Blekinge
- Pröva ett fortsatt arbete i form av ett regionalt MaTs-projekt

Delmål 3

Vi vill att den fysiska planeringen av bebyggelse, infrastruktur och andra samhällsfunktioner ska ge goda förutsättningar för en effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning och för att Skåne kan utvecklas som en region med stor attraktionskraft

Det vill vi göra genom att

Utveckla kommunernas och trafikverkens fysiska planering

I samhällsplaneringen ska många aktörers intressen hanteras och vägas samman till konkreta fysiska lösningar. De stora infrastrukturåtgångarna utgör en starkt styrande förutsättning för utvecklingen av bebyggelsestruktur och samhällsbyggande. De ska också fylla flera funktioner för transporterna genom att betjäna såväl nationella som regionala och lokala transportbehov. Planeringsprocesserna är tidsödande och ställer mycket stora krav på framförhållning. Den täta bebyggelsestrukturen med stark konkurrens om marken, regionens roll som knutpunkt i det övergripande transportnätet tillsammans med expansiv utveckling och omstrukturering av de regionala sambanden ställer särskilda krav på arbetet i Skåne. En väl fungerande fysisk planering är därför en nyckelfråga för utvecklingen av transportsystemet och för samhällsutvecklingen i övrigt.

Det fortsatta arbetet bör

- Förbättra förutsättningarna för en miljövänlig transportförsörjning och miljövänliga transportlösningar
- Ta tillvara infrastruktur som ett verktyg för utvecklingen såväl i Skåne och Öresundsregionen som i Sverige
- Stödja utvecklingen av en ändamålsenlig regional struktur för såväl transportsystemets stråk och knutpunkter som för verksamheter och bebyggelse
- Tillhandahålla en transportinfrastruktur som kan ta hand om ökande godsflöden och där miljövänliga och säkra alternativ ges bra förutsättningar
- Skapa förutsättningar för ökad helhetssyn över sektorsgränser och över geografiska perspektiv

Förbättra samverkan i samhällsplaneringen

Godstransporter till och från samt genom Skåne (transittrafiken) är idag omfattande och i tillväxt. Väg- och järnvägstransporterna dominerar. De stora godsflödena utgör påfrestningar på dagens infrastruktur och miljön i Skåne. Av särskild betydelse är transporterna av farligt gods och här finns ett stort antal regler som styr möjligheterna att transportera farligt gods och överhuvudtaget påverkar regelverken i mer eller mindre grad all infrastrukturplanering. Att samverka i planeringen för att främja och stärka godstrafiken vad gäller infrastrukturen, god miljö/hållbara transporter, trafiksäkerheten, logistiken m m är och kommer att vara en av de stora utmaningarna som de inblandade aktörerna har att antaga. Till hjälp och styrning i planeringen finns ett omfattande regelverk. Erfarenheterna pekar på att det kan finnas en brist i förståelsen för de olika perspektiv som förs fram i diskussionen. Det finns därför starka skäl

att stärka och utveckla processen. En nyckelfråga är att utveckla en så bred plattform som möjligt för samverkan och att tydliggöra långsiktiga och gemensamma målbilder.

Det fortsatta arbetet bör

- Förstärka och fördjupa samverkan mellan aktörerna i Skåne för att tydliggöra gemensamma förutsättningar, utvecklingsmöjligheter, mål och prioriteringar – de gemensamma dialogplattformen. Den nuvarande modellen för RTI-arbetet kan bilda grund och vidareutvecklas. Trafikverken kommunerna och Länsstyrelsen är nyckelaktörer. Näringslivet bör engageras i större utsträckning än hittills. Region Skåne bör vara sammanhållande.
- Samarbetsformerna kring enskilda infrastrukturprojekt och kommunala översiktsplaner utvecklas med syftet att öka framförhållningen, stärka kopplingarna mellan infrastrukturfrågor och övrig samhällsplanering, förbättra helhetssynen och öka kunskap och förståelse för de olika perspektiv som ska hanteras i planeringen. Berörda kommuner, Banverket, Vägverket och Länsstyrelsen är nyckelaktörer i detta arbete.
- Förbättra planeringsunderlag och gemensam kunskap. Några områden där behoven är tydliga är risker med transporter av farligt gods och konsekvenser av miljökvalitetsnormer

Delmål 4**Vi vill att Skånes aktörer ska samverka för att skapa effektiva och långsiktigt hållbara transportlösningar**

Det vill vi göra genom att

Samla aktörerna kring ”Den gröna transportregionen”

Utvecklingen inom godstransportområdet påverkas av ett stort antal aktörer, såväl inom privat som offentlig sektor. Till del är utvecklingen beroende av nationella eller globala aktörer och av förhållanden i omgivande regioner. I andra delar har aktörerna i Skåne helt eller delvis rådighet över frågorna. En förutsättning för ett framgångsrikt arbete är att aktörerna har gemensamma uppfattningar om hur målbilderna ser ut och hur vi bör arbeta för att röra oss i rätt riktning. Ett viktigt syfte med det nu pågående arbetet är just att lämna förslag i dessa avseenden.

Det fortsatta arbetet bör

- Genom remiss och andra dialogaktiviteter förankra den bärande idén - ”Den gröna transportregionen Skåne” - bland aktörerna i regionen
- Förtydliga vilka åtgärder som är viktigast att börja med och vilka aktörer som har ansvar och resurser
- Skapa en modell för uppföljning av den samlade utvecklingen och ett forum för kunskaps-spridning och diskussion kring den samlade utvecklingen inom godstransportområdet

Utveckla samarbetet mellan offentliga och privata aktörer

Godstransportområdet kännetecknas av att marknadsaktörerna har en viktig roll för utvecklingen medan de offentliga organen är förutsättningsskapande. För en effektiv användning av resurserna och för ett effektivt arbete mot önskade mål krävs samspel och samverkan mellan offentliga och privata aktörer. Det gäller både de långsiktiga utvecklingsfrågorna och mera kortsiktiga åtgärder kring genomförandet av transporter. Det Regionala Godstransportrådet är ett bra exempel samverkan mellan infrastrukturhållare, varuägare och transportmarknadens aktörer.

Det fortsatta arbetet bör

- Vidareutveckla samarbetet mellan infrastrukturhållare, varuägare och transportnäringen med den nuvarande Regionala Godstransportrådet som grund
- Utveckla en mera konkret samverkan på ledningsnivå mellan näringsliv, regionpolitiker och statliga myndigheter

Tydliggöra och förmedla regionens behov och prioriteringar

Utvecklingsmöjligheterna inom godstransportområdet styrs till betydande delar av utvecklingsarbete, planering och beslut hos aktörer utanför regionen. Det handlar om resursfördelning men också om transportpolitiska åtgärder och utvecklingsstrategier inom näringslivet. Genom tydliga och samstämmiga budskap kring behov, utvecklingsambitioner och prioriteringar ges aktörerna i omvärlden ett bättre underlag och möjligheterna att få gehör för regionens behov ökar.

Det fortsatta arbetet bör

- Få till stånd ett mera aktivt arbete gentemot de viktigaste beslutsfattarna i omvärlden. Företrädare för näringslivet på hög nivå och regionpolitiker är nyckelaktörer.
- Med utgångspunkt från målbild och strategier i detta uppdrag tydliggöra hur arbetet bör ske och ta fram erforderliga underlag

Utveckla samarbetet med grannregionerna

Det finns starka samband och gemensamma planeringsfrågor med omgivande regioner såväl inom Sverige som med grannländerna. Behoven av samverkan ökar i takt med integrationen i Europa. Idag sker detta genom politiskt samarbete, interregionala samverkansprojekt, intresseorganisationer, löpande kontakter och genom viss samverkan i planeringen. Inom trafikverken finns en stark koppling till omgivningen inom Sverige genom deras nationella organisation och styrning. Öresundskomiteen och SydSam är viktiga organisationer där transporter är en bland många samverkansfrågor. Samarbetsrelationer som är särskilt viktiga från godstransportsynpunkt är Öresundsregionen, Södra Östersjöregionen, Blekinge och Västkusten. Dessutom är givetvis den nationella och den europeiska transportpolitiken viktig för Skåne

Det fortsatta arbetet bör

- Fördjupa samarbetet med aktörerna i den danska delen av Öresundsregionen. Viktiga frågor är den framtida strukturen av stråk och knutpunkter i de internationella transporterna, lokaliseringar och rollfördelning för terminalområden, godstransporternas betydelse för integrationen mellan de olika delarna av Öresundsregionen, konsekvenser av åtgärder i de övergripande transportnäten och åtgärder för att miljöanpassa godstransporterna.
- Fördjupa samarbetet med tyska, polska och baltiska aktörer för att förbättra samordning i planering och transportpolitik, utbyta erfarenheter och förmedla information, skapa nätverk, stimulera samverkan kring transportlösningar, sjösäkerhet mm
- Vidareutveckla samarbetet med aktörerna i Blekinge för att tydliggöra konsekvenser och åtgärder med anledning av den nya situationen kring södra Östersjön, utvecklingen av internationella transporter till och från Sverige mm
- Vidareutveckla samarbetet med parter längs Västkusten för att förbättra tillgänglighet och kvalitet och stärka järnvägens konkurrenskraft.

Sammanfattning av mål och strategier

Vi vill utveckla den gröna godstransportregionen Skåne

Vi vill vidareutveckla Skånes roll som knutpunkt i Södra Östersjöregionen med en logistikfunktion av internationell klass

- Vidareutveckla strukturen av stråk och noder
- Stödja integrationen i Öresundsregionen
- Anpassa transportsystemet för ökade transporter till och från Öst- och Centraleuropa
- Förbättra kompetens och innovationsförmåga i samverkan näringsliv, universitet, högskolor och offentliga organ
- Marknadsföra regionen

Vi vill verka för att transporterna sker på ett långsiktigt hållbart sätt där järnväg och sjöfart svarar för en större del av transporterna och där transporternas miljöpåverkan begränsas

- Utveckla och utnyttja infrastrukturen för miljöanpassade transportlösningar
- Vidareutveckla miljöperspektiven i den fysiska planeringen
- Stimulera miljövänliga och säkra transportlösningar
- Begränsa riskerna vid transport av farlig gods
- Samverka för hållbara transportlösningar

Vi vill att den fysiska planeringen av bebyggelse, infrastruktur och andra samhällsfunktioner ska ge goda förutsättningar för en effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning och för att Skåne ska utvecklas som en region med stor attraktionskraft

- Utveckla kommunernas och trafikverkens fysiska planering
- Förbättra samverkan i samhällsplaneringen

Vi vill att Skånes aktörer ska samverka för att skapa effektiva och långsiktigt hållbara transportlösningar

- Samla aktörerna kring ”Den gröna transportregionen”
- Utveckla samarbetet mellan offentliga och privata aktörer
- Tydliggöra och förmedla regionens behov och prioriteringar
- Utveckla samarbetet med grannregionerna

6. Åtgärder

Avsikten med godsdialogen är att resultatet ska bli ett gemensamt underlag och en utgångspunkt för alla de berörda parternas agerande. Avsnitt 5 innehåller en stor mängd förslag till olika aktiviteter avsedda att bidra till delmålen och den samlade målbilden. De kan genomföras under flera års tid. För att orientera arbetet mot den föreslagna målbilden och komma igång med nya aktiviteter föreslås att följande åtgärder genomförs redan på kort sikt. De bör påbörjas under 2004 och 2005. Alla de nämnda aktiviteterna förutsätter aktiv medverkan från flera parter. För var och en anges en huvudansvarig som har till uppgift att ta initiativ, samla berörda aktörer och vara sammanhållande.

- Regional konferens om godstransporter i Skåne

Efter remissbehandlingen genomförs en regional konferens där huvudresultaten redovisas och där det ges tillfälle att diskutera hur den önskade utvecklingen bäst kan stödjas.

Huvudansvarig: Region Skåne

- Öresundsintegration

Intressenter på svensk och dansk sida genomför studier kring Öresundsgemensamma godsfrågor. Tänkbara frågeställningar kan vara: gemensam nuläges- och problembeskrivning, lokaliseringsförutsättningar för transport- och logistikanläggningar, framtida distributionssystem i Öresundsregionen, gemensamma miljö- och transportpolitiska åtgärder i Öresundsregionen. *Huvudansvarig: Region Skåne*

- Inomregionala transporter

Ett samarbete startas med transportköpare, transportörer och offentliga organ i regionen för att effektivisera och miljöanpassa logistik- och transportlösningar för den inomregionala transportförsörjningen. *Huvudansvarig: Vägverket*

- Utredning om hamnar och terminaler

Banverket och Vägverket har beslutat att genomföra en regional utvecklingsplan för kombiterminaler. Arbetet vidgas till att även belysa om och hur den samlade konkurrenskraften kan stärkas genom en tydligare rollfördelning mellan hamnarna. Utredningen bör också tydliggöra behoven av utvecklad infrastruktur och andra offentliga insatser i olika utvecklingsscenarier. *Huvudansvariga: Banverket och Vägverket*

- Planeringsunderlag

Ett utvecklingsprojekt startas med syftet att ta fram och sprida planeringsunderlag och goda exempel i den fysiska planeringen som kan främja en bebyggelseutveckling som möjliggör resurssnål varuförsörjning samt effektiva, säkra och miljöanpassade transportlösningar. Kunskaperna om befintliga och framtida varuflöden förbättras. *Huvudansvarig: Länsstyrelsen*

- Särskilda planeringsfrågor

Särskilda insatser görs för att söka lösningar i infrastrukturprojekt där stora meningsskiljaktigheter finns mellan berörda parter. Ett exempel på detta är den del som redan ingår i det nu pågående uppdraget och som syftar till att 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. *Huvudansvarig: Region Skåne*

- Forskning och kompetensförsörjning

Högskolor, offentliga organ och näringsliv tydliggör gemensamt behoven av forskning och utbildning samt möjligheterna att vidareutveckla de högskolor och forskningsorgan som finns i regionen. Målbilderna i godsdialogen kan ange önskade utvecklingsriktningar.

Huvudansvarig: Transportindustrieförbundet alternativt Lunds Tekniska Högskola.

- Samverkansformer för strategisk utveckling

Den regionala infrastrukturplaneringen utvärderas, breddas och utvecklas. Utgångspunkten är att vidareutveckla dialogplattformen för att skapa gemensamma referensramar kring såväl mål och prioriteringar som genomförande av infrastrukturåtgärder och utveckling av transporter och logistik. *Huvudansvarig: Region Skåne*

7. Konsekvenser

Vi har i föregående kapitel sett att det finns starka trender och en förväntad fortsatt utveckling som innebär att transporternas omfattning kommer att öka, att kvalitetskraven på transporterna kommer att skärpas för många typer av transporter och troligen också att ökade transportkostnader kan komma att accepteras. Dessa trender är generella och beror av utvecklingen av produktions- och distributionssystem och av utvecklingen av handelsmönster i Sverige, Europa och globalt. Aktörerna i Skåne har små möjligheter att påverka dessa trender. Det är ändå viktigt att klargöra hur vi vill förhålla oss till dem.

- Hur kan vi anpassa de åtgärder vi har rådighet över i Skåne för att på bästa sätt anpassa oss, ta hand om och dra nytta av den kommande utvecklingen?
- Vill vi påverka nationella och internationella aktörer som har större möjlighet att påverka förutsättningarna för utvecklingen och i så fall hur?

Ett grundläggande konstaterande är också att väl fungerande transporter och logistik är en viktig förutsättning för den ekonomiska utvecklingen och att de, mot bakgrund av nämnda trender, blir ännu viktigare i framtiden. Utvecklingen på detta område är därför viktig för regionens utveckling och dess konkurrenskraft gentemot andra regioner. Transporter och logistik är också en näring i sig själv av betydelse för den regionala ekonomin.

Vi har också konstaterat att Skåne har en särskild betydelse för Sveriges export och import. Stora och växande flöden passerar genom regionen. Sverige är också särskilt beroende av effektiva transporter genom sitt avståndshandikapp till de stora marknaderna gentemot många konkurrentländer. Aktörerna i Skåne måste ta ett ansvar för och medverka till att de nationella intressena tillgodoses.

Det finns ett antal omvärldsfaktorer där stora förändringar förväntas och där nya förutsättningar ges för Skånes roll inom transporter och logistik:

- Nya mönster i den internationella handeln
- Utveckling av transportsystemen mot storskalighet, internationalisering och intermodalitet
- Transportpolitiska åtgärder i riktning mot ökad effektivitet och mot långsiktig hållbarhet
- Integration i Öresundsregionen
- Ny situation i Södra Östersjöregionen genom utvidgning av EU

Dessa faktorer kommer på sikt att leda till en förändrad roll för Skåne. Även om många förutsättningar är utifrån givna bör det i detta perspektiv också finnas viss möjlighet för regionens aktörer att påverka utvecklingen i önskad riktning. Det gäller att med de medel som står till förfogande ta till vara de möjligheter som ges. Den inriktning som här föreslås innebär att regionens aktörer bejaktar att Skåne och Öresundsregionen ska stärka sin roll. Förhoppningen är att det ska leda till att

- Näringslivet i Öresundsregionen erbjuds bra möjligheter till transporter ut i världen vilket medverkar till positiv ekonomisk utveckling och till att regionens attraktionskraft för etableringar ökar.

- Transport- och logistiknäringen i regionen kan vidareutvecklas och erbjuda lösningar för såväl regionala, som nationella och globala aktörer.
- Integrationen i Öresundsregionen underlättas.
- Näringslivet i hela Sverige erbjuds bra transportmöjligheter till och från marknaderna i Europa.

De nämnda trenderna innehåller också hot mot regionen, främst i form av

- ökad miljöpåverkan
- trafikolyckor
- risker och barriärer
- ökad trängsel
- krav på disposition av begränsade markresurser

Det geografiska läget och den roll Skåne redan idag har är unik i Sverige. En stark koncentration av nationella och internationella godsflöden möter här en tät bebyggelsestruktur, en växande befolkning och ett växande näringsliv. Konkurrensen om markresurserna är stor. Exploateringar är ofta förknippade med konkurrerande anspråk och intressekonflikter med boendemiljö-, kultur-, natur- och rekreationsvärden.

Utvecklingen på miljöområdet innehåller både positiva och negativa trender. Ett av de största problemen är att tillräckliga framsteg inte sker då det gäller utsläpp av klimatgaser. De förbättringar som sker äts upp av volymökningar främst för lastbilstransporter.

Transporternas lokala omgivningspåverkan är också stor. Det gäller särskilt där stora flöden passerar genom tätbebyggelsen. Järnvägstransporterna som passerar genom många tätortskärnor orsakar buller, barriärer och risker för många människor, vilket bl a visar sig i sydvästra Skåne. Väg- och sjötransporterna släpper ut skadliga luftföroreningar som hotar människors hälsa och som t ex medför att beslutade miljökvalitetsnormer troligen inte kan uppfyllas på vissa platser. De lokala miljöproblemen är särskilt uttalade i västra Skåne.

Ett aktivt arbete för att motverka miljöpåverkan, trafikolyckor och risker ingår i den föreslagna målbilden med tillhörande strategier. De generella trenderna pekar tydligt på att en sådan inriktning är nödvändig och det blir än viktigare om regionen samtidigt arbetar för att stärka sin roll som transportregion i det nationella och internationella sammanhanget.

Stärkt konkurrenskraft och ökade marknadsandelar för järnvägen är en av de viktiga åtgärderna för att långsiktigt förbättra miljö och säkerhet. Utvecklingen idag är inte alltför positiv. Den innebär att järnvägen i stort behåller sina volymer medan vägtrafiken ökar sina. Inriktningen att det är långsiktigt önskvärt att stärka järnvägen är däremot i stort sett entydig bland de aktörer som deltagit i dialogen hittills.

Bedömningarna av framtida möjligheter för tåget varierar. På vissa håll pekar man på de stora svårigheter som finns i internationell samordning, stela strukturer, bristande incitament till utveckling samt att de generella trenderna kommer att göra de svårare för järnvägen att svara mot kraven. På många håll på transportköparsidan och utanför järnvägssektorn finns en tilltro till järnvägens roll på längre sikt om man bara kan skapa bättre marknadsförutsättningar. En viktig faktor är också den starka politiska vilja som finns att stärka järnvägen. Slutsatsen bör vara att vi orienterar oss mot att järnvägstrafiken på längre sikt ska stärkas och få en större roll

i transportsystemet. Det betyder bl a att aktörerna i Skåne bör hjälpa till med att skapa förbättrade förutsättningar för tåget och beredskap för en ökande tågtrafik.

Även om järnväg och sjöfart kan ta en större del av transporterna i framtiden är det sannolikt att lastbilstrafiken kommer att öka ytterligare. Inom stora delar av transportmarknaden finns ingen reell konkurrens mellan transportslagen. En utmaning är hur de ökande lastbilstransporterna kan ordnas så att de kan utföras på ett ändamålsenligt sätt men att miljöpåverkan och trafikolyckor begränsas. Teknisk utveckling och generella transportpolitiska åtgärder har kanske den största betydelsen och hanteras främst på nationellt och internationellt plan. För aktörerna i regionen är kanalisering och trafikstyrning, lokalisering av knutpunkter och utformning av trafikanläggningar och skyddsåtgärder viktiga åtgärder. En betydelsefull regional åtgärd är också att aktivt stimulera transportköpare att ställa krav på effektiva, säkra och miljöanpassade transporter.

Vid planeringen av vägar och järnvägar är inte bara det kommunala utan även det regionala och nationella perspektivet starkt företrätt. Det finns behov av att stärka dessa perspektiv även när det gäller terminaler och andra knutpunkter. En utvecklad diskussion om strukturen för godstransportsystemet som helhet i Skåne är önskvärd och skulle underlätta en ändamålsenlig utveckling inte minst från miljösynpunkt.

Några slutsatser kring utvecklingen mot långsiktig hållbarhet:

- Ökande volymer skärper kraven på åtgärder för att begränsa olyckor, risker och miljöpåverkan
- Vi bör orientera oss mot bättre förutsättningar och ökande transporter på järnväg
- Lastbilstransporterna kommer att öka och ställer krav på regionala och lokala åtgärder
- Lokal omgivningspåverkan från godstransporter är speciellt uttalad i Skåne

En av förutsättningarna för en utveckling mot målbilden är att infrastrukturen anpassas men även att efterfrågan ökar på effektiva säkra och miljöanpassade transporter. Kommunerna, regionala aktörer och trafikverken har alla ett ansvar och måste samverka. Skånes har som nämnts en särskild roll för Sveriges transporter. Den föreslagna inriktningen betyder också att regionen bejakar och ser som en viktigt uppgift att medverka till av de nationella intressena tillgodoses på ett bra sätt. Det måste också betyda att den nationella nivån vid prioritering av medel och i valet av lösningar tar hänsyn till de specifika förhållanden som finns i Skåne.

Persontrafiken i Skåne är i stark utveckling. Vägtrafiken växer. Den regionala tågtrafiken ökar kraftigt och en fortsatt utveckling av trafikutbud och resande kan förväntas. Persontransporter och godstransporter ska samsas på samma vägar och banor. Den regionala tågtrafiken ges hög prioritet som utvecklingsfråga i Skåne och det är därför viktigt att dess behov kan tillgodoses samtidigt som godstrafiken kan utvecklas.

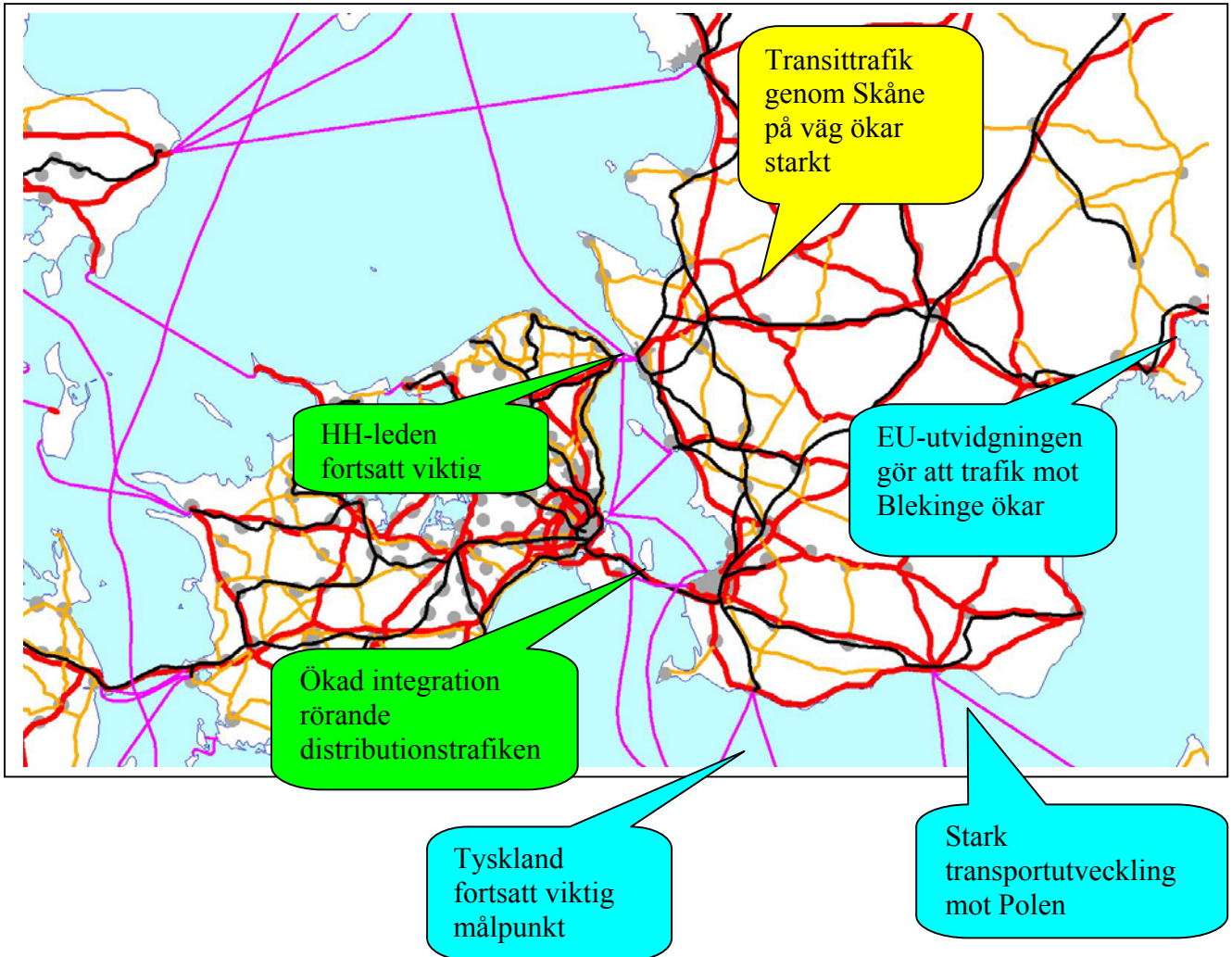
Konsekvenser av målbilden för behovet av infrastruktursatsningar:

- Järnvägarnas kapacitet utvecklas så att större flöden, av både gods och personer, och ökade krav på kvalitet kan tillgodoses
- Järnvägssystemet utformas så att påverkan på den lokala omgivningen genom buller, barriärer och risker minimeras
- Tillgängligheten med järnväg till olika godsstrand verksamheter förbättras

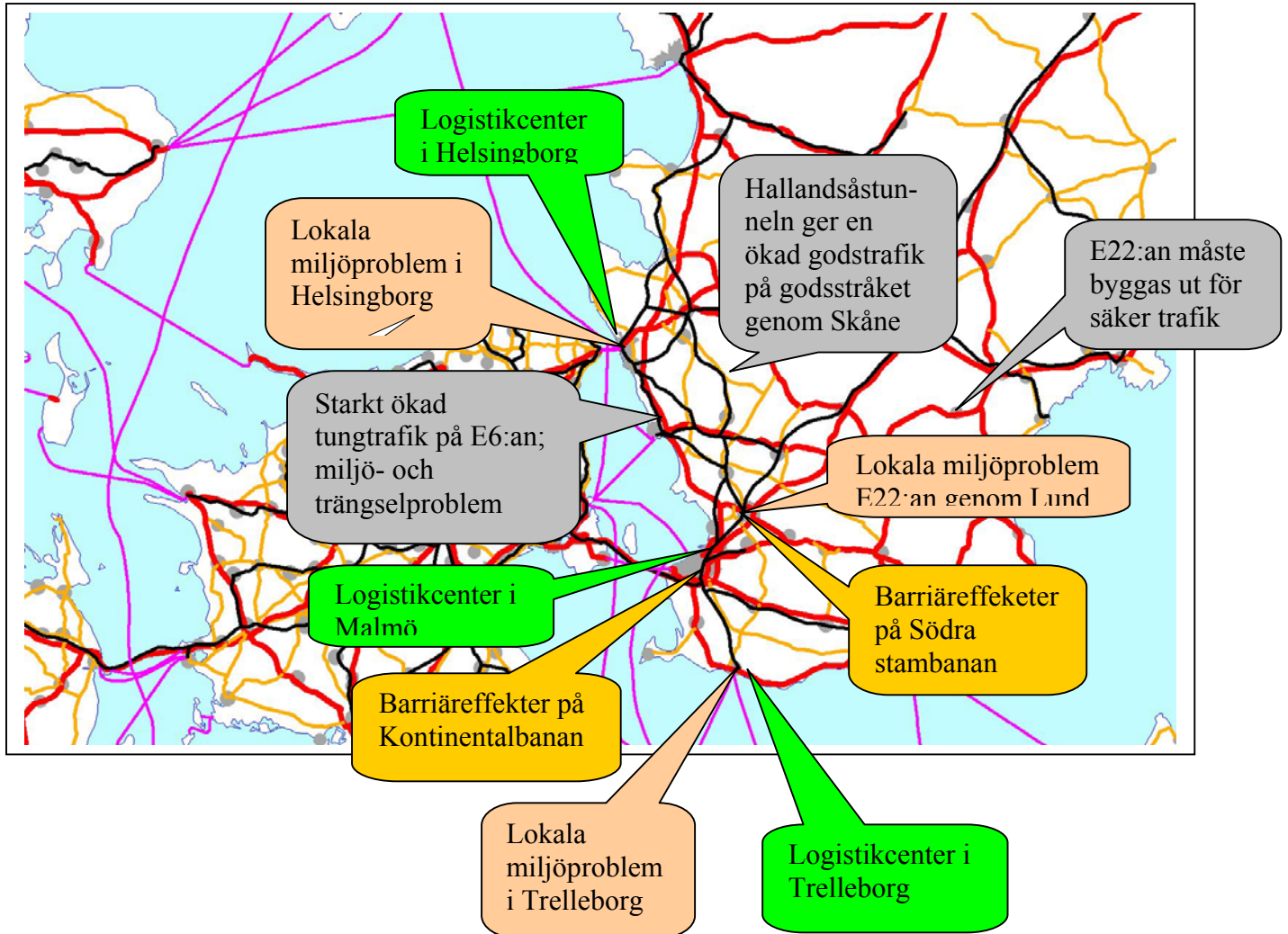
- De lokala väg- och gatusystemen anpassas för att ge bra tillgänglighet men där säkerhet och miljö ges ökad vikt
- Det nationella och regionala vägnätet anpassas så att lastbilstransporter kan kanaliseras och utföras med hög säkerhet och minimal omgivningspåverkan. På vissa länkar kommer ökad kapacitet att behövas.
- Ett utvecklingsarbete behövs för skapa bättre kunskap och samverkan kring Öresundsregionens interna transportförsörjning och kring en ändamålsenlig regional struktur av stråk och noder.

Generella konsekvenser i Skåne:

- Ökad internationell handel, ökad utveckling mot södra Östersjön och fortsatt integration i Öresundsregionen



Konsekvenser i Skåne: - Logistikfunktioner samt miljöeffekter



8. Referenser och litteratur

- Prop 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem
- Prop 1997/98:145 Svenska miljömål.
- Prop 2000/01:130 Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier.
- Godstransporter för tillväxt. SOU 2001:61
- Järnvägar för resenärer och gods. SOU 2003:104
- Förslag till Framtidsplan för järnvägen 2004-2015. Banverket 2003-07
- Den goda resan. Förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015. Vägverket 2003:86
- Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2004-2015. Region Skåne 2003-06-02
- Sektorsprogram för järnvägen. Banverket 2002
- Sektorsredovisning 2002 Vägverket 2003:36
- Sjöfartssektorns betydelse för transportpolitiken. Sjöfartsverket 2003-09-03
- Skåne-MaTs, miljöanpassade transportlösningar i ett regionalt helhetsperspektiv. Remissmaterial. Region Skåne, januari 2004
- Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram. Länsstyrelsen i Skåne län 2003:62
- Miljötillståndet i Skåne. Årsrapport 2001 – Att bygga Skånes framtid. Länsstyrelsen i Skåne län 2001:48
- Bullerfria områden i Skåne. Ett samarbetsprojekt Länsstyrelsen-Vägverket. Lägesrapport 2003
- Skånsk Livskraft. Utvecklingsprogram för Skåne. Region Skåne 1999
- Gränsöverskridande tillväxt – ett regionalt tillväxtprogram för Skåne 2004-2007. Region Skåne 2003-10-16
- Trafikplan 2003. Förslag. Hovedstadens Udviklingsråd, september 2003
- Vitbok. Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden. EU kommissionen 2001.
- Prognos för godstransporter 2010. SIKA 2000:7
- Uppföljning av de transportpolitiska målen. SIKA 2003:5
- Etappmål för en god miljö. SIKA Rapport 2003:2
- Öresundsförbindelse med ett hinder mindre. Effekter på integrationen av avgiftsfrihet. Öresundsuniversitetet 2002
- Öresund Logistics – The Nordic Main Gate. Öresundsuniversitetet 2003
- Fremtidens godstransport. Scenarier för Europas framtidige godstransport i Östersjöregionen. Institutet for Fremtidsforskning, september 2002
- Skandinaviska Arenen. Infrastruktur och transporter i ett utvecklingsperspektiv. Förstudierapport, juni 2003
- Baltic Gateway. Position paper - Role and future Potential of the south Baltic Sea Area. 2003
- Riskstudie av farligt godstransporter på större stråk av väg och järnväg i Skåne län. Länsstyrelsen, Räddningsverket, Banverket, Vägverket. Länsstyrelsen i Skåne län 2001:31
- Ökad säkerhet för farligt gods på järnväg, rapport från arbetsgruppen för farligt gods på järnväg. Banverket och Räddningsverket, september 2000
- Säkerhet, delprojekt inom ramen för inriktningsplanering för transportinfrastruktur i Skåne 2002-2011. Region Skåne 1999-10-26
- Kunskapssammanställning om samspelet mellan logistikens mikro- och makroperspektiv. TFK 2003:9
- Plan- och bygglagen (1987:10)
- Väglagen (1971:948)

- Lagen om byggande av järnväg (1995:1649)
- Miljöbalken (1998:808)