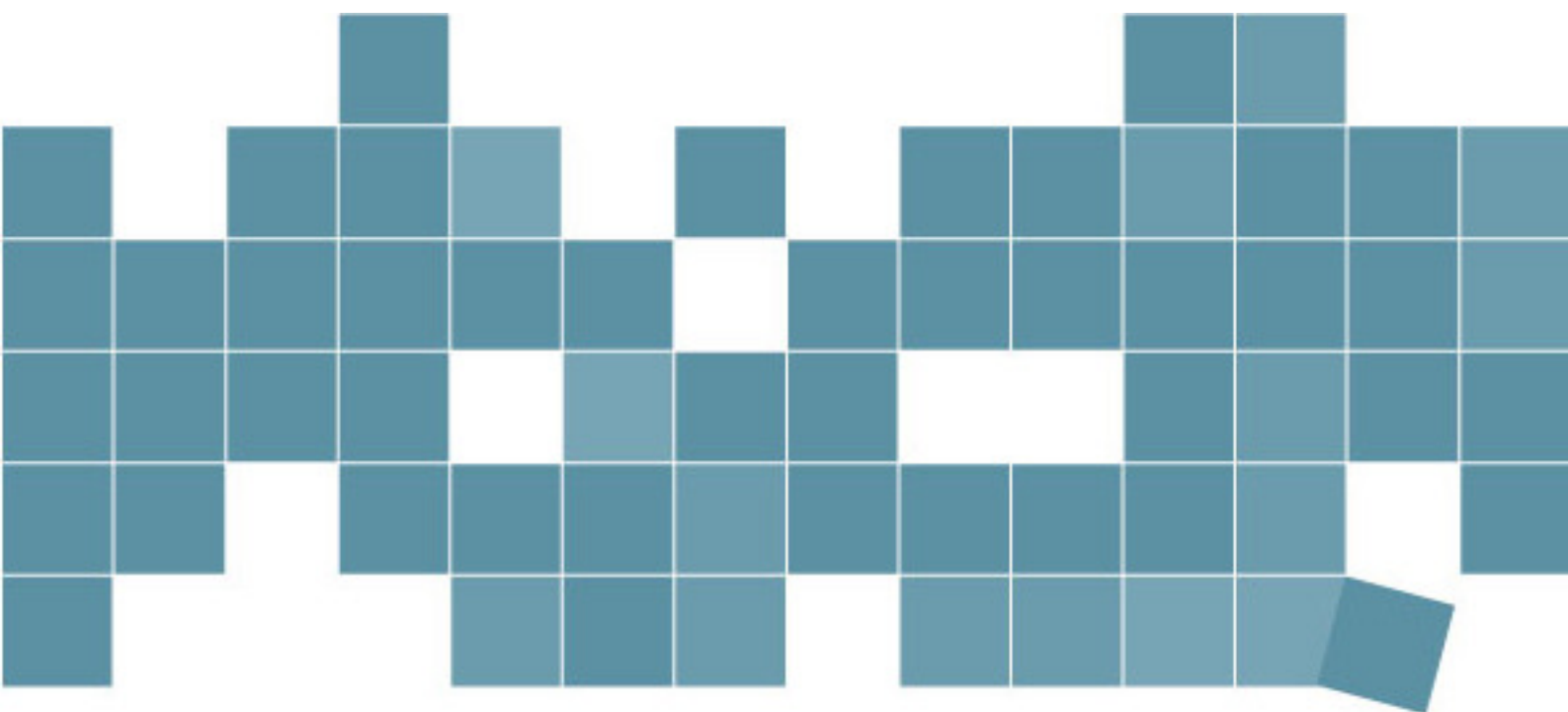


Underlag till åtgärdsanalys av EU:s transportpolitik



Underlagsrapport

Förord

I rapporten *Utgångspunkter för en europeisk transportpolitik efter 2010* (SIKA Rapport 2009:1) redovisar SIKA sin samlade analys av EU:s genomförda och framlagda förslag till transportpolitiska åtgärder. Där redovisas även ett framåtblickande underlag för den kommande politiken efter år 2010. Som underlag för beskrivningen av utvecklingen i medlemsstaterna finansierade SIKA en studie hos Trivector Traffic AB. Resultaten från denna studie finns integrerade i SIKA:s huvudrapport.

Föreliggande PM utgör Trivectors första underlagsrapport i sin helhet, med en allmän analys baserad på inventering av aktiviteterna i Sverige, Spanien, Frankrike, Polen, Tyskland, Österrike och Storbritannien. I ett separat PM (2009:7) redovisas Trivectors underlag angående Litauen, Slovenien och Nederländerna.

Arbetet har utförts av tekn.dr. Annika Nilsson, civ.ing. Karin Neergaard och Björn Wendle samt tekn.lic. Christer Ljungberg, samtliga på Trivector Traffic.

Östersund i oktober 2009

Brita Saxton
generaldirektör

Innehållsförteckning

Förord

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund och syfte	1
1.2	Uppdraget	1
1.3	Metod	2
2.	EU:s transportpolitik	3
2.1	EU:s transportpolitiska mål	3
2.2	Vitboken från 2001 och dess åtgärder	4
2.3	Uppföljning av Vitboken	6
2.4	Halvtidsöversynen och dess nya inriktning	9
2.5	Paketet om grönare transporter	13
2.6	Grönbok om rörlighet i städer	14
2.7	EU:s framtida transportpolitik	16
3.	Inventering av vad valda länder gjort	18
3.1	Inledning	18
3.2	Sverige	19
3.3	Spanien	27
3.4	Frankrike	34
3.5	Polen	44
3.6	Tyskland	55
3.7	Österrike	67
3.8	Storbritannien	76
4.	Transportpolitikens färdriktning	84
4.1	Implementerade åtgärder i länderna	84
4.2	Transportpolitikens färdriktning	86
5.	Analys av styrkor, svagheter, hot och möjligheter av EU:s transportpolitik	91
5.1	Inledning	91
5.2	Styrkor	91
5.3	Svagheter	92
5.4	Möjligheter	93
5.5	Hot	93

Bilaga 1) Regeringsuppdrag om EU:s transportpolitik

Bilaga 2) Åtgärdsprogram i vitboken 2001

Bilaga 3) Arbetsplan – förteckning över de viktigaste åtgärder i halvtidsöversynen

Bilaga 4) 17 åtgärder i halvtidsöversynen

Bilaga 5) TEN-T prioriterade projekt och hur långt de kommit 2008.

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Trivector Traffic har, på uppdrag av SIKÅ, genomfört en åtgärdsanalys av EU:s transportpolitik. Trivectors uppdrag fungerar som ett underlag till ett regeringsuppdrag om EU:s transportpolitik.

Regeringen önskar inför Sveriges ordförandeskap i EU år 2009 få en grund för svenskt agerande inför arbetet med EU:s kommande transportpolitik för perioden efter 2010. Se uppdraget i sin helhet i bilaga 1.

1.2 Uppdraget

Åtgärdsanalysen av EU:s transportpolitik med dess genomförda och planerade åtgärder består av tre delar:

- 1) Åtgärdsinventering
- 2) Analys av transportpolitikens färdriktning
- 3) Analys av styrkor, svagheter, hot och möjligheter av EU:s transportpolitik

Åtgärdsinventering

Denna del består av en inventering av vilka åtgärder som har genomförts och planeras i EU-länderna. Utgångspunkten är tre av de dokument som utpekats i regeringsuppdraget, dvs vitboken om den gemensamma transportpolitiken till 2010 (KOM 2001 370 slutlig), dess halvtidsöversyn (KOM 2006 314 slutlig) och paketet om grönare transporter (KOM 2008 433 slutlig) samt därutöver Grönbok Mot en ny kultur för rörlighet i städer (KOM 2007 551). Att genomföra en sådan inventering som omfattar hela EU27 låter sig inte göras, utan ett antal viktiga länder med olika förutsättningar har valts:

- Sverige
- Spanien (Sydlig periferi, EU har investerat stort i infrastruktur)
- Frankrike (Ett av grundarländerna)
- Polen (Relativt ny EU medlem som är betydelsefull för Östersjöregionen)
- Tyskland (Största ekonomin och befolkningen inom EU)
- Österrike (Transitland med trängsel- och miljöproblematik)
- Storbritannien (Motståndare till centralistiskt EU, avreglerad transportmarknad)

Transportpolitikens färdriktning

Med utgångspunkt i åtgärdsinventeringen genomförs en analys av transportpolitikens färdriktning. Följande punkter ingår i analysen, men även andra tendenser som framkommit vid inventeringen pekas ut:

■ Rörlighet eller tillgänglighet

EU har av tradition en mycket positiv syn på rörlighet. Ett fritt flöde av människor, varor och tjänster ska både generera tillväxt och stärka sammanhållningen mellan unionens olika delar. Under senare år har emellertid de negativa sidorna av ökad rörlighet i form av ökade utsläpp av klimatgaser och annan miljöförstöring allt mer kommit i fokus. Det finns forskning som visar att en fokusering mot rörlighet inom transportpolitiken tenderar att generera ökad trafik. Ett begynnande paradigmskifte från rörlighet till tillgänglighet som sätter fokus på syftet med transportererna pågår därför inom transportpolitiken. Kan detta paradigmskifte skönjas inom den europeiska transportpolitiken?

■ Centralisering eller decentralisering

Det pågår en ständig dragkamp om vilka beslut som ska fattas centralt av EU, och vilka frågor som ska överlåtas till de enskilda medlemsländerna. Inom detta område kan inventeringen inhämta argument från de olika länderna om vilka typer av beslut som bäst beslutas på den europeiska nivån.

■ Kärna eller periferi

Denna punkt avser främst TEN-T och andra transportpolitiska beslut som resulterar i konkreta investeringar. Frågan handlar således om det territoriella utfallet av transportpolitiken. Bör investeringar i infrastruktur främst ske inom EU:s kärna (inom den sk blå bananen), eller bör politiken inriktas mot mer perifert belägna underutvecklade områden? Detta är således en fråga som är intimt kopplad till sammanhållningspolitiken och frågor kring regional utveckling och möjligen till samhällsekonomisk effektivitet. Finns det några tydligt identifierbara vinster med att tydligare föra samman dessa frågor?

■ Kopplingen till länder utanför EU

Mot bakgrund av globalisering och ändrade ekonomiska maktförhållanden är transportsystemets koppling gentemot omvärlden central.

Analys av styrkor, svagheter, hot och möjligheter

Denna analys bygger på det material och de kontakter som tas under arbetet med punkterna ett och två. Analysen bör avspegla behov hos både medborgare och näringsliv.

1.3 Metod

Arbetet har genomförts med hjälp av studier av dokument och med kontakter med representanter i olika länder. Noggrannare beskrivning finns i respektive kapitel.

2. EU:s transportpolitik

2.1 EU:s transportpolitiska mål

I regeringsuppdraget till SIKA ingår att analysera kommissionens mål för det transportpolitiska arbetet. I Vitboken och andra dokument som utpekats i uppdraget har få sådana påträffats. Däremot finns ett övergripande mål för hållbara transporter i ett dokument från Europeiska unionens råd om EU:s förnyade strategi för hållbar utveckling (2006)¹.

Övergripande mål: Se till att våra transportsystem motsvarar samhällets ekonomiska, sociala och miljömässiga behov samtidigt som deras oönskade verkningar på ekonomin, samhället och miljön minimeras

Operativa mål och målsättningar:

- Att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och efterfrågan på transport för att minska miljökonsekvenserna.
- Att uppnå hållbara nivåer för energianvändningen på transportområdet och minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn.
- Att minska utsläppen av föroreningar på transportområdet till nivåer som minimerar påverkan på människors hälsa och/eller miljön.
- Att få till stånd en balanserad övergång till miljövänliga transportsätt för att få fram ett hållbart system för transport och rörlighet.
- Att minska trafikbuller både vid källan och genom begränsande åtgärder i syfte att säkerställa att den generella exponeringsnivån leder till minsta möjliga påverkan på människors hälsa.
- Att modernisera EU:s ramverk för kollektivtrafiken i syfte att uppmuntra till bättre effektivitet och kvalitet senast 2010.
- I linje med EU:s strategi för koldioxidutsläpp från lätta fordon bör koldioxidutsläppen från nya bilar i medelvärde komma ner till 140 g/km (2008–2009) och 120 g/km (2012).
- Att halvera antalet döda i trafiken jämfört med 2000 senast 2010.

I anslutning till målen nämns följande åtta åtgärder som bör vidtas:

1. EU och medlemsstaterna kommer att vidta åtgärder för att förbättra alla transportsätts ekonomiska och miljömässiga prestanda och, där det är lämpligt, vidta åtgärder för en övergång från vägtransport till järnvägs-, sjö- och kollektivtransport, vilket skall innefatta en lägre transportinten-

¹ Europeiska unionens råd, EU:s förnyade strategi för hållbar utveckling, som antogs av Europeiska rådet den 15–16 juni 2006 http://ec.europa.eu/sustainable/docs/renewed_eu_sds_en.pdf alternativt http://ec.europa.eu/sustainable/docs/renewed_eu_sds_sv.pdf (sidan 10)

sitet genom förändring av produktions- och logistikprocesser och ändrat beteende i kombination med bättre anknytningar mellan de olika transportsätten.

2. EU och medlemsstaterna bör förbättra energieffektiviteten inom transportsektorn genom användning av kostnadseffektiva instrument.
3. EU och medlemsstaterna bör inrikta sig på möjliga alternativ till vägtransport för gods och passagerare, vilket kan innefatta lämplig utveckling av de transeuropeiska näten och intermodala länkarna för godslogistiken, bland annat genom sådana genomförandeåtgärder som förutses i kommissionens åtgärdsprogram Naiades för transport på inre vattenvägar och Marco Polo II-programmet.
4. Kommissionen kommer att fortsätta att undersöka användningen av infrastrukturavgifter för alla transportsätt med beaktande av de nya möjligheter som erbjuds genom ny satellit-, informations- och kommunikationsteknik. Inom ramen för eurovinjettdirektivet kommer kommissionen senast 2008 att presentera en allmängiltig, öppen och begriplig modell för beräkning av samtliga externa kostnader, vilken skall ligga till grund för framtida beräkningar av infrastrukturavgifter.
5. Kommissionen och medlemsstaterna bör sträva efter att verka för effektiva helhetslösningar för att minska skadeverkningar från den internationella sjöfarten och flygtrafiken.
6. I syfte att halvera antalet dödsolyckor inom vägtransporterna och minska antalet skadade inom vägtrafiken bör man öka trafiksäkerheten genom förbättrad väginfrastruktur, ökad fordonssäkerhet, främjande av gemensamma alleuropeiska informationskampanjer för att förändra trafikanternas beteende samt verkställighet av domar över nationsgränserna.
7. I linje med den temainriktade strategin för stadsmiljön bör de lokala myndigheterna ta fram och genomföra planer och system för stadstrafik, med beaktande av de tekniska riktlinjer som kommissionen angav under 2006, och diskutera ett närmare samarbete mellan städer och kringliggande områden.
8. Kommissionen och medlemsstaterna kommer ta fram en långsiktig och samlad EU-strategi för drivmedel.

Det ingår inte i Trivectors uppdrag att analysera kommissionens mål, däremot att analysera genomförda åtgärder (mot bakgrund av dem som föreslås inom EU:s transportpolitik) samt att utifrån åtgärdsinventeringen genomföra en analys av transportpolitikens färdriktning.

2.2 Vitboken från 2001 och dess åtgärder

Vitboken om den gemensamma transportpolitiken till 2010 (2001)² är den andra vitboken som getts ut inom transportområdet. Den första vitboken kom ut 1992 och dess övergripande mål var att avreglera transportmarkna-

² Vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 : Vägval inför framtiden (KOM 2001 370 slutlig)

den. I Vitboken från 2001 ansågs detta mål vara uppfyllt, bortsett från i järnvägssektorn.

Problemen inom transportsektorn som istället lyfts fram i Vitboken 2001 är:

- Skillnaden i tillväxt mellan de olika transportsätten
- Trafikstockningar i städerna, på flygplatser och på vissa trafikleder och järnvägslinjer, främst i centrala delar av EU
- Transporternas skadliga påverkan på miljö och medborgarnas hälsa, inte minst pga bristande trafiksäkerhet.

Skillnaden i de olika transportsättens tillväxt förklaras till viss del av att externa kostnader inte ingår i prissättning för transporttjänster, och till viss del på att arbetsmarknadslagstiftning och säkerhetsregler inte följs, särskilt inom transportsektorn.

Trafikstockningarna ses som ett ekonomiskt hot, och anses delvis vara en följd av snedfördelningen mellan transportsätten, men även av att det trans-europeiska transportnätet, TEN-T, inte byggts ut i den takt som planerats. EU:s randområden har samtidigt dålig tillgänglighet till EU:s centrala delar.

För att snabba på utbyggnaden krävs nyskapande politik kring finansiering. Den offentliga finansiering bör inriktas på stora projekt som förstärker sammanhållningen inom EU:s territorium, optimerar kapaciteten på befintlig infrastruktur och bidrar till att ta bort flaskhalsar.

Hittills har medel från strukturfond, sammanhållningsfond och lån från Europeiska investeringsbanken på medlemstaternas begäran gått till vägtransport på bekostnad av järnväg. Samfinansieringen bör därför enligt Vitboken prioritera järnvägs- och sjötransporter (inkl inre vattenvägar).

Ett annat problem som togs upp var hur man skulle bemöta den kraftiga tillväxten av transport särskilt på väg. Vid Vitbokens tillkomst stod EU inför en stor utvidgning, från 15 till 25 länder, och man ville prioritera att dessa integrerades. Detta sågs som en möjlighet för att få deras transporter att utvecklas i hållbar riktning. Strategin i Vitboken är att bryta samband mellan ekonomisk tillväxt och rörlighet genom åtgärder som avgifter, vitalisering av alternativ till vägtransport i kombination med utpekade investeringar i TEN-T.

Vitboken om den gemensamma transportpolitiken till 2010 (2001) omfattar ett 60-tal åtgärder, indelade i 4 delar:

- I. Återupprätta balansen mellan transportsätten
- II. Avlägsna flaskhalsarna
- III. Placera användarna i centrum av transportpolitiken
- IV. Bemästra globaliseringens effekter på transportererna.

Åtgärdsprogrammet gäller åtgärder t o m 2010, men en utvärdering efter halva tiden är inplanerad för att kunna anpassa åtgärderna om målen inte uppnåtts. Åtgärderna kan delas in i 12 olika områden:

1. Höj kvaliteten i vägtransportsektorn
2. Vitalisera järnvägssektorn
3. Företrä tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav
4. Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar
5. Främja intermodalitet
6. Förverkliga det transeuropeiska transportnätet
7. Öka trafiksäkerheten
8. Utforma en effektiv avgiftspolitik
9. Resenärernas rättigheter och skyldigheter
10. Utveckla stadstrafiken
11. Ny teknik och alternativa bränsle
12. Kontrollera effekterna av globaliseringen

Vitboken fokuserar på åtgärder som bör tas på gemenskapsnivå. I vitboken identifieras ytterligare åtgärder som vidtas via beslut på nationell eller regional nivå. Åtgärderna riktar sig till olika nivåer, ibland enbart EU, men i många fall rör de samtliga medlemsländer och i vissa fall är de direkt riktade till en eller ett par medlemsländer. Enskilda medlemsländers agerande kan för de flesta åtgärder påskynda eller bromsa upp införandet.

I bilaga 2 återfinns åtgärdsprogrammet som det sammanfattas i Vitboken. Åtgärderna omfattar anpassning av bestämmelser, övervakning, införande av direktiv, olika stödprogram, specifik infrastruktur, driftkompatibilitet, samarbete etc.

2.3 Uppföljning av Vitboken

ASSESS-studien

Inför halvtidsöversynen gjordes en omfattande uppföljning av vad som skett, både på EU-nivå och för de olika medlemsländerna. Detta gjordes bl a inom ramen för ASSESS-studien³ som genomfördes av ett internationellt konsortium med företaget *Transport & Mobility Leuven* i spetsen. Frågan som ställdes var i vilken grad de 12 olika policy-områdena som pekades ut i Vitboken hade implementerats vad gäller lagstiftning, investeringar, institutionella anpassningar etc. Metoden som användes var att ta del av nationella dokument och att utnyttja uppföljningar som gjorts inom ramen för andra projekt. På detta sätt bedömdes hur långt implementeringen hade kommit på en 4-gradig skala, från ingen till hög grad av implementering. Slutsatserna är konsortiets egna och inte kommissionens.

Implementering av vitboken

Enligt ASSESS-studien så har vitboken bidragit till viktiga steg för att förbättra transportsektorn i Europa tills 2005. På EU-nivå har det skett mest inom lagstiftningsområdet inom EU – ca 50 % av vitbokens lagstiftningsåtgärder har antagits av Europeiska Parlamentet eller Rådet, och av lagförsla-

³ ASSESS Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the midterm implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010 FINAL REPORT

gen har 15 % antagits av Kommissionen och förts vidare till Parlamentet eller Rådet för antagande.

I halvtidsöversynen beskrivs implementeringen av vitbokens åtgärder gå enligt plan. De flesta åtgärder som beskrivs i vitboken har lagts fram som förslag eller antagits. Exempel på av EU antagna lagförslag som håller på att genomföras enligt halvtidsöversynen⁴:

- godstrafiken på järnväg öppnas för konkurrens,
- bättre sociala villkor inom vägtransporter,
- 30 prioriterade projekt fastlagda inom TEN-T,
- inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet, och stärkta rättigheter för flygresenärer.

Därutöver har det kommit:

- Nytt direktiv om vägavgifter, 2005.
- Marco-Polo-programmet har främjat intermodala transporter,
- regelverket för sjösäkerhet har byggts ut,
- industriella innovationsprogram, såsom Galileo, ERTMS och Sesar.

De åtgärder som inte vidtagits är ofta de ”svårare” men som kan få en mycket stor effekt på transportsystemet, såsom t ex prissättningsåtgärder. Först 2005 kom ett direktiv om vägavgifter. Inom flygsektorn har det skett en omfattande avreglering, men åtgärderna för att kontrollera tillväxt av transporter och minska miljöeffekterna har inte införts, t ex tilldelning start- och landningstider på flygplatser, flygdieselskatt, flygtrafik- och flygplatsavgifter.

Tre policier hade kommit långt på EU-nivå 2005: utbyggnaden av det trans-europeiska transportnätet, TEN-T (WP 6), Utveckling av stadstrafiken (WP 10) och Ny teknik och alternativa bränslen (WP 11), t ex forskning och utveckling om miljöfordon, se tabell 2.1.

Implementeringen i medlemsländerna är av mycket lägre grad, vilket t ex beror på att när ett direktiv tagits i EU-institutionerna har medlemsländerna ca 3 år på sig att översätta det i sin egen lagstiftning. I de ursprungliga EU-länderna (EU15) är utfallet av implementeringen då resultatet av 5 års arbete. För medlemsländerna som gick med i EU 2004 har det bara haft ett år på sig, även om deras politik ofta anpassats i samband med anslutningsprocessen.

⁴ Enligt Halvtidsöversynen, Keep Europe Moving, 2006

Tabell 2.1 Framsteg i förhållande till riktlinjerna i vitboken på EU-nivå samt i de ursprungliga (EU15) respektive nya EU-länderna.. Källa: ASSESS 2005.

WP		EU-institutioner	EU 15	Nya medlemmar
1	Hög kvaliteten i vägtransportsektorn	Mellan	Mellan	Mellan
2	Vitalisera järnvägssektorn	Mellan	Mellan	Låg
3	Företräda tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav	Låg	Låg	Låg
4	Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar	Mellan	Mellan	Mellan
5	Främja intermodalitet	Mellan	Låg	Låg
6	Förverkliga det transeuropeiska transportnätet	Hög	Låg	Låg
7	Öka trafiksäkerheten	Låg	Mellan	Mellan
8	Utforma en effektiv avgiftspolitik	Mellan	Mellan	i.u.
9	Resenärernas rättigheter och skyldigheter	Mellan	Mellan	Låg
10	Utveckla stadstrafiken	Hög	Mellan	Mellan
11	Ny teknik och alternativa bränslen	Hög	i.u.	i.u.
12	Kontrollera effekterna av globaliseringen	Mellan	i.u.	i.u.

	Ingen
	Låg
	Mellan
	Hög

Utifrån en bedömning om hur långt man skulle ha kommit till 2010 drogs slutsatsen att implementeringen inte skulle vara färdig, men ha kommit långt. Vid 2010 bedömdes det ha skett en hög grad av implementering på EU-nivå inom de flesta områdena och en medelhög grad av implementering i medlemsstaterna, se tabell 2.2. Det område som bedömdes ha lägst grad av implementering 2010 var utformandet av en effektiv avgiftspolitik.

Tabell 2.2: Beräkning av framstegen i förhållande till vitboken år 2010. Källa: ASSESS 2005.

WP		EU-institutioner	EU 15	Nya medlemmar
1	Hög kvaliteten i vägtransportsektorn	Mellan	Hög	Mellan
2	Vitalisera järnvägssektorn	Hög	Mellan	Mellan
3	Företräda tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav	Låg	Låg	Låg
4	Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar	Hög	Mellan	Mellan
5	Främja intermodalitet	Mellan	Mellan	Låg
6	Förverkliga det transeuropeiska transportnätet	Hög	Mellan	Mellan
7	Öka trafiksäkerheten	Låg	Mellan	Mellan
8	Utforma en effektiv avgiftspolitik	Mellan	Mellan	Låg
9	Resenärernas rättigheter och skyldigheter	Hög	Mellan	Låg
10	Utveckla stadstrafiken	Hög	Mellan	Mellan
11	Ny teknik och alternativa bränslen	Hög	i.u.	i.u.
12	Kontrollera effekterna av globaliseringen	Mellan	i.u.	i.u.

Omvärldsförändringar

ASSESS-studien tar också upp förändringar i omvärlden:

- ekonomiska tillväxten ej ökar som väntat,
- oljepriser stiger,
- public-privata investeringar på infrastruktur minskar, samt
- globaliseringen har ökat import/export i EU25.

Slutsats om effekterna

De studier och scenarioanalyser som gjordes inför halvtidsöversynen visar att åtgärderna inte kommer att räcka för att uppnå målen, särskilt de om att minska transporternas negativa verkan samtidigt som rörligheten ska underlättas. De flesta effekter uppnås först när alla åtgärder är fullt implementerade. Därför drogs slutsatsen att det behövs starkare medel för att få igenom de viktiga svåra åtgärderna kring prissättning, flygdiesel och flygskatter.

2.4 Halvtidsöversynen och dess nya inriktning

I halvtidsöversynen⁵ redovisas målen för transportpolitiken. Transportpolitiken diskuteras utifrån förändringar i omvärlden och EUs transportpolitik 2001-2006 beskrivs utifrån den uppföljning av vad som skett.

En delvis ändrad strategi förordas – behov av sammodalitet och samråd betonas bl a. En tidplan görs för de 44 viktigaste åtgärderna för åren 2006-2009.

Mål

I halvtidsöversynen är det övergripande målet tydligare uttryckt än i Vitboken: *att skapa förutsättningar för tillgång till välfungerande och effektiva transportsystem i Europa.* Som bikrav nämns att transportsystemen ska:

- *erbjuda hög grad av rörlighet för människor och företag inom hela Europa,*
- *vara miljövänliga, trygga energiförsörjningen, bidra till införande av miniminormer för arbetsvillkoren inom transportsektorn samt skydda passagerare och allmänheten i övrigt.*

För att uppnå bikraven ska transportpolitiken verka innovativt och EU skall verka internationellt genom att delta i internationella organisationer och därvid föra ut EU:s politik.

Dessa mål beskrivs som långsiktiga genom sina avvägningar mellan krav på ekonomisk tillväxt, social välfärd och skydd av miljön.

⁵ Hållbara transporter för ett rörligt Europa. Halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken (KOM 2006 314 slutlig)

Omvärldsförändringar

De förändrade förutsättningar i omvärlden som pekats ut är:

- Utvidgningen till 25 medlemsländer
- Transportbranschens förändring, globalisering
- Teknikutveckling
- Internationella miljöåtaganden, t ex Kyotoprotokollet
- Transportsektorn måste bidra till mål om tryggad energiförsörjning
- Internationella förändringar, terroristhot, globalisering
- Utvecklade styrelseformer inom EU

Dessutom har den ekonomiska utvecklingen varit svagare än man räknade med då Vitboken togs fram.

Åtgärder

I det omfattande samråd som skedde inför framtagandet av den reviderade vitboken betonades transporternas centrala roll för ekonomisk tillväxt, och behovet av att anpassa åtgärderna till nya de förutsättningarna.

Slutsatsen blev att det behövs en bredare och flexiblare uppsättning styrmedel för transportpolitiken, t ex EU-lagstiftning med enhetlig tillämpning, ekonomiska styrmedel, ”mjuka” styrmedel (t.ex. frivilliga överenskommelser och samarbete), teknisk integration, geografiskt differentierade metoder med skräddarsydd lagstiftning eller utbyggt samarbete. På varje område kommer kommissionen att hålla samråd med allmänheten och andra berörda parter, och genomföra sociala och miljömässiga konsekvensanalyser, innan konkreta förslag läggs fram.

En tidplan för de viktigaste åtgärderna för att förverkliga visionen läggs fram. Åtgärderna kommer däremot preciseras baserat på samråd och utredningar. I bilaga 3 visas en arbetsplan med när de viktigaste åtgärder i halvtidsöversynen ska genomföras. De flesta åtgärderna är på EU-nivå. I bilaga 4 redovisas alla 17 åtgärderna.

Åtgärderna sammanfattas ofta inom tre områden, enligt nedan:

a. Optimisation of existing transport modes

- An internal market review of road transport to ensure the proper functioning of the market, determine the role of SME's, and provide an analysis of the social elements involved (2006)
- Launch European ports policy (2007)
- Removal of technical barriers in rail transport to ensure interoperability between companies. Programme to promote rail freight corridors and prepare a review of the internal market in rail transport (2006), with a scoreboard for market performance of rail (2007)
- A review of air transport liberalisation measures, airport charges and capacity (2006)
- A mobilisation of all sources of infrastructure financing; multi-annual investment programme up to 2013 for Trans-European networks

b. Mobility for the citizen

- Publication of a Green Paper on Urban Transport (2007)
- Development of a strategy for critical infrastructure (2006), land and public transport security (2007), and review air and maritime security rules (2008)
- Passenger rights: proposal on minimum standards for coach transport, notably for people with limited mobility (2007)
- A first European road safety day (2007); promotion of road safety through vehicle design and technology, infrastructure and drive behaviour (on a continuing basis)
- Review legislation on working conditions in road sector (2007)

c) Better transport solutions through new technologies

- Development of a freight transport logistics strategy, as well as the launch of a broad debate on possible preparation of an EU action plan for 2007
- Energy and transport: strategic technology plan for energy in 2007 and green propulsion programme for 2009
- Technology: RTD and support to market penetration, including big technology projects such as Galileo and ERTMS which should be implemented on certain corridors from 2009 onwards.
- Smart charging (basis for methodology by 2008)
- Major programme to bring intelligent road transport systems to market (2008)

Kommentar till halvtidsöversynen

Flera forskare, däribland professor John Whitelegg⁶ och Dominic Stead var starkt kritiska till halvtidsöversynens brist på hållbarhetstänkande. Whitelegg menar att dokumentet inte förstår begreppen tillgänglighet och rörlighet. Stead konstaterar att de åtgärder som presenteras för att kunna uppnå Vitbokens mål vittnar om en omprioritering i europeisk transportpolitik.

En reflektion av den nya inriktningen har publicerats i *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, av forskaren Dominic Stead⁷ som är verksam vid *OTB Research Institute for Housing, Mobility and Urban Studies* och återges här i korthet.

⁶ Whitelegg, John, *World Transport Policy and Practice*, volume 12, nr 2

⁷ Stead, D, *Mid-term review of the European Commission's 2001 White Paper*, *EJTIR*, 6, no. 4 (2006), pp. 365-370. Kan laddas ned på http://www.ejtir.tbm.tudelft.nl/issues/2006_04

"Sustainable Mobility" återkommer

Begreppet *Sustainable Mobility* används i titeln för att lyfta fram dilemmat med hur fri rörlighet av personer och gods ska kunna ske samtidigt som miljö, hälsa och säkerhet skyddas. Begreppet *Sustainable Mobility* fanns förövertigt inte med i Vitboken från 2001, men däremot i Vitboken från 1992.

Mer mobility än sustainable

Halvtidsrevisionen anger att åtgärderna måste justeras och att det behövs en bredare, mer flexibla verktygslåda, för att uppnå EUs mål om att tygla de negativa effekterna på miljö av transportökningen och främja rörlighet. Stead menar att Kommissionen härmed vill främja rörlighet istället för att kontrollera den och att rörlighet får större vikt än hållbarhet. *Demand management* förekommer inte i halvtidsöversynen, vilket motiveras med EU-utvidningen 2002, förändringar i transportindustrin, ny teknik, och energi och säkerhetsfrågor.

Stead konstaterar att Göteborgsagendan inte nämns, till skillnad från bl a Lissabon Agendan för jobb och tillväxt, vilket stödjer prioriteringsordningen jobb, tillväxt, hållbarhet.

Decoupling tonas ner

Trenderna som redovisas i halvtidsöversynen pekar inte på att hållbarheten utvecklats i rätt riktning 2001-2005, tvärtom, godstransport ökar fortare än BNP, flyg och sjötrafik ökar, särskilt lågprisflyg, trängseln ökar, växthusgaserna ökar, vägtrafikolyckor minskar inte snabbt nog. Trots det så sker en omformulering av frikoppling av den ekonomiska tillväxten från transportutvecklingen (som var nyckelfråga i Vitboken och är ett mål i Europeiska Hållbarhetsstrategin, 2006). Den nya formuleringen är *mobility must be disconnected from its negative side effects.*, dvs den lägger mindre vikt vid (åtgärder för) att dämpa transportökningen.

Målet om att förändra trafikslagsfördelningen tonas ned

Målet om att förändra trafikslagsfördelningen, vilket var centralt i Vitboken, tonas ner. Istället nämns sam-modalitet. Stead tolkar det som att Kommissionen är mindre beredd att främja alternativa trafikslag och åstadkomma ett skifte.

Energi och säkerhet

Energi och säkerhetsargument nämns mera i halvtidsöversynen än i Vitboken. Det nämns att det krävs bränsleeffektivitet på fordonssidan och att gradvis ersätta olja med alternativa bränslen, men däremot sägs det mindre om att *transport demand management* eller *modal shift*.

Stadstrafik

Rationalisering av Stadstrafik var en nyckelfråga i Vitboken enligt Stead. I halvtidsöversynen ges det mindre uppmärksamhet. Medel som tas upp är studera och utbyta *best practice* och ev lagstiftning om kollektivtrafik. Det sägs att städerna själva snarare än EU får styra. Stead konstaterar också att det inte nämns något om SUTP Sustainable Urban Transport Plans för europeiska städer, vilket föreslogs i en strategi från 2004 (om *European urban*

environment thematic strategy). Det refereras till den kommande grönboken om Stadstrafik där frågan om det europeiska mervärdet ska identifieras.

2.5 Paketet om grönare transporter

Paketet om grönare transporter som sammanfattas i meddelandet om grönare transporter⁸ utgår från transporternas negativa effekter (hälsoproblem pga utsläpp eller trafikolyckor, klimateffekter, buller, trängsel) och de samhälls-ekonomiska kostnader dessa effekter innebär. Det är därmed en fördjupning av de problem som påtalades i vitboken och halvtidsöversynen.

Även problemsynen följer på den som beskrevs i halvtidsöversynen, nämligen att transporternas negativa effekter kommer att öka eftersom transporterna troligtvis ökar, samt att transportanvändarna inte är motiverade att ändra sitt beteende och minska de effekter de orsakar, eftersom de inte står för hela kostnaden som deras transporter innebär. Korrekt prissättning för internalisering av de externa kostnaderna är därför en viktig del i paketet.

I meddelandet hänvisas till mål som Europeiska rådet satte upp 2007, och att transportsektorn måste bidra till att uppfylla målen:

- en minskning av växthusgaserna med 20 % (30 % inom ramen för ett internationellt avtal),
- en ökning av användningen av förnybara energikällor till 20 % och en minskning av energikonsumtionen med 20 %, allt till år 2020.

I meddelandet beskrivs befintliga och föreslagna EU-åtgärder på området hållbara transporter. EU-åtgärder ses som komplement till medlemsländernas egna åtgärder. I paketet ingår även en inventering om genomförda åtgärder som bilaga till meddelandet⁹.

De huvudsakliga åtgärderna som kommer med paketet är:

- internalisering av de externa transportkostnaderna – en övergripande strategi¹⁰
- förslag till översyn av direktivet om avgifter på tunga godsfordon för användning av viss infrastruktur¹¹.
- meddelande om att minska bullret från järnvägen¹²

⁸ MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET Grönare transporter (KOM 2008 433 slutlig)

⁹ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT accompanying the COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL Greening Transport

¹⁰ MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN OCH REGIONKOMMITTÉN. En strategi för att internalisera externa kostnader KOM(2008) 435 slutlig

¹¹ Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av viss infrastruktur, KOM(2008) 436 slutlig.

¹² MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET Åtgärder för att minska järnvägsbuller från befintliga fordon KOM(2008) 432 slutlig

Åtgärderna bygger vidare på ett flertal befintliga initiativ som beskrivs i inventeringen som avser åtgärder på kort till medellång sikt

I meddelandet beskrivs kompletterande initiativ som kommissionen tänker göra. Dessa omfattar regleringsåtgärder, infrastrukturåtgärder och åtgärder för forskning och utveckling.

2.6 Grönbok om rörlighet i städer

Grönboken¹³ handlar om urbana transporter och behandlar bl a städernas nuvarande och förväntade framtida transportproblem, generella utvecklingsbehov och EU:s roll i detta sammanhang. Grönboken är indelad i fem teman (utmaningar):

- Mot städer i vilka trafiken flyter
- Mot grönare städer
- Mot smartare stadstransporter
- Mot tillgängliga stadstransporter
- Mot säkra stadstransporter

För vart och ett av dessa teman diskuteras alternativa lösningar. Grönboken omfattar också förslag kring förbättrad kunskapsuppbyggnad, utbyte av information, EU-gemensam statistik och datainsamling, m m. Ett viktigt syfte med grönboken är att stimulera till diskussion.

Grönboken beslutades september 2007. Både före och efter beslutet har det pågått ett omfattande offentligt samråd med både allmänhet och transportsektorns aktörer. Bl a har enkätstudier genomförts, och workshops med olika teman har hållits. Många organisationer har lämnat in skriftliga remissvar, däribland riksdagens trafikutskott.¹⁴ Flera dokument som redovisar resultat från det offentliga samrådet kan laddas ned från Internet.¹⁵

Grönboken ska följas av en mera konkret ”Action Plan”. Från början skulle den ha lanserats under hösten 2008 men den har blivit försenad. Det senaste officiella beskedet är att ”*An Action Plan on urban mobility will follow and concrete actions will be launched from 2009 onwards*”.¹⁶ Information som spridits via olika nyhetsbrev och internet (ej EU) uppger att processen har

¹³ Grönbok Mot en ny kultur för rörlighet i städer (KOM 2007 551)

¹⁴ http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&doktyp=bet&rm=2007/08&bet=TU5&dok_id=GV01TU5

¹⁵ http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm

¹⁶ http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/urban_mobility_en.htm, 2008-12-19

fördröjts på grund av att en ny ansvarig kommissionär för transportfrågor har utsett (Antonio Tajani) och agendan delvis förändrats i och med detta.¹⁷

En fingervisning om vad "Action Plan" eventuellt kan komma att innehålla finns i ett nyligen publicerat dokument som omfattar en slags exempelsamling över goda exempel från hela EU-området. Dessa exempel är valda för att kunna visa på "*the future potential benefits of the Green Paper in practice*".¹⁸ Exempelen redovisas per land, och för Sverige redovisas t ex hur Stockholm stad arbetar med att öka andelen miljöbilar i sin verksamhet.

Några egentliga avtryck av grönboken i nationell transportpolitik går ännu inte att bedöma. Dels beslutades grönboken så sent som 2007 och ännu finns ingen "action plan", som förmodligen skulle varit den del som tydligast hade gått att följa upp och se avtryck av. Däremot kan olika länders och organisationers uppfattning om grönboken i viss mån utläsas av det offentliga samrådet och de remissvar som lämnats in. Vissa exempel på det visas i åtgärdsinventeringen för de olika länderna i kapitel 3.

En reflektion av grönboken har publicerats i *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, av forskaren Dominic Stead¹⁹. Han anser att grönboken inte innehåller särskilt mycket klarhet i frågan om EU:s framtida roll avseende urbana transporter. Stead har studerat remissvaren till grönboken och ger följande beskrivning:

Responses to the launch of the Green Paper so far have been predictably mixed. The International Association of Public Transport (UITP) has given its support to the Green Paper, stating that the European Commission "has a major role to play to foster sustainable urban mobility for all, providing frameworks that can empower our cities and regions to take appropriate actions, while fully respecting the subsidiarity principle" (UITP, 2007). Eurocities, a European network of large cities, has welcomed the Green Paper, arguing that there is a need for "European cities to develop joint solutions in the area of urban mobility" and that "local authorities can benefit from support and coordination at the European level" (Eurocities, 2007). The European Federation for Transport and Environment has been more critical, arguing for more attention to the internalisation of transport's external costs in European transport policy and less emphasis on transport infrastructure mega-projects under the Cohesion Funds (T&E, 2007). Michael Cramer, German Green MEP, has underlined the contradiction between the way in which the EU's co-financing is currently spent in urban areas (the vast majority goes into roads) and the objectives of the Green Paper such as 'comobility' between different modes of collective transport. At least 50% of this co-financing should be invested in alternative forms of transport he argued during the debate on the Green Paper in the European Parliament (European Parliament, 2007).

¹⁷ se t ex http://www.iro.ie/news/archives/2008/09/urban_transport.shtml som publicerat nyheten; "A change in Commissioner earlier this year to Antonio Tajani has delayed delivery of the action plan originally expected by October. It is now expected in the new year but seems unlikely to contain any legislative measures, instead giving the EU roles some role in supporting Intelligent Transport Systems, interoperability, the definition of harmonised rules for green zones and providing funding for innovative projects to improve mobility in towns." Liknande nyhetsblänkare har publicerats på andra webbplatser också.

¹⁸http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/doc/urban_mobility_2007_country_sheets_eu27.pdf

¹⁹ Stead, D, The European Green Paper on Urban Mobility, *EJTIR*, 7, no. 4 (2007), pp. 353-358. Kan laddas ned på http://www.eitir.tbm.tudelft.nl/issues/2007_04/pdf/2007_04_06.pdf

Vikten av att följa ”subsidiaritetsprincipen” tas upp av många parter, däribland riksdagens trafikutskott. De menar att det är av stor vikt att denna används och att lagstiftning på EU-nivå inte behövs på detta område. Istället är det i första hand lokala och regionala aktörer (t ex Sveriges kommuner) som först och främst ska ha beslutanderätt över städernas transporter. EU:s roll, anser trafikutskottet, bör i första hand vara att stimulera kunskaps- och erfarenhetsspridning, forskning, nätverk mellan länder och aktörer, etc.

Stead ifrågasätter också potentialen i ”goda exempel” och menar att generellt underskattas (eller t o m bortses ifrån) skillnader i regelsystem, organisation, etc. Det är viktigt att förstå dessa skillnader i kontexten för att rätt kunna överföra kunskap och exempel mellan länder, städer och regioner. Att rakt av ”kopiera” goda exempel fungerar inte.

Särskilt svårt är det med policyöverföring från västeuropeiska länder till central- eller östeuropeiska länder²⁰. Den psykologiska dimensionen är då viktig. Mottagarlandet måste få sätt agendan, och flexibilitet är avgörande. Bäst fungerar det i liten skala i arbete med praktiska mål.

Om detta stämmer är det en viktig kritik då en stor del av grönbokens konkreta ”uttryck” kan förväntas bestå i aktiviteter för spridning av kunskap, erfarenheter och goda exempel.

2.7 EU:s framtida transportpolitik

Grönbok om de transeuropeiska näten

Europeiska Kommissionen släppte i februari 2009 en Grönbok om de transeuropeiska näten.²¹ Den omfattar en översyn av den nuvarande politiken, en genomgång av erfarenheterna som gjorts och överväganden om hur politiken bör vidareutvecklas med hänsyn till politiska ekonomiska utmaningar, såsom t ex klimatmål, ekonomisk tillväxt, integration och att stärka EUs roll internationellt.

Kommissionen redovisar förslag och önskar få in synpunkter t o m april 2009 innan lagförslag och åtgärder beslutas. Däremot förutses en betydande revision av riktlinjerna för TEN-T.

Samrådet vänder sig till myndigheter på regional och lokal nivå i medlemsländerna, infrastruktur företag och transportörer i olika sektorer, forskningsinstitut, NGOs, medborgare m fl. I Grönboken lyfts ett antal frågor fram. De tre alternativen som presenteras är:

- 1) Behåll de nuvarande omfattande nätverket och prioritetsprojekten
- 2) Minska TEN-T till prioritetsprojekt, ev kopplat till ett prioritetsnät

²⁰ Urban Transport Policy Transfer in Central and Eastern Europe. Stead, D. de Jong, M, Reinholde, I. (2008), disP 172, 1/2008, s 62-73

²¹ Green Paper "TEN-T : A policy review – Towards a better integrated trans-European transport network at the service of the common transport policy"

- 3) Behåll ett omfattande nätverk och ett kärnnätverk som består av ett geografiskt definierat prioritetsnätverk och en konceptuell pelare som stödjer integreringen av olika transportfrågor.

EUs framtida transportpolitik

Kommissionen kommer att starta en debatt om de huvudsakliga utmaningarna och möjligheterna i transportsektorn i ett 20-40-årsperspektiv. Målet är att ta fram ett *Communication on the Future on Transport*, för antagande av Kommissionen i juni 2009. Som underlag för diskussionen ingår:

- *The “Transvisions” study*, med långtidsscenarier för utvecklingen av transporter i Europa under de kommande 20–30 åren.
- En utvärdering som analyserar hur väl den gemensamma transportpolitiken har uppnått målen i Vitboken från 2001 och halvtidsöversynen.
- En rapport baserad på tre fokusgrupper med transportexperter om deras syn på transporternas drivkrafter.
- En *High Level Conference*, 9-10/3-2009 som ger intressegrupper möjlighet att ge sin syn på utvecklingen.

Utvärderingen pågår till 3 april 2009, men en slutlig rapport kommer troligtvis först i början på maj.

3. Inventering av vad valda länder gjort

3.1 Inledning

I detta kapitel redovisas inventering av vilka åtgärder som har genomförts och planeras i ett antal EU-länder. Utgångspunkten är tre av de dokument som utpekats i regeringsuppdraget, dvs Vitboken om den gemensamma transportpolitiken till 2010 (KOM 2001 370 slutlig), dess halvtidsöversyn Keep Europe Moving (KOM 2006 314 slutlig) och Paketet om grönare transporter (KOM 2008 433 slutlig) samt därutöver Grönbok Mot en ny kultur för rörlighet i städer (KOM 2007 551). Att genomföra en sådan inventering som omfattar hela EU27 låter sig inte göras, utan ett antal viktiga länder med olika förutsättningar har valts:

- Sverige
- Spanien (Sydlig periferi, EU har investerat stort i infrastruktur)
- Frankrike (Ett av grundarländerna)
- Polen (Relativt ny EU medlem som är betydelsefull för Östersjöregionen)
- Tyskland (Största ekonomin och befolkningen inom EU)
- Österrike (Transitland med trängsel- och miljöproblematik)
- Storbritannien (Motståndare till centralistiskt EU, avreglerad transportmarknad)

Metod och läshänvisning

Inventeringen har genomförts med hjälp av representanter på nationell nivå inom det departement som svarar för transportpolitiken. Vi tog hjälp av vårt internationella kontaktnät för att få ingångar till lämpliga personer på dessa departement. Därefter skickade vi dem ett brev med frågor kring hur de implementerat EU:s transportpolitik utifrån Vitboken, hur de såg på de nyare dokumenten och vilken effekt de haft. Vi frågade dem också vilka de viktigaste framtidsfrågorna var för deras land och för EU. Inventeringen bygger på representanternas svar samt på de dokument som representanterna hänvisade till. ASSESS-studiens bilaga²² om medlemsländernas implementering av vitbokens åtgärder vid halvtidsöversynen har varit en utgångspunkt.

I kommande avsnitt visas resultatet av inventeringen för varje land. Först ges en sammanfattande bild av implementeringen i landet. Därefter följer en närmare beskrivning av implementeringen av de tolv åtgärderna från Vitboken, följt av landets syn på Paketet om grönare transporter (2008) och Grönbok om rörlighet i städer (2007). Slutligen ges slutsatser.

²² Zecca E., Bak M., Gerçek H., Van Zeebroeck B., De Ceuster G., Gühnemann A. (2005), Member States policy review, Annex II of ASSESS Final Report, DG TREN, European Commission.

3.2 Sverige

Inventeringen bygger i huvudsak på ASSESS-studien, transportmyndigheternas sektorsredovisningar²³ och en telefonintervju med en representant för Näringsdepartementet.

3.2.1 Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan man säga att Sverige har kommit långt inom trafik-säkerhetsområdet (WP 7), vägtransportsektorn (WP 1), stadstrafiken (WP 10) och när det gäller att förverkliga det transeuropeiska transportnätet (WP 6) och ta till vara resenärernas skyldigheter och rättigheter (WP 9).

Tabell 3.1. Implementeringen av de 12 policy-områdena i Vitboken, utfall 2005 och prognos 2010 enligt ASSESS samt Trivectors bedömning 2009 för Sverige.

WP	Utfall 2005 (ASSESS)	Prognos 2010 (ASSESS)	2009 (Trivector)
1	Hög kvaliteten i vägtransportsektorn		
2	Vitalisera järnvägssektorn		
3	Företräda tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav		
4	Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar		
5	Främja intermodalitet		
6	Förverkliga det transeuropeiska transportnätet		
7	Öka trafiksäkerheten		
8	Utforma en effektiv avgiftspolitik		
9	Resenärernas rättigheter och skyldigheter		
10	Utveckla stadstrafiken		
11	Ny teknik och alternativa bränslen	i.u.	i.u.
12	Kontrollera effekterna av globaliseringen	i.u.	i.u.

	Ingen
	Låg
	Mellan
	Hög

Viktiga policydokument som har tagits fram de senaste åren är:

- Infrastrukturpropositionen från 2008: *Framtidens resor och transporter - infrastruktur för hållbar tillväxt* prop. 2008/09:35
- SIKAs förslag till nya transportpolitiska mål, SIKArapport 2008:3
- Järnvägsutredningen (N 2007:11) om ökad konkurrens på marknaden för persontransport på järnväg
- Hamnstrategin (SOU 2007:58 och 59) om en utvecklingsstrategi för strategiskt viktiga hamnar för godstrafiken i Sverige.

En ny klimatproposition är på gång och väntas bli klar under 2009.

²³ Vägverket, Vägtransportsektorn Sektorsredovisning 2007, 2008:27 och Banverket, Järnvägssektorns utveckling, banverkets sektorsrapport 07

3.2.2 Implementering av policys och åtgärder i Vitboken

Ny myndighet

Inom transportområdet har Sverige sedan 1 januari 2009 en ny myndighet, Transportstyrelsen. Av förordningen med instruktion för Transportstyrelsen framgår att myndighetens huvuduppgift är att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom samtliga transportslag. Myndigheten kommer att överta verksamheterna vid Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen, vilka samtidigt läggs ner, samt delar av verksamheten vid främst Vägverket och Sjöfartsverket (prop. 2008/09:31).

1. Återupprätta balansen mellan transportsätten

Fördelningen mellan transportslagen i Sverige är som framgår av tabellerna nedan ungefär densamma för 2006 som för 2002. Värt att notera är dock att godstrafiken med tåg har ökat de senaste åren.

Tabell 3.2 Godstrafik i Sverige. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2002		2006	
	Miljarder tonkm	Andel i %	Miljarder tonkm	Andel i %
Väg	36,65	66%	39,92	65%
Järnväg	19,2	34%	21,96	35%
Inlands sjövägar	0	0%	0	0%
Pipeline	0	0%	0	0%
Summa	55,85	100%	61,88	100%

Tabell 3.3 Persontrafik i Sverige. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2002		2006	
	Miljoner pkm	Andel i %	Miljoner pkm	Andel i %
Personbil	95,4	82%	97	83%
Buss	9,3	8%	8,7	7%
Järnväg	8,9	8%	9,6	8%
Metro, spårvagn	2,2	2%	2,2	2%
Summa	115,8	100%	117,5	100%

Tabell 3.4. CO2-utsläpp från transporter i Sverige inkl bunkrar. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	1990	2000	2006	Förändring 1990-2006
I miljoner ton	21,7	25,4	29,1	34 %

1. Höj kvaliteten i vägtransportsektorn

Enligt ASSESS-studien var graden av implementering av denna WP-policy hög i Sverige redan 2005. Vägverket har i sin strategi stort fokus på beten-
defrågor och övervakning, vilket ligger i linje med EU:s policy.

Sverige har genomfört en förändring av kör- och vilotidslagen i enlighet med EU-direktivet. Sverige har även varit ansvarig för utveckling av den digitala färdskrivaren. Arbetet med denna har blivit något försenat, men är nu klart. Fr om 2008 ska den digitala färdskrivaren sitta i alla nya fordon.

När det gäller tillträde till yrket och den europeiska marknaden är det flera länder som vill göra transporter helt fria, men Sverige intar här enligt Trivectors kontakt på Näringsdepartementet en mer försiktig hållning. Sverige kan tänka sig att på sikt öppna marknaden, men anser att det är viktigt att det finns en bra definition på cabotaget, vad som är tillåtet etc.

På miljösidan har Vägverket arbetat med bland annat projekten Sparsam körning och Hållbara resor och transporter. Utgångspunkten för Hållbara resor och transporter är att tillsammans med andra aktörer utveckla och genomföra åtgärder inom steg 1 och 2 i den så kallade fyrstegsprincipen:

- 1) åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
- 2) åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon
- 3) begränsade ombyggnadsåtgärder
- 4) nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

2. Vitalisera järnvägssektorn

Sverige har genomfört den lagstiftning som är beslutad i EU. BI a är godsmarknaden avreglerad sedan länge och personmarknaden avreglerad 2002. SJ har dock fortfarande monopol på vissa sträckor. Sverige har också haft en positiv utveckling av godstrafiken på järnväg de senaste åren, särskilt kombitrafik.

Sverige håller på att genomföra följande stora projekt inom järnvägsområdet:

- Hallandsåstunneln, klar 2015
- Botniabanan, klar 2010
- Citytunneln i Malmö, klar 2011
- Utökad spårkapacitet i Stockholm, klar 2017

Dessutom har flera utredningar om höghastighetsbanor genomförts och pågår fortfarande.

När det gäller åtgärder för att öka mängden gods på järnväg arbetar Sverige med godsterminaler och uppgraderingar av nätet. Botniabanan är en viktig satsning med tanke på godstrafiken. Under 2007 genomfördes utredningar om industrispår och kombiterminaler samt hamnstrategiutredningen.

En ny lag har fr om december 2008 införts med bestämmelser om kör- och vilotider för tågpersonal som arbetar internationellt. Tågpersonalen omfattas av arbetstidslagen (1982:673), men får genom den nya lagen förmånligare villkor när det gäller dygns och veckovila samt raster. Lagen genomför ett EGDirektiv (2005/47/EG) som i sin tur är helt baserat på ett avtal mellan de europeiska parterna inom järnvägssektorn.

3. Förena tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav

Sverige deltar i arbetet med att skapa funktionella luftrum och genare flygvägar. Det pågår arbete med att utveckla tystare motorer och SAS arbetar med gröna inflygningar. Det finns dock inga mål eller konkreta överenskommelser för att minska utsläppen eller bullret.

Sverige stöder införandet av utsläppsrätter för flyget.

4. Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar

Sverige stöder EU:s förslag om fler motorvägar till sjöss. Sverige stöder även det nya förslaget från EU om att förenkla för sjöfarten mellan länderna genom en förändring av bl a tullverksamheten.

En hamnutredning har nyligen presenterats som pekar ut ett antal svenska stora hamnar som bör prioriteras när det gäller utvecklingsarbete inom logistik etc.

Sverige har sedan länge differentierade hamnavgifter som beror på fartygens utsläpp.

5. Främja intermodalitet

I ASSESS-studien gjordes bedömningen att implementeringen var av ganska låg grad.

Forskningsprogrammet Marco Polo har inte varit av så stort intresse för Sverige eftersom det är avsett för större godsmängder. Det finns därför inte så många svenska projekt inom området.

II. Avlägsna flaskhalsarna

6. Förverkliga TEN-T, Trans-European transport network

Sverige är involverade tre TEN-T-projekt som alla kommit ganska långt:

- Öresundsbron: klar 2001
- Nordiska triangeln: arbete pågår, beräknas vara klart till 2016
- Sjömotorvägar på Östersjön och Nordsjön: på gång, call ute.

Sverige har varit aktiva i TEN-T-arbetet och följt de tidplaner som satts upp, vilket är en förutsättning för att få stöd från EU. Sverige har kanske haft förhållandevis lite samordningsproblem mellan våra grannländer vilket underlättat vår planering. TEN-T-projekten är prioriterade, men då dessa sammanfaller väl med de nationella önskemålen har det inte varit några egentliga prioriteringsproblem.

Sverige har de senaste åren erhållit bidrag för projekt inom TEN-T från EU på 200–300 miljoner kronor per år.

III. Placera användarna i centrum för transportpolitiken

7. Öka trafiksäkerheten

Det svenska målet att minska antalet döda i vägtrafikolyckor med hälften till 2007 jämfört med 1996 ligger i linje med Vitbokens mål att förbättra trafiksäkerheten. Vägverket har en trafiksäkerhetsstrategi med ett 11-punktsprogram. Det svenska målet för 2007 har dock inte uppnåtts, antalet döda har endast minskat med sju procent under denna period. En förklaring till det är att åtgärderna och resurserna varit mindre än planerade och en annan att trafiken under de senaste åren ökat. Sverige har dock genomfört en hel del åtgärder inom området och tillhör fortfarande ett av de länder som är bäst på trafiksäkerhet, varför Trivectors bedömning är att implementeringen inom detta WP-område är hög.

Bland de åtgärder som genomförts kan nämnas en stor satsning på trafiksäkerhetskameror och mötesseparerade vägar. Under 2008 togs även ett nytt förslag till hastighetsgränssystem fram, med steg på 10 km/tim som har börjat användas i det kommunala och statliga vägnätet.

Tabell 3.5. Antal döda i vägtrafikolyckor i Sverige. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2000	2006	Förändring	Per 10 miljar- der pkm 2006	Per miljoner invånare 2006
Antal döda	591	445	- 25 %	45	49

8. Utforma en effektiv avgiftspolitik

Investeringar i väg- och baninfrastruktur finansieras huvudsakligen med anslag. Avgifter tas ut på Öresundsbron (gäller även järnväg) och Svinesundsbroarna samt som trängselskatt i Stockholm. Det finns även koldioxidskatt på fordonsbränsle (med skattebefrielse för vissa bränslen), fordonskatt (differentierad efter bl.a. miljöklass och koldioxidutsläpp) och vägavgift för tunga fordon (Eurovinjett).

Infrastrukturen för luftfarten finansieras med avgifter som sätts av de enskilda flygplatserna. Vissa externa miljökostnader ingår i de statliga flygplatsernas avgiftssystem, i form av differentiering med avseende på flygplanens utsläpp av kväveoxider och kolväten samt det buller de orsakar. Flygbränsle för kommersiellt ändamål är skattebefriat.

Sjöfartsverket tar ut miljödifferenterade farledsavgifter, vilket innebär lägre avgift vid användande av bunkerolja med lägre svavelhalt. Flera svenska hamnar tillämpar miljödifferenterade hamnavgifter som baseras på samma princip.

I det förra transportpolitiska dokumentet, "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem", framhölls vikten av att använda ekonomiska incitament för att nå de transportpolitiska målen. I den nya propositionen från 2008, "Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt", finns avgifter också med, men den politiska viljan att arbeta för km-skatt är mindre. Frågan om km-skatt är dock inte färdigberedd.

9. Resenärernas rättigheter och skyldigheter

Det svenska systemet stämmer väl överens med riktlinjerna i Vitboken. Det finns i Sverige olika typer av ersättningar vid förseningar, det gäller både nationellt och regionalt. Stor vikt har lagts vid informationen till resenärerna under framförallt de senaste åren. Flera större städer och regioner har realtidsbaserade informationssystem i kollektivtrafiken (stationer och större hållplatser). Ett omfattande arbete för att förbättra tillgängligheten för äldre och funktionshindrade har inneburit bl a högtalarutrop på bussarna, handikappanpassning på alla nya bussar, en hög standard vid utformning av hållplatser med bl a väderskydd, bänk och ledlinjer för synskadade.

För närvarande genomförs en utredning om kollektivtrafiken²⁴ som ska resultera i ett förslag på ny reglering och organisering av kollektivtrafiken (delbetänkande väntas i april 2009) samt förslag om stärkta passagerarrättigheter (september 2009).

10. Utveckla stadstrafiken

Staten har genom LIP- och KLIMP-bidrag bidragit till investeringar i stadstrafiken under senare år. Under 2009 satsar regeringen istället 340 miljoner kr på hållbar stadsutveckling. Stödet ska stimulera hållbara stadsbyggnadsprojekt som huvudsakligen bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser. Regeringen har också tillsatt en delegation för hållbara städer med uppgift att verka för en hållbar utveckling av städer, tätorter och bostadsområden. I uppdraget ingår bl a transporterens roll för minskade utsläpp av växthusgaser fram och behovet av förbättrad samordning mellan planering av transportinfrastruktur och bebyggelse och potentialen för minskat resande genom smarta IT-lösningar.

Vägverket och Banverket har tillsammans med aktörerna inom kollektivtrafikområdet tagit fram ett handlingsprogram för kollektivtrafikens utveckling, *Koll framåt*. Det innehåller ett antal konkreta åtgärder som redan påbörjats, som ett boknings- och betalsystem för alla trafikslag samt bättre rutiner och stöd för störningshantering. Hela-resan-perspektivet, en smidig övergång mellan transportslagen, är viktigt och poängteras i flera transportdokument.

Cykeln lyfts fram i Vägverkets planering. Vägverket har tillsammans med NUTEK, Banverket och cykelorganisationer tagit fram en ny handlingsplan för ökad och säker cykling. Bland annat har behovet av cykelvägar längs det statliga vägnätet kartlagts. Ett förslag med ett 50-tal åtgärder har lämnats till regeringen.

11. Ny teknik och alternativa bränslen

Sverige är ett av de länder i EU som har högst andel biodrivmedel. År 2005 var andelen 2,2 procent, jämfört med cirka 1 procent inom EU-25-länderna. Det kan jämföras med målen i EU:s biobränsledirektiv (2003/30/EC) som är 2 % biodrivmedel 2005 och 5,75 % 2010. Tyskland och Sverige var de enda EU-länderna som nådde målet 2005²⁵. Sveriges nationella mål låg däremot

²⁴ Ulf Lundins utredning N 2008:03, "Utredningen om en ny kollektivtrafiklag".

²⁵ Lorenzo di Lucia, Lars J Nilsson: Transport Biofuels in the European Union: The State of Play, The Transport Policy 14 (2007) 533-543

något högre, 3 % 2005. Åtgärder för att nå målet är bidrag till forskning och utveckling, skatteincitament på drivmedel, skatterabatt vid inköp av fordon som drivs med alternativa drivmedel, befrielse från trängselskatt, parkeringsförmåner, offentlig upphandling av miljöfordon, lagstiftning om krav på tillgänglighet till alternativa drivmedel vid större bensinstationer. Sverige är ett av de länder i EU som infört flest incitament.

Från och med 1 februari 2009 ska alla personbilar som statliga myndigheter köper in eller leasar vara miljöbilar. När myndigheterna handlar upp taxiresor och hyrbilar är det också miljöbilar som gäller.²⁶

Koldioxidutsläppen för nya personbilar 2007 var i genomsnitt 181 g/km. År 2006 var det genomsnittliga koldioxidutsläppet 160 g/km för nya bilar inom EU-25-länderna.

3.2.3 Paketet om grönare transporter

Den svenska regeringen stöder i stort sett sakfrågorna i förslaget.

Internalisering av de externa transportkostnaderna

Sveriges förra regering var initiativtagare till denna åtgärd. Den nya regeringen har inget principiellt emot åtgärden, men arbetar heller inte aktivt för att genomföra den. Trivectors kontakt på näringsdepartementet menar dels att det är svårt att få genomslag för åtgärden, dels att den inte har så stor effekt.

Översyn av direktivet om avgifter på tunga godsfordon

En svensk utredning har gjorts angående avgifter på tunga godsfordon för användning av viss infrastruktur. Det finns ännu inget beslutat i frågan, men troligtvis blir det ingen åtgärd.

Minska bullret från järnvägen

Svenska regeringen stödjer riktlinjerna om att minska bullret från järnvägen. Däremot är man tveksam till de åtgärder som föreslagits om att utrusta alla nya vagnar med bromsar och menar att det finns mer kostnadseffektiva alternativ såsom bullerplank och överbyggnader i känsliga miljöer.

3.2.4 Grönbok Mot en ny kultur för rörlighet i städer

Den svenska regeringen stöder sakfrågorna som kommer fram i dokumentet. I Trafikutskottets utlåtande 2007/08:TU 5 står att man välkomnar kommissionens grönbok. Utskottet menar att det är viktiga frågor som lyfts fram för diskussion, men framhåller att genomförandefrågorna bör lämnas till de lokala och regionala nivåerna i respektive land enligt subsidiaritetsprincipen. Utskottet menar att EU:s uppgift ska vara mer av stödjande karaktär; EU har en viktig roll när det gäller främjandet av forskning, erfarenhets- och kunskapsutbyte.

²⁶ Förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor

3.2.5 Slutsatser

Trivectors intryck är att Sverige har varit bra på att genomföra det som beslutats av EU inom den angivna tidplanen, t ex TEN-T-projekten och bio-bränsledirektivet. Inom trafiksäkerhetsområdet har Sverige legat i framkant länge, redan 1997 startade arbetet med *nollvisionen* som har blivit väl känt. Arbetet med Euro n'Cap har varit en viktig del i det europeiska samarbetet.

EU-politiken nämns kort i infrastrukturpropositionen liksom i Vägverkets sektorsredovisning, men det är svårt att utifrån dokumenten avgöra vilken betydelse politiken haft för Sverige. De projekt som genomförts, t ex TEN-T-projekten, är av starkt nationellt intresse och hade förmodligen genomförts ändå. Samarbete mellan länderna är kanske särskilt viktigt när det gäller internationell anpassning av järnvägssektorn och styrande gränsvärden för fordonens miljöprestanda. Inom järnvägsområdet finns det dock många önskemål om en snabbare anpassning.

Nationellt kan man i Sverige se att tillgänglighet som begrepp och frågor som markanvändning har kommit i fokus mer under senare år. Vägverket har i samarbete med andra verk tagit fram dokument som TRAST (Trafik för en attraktiv stad), Stadsplanera och Fyrstegsprincipen som pekar på en ny färdriktning. Tyvärr visar ett nyligen genomfört examensarbete att TRAST inte har fått så stort genomslag; Endast 15 kommuner har använt TRAST i arbetet med ny trafikstrategi.²⁷

I Vägverkets sektorsredovisning från 2008 står det om en ny syn och man använder också ordet *minska* om transporter för första gången:

”Det behövs också en helt ny syn på samhället och transportsystemet där den egna bilen har en mindre roll som transportmedel jämfört med i dag och där tillgänglighet skapas genom ett transporteffektivt samhälle med god kollektivtrafik och goda möjligheter att gå och cykla. Dessutom måste även godstransporterna optimeras och minska.”

Infrastrukturpropositionen från 2008 är inte så tydlig i formuleringarna, men det står bl a att klimatutmaningen ökar kraven på en samordnad stads- och trafikplanering. Remissinstanserna Boverket och Riksantikvarieämbetet har betonat att det behövs en fördjupad samverkan mellan trafik- och bebyggelseplaneringen för att åstadkomma resurseffektiva lösningar eftersom infrastrukturutbyggnad påverkar bebyggelsemönster.

²⁷ Henrik Bertheden och Anna Karlsson, Kommunala trafikstrategier – användning och effekter, Examensarbete LTH 2009 (preliminär)

3.3 Spanien

Spanien har bl a valts utifrån att EU har investerat stort i infrastruktur i landet och för att få en geografisk spridning.

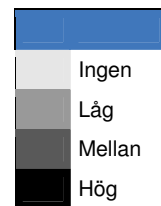
Inventeringen bygger på svar från en representant för *Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), Edificio CETA 3ª planta (C.E.Transporte)* samt från de dokument som han har hänvisat till på webben.

3.3.1 Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan man säga att Spanien har kommit långt inom järnvägsområdet (WP 2), både gällande utbyggnad av infrastruktur och organisation och avreglering.

Tabell 3.6. Implementeringen av de 12 policy-områdena i Vitboken, utfall 2005 och prognos 2010 enligt ASSESS samt Trivectors bedömning 2009 för Spanien.

WP	Utfall 2005 (ASSESS)	Prognos 2010 (ASSESS)	2009 (Trivector)
1 Höj kvaliteten i vägtransportsektorn			
2 Vitalisera järnvägssektorn			
3 Företräda tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav			
4 Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar			
5 Främja intermodalitet			
6 Förverkliga det transeuropeiska transportnätet			
7 Öka trafiksäkerheten			
8 Utforma en effektiv avgiftspolitik			
9 Resenärernas rättigheter och skyldigheter			
10 Utveckla stadstrafiken			
11 Ny teknik och alternativa bränslen			
12 Kontrollera effekterna av globaliseringen	i.u.	i.u.	i.u.



Viktiga policydokument som har tagits fram de senaste åren är:

- PEIT (juli 2005), strategisk plan för infrastruktur och transporter för åren 2005-2020, som innehåller den största satsningen på infrastruktur någonsin i Spanien (enligt förordet), med fokus på järnväg.
- Spanish Sustainable Development Strategy (november 2007), nyckeldokument avseende hållbarhetsfrågor, inkl transporter.
- Energy Efficiency Strategy för Spain (E4), 2004-2012, senaste åtgärdsprogrammet 2008-2012. Åtgärderna inom transportsektorn stämmer överens med de i PEIT. Bl a kan nämnas Urban Mobility Plans och Company Transport Plans som går i linje med de senaste policydokumenten från EU, t ex Grönboken.
- Spanish Air Quality Strategy (februari 2007)

- Spanish Climate Change and Clean Energy Strategy (november 2007), 2007-2010-2020

De fyra sistnämnda har kommit efter uppföljningen av vitboken Keep Europe Moving) och Greening Transport Package och där kan man också se fler spår av miljötankande, inte minst vad gäller satsningar i stadstrafik och mobility management.

Bland viktiga lagar som trätt i kraft de senaste åren kan nämnas lag 34/2007 om luftkvalitet: Air Quality and protection of the Atmosphere. Lagen gör det möjligt att kräva åtgärder i transportsystemet där luftkvalitetsmålen inte nås. Lagen innehåller även en översyn av avgifterna vid nybilsregistrering (fr om januari 2008) som tar hänsyn till koldioxidutsläppen.

3.3.2 Implementering av policys och åtgärder i Vitboken

1. Återupprätta balansen mellan transportsätten

Såväl gods- som persontransporter på väg har ökat i Spanien mellan 2001 och 2006 och vägtransporter är det dominerande färdmedelsvalet, se tabeller nedan. Koldioxidutsläppen har ökat med 98 % mellan 1990 och 2006, vilket är den högsta ökningen bland de länder Trivector studerat i denna rapport.

Tabell 3.7 Godstrafik i Spanien. . Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2002		2006	
	Miljarder tonkm	Andel i %	Miljarder tonkm	Andel i %
Väg	184,55	91%	241,79	92%
Järnväg	11,57	6%	11,63	4%
Inlands sjövägar	0	0%	0	0%
Pipeline	7,8	4%	10,12	4%
Summa	203,92	100%	263,54	100%

Tabell 3.8 Persontrafik i Spanien. . Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2002		2006	
	Miljoner pkm	Andel i %	Miljoner pkm	Andel i %
Personbil	315	80%	340,9	81%
Buss	50,1	13%	49,4	12%
Järnväg	21,2	5%	22,1	5%
Metro, spårvagn	5,5	1%	6,2	1%
Summa	391,8	100%	418,6	100%

Tabell 3.9. CO2-utsläpp från transporter i Spanien inkl bunkrar. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	1990	2000	2006	Förändring 1990-2006
I miljoner ton	71,5	112,1	141,8	98 %

Även på investeringssidan ligger vägtrafikinvesteringarna i topp, med ca 6 miljarder euro per år. Investeringarna i järnvägstrafik har dock ökat markant sedan 2001 och låg 2006 på ca 4,5 miljarder euro. Staten betalar nästan alla järnvägsinvesteringar, medan nära hälften av väginvesteringarna betalas av annan part. Flyg- och sjöfartsinvesteringen betalas nästan uteslutande av annan part.

1. Höj kvaliteten i vägtransportsektorn

Enligt ASSESS-studien var graden av implementering av denna WP-policy medelhög (på gång) i Spanien redan 2005. Trivector håller fast vid denna bedömning. När det gäller väginvesteringar prioriterar Spanien säkerhet samt förbättring och underhåll av det befintliga vägnätet.

2. Vitalisera järnvägssektorn

Spanien har kommit långt inom detta område, inte minst när det gäller satsningarna på höghastighetståg. I PEIT har järnväg en framträdande plats, vilket stämmer väl överens med EU:s policy. ASSESS-studien angav en hög grad av implementering redan 2005. Följande har genomförts:

- Höghastighetskorridorer. Sedan 2005 har mer än 500 km järnväg byggts ut.
- Underhåll och förbättringar av järnvägsnätet såsom elektrifiering, säkerhets- och signalsystem.
- Borttagande av plankorsningar och andra säkerhetshöjande åtgärder.
- Installation av det europeiska signalsystemet (ERTMS) på såväl befintliga linjer (Madrid), som på nya linjer
- Nya tåg som är anpassade till den nya infrastrukturen.
- Införandet av en ny organisation i enlighet med det europeiska regelverket för järnväg.
- Avreglering av järnvägsmarknaden för gods och passagerare.

3. Företrä tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav

Inrikes flygtrafik i Spanien har ökat stadigt sedan 2007. Lågprisflygens andel har också ökat.

I PEIT beskrivs Spaniens nationella policy för flyget. Policyn tar upp European Single Sky och lyfter särskilt fram utveckling, tillväxt och modernisering av flygplatser:

- Öka flygplatsernas och terminalernas kapacitet med hänsyn till prognosticerad lökning av flygtrafiken.
- Förbättra säkerheten under flygning och vid bagagekontroll etc.
- ITS system såsom navigationshjälpmedel, kommunikationssystem, trafikkontrollsystem, i enlighet med samarbetet kring European Single Sky.
- Miljöanpassning genom att främja intermodalitet och se till hela resanperspektivet, färdmedel till flygplatser etc.
- Genomgång av regleringarna kring flygtrafiken.

I strategin Energy Efficiency Strategy for Spain med tillhörande åtgärdsprogram tas åtgärder med mer miljöfokus upp. Här kan nämnas:

- Förnyelse av flygplansflottan. Ekonomiskt bidrag till forskning och demonstrationsprojekt som behandlar energieffektiviteten vid val av flyg.
- Ekonomiskt bidrag för utbildning av piloter i energieffektiva körtekniker.

4. Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar

ASSESS-studien visar att det är en hög aktivitet i de spanska hamnarna, vilket ligger i linje med EU:s policy. Däremot låg Spanien efter i utvärderingen 2005, bl a på grund av finansiering.

Mest prioriterat inom sjötransportområdet är, enligt PEIT, utvecklingen av hamnarna som intermodala nav. Övriga åtgärder som tas upp är:

- Främja säkra och miljöanpassade sjötransporter genom ett mer aktivt deltagande internationellt (EU och IMO) samt utveckla inspektion, säkerhet och räddningsdelarna.
- Översyn av de ekonomiska regleringarna i hamnarna, med hänsyn till EU:s dokument om hamnar.
- Ta bort hinder för att främja kortväga sjötransporter och förbättra höghastighetssjövägarna.
- Förbättra järnvägsanslutningarna till viktiga hamnar (beroende av typ av gods).
- Utveckla ITS i samklang med andra transportmedel.

I strategin Energy Efficiency Strategy for Spain med tillhörande åtgärdsprogram tas åtgärder med mer miljöfokus upp. Här kan nämnas:

- Förnyelse av fordonsflottan till sjöss. Ekonomiskt bidrag till forskning och demonstrationsprojekt som behandlar energieffektiviteten vid val av fartyg.

5. Främja intermodalitet

ASSESS-studien visade att Spanien låg efter i tidplanen 2005, bl a på grund av otillräcklig finansiering.

Inom intermodalitet lyfter PEIT framförallt fram följande:

- Utveckling av ett regionalt nätverk med noder för transportbyte, främst vid stora produktionsanläggningar.
- Utveckling av logistikzoner i utvalda hamnar med fokus på intermodala transporter, utveckling av järnväg till hamnarna.
- Utveckling av intermodala flygtransporter med gods, Air Cargo Centres.

- Starta upp ett program för att främja intermodala transporter i samarbete med EU:s Marco Polo II program.
- Stödja nya järnvägsoperatörer.
- Främja forskning och utveckling kring intermodala transporter i städer.
- Främja teknikutveckling och samarbete mellan operatörer.

II. Avlägsna flaskhalsarna

6. Förverkliga TEN-T, Trans-European transport network

Spanien har byggt en stor del av de projekt som är prioriterade i TEN-T. En stor del är klart, men en del arbete återstår. Följande projekt är Spanien involverad i:

- Nr 3, höghastighetsjärnväg sydvästra Europa med syfte att förbinda den iberiska halvön med det franska höghastighetsnätet. Följande linjer är klara eller planeras: Madrid-Zaragoza-Lérida (klar 2003), Lérida-Barcelona (klar 2008), Barcelona-Perpignan (planerat 2012), Madrid-Segovia-Valladolid (2007), arbete pågår mot franska gränsen (västra pyrenéerna).
- Nr 8, väg- och järnvägsförbindelse mellan Portugal/Spanien och resten av Europa. Väg: Motorvägar La Coruna-Lisboa och Sevilla-Lisboa (klara), Zalmora-portugisiska gränsen (under planering), Salamanca-portugisiska gränsen (nästan klar). Järnväg: studier pågår av den spanska delen.
- Nr 16, järnväg genom Pyrenéerna för godstrafik som förbinder hamnarna i Sines och Algeciras med järnvägsnätet. Tekniska studier pågår sedan 2007 och TEN-T-finansiering har begärts för 2007-13.
- Nr 19, high-speed interoperability, begränsat till linjer som redan tillhör höghastighetsnätet.

III. Placera användarna i centrum för transportpolitiken

7. Öka trafiksäkerheten

Spanien har som målsättning (PEIT) att minska antalet döda i trafikolyckor, framförallt inom vägtrafiken. Förutom policies i PEIT finns en åtgärdsplan inom trafiksäkerhet. Statistiken visar att antalet döda har minskat med 29 % mellan 2000 och 2006. Spanien ligger dock fortfarande över genomsnittet i EU för antalet döda i trafiken i förhållande till antalet invånare och personkm.

Tabell 3.10. Antal döda i vägtrafikolyckor i Spanien. . Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2000	2006	Förändring	Per 10 miljarder pkm 2006	Per miljoner invånare 2006
Antal döda	5 777	4 104	-29 %	117	93

8. Utforma en effektiv avgiftspolitik

Spanien har sedan tidigare vägavgifter på många motorvägar. Alla städer uppmanas att ta fram en plan för hållbara transporter (Urban Sustainable Mobility Plan) där avgifter kan ingå.

Från januari 2008 gäller också en ny lag som tar hänsyn till koldioxidutsläppen för avgifter i samband med nybilsregistrering.

9. Resenärernas rättigheter och skyldigheter

Enligt ASSESS-studien finns det en policy i Spanien som behandlar flygpasageras rättigheter, men det finns ingen policy för övriga transportsätt. Trivektor har inte fått någon ytterligare information om policys tagits fram för detta under senare år.

10. Utveckla stadstrafiken

Spanska staten stöder ett flertal åtgärder inom detta område. Flera åtgärder inom detta område och inte minst inom rörande hållbarhetsaspekten av detta område behandlas i strategin Energy Efficiency Strategy for Spain med tillhörande åtgärdsprogram (och även i PEIT). Åtgärder inom detta område är bl a :

- Urban Mobility Plans. Ekonomiskt stöd till upprättandet av mobilitetsplaner, låncykelsystem, utvärderingar och demonstrationer av hållbara transportåtgärder.
- Company Transport Plans. Spanien ger också stöd till gröna transportplaner i företag och andra verksamheter.
- Öka andelen kollektivtrafik. Ekonomiskt stöd till studier och infrastruktursåsom reserverade kollektivtrafikfält, informationssystem på Internet för väg och järnväg.

11. Ny teknik och alternativa bränslen

Enligt en uppföljning 2006 av EU:s biobränsledirektiv²⁸ hade Spanien inte nått målet om 2 % andel biodrivmedel 2005. De åtgärder som Spanien infört vid den tidpunkten var skatteincitament på drivmedel och satsning på forskning och utveckling. I strategin Energy Efficiency Strategy for Spain med tillhörande åtgärdsprogram 2008-2012 finns ekonomiskt bidrag för inköp av "miljöbilar" med som en åtgärd.

Övriga åtgärder i ovannämnda strategi med miljöfokus är t ex:

- Ekonomiskt bidrag till forskning och demonstrationsprojekt kring logistikkoncept som syftar till energieffektivisering i godstransportflottan.
- Stöd vid framtagandet av utbildning i sparsam körning och ekonomiskt bidrag för lastbils- och busschaufförers utbildning i sparsam körning.

²⁸ Lorenzo di Lucia, Lars J Nilsson: Transport Biofuels in the European Union: The State of Play, The Transport Policy 14 (2007) 533-543

3.3.3 Paketet om grönare transporter

Internalisering av de externa transportkostnaderna

Flera forskningsstudier inom detta ämne har finansierats av den spanska staten, bl a kan nämnas en nyutvecklad modell för beskrivning av de externa kostnaderna.

Översyn av direktivet om avgifter på tunga godsfordon

Spanien har inte antagit direktivet än, men flera forskningsstudier har genomförts som finansierats av staten.

Minska bullret från järnvägen

RENFE arbetar med förbättring av buller från godståg genom tydligare krav vid inköp av nya lok och tågset där mindre buller från bromsarna är ett krav.

3.3.4 Grönbok Mot en ny kultur för rörlighet i städer

Spanien har tagit fram en strategi, antagen januari 2008, *Spanish Urban Environment Strategy*, som har anpassat grönboken för spanska förhållanden. En annan strategi, *Strategy on Sustainable Mobility*, har presenterat förslag på reducering av hastighetsgränser och fordonsvikter i syfte att minska energianvändningen. Lagförslaget till detta beräknades vara klart slutet 2008, men det är troligen något försenat. Spanien har också tagit fram ett forskningsprogram där man erbjuder kommuner finansiellt stöd till pilotprojekt som främjar hållbara transporter i städer.

3.3.5 Slutsats

Spanien har genomfört många viktiga järnvägssatsningar där EU bidragit med finansiering. Enligt kommissionens senaste uppföljning av TEN-T-projekten²⁹ ligger Spanien i topp vad gäller investeringar i infrastruktur fram till 2013. Inom övriga områden verkar åtgärdsarbetet inte ha gått lika snabbt, det finns gott om mål och planer, men det är osäkert hur mycket som realiserats. Flera viktiga strategidokument har tagits fram efter 2005. Intressant att notera är att Spanien redan har inarbetat EU:s senaste dokument om Grönboken (även om detta inte är et åtgärdsdokument) i sina egna nationella dokument i *Spanish Urban Environment Strategy (2008)*. *Forskning pågår också om delarna i Paketet om grönare transporter, men Spanien har inte fattat beslut i frågorna än.*

Tillväxt och rörlighet har varit ett övergripande mål för de satsningar som gjorts inom framförallt järnväg. Inom stadstrafikområdet har dock Spanien haft tydligare miljöfokus. Staten stöder t ex SUTP:s (Urban Mobility Plans) och Gröna transportplaner. Detta angreppssätt tyder på att Spanien ser ett behov av att effektivisera resandet genom beteendeåtgärder där tillgänglighet är det övergripande målet och inte rörlighet.

²⁹ EC, TEN-T Trans-European Transport Network , Implementation of the Priority Projects, Progress report, May 2008

3.4 Frankrike

Frankrike har bl a valts utifrån att landet tillhör grundarländerna. Landet har dessutom en central geografisk placering i EU, vilket gör att flera TEN-T ligger inom Frankrikes gränser.

Inventeringen bygger på svar från en representant med titeln Policy Adviser på *Ministry of ecology, energy, sustainable development and town and country planning, Directorate for european and international affairs*. Representanten har kommenterat varje WP-område med avseende på vad som åstadkommits sedan ASSESS-utvärderingen 2005. Det finns även hänvisningar till ett antal relevanta dokument.

3.4.1 Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan man säga att Frankrike har kommit långt inom vägtransportsektorn (WP 1), trafiksäkerhetsområdet (WP 7), ny teknikområdet (WP 11) och när det gäller att utveckla stadstrafiken (WP10), se Tabell 3.11. Även WP-område 3 kan framhållas där Frankrike nyligen gjort överenskommelse med flygbolagen om utsläppsminskningar.

Tabell 3.11. Implementeringen av de 12 policy-områdena i Vitboken, utfall 2005 och prognos 2010 enligt ASSESS samt Trivectors bedömning 2009.

WP	Utfall 2005 (ASSESS)	Prognos 2010 (ASSESS)	2009 (Trivector)
1	Hög	Hög	Hög
2	Låg	Låg	Låg
3	Mellan	Mellan	Mellan
4	Mellan	Mellan	Mellan
5	Låg	Låg	Låg
6	Mellan	Mellan	Mellan
7	Hög	Hög	Hög
8	Låg	Låg	Låg
9	Mellan	Mellan	Mellan
10	Hög	Hög	Hög
11	Låg	Låg	Hög
12	i.u.	i.u.	i.u.

	Ingen
	Låg
	Mellan
	Hög

Viktiga policydokument som har tagits fram de senaste åren är:

- Nationell strategi för hållbar utveckling (*La Stratégie nationale de développement durable*, SNDD). Den första strategin togs fram 2003, men omarbetades direkt efter EU:s revidering av Vitboken och den hållbarhetsstrategi som presenterades i samband med den 2006. Frankrike var det första landet, enligt de själva, att aktualisera sin hållbarhetsstrategi utifrån EU:s 2006.

- *Grenelle de l'environnement*, 2008, som tar avstamp i klimatfrågan och och där det finns tydliga kopplingar till Paketet om grönare transporter.

3.4.2 Implementering av policys och åtgärder i Vitboken

I. Återupprätta balansen mellan transportsätten

Under de senaste åren är det, som framgår av tabellerna nedan, andelen höghastighetsjärnvägsnät som har ökat mest i Frankrike. Vägtransporter är det dominerande transportmedlet för såväl gods- som persontrafik och där har inga stora förändringar skett. Koldioxidutsläppen har ökat med 21 % mellan 1990 och 2006.

Tabell 3.12. Längd per transportsätt i Frankrike. Källa: Comptes des transports 2007.

		2000	2005	2007
Väg	Total längd (km)	981 766	1 005 943	1 027 002
	varav motorvägar (km)	9766	10 804	10 891
Järnväg	Total längd (km)	29 273	29 286	31 154
	Höghastighetsnät (km)	1 147	1 573	1 876
Inlands sjövägar	Längd som används (km)	5 789	5 372	5 444

Tabell 3.13. Godstrafik i Frankrike. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2002		2006	
	Miljarder tonkm	Andel i %	Miljarder tonkm	Andel i %
Väg	204,36	72%	211,45	75%
Järnväg	49,98	18%	40,92	14%
Inlands sjövägar	8,27	3%	9,01	3%
Pipeline	20,95	7%	21,8	8%
Summa	283,56	100%	283,18	100%

Tabell 3.14. Persontrafik i Frankrike. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2002		2006	
	Miljoner pkm	Andel i %	Miljoner pkm	Andel i %
Personbil	733,5	85%	723,8	84%
Buss	42,2	5%	44,9	5%
Järnväg	73,5	9%	78,8	9%
Metro, spårvagn	11,1	1%	12,7	1%
Summa	860,3	100%	860,2	100%

Tabell 3.15. CO₂-utsläpp från transporter i Frankrike inkl bunkrar. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	1990	2000	2006	Förändring 1990-2006
I miljoner ton	134,5	159,7	163,3	21 %

Även på investeringsidan ligger vägtrafikinvesteringarna i topp. Andelen investeringarna i väg- och järnvägstrafik av de totala transportinvesteringarna har dock minskat 2007 jämfört med 1990. En större andel av budgeten går istället till hamnar, flygplatser och urbana/regionala transporter (t ex inom Paris-regionen).

I *Grenelle de l'environnement* som kom 2008 och som tar avstamp i klimatfrågan har Frankrike satt som mål att begränsa utbyggnaden av nya vägar. Nya vägar och motorvägar ska främst byggas för att lösa trafiksäkerhets- och trängselproblem, eller för att skydda lokala områden.

1. Höj kvaliteten i vägtransportsektorn

Enligt ASSESS-studien var graden av implementering av denna WP-policy hög i Frankrike redan 2005.

Frankrike har genom en lag 2004 decentraliserat delar av sin verksamhet inom vägtransportsektorn; 18 000 km nationella vägar har överförts till lokala myndigheter. En annan organisatorisk förändring är privatiseringen av motorvägsdriften.

Som nämnts under föregående rubrik är målet att främst fokusera på trafiksäkerhet, trängsel och skyddande av lokala områden vid byggande av nya vägar och motorvägar.

Vägtrafiken för såväl person- som godstrafik har i Frankrike ökat mer än BNP.

2. Vitalisera järnvägssektorn

Frankrike har framförallt haft tre mål inom detta område: att utöka järnvägsnätet, öka andelen gods på järnväg och förbättra säkerheten (alla tre mål i linje med Vitbokens). ASSESS-studien visade att Frankrikes grad av implementering på detta område var låg. Sedan 2005 har ytterligare åtgärder vidtagits.

Frankrike har som visades i Tabell 3.12 utökat höghastighetsjärnvägsnätet med ca 60 % sedan 2000 eller ca 600 km (300 km sedan 2005). Enligt ett nytt kontrakt från november 2008 ska 13 miljarder euro satsas på järnvägen under 2008-2015. Det innebär att förnyelsen av järnvägsinfrastruktur ökar från 400 km per år till 900 km per år.

Frankrikes mål att dubbla mängden gods på järnväg från 2002 (50 miljarder tonkm) till 2012 kommer inte att nås. Målet har blivit reviderat på grund av svårigheter i järnvägssektorn. 2007 transporterades 42,6 miljarder tonkm gods på järnväg, dvs en minskning från 2002. Målet är nu en ökning med 25 % till 2012. Ökningen ska ske med hjälp av stöd till intermodala transport-system och skapandet av motorvägar för gods på järnväg.

Den största förändringen inom godssektorn är öppnandet av marknaden för privata företag, vilket skedde i mars 2006 (nio månader innan det obligatoriska datumet). 2007 fanns det 11 företag i branschen i Frankrike och dessa

stod tillsammans för 8 % av godstransporterna räknat i ton. Transporter som tidigare sköts av statliga SNCF.

I september 2008 kom ett lagförslag som berör organisationen av järnvägs-transporterna. Målet är att skapa en oberoende administrativ myndighet (rail regulation commission) som kan övervaka verksamheten och eventuellt införa sanktioner om det behövs. 60 personer beräknas arbeta i organisationen och lagen förväntas träda i kraft början av 2009.

3. Förening tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav

Frankrikes policier och åtgärder inom flygsektorn stämmer väl överens med WP-policyn, vilket ASSESS-studien också konstaterade 2005. Under 2003 kom två lagar (som stämde väl överens med det som EU kom fram till). Lagarna behandlade:

- utformande av tekniska villkor för säker flygtransport
- beskrivning av rättigheter och skyldigheter, utbildningsprogram etc, för personalen
- att bestämma innehållet i de dokument som tillåter bolagen att verka inom sektorn
- genomförande av en hållbarhets utvecklingspolicy där särskild vikt läggs vid bullerfrågan

I dokumentet *Grenelle de l'environnement* som kom i oktober 2008 finns bl a mål om att minska utsläpp och buller från flyget. De ledande aktörerna inom området har efter det gjort en överenskommelse som stämmer väl överens med målen i policydokumentet och som i huvudsak innebär följande:

- Minska bränsleanvändningen hos nya flygplan med 50 %, minska CO₂-utsläpp per personkm med 50 % och NO_x med 80 % till 2020.
- Förbättra miljöprestandan på flygplatser och hos flygbolagen
- Minska bullernivån med 50 % för befolkningen i Paris-regionen (10 db mindre per rörelse).

Franska staten stödjer med forskningsinsatser genom ACARE.

Andra mål som finns med i dokumentet *Grenelle de l'environnement* är modernisering av flygtrafikledning genom införandet av *European Single Sky*-programmet: 200 miljoner euro under 7 år i SESAR-programmet (av totalt 2,1 miljarder).

4. Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar

Frankrike har haft en kraftig nedgång inom sjötransportsektorn sedan 90-talet. Hamnarna har haft svårt att konkurrera med hamnar i andra länder. En återhämningsplan för de franska hamnarna har lanserats, som bl a lett till en ny lag i juli 2008. I december 2008 gavs också uppdraget till en fd senator att se över utvecklingen av motorvägar till sjöss, en uppgift som är högt prioriterad av den franska regeringen. Målet är att identifiera de huvudsakliga tekniska, juridiska och ekonomiska svårigheter med policyn.

I ASSESS-studien framhålls att man avser utveckla logistikkoncepten i hamnarna, för att kunna konkurrera med andra hamnar. Det innebär bl a bättre förbindelser med järnväg och flod, samt bytesplattformar för omlastning av containrar etc. Det ska bl a öka de kortväga sjötransporterna mellan Frankrike och Italien, vilket också går i linje med EU:s policy.

Den franska sjöfarten har länge varit en statlig angelägenhet och de stora hamnarna (som står för 87 % av trafiken) sköts fortfarande av staten. Rederiet CGM som hanterar gods är idag privatiserat, i enlighet med EU:s policy.

5. *Främja intermodalitet*

Den franska regeringen leder och deltar i flera åtgärdsprogram som främjar intermodaliteten. I ASSESS-studien gjordes bedömningen att implementeringen var av ganska låg grad och liksom finansiering låg efter tidplanen. Nyligen har dock flera konkreta åtgärder presenterats:

- Anbudsinbjudan avseende motorväg för sjöfarten i Nordsjön 2007
- Anbudsinbjudan avseende motorväg för sjöfarten mellan Frankrike och Portugal (stängdes december 2008)
- Samråd om intressenters förväntningar på höghastighetsjärnvägen i sydvästra Frankrike (har nyligen öppnats och stängs januari 2009)

Ett stort forskningsprogram inom området är PREDIT, som handlar om landtransporter där även intermodala transporter ingår. Programmet syftar till att stimulera samarbete mellan offentliga och privata sektorn kring forskning och utveckling om effektiva, säkra och mer miljöanpassade transporter.

II. *Avlägsna flaskhalsarna*

6. *Förverkliga TEN-T, Trans-European transport network*

Frankrike är involverade i nio prioriterade TEN-T-projekt. Projekten framskrider bra enligt kommissionens uppföljning³⁰:

- Nr 2, höghastighetsjärnväg Paris-Bryssel-Köln-Amsterdam-London, Frankrikes del är klar, det återstår en mycket liten del i andra länder.
- Nr 3, höghastighetsjärnväg sydvästra Europa med syfte att förbinda den iberiska halvön med det franska höghastighetsnätet. Delar är klart, men vissa delar är försenade och beräknas vara klara först 2020.
- Nr 4, höghastighetsjärnväg Paris-Luxemburg-Mannheim, stora delar är klara och allt beräknas klart till 2013.
- Nr 6, järnvägsförbindelse mellan Frankrike (Lyon), Italien, Ungern och Slovenien, arbetet är kraftigt försenat, endast en liten del är klart. Allt beräknas klart 2025.

³⁰ EC, TEN-T Trans-European Transport Network , Implementation of the Priority Projects, Progress report, May 2008

- Nr 16, järnvägsförbindelse för gods mellan Madrid och Paris, Frankrikes del planerar att byggas efter 2013.
- Nr 17, järnvägsförbindelse Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava, större delen av Frankrikes sträcka klart, flera delar återstår som planerar att påbörjas 2010-13, arbetet beräknas vara helt klart 2020. Projektet framskrider bra enligt tidplan.
- Nr 24, järnvägsförbindelse Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam /Antwerpen, arbete pågår och beräknas vara klart till 2020.
- Nr 28, järnvägsförbindelse Brussel-Luxemburg-Strasbourg, arbete pågår och beräknas vara klart 2013.
- Nr 30, vattenförbindelse Seine-Scheldt, arbete pågår och beräknas vara klart 2016.

Under 2004-2005 investerade Frankrike ca 5,1 miljarder euro i väginfrastruktur och ca 3,2 miljarder i järnväg. Inräknat de satsningar som Frankrike planerar efter 2013 ligger Frankrike på tredje plats över de länder som kommer att ha investerat mest i TEN-T-prioriterade projekt.³¹

III. Placera användarna i centrum för transportpolitiken

7. Öka trafiksäkerheten

Frankrike har arbetat mycket med att minska antalet trafikolyckor och har enligt ASSESS-studien uppnått en hög grad av implementering inom detta WP-område. Åtgärderna har fokuserat på beteendekampanjer, striktare lagar och högre böter, i linje med WP-policyn.

Resultatet är att såväl antalet trafikolyckor som antalet döda i trafikolyckor har minskat kraftigt, se 3.16. Mellan år 2000 och 2007 har antalet döda i trafikolyckor minskat med ca 40 % och de preliminära siffrorna för 2008 visade ytterligare en minskning med ca 7 %.

Tabell 3.16. Antal döda i vägtrafikolyckor i Frankrike. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2000	2006	Förändring	Per 10 miljarder pkm 2006	Per miljoner invånare 2006
Antal döda	8 079	5 318	- 42 %	64	77

I Frankrikes analys av trafiksäkerheten kan utläsas att hastighetsöverträdelserna är färre och att bältesanvändningen har blivit bättre. Två grupper där utvecklingen inte är lika positiv är motorcyklister (en växande grupp, som står för 18 % av antalet döda) och oskyddade trafikanter.

Efter revideringen av Vitboken 2006 har Frankrike genomfört följande med anknytning till den förnyade policyn: Skrivit under en överenskommelse med grannländerna (Tyskland, Luxemburg, Schweiz och Belgien) och ska-

³¹ EC, TEN-T Trans-European Transport Network , Implementation of the Priority Projects, Progress report, May 2008

pat ett koncept med möteszoner där hastigheten är begränsad till 20 km/h. I oktober 2008 var Frankrike värd för den andra *European Road Safety Day*.

8. Utforma en effektiv avgiftspolitik

Fram till 2005 hade Frankrike inte gjort så mycket på detta område, enligt ASSESS-studien. I samband med framtagandet av *Grenelle de l'environnement* (2008) har däremot en hel del beslut fattats som går i linje med EU-policyn.

Frankrike beräknar att införa en km-baserad avgift för tung trafik 2010. Intäkterna från avgiften ska gå till järnvägsinfrastruktur (via AFITF). Man har även som mål att genomföra en studie om skatt på lastbilstrafik som går i relationer där det finns järnvägsalternativ av samma kvalitet.

Franska regeringen stöder en revision av policyn som medger en högre grad av integrering av de miljömässiga kostnaderna. Frankrike stöder också förslaget om att flyget ska ingå i det europeiska systemet för utsläppsrätter.

Frankrike har också beslutat att utöka forskningsprogrammen inom detta område.

9. Resenärernas rättigheter och skyldigheter

Det franska systemet stämmer väl överens med riktlinjerna i Vitboken, vilket också gällde 2005 (ASSESS-studien).

Ideella organisationer och FNAUT-förbundet försvarar de flesta av användarnas rättigheter och dessa har lobby-makt. Organisationerna är bl a involverade i frågor som ersättning för förseningar, trafikolyckor i kollektivtrafiken, trafikinformation till resenärerna. Det finns ett system för att kompensera tågresenärer som använder höghastighetstågen.

10. Utveckla stadstrafiken

Denna policy är enligt ASSESS-studien i hög grad implementerad på både nationell och regional nivå.

I dokumentet *Grenelle de l'environnement* (2008) framgår att Frankrike planerar att bygga 1500 km nya spårvägs- och busslinjer (i tillägg till de befintliga 329 linjerna) under de närmaste tio åren. Målet är att överföra 18 miljarder personkm till stadstrafiken. I Paris-regionen ska man hålla samråd om en förbindelse mellan förorterna runt Paris med ett automatiskt tunnelbanesystem (Metropherique or Arc Express projects).

Förutom satsningar på infrastruktur har Frankrike bl a arbetat med att marknadsföra kollektivtrafiken, påverka beslutsfattarna att ta hänsyn till kollektivtrafiken, och genomfört forsknings- och demonstrationsprojekt kring alternativa drivmedel (t ex biogas för bussflottan i Lille). I Frankrike är det även obligatoriskt för alla städer med över 100 000 invånare att ta fram en PDU (Plan de Déplacements Urbain), vilket är att jämföra med en transportstrategi eller SUTP.

I Frankrikes hållbarhetsstrategi lyfts även beteendefrågor och cykelfrågor. Strategin tar upp véloroutes (motorvägar för cykel) och Voies vertes (vägar för oskyddade trafikanter). I strategin planeras en utbyggnad av cykelmotorvägar på lång och meddelång distans på ca 8 000 km över hela Frankrike. När det gäller beteende planeras en nationell sparsam körning-kampanj. Strategin lyfter även fram demonstrationsprojekt med reserverade körfält för kollektivtrafik, samåkning och möjligtvis även en sänkning av hastighetsgränserna.

I PROJET DE LOI de programme relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement framgår att Frankrike vill förstärka kollektivtrafiken ytterligare och föreslår att alla städer med över 50 000 invånare ska ha en « plans climat-énergie territoriaux » före 2012. Man pekar också ut betydelsen av att samordna den övergripande planeringen med planarbetet för att motverka utglesning (i Frankrike har man sedan länge sett allvarligt på minskningen av jordbruksyta). Man föreslår t ex att det ska finnas riktlinjer för hur densiteten i bebyggelsen för att uppnå en bra energieffektivitet.

11. Ny teknik och alternativa bränslen

Frankrike var ordförande under tiden då den förnyade policyn togs fram och deltog därför aktivt i arbetet. Direktivet som främjar bränslesnåla fordon var ett av de områden som Frankrike ansåg prioriterat. Frankrike hade dock inte nått målet om 2 % andel biobränsle till 2005. Åtgärderna fram till dess bestod i huvudsak av skatteincitament på drivmedel och stöd till forskning. Men i dokumentet *Grenelle de l'environnement* (2008) har Frankrike bl a tagit upp följande mål som följer WP-policyn:

- Minska emissionerna från nya franska personbilar från 176 gCO₂/km till 130 g CO₂/km till 2020. Frankrike stöder också förslag till hårdare krav (120 g CO₂/km istället för 130 g CO₂/km).
- Ekonomiska incitament i form av en eko-skatt där avgiften bestäms efter bilens utsläpp av CO₂ och partiklar. Frankrike ska ta fram ett system som bygger på en stegvis höjning av CO₂-skatten med syfte att uppmuntra till förnyelse av bilparken.
- Staten ska stödja utvecklingen av hybridbilar genom forskningsbidrag och bidrag till dem som köper dessa bilar. Åtgärden inkluderar även en order från franska staten på 5 000 fordon 2008.

3.4.3 Paketet om grönare transporter

Franska regeringen ger sitt fulla stöd till paketet om grönare transporter.

Internalisering av de externa transportkostnaderna

Franska regeringen är positiv till att internalisera de externa transportkostnaderna för alla transportmedel och menar att det är nödvändigt att använda *polluter-pays principle* för att få rättvisande priser och att det går i linje med målen inom klimat och energi. Man välkomnar möjligheten till differentierade avgifter med hänsyn till buller, utsläpp och trängsel, och om nödvändigt ett system för utsläppsrätter av växthusgaser.

Översyn av direktivet om avgifter på tunga godsfordon

Frankrike välkomnar EU:s beslut om avgifter för tung trafik. Man beräknar att införa en km-baserad avgift för tung trafik 2010. Intäkterna från avgiften ska gå till järnvägsinfrastruktur (via AFITF).

Minska bullret från järnvägen

Franska regeringen stödjer riktlinjerna om att minska bullret från järnvägen. Man tycker det är bra att avgiften kan sättas i förhållande till mängden buller och i förhållande till hur många som utsätts för buller där tåget går förbi. Vidare anser man att förslaget om att i ett andra steg sätta ett tak för bullernivån i känsliga områden är bra.

3.4.4 Grönbok Mot en ny kultur för rörlighet i städer

De franska myndigheterna gav sina kommentarer till *Grönboken* i mars 2008. Ur svaret kan utläsas att de franska myndigheterna välkomnar boken och i stort är positiva till förslagen. Man skriver bl a att man anser att främjandet av de mjuka trafikslagen, gång och cykel, är en essentiell fråga. När det gäller transporter i städerna hänvisar man också till de planer, som idag är obligatoriska för städer i Frankrike med över 100 000 *invånare (PDU, Plan de Déplacements Urbain)*. Frankrike föreslår att dessa ska vara obligatoriska för alla större städer inom EU. Detta förslag var uppe i kommissionen redan 2005 men röstades ned i början av 2006. Förslaget var att obligatorium för alla städer med mer än 100 000 invånare att ta fram en plan för hållbara transporter i staden: SUTP (Sustainable Urban Transport Plan).

3.4.5 Slutsatser

Trivector har fått intrycket av att den franska regeringen på senare tid har varit ganska snabb med att föra ned EU:s politik på den nationella nivån. Frankrike var t ex enligt vår kontakt det första landet som aktualiserade sin hållbarhetsstrategi utifrån EU:s halvtidsöversyn 2006. Vidare finns det i *Grenelle de l'environnement* från 2008 tydliga kopplingar till Paketet om grönare transporter.

Frankrike har enligt Trivectors bedömning uppnått en hög grad av implementering inom vitbokens områden vägtransporter och trafiksäkerhet. Landet har sedan 2001 uppnått betydande sänkningar av dödstaten inom vägtrafiken. Frankrike har de senaste åren satt upp ambitiösa mål inom flera områden där de vid uppföljningen 2006 inte hade nått så långt, t ex gällande avgiftspolitik och att främja en hållbar tillväxt av flyget.

När det gäller transportpolitikens inriktning i Frankrike är den största skillnaden, som Trivector kan bedöma, att klimatfrågan kommit i fokus under senare år. I dokumenten framgår att klimatmålet är av prioritet ett och att man förutom en förstärkning av kollektivtrafiken måste minska biltrafiken genom bl a ekonomiska restriktioner. Gång- och cykeltrafik lyfts fram. Frankrike tar också upp behovet av bättre samplanering mellan regional och översiktlig planering och detaljplaner med syfte att stärka kollektivtrafiken, öka densiteten och minska städernas utbredning på jordbruksmarken. Det finns bl a ett förslag om krav på viss densitet vid utbyggnader. Angreppssättet påminner om tankarna kring tillgänglighet kontra rörlighet. Viljan att

minska städernas utbredning på jordbruksmarken är dock inte ny, utan har varit en av Frankrikes nyckelfrågor under lång tid.

Franska regeringen har ännu ingen ståndpunkt angående viktiga framtidsfrågor, men Trivektor har fått ta del av en fransk framtidsstudie av transporter-
na 2050 som kan ge en bild³²; Potentialen att överföra biltrafik, inte minst korta resor, till andra mer miljöanpassade transportmedel lyfts fram, men slutsatsen är också att bilen kommer att vara det dominerande färdmedlet även 2050. De kritiska frågor som bör prioriteras i den framtida transportpolitiken är därför enligt rådet: forskning och utveckling kring fordon med alternativa drivmedel och bränslesnåla fordon samt kraftfulla regleringsåtgärder på EU-nivå avseende gränsvärden för energiförbrukning och koldioxidutsläpp på fordon och bränslen.

³² Conseil Général de Pont et Chaussées, *Long-range transportation plan- horizon 2050, Strategic considerations*, september 2006

3.5 Polen

Polen har valts bl a utifrån att landet är en relativt ny EU-medlem som är betydelsefull för Östersjöregionen. Landet är det sjunde största EU-landet sett till ekonomin och befolkningmängden (38 miljoner). Polen har perifert läge och angränsar länder utanför EU såsom Ukraina, Vitryssland och Ryssland.

Inventeringen bygger på svar från en representant med titeln *Director* vid Infrastrukturministeriets *Department of Transport Policy and International Affairs*. Representanten har generellt kommenterat betydelsen av Vitboken och dess efterföljare och hänvisat till nationella dokument där Vitbokens påverkan märks.

3.5.1 Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan man säga att Polen är på rätt väg inom väg-, järnväg- och flygtransportområdet (WP1-3) samt inom trafiksäkerhet (WP7), se Tabell 3.17.

Tabell 3.17. Implementeringen av de 12 policy-områdena i Vitboken, utfall 2005 och prognos 2010 enligt ASSESS samt Trivectors bedömning 2009.

WP	Utfall 2005 (ASSESS)	Prognos 2010 (ASSESS)	2009 (Trivector)
1	Hög kvaliteten i vägtransportsektorn		
2	Vitalisera järnvägssektorn		
3	Företräda tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav		
4	Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar		
5	Främja intermodalitet		
6	Förverkliga det transeuropeiska transportnätet		
7	Öka trafiksäkerheten		
8	Utforma en effektiv avgiftspolitik		
9	Resenärernas rättigheter och skyldigheter		
10	Utveckla stadstrafiken		
11	Ny teknik och alternativa bränslen		
12	Kontrollera effekterna av globaliseringen	i.u.	i.u.

	Ingen
	Låg
	Mellan
	Hög

Viktiga policydokument som har tagits fram de senaste åren är:

- *Operational Programme Infrastructure and Environment (POIIS) - National Strategic Reference Framework 2007-2013*³³

Programmet togs fram med stöd av Vitboken och dess halvtidsöversyn. Det används som underlag för att söka medel ur EUs europeiska sammanhåll-

³³ Ministry of Regional Development, Operational Programme Infrastructure and Environment (POIIS) - National Strategic Reference Framework 2007-2013. Godkänt av Europeiska Kommissionen 2007.

ningsfond och Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) till investeringar i transport- eller miljösektorn som ligger i linje med Vitboken, t ex:

- Öka kvalitet och säkerhet i vägtransportsektorn (WP1, WP7).
- Vitalisera järnvägen och förnya järnvägsflottan (WP2)
- Öka flygplatskapaciteten (WP 3)
- Öka tillgänglighet till polska hamnar (WP4-5)
- Stärka sammanhållningen med hjälp av TEN-T genom att bygga ut vägnätet, rusta befintliga nätverket för landtransporter, ta bort flaskhalsar och separera genomfartstrafik från lokal trafik (WP 6).

Halvtidsöversynen medförde att programmet fick ett något ändrat fokus jämfört med i de tidigare versionerna då den utgick enbart från Vitboken. Större fokus gavs åt TEN-T, ITS, intermodalitet, vägavgifter och att genom en ny lag ökar lokala myndigheters roll för stadstrafiken.

På övergripande nivå finns därutöver följande planeringsdokument tagna av polska Regeringen med tydliga spår av Vitboken, t ex:

- *National Strategic Reference Framework 2007-2013 (kopplat till POiS)*
- *National Development Plan 2007-2015* - ett övergripande policydokument med syfte att öka livskvaliteten, öka Polens ekonomiska konkurrenskraft samt få bättre integration inom Polen och med EU.
- *State Transport policy 2006-2025*

Dessutom finns särskilda planer/program för vägbyggande, vägtrafiksäkerhet, flyginfrastruktur, sjönäringen, hamnarna, livbåtar, järnvägen och ERTMS.

För Polen är de två avgörande framtidsfrågorna:

- att alla EU-länder fokuserar på en hållbar utveckling av transporterna
- att EU:s transportpolitik fokuserar på att ta bort skillnaderna i infrastruktur mellan de gamla och de nya medlemsländerna (för att förbättra integrationen av EU:s marknad).

3.5.2 Implementering av policys och åtgärder i Vitboken

1. Återupprätta balansen mellan transportsätten

Polen anslöt EU 1 maj 2004, men hade redan innan detta börjat anpassa sin politik till EU:s, redan sedan första avtalet mellan EU och Polen slöts 1991.

Under de senaste åren har, som framgår av tabellerna nedan, motorväg ökat mest i Polen. Vägtransporter är det dominerande transportmedlet för såväl gods- som persontrafik och det har skett en omfördelning från järnväg till vägtransport. Järnvägen minskat både i längd och transportmängd. Totalt sett har transporterna ökat och därmed även CO₂-utsläppen från transporter som ökat med 47% från 1990 till 2007.

Tabell 3.18. Längd per transportsätt i Polen. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

		2000	2005
Motorväg	Total längd (km)	358	552
Järnväg	Total längd (km)	22 560	19 507
Inlands sjövägar	Längd som används (km)	3 813	3 638

Tabell 3.19. Godsets fördelning på trafikslag i Polen. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2002		2006	
	Miljarder tonkm	Andel i %	Miljarder tonkm	Andel i %
Väg	80,3	54%	128,3	62%
Järnväg	46,6	31%	53,6	26%
Inlands sjövägar	1,1	1%	0,29	0%
Pipeline	20,8	14%	25,6	12%
Summa	148,9	100%	207,8	100%

Tabell 3.20. Persontransporter per transportsätt i Polen. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2002		2006	
	Miljoner pkm	Andel i %	Miljoner pkm	Andel i %
Personbil	167,4	75%	219,2	81%
Buss	29,3	13%	28,1	10%
Järnväg	20,7	9%	18,1	7%
Metro, spårvagn	4,6	2%	4,4	2%
Summa	222,064	100%	269,889	100%

Tabell 3.21. CO2-utsläpp från transporter i Polen inkl bunkrar. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	1990	2000	2006	Förändring 1990-2006
I miljoner ton	26,8	34,0	39,6	47%

På investeringssidan har Polen haft hög andel bidrag från EU inom transportsektorn. Investeringsbehoven har varit stora inom alla trafikslag, men vägtrafiken har prioriterats framför järnvägen av staten.

I *National Strategic Reference Framework 2007-2013 (POiS)* som antogs 2007 ges prioritet till TEN-T på väg- och flygsidan, nationella transportnät, väginfrastruktur i Östeuropa, dvs arbetet med att bygga och rusta upp det eftersatta transportsystemet fortsätter.

Generellt visar ASSESS-studien att de nya medlemsländernas implementering inom prioriteringsområde 1 ”skifta balansen mellan trafikslag” har ett nära samband med de nationella prioriteringarna. Det är integrerat men mer av politisk korrekthet än i konkreta åtgärder. Särskilt när det gäller att kontrollera tillväxten i flygsektorn, främja sjötransport och få till intermodalitet lig-

ger man efter. Men eftersom omställningen är i full gång beaktas Vitbokens åtgärdsområden vid moderniseringen av transportsektorn och institutionella och organisationella ramverk.

1. Höj kvaliteten i vägtransportsektorn

Enligt ASSESS-studien var graden av implementering av denna WP-policy medelhög i Polen redan 2005. Generellt är de viktigaste åtgärderna införda i de nya medlemsländerna, pga den ökande betydelsen av transporter mellan Väst- och Östeuropa. Åkerier från Öst från de nya medlemsländerna måste uppfylla krav på EU-marknaden, vilket spillt över till de inhemska transporterna. Det gäller t ex bestämmelser och kör- och vilotider. Under 2006 har nya direktiv om harmonisering av krav, uppföljning och digital färdskrivare kommit, som Polen har anammat.

I Polen har det skett en ökad rörlighet, och en dubblering av personbilar på 15 år, vilket resulterat i trängsel både i storstadsområden och på regionala och nationella vägsträckor.

Vägtransportmarknaden är helt avreglerad och väldigt konkurrenskraftig. Internationella transporter har ökat med 50 % sedan EU-anslutningen. Många av transporterna går mellan Västeuropa och t ex Ryssland och Ukraina. Man förväntar sig en fortsatt ökning av bilar och godstransporter.

De största problemen Polen ser inom vägtransportsektorn är bristande vägunderhåll, för svaga vägar, tung trafik som går genom städer samt trafiksäkerhet (POIIS).

Polen har ett övergångsavtal med EU att få behålla sina maxvikter på vägnätet till 2010. Att vägarna är för svaga för att kunna bära tunga fordon enligt EUs viktgränser är ett hinder för internationella transporter. Polen har lovat att 2500 km av utpekade vägar ska klara EU:s maxgräns 2011, och nu återstår ca 300 km.

2. Vitalisera järnvägssektorn

Enligt ASSESS-studien var graden av implementering av också denna WP-policy medelhög i Polen redan 2005. Generellt visade studien att de nya medlemsländerna prioriterade att omstrukturera järnvägen redan tidigt i omställningen. De gigantiska järnvägsbolagen var ineffektiva, även om de bidrog till hög järnvägsandel. EU policyn har då hjälpt till att förbereda omstruktureringen, och åtgärder har implementerats.

Polen har hävt polska järnvägsbolagets (PKP) monopol och delat upp det i separata affärsdrivande verksamheter, detta bl a för att öppna upp för internationell tågtrafik vilket EU kräver. År 2001 infördes en ny lag om järnvägs-transport där vissa av EU:s krav byggdes in. Lagen ledde fram till *Railway Transport Office* som ansvarar för reglering, teknik, översyn och trafiksäkerhet.

I POIIS beskrivs ett dystert läge för järnvägsspåren, där endast 30 % bedöms vara i gott skick. I övriga delar sätts hastighetsbegränsningar från låga 40km/h eller spåren tas ur drift. Detta innebär att tåget inte blir så konkur-

renskraftigt. TEN-T spelar därför en viktig roll. Trots problemen spelar tåg fortfarande en viktig roll i Polen och tåg står för en högre andel av gods-transporterna än i EU25.

Man förväntar sig en 25% minskning på passagerarsidan tills 2020 till bilens fördel. På godssidan däremot förväntas tågtransporterna öka, pga ökad ekonomi och ökad internationell handel.

Polen har som mål att modernisera järnvägen och förbereda för höghastighetsbanor så att tåg och sjötransport fungerar bättre tillsammans. En strategi för järnvägen till 2030 har precis tagits fram, där kombitransport och långdistansgodstransport mellan Europa och Asien är de starkaste områdena.

Det övervakas att det är fri konkurrens och målet är att järnvägstransporter ska bära sina externa kostnader. Internalisering ska bidra till infrastruktur.

3. Förening tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav

Enligt ASSESS-studien var graden av implementering av denna WP-policy medelhög i Polen redan 2005, och den nivån förväntades bestå till 2010. Det polska flygbolaget (*LOT Polish Airlines*) har privatiserats, och 2002 fick Polen en ny flyglag. The Polish Air Navigation Services Agency bildades 2006 och har bl a i uppgift att hantera *Single sky*-frågor.

Polen har en central flygplats i Warszawa och 11 regionala flygplatser, varav 8 ingår i TEN-T. Samtliga flygplatser (bortsett från Warszawas) är överförda till lokala myndigheter eller företag med statligt-privat ägarskap.

Flyget är det snabbast ökande transportsektorn i Polen. Detta beror på EU-anslutningen och avregleringen av marknaden. Polska befolkningen hade låg flygmobilitet tidigare och upphämtningen underlättas av låga biljettpriser. Man förväntar sig att flygandet från polska flygplatser kommer att öka med 3,5 gånger till år 2020. Samtidigt tror man att flygandet med polska flyg kommer att minska med 2,5 gånger.

De största problemen som POliS pekar på är:

- investeringsbehov av ny flyginfrastruktur, dels för att möta resbehovet, dels för att implementera EU-program angående flygledning.
- Avsaknad av effektiv anslutning till flygplatser, särskilt med tåg
- Krav på att tillgodose internationella och nationella regler kring säkerhet och civilflyg

Åtgärder inom flygsäkerhetsområdet är prioriterade, men flygets miljöpåverkan tas inte upp som ett särskilt problem.

Under 2007 antogs ett program för flyginfrastruktur och markledningsutrustning, som har spår av EU:s transportpolitik.

4. Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar

Enligt ASSESS-studien var det en låg grad av implementering av denna WP-policy i Polen 2005, och studien förutsåg ingen ändring.

Polen har fyra hamnar samt en femte för enbart gods. Godstransporterna utvecklas positivt, särskilt avseende containrar. Polen är redan sedan tiden före EU-anslutningen engagerat i *Sea Highways*-projektet och ingår i *Baltic Sea Highway*. De har för avsikt att föreslå satsningar på två sträckor: Szczecin-Swinoujscie - Ystad samt Gdynia-Karlskrona.

De inre vattenvägarna utgör 364 mil varav 200 km är farbara. Oder vattenväg ingår i TEN-T. Transporter på inre vattenvägar har minskat pga dålig farbarhet och svår finansiell situation för transportörer. Vattenvägarna har också drabbats av de svåra översvämningarna.

Enligt ASSESS måste Polen förbättra sjösäkerheten och förstärka den administrativa kapaciteten. Polskflagade fartyg hade sämre säkerhet än genomsnittet i EU 2005. Polen har en maritimlag från 2001 och maritimkontor som bl a ser över miljöskydd.

De största problemen som pekas ut i PoLis är gammal hamninfrastruktur, omodern hamnservice och olämplig hamnanslutning både från havet och från land. Polen har för avsikt att främja kombitransporter och öka godsmängden på dessa, vilket är i linje med EUs transportolitik.

Polen antog en hamnstrategi 2007, ett livbåtsprogram 2006, och en strategi för sjönäringen 2005, vilka samtliga har spår av EU:s transportpolitik.

5. *Främja intermodalitet*

Enligt ASSESS-studien var det en låg grad av implementering av denna WP-policy i Polen 2005, och studien förutsåg ingen ändring.

Fr o m 2002 har kombinerade transporter befriats från att betala för infrastruktur (800 Euro/år), de får skatteåterföring och infrastruktur för kombinerade transporter får stadsbidrag.

Järnvägsinfrastruktur, uppgradering av terminaler, logistikcenter och tågledning utvecklas och interoperabiliteten mellan järnväg och övriga trafikslag ökar. Även logistikföretag, tullmyndigheter etc utvecklas.

Det finns internationella kontrakt med Österrike, Ungern och Tyskland som tillåter ytterligare kombinerade transporter.

I POIis skrivs att multimodala transporter har en marginell roll i Polen. Järnvägen är störst på containertransport, där 1,5% av gods på tåg utgörs av containrar. Gods går i alltför stor utsträckning på väg, även för långa distanser. En mer aktiv politik hade kunnat överflytta en del från väg till multimodala transporter. Största hindret sägs vara bristande infrastruktur, särskilt containerterminaler, logistikcenter för järnväg och sjötransport samt hastighetsbegränsningarna på järnvägen.

Polen prioriterar i POIis att främja kombitransporter och öka godsmängden på dessa, vilket är i linje med EUs transportpolitik.

II. Avlägsna flaskhalsarna

6. Förverkliga TEN-T, Trans-European transport network

Enligt ASSESS-studien var det en låg grad av implementering av denna WP-policy i Polen 2005, men studien förutsåg att Polen skulle ha gjort framsteg tills 2010. 2005 låg Polen efter både avseende policy, investeringar och förändrade institutionella ramverk.

Generellt sett visar ASSESS-studien att TEN-T har hög prioritet i de nya medlemsländerna, eftersom det är en del i moderniseringen av infrastrukturen i de gamla socialistländerna. Både regeringar och transportanvändare angav vid möte om revision av Vitboken att infrastruktur är avgörande i de nya EU-ländernas transportpolitik. För dem är TEN-T enda chansen att förbättra sina nationella nät.

Polen har koncentrerat investeringarna till fyra korridorer. Viktigaste utvecklingen 2001 var att Polen anpassade vägnätet till EU-standard. 2015 ska vägnätet kunna bära fordon på 115 ton. De fyra korridorerna är:

- I: Helsingfors -Warsawa/Gdansk
- II: Berlin-Moskva
- III: Berling-Kiew/Legnica
- VI: Gdansk-Zylina-Ponznan/Ostrava

Polen är involverat i de prioriterade axlarna: nr 23, 25 och 27.

Nr 23 som är en järnväg mellan Gdansk och Wien går genom Polen i nord-sydlig riktning. Det innehåller en modernisering av järnvägen i korridor IV, jämför ovan. Ekonomiska studier har gjorts. Polska delen beräknas vara klar 2015, och södra delen är redan klar enligt *Progress report* för TEN-T 2008³⁴.

Nr 25 är en motorväg mellan Gdansk-Brno-Bratislava/Wien, dvs samma korridor IV som ovan. Bygget av en sträcka sker med medel från Sammanhållningsfonden, förberedelsen av en annan med TEN-T-medel, ytterligare en sträcka kommer att finansieras av PPP (POiS). Arbetet är försenat bl a pga att motorvägen i miljö känsliga områden. I *Progress report* för TEN-T 2008 är prognosen att sträckan är klar 2017.

Nr 27 "Rail Baltica" mellan Warszawa och Helsingfors syftar till att uppgradera järnvägen bl a i Polen till europeisk standard, avseende interoperability. Bilateral avtal har slutits om gränserna. Polen vill ändra ruten, vilket har inneburit att färdigställandet blir först 2020.

³⁴ TEN-T Trans-European Transport Network. Implementation of the Priority Project. Progress Report. 2008. Directorate – General for Energy and Transport

Enligt POIiS ingår 4816 km väg i Polen i TEN-T, utöver nr 25 ovan är det motorväg A2 norra axeln Berlin-Warsawa-Minsk och motorväg A4, centralaxeln, mellan Dresden-Katowice-Lvov.

Vidare ingår 5106 km järnväg i Polen i TEN-T, och dessa är de viktigaste delarna som tillsammans har 60% av tågtrafiken. Utöver nr 23 och 27 nämnda ovan är det järnväg på norra axeln Berlin-Warsawa-Minsk och järnväg på centralaxeln, mellan Dresden-Katowice-Lvov. Därutöver ingår fler inhemska linjer.

Det är högt prioriterat för Polen är att investera i TEN-T och prioriteratsprojekten, men de får ett förhållandevis stort bidrag från EU:s fonder.

III. Placera användarna i centrum för transportpolitiken

Prioritetsområde 3 "sätt användarna i centrum" har enligt ASSESS-studien låg prioritet i de nya medlemsländerna, med undantag för vägtrafiksäkerhet, där hög olycksnivå lett till trafiksäkerhetsprogram och att implementeringen är på gång.

När det gäller avgiftssystem avgör bristande offentliga resurser befintliga system, och dessa har nästan ingen koppling till EUs. Inom användarnas rättigheter och skyldigheter har endast skyldigheter reglerats inom kollektivtrafiken och ett fåtal nya regleringar har börjat komma, men inget praktiskt har hänt inom passagerarskydd eller intermodalitet.

Inom stadstrafik är implementeringen på gång. Också de nya medlemsländerna har förbättrat kollektivtrafiken pga trängselproblem och ökande privatbilism. Forskning om ren och effektiv teknik ligger efter.

7. Öka trafiksäkerheten

Enligt ASSESS-studien var graden av implementering av denna WP-policy medelhög i Polen redan 2005. Polen hade dubbelt så hög olycksnivå som västeuropeiska länder. Ett nationellt trafiksäkerhetsprogram antogs 2001. Sedan 1993 har Polen ett *National Road Safety Council* (NRSC) som är rådgivande och håller i implementeringen av trafiksäkerhetsprogrammet. På regional nivå finns 16 råd som genomför programmet under översyn av NRSC. Programmet ligger i linje med *European Road Safety Action Programme*.

Enligt POIiS antogs ett förnyat program 2005 och trafiksäkerhet är ett av de prioriterade områdena. Åtgärder omfattar förbättring av vägar och förändring av beteenden och attityder bland alla som är involverade i vägtrafik. I ett pressmeddelande från 2007 framgår att den årliga budgeten är 2,5 gånger större än 1999. Trafiksäkerhetsprogrammet har utarbetats med beaktande av EU:s transportpolitik.

Resultatet är att antalet döda i trafikolyckor har minskat med 17 %, se Tabell 3.22. Men Polen har fortfarande betydligt högre olycksnivå än EU27.

Tabell 3.22. Antal döda i vägtrafikolyckor i Polen. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2000	2006	Förändring	Per 10 miljar- der pkm 2006	Per miljoner invånare 2006
Antal döda	6 294	5 243	- 17 %	235 (EU27 90)	137 (EU27 87)

8. Utforma en effektiv avgiftspolitik

Fram till 2005 hade Polen inte gjort så mycket på detta område, enligt ASSESS-studien, men det förutspåddes att institutionella förändringar var på gång till 2010.

Sedan 2002 har vignette-avgifter använts för att finansiera nationella vägnät. I praktiken har det gällt lastbilar och vissa bussar. Ett nytt system utarbetades 2002 för att även omfatta privatbilar. Men systemet har inte införts pga socialt motstånd och bristande politiska beslut.

2005 infördes vägtullar på motorvägar där motorvägsoperatörer samlar in vägavgifter för att finansiera motorvägsinvesteringar. Förare med vignette behöver inte betala vägtullar.

Ministeriet arbetar på att införa eurovignette, men Polen är angeläget att införa det steg för steg.

9. Resenärernas rättigheter och skyldigheter

Fram till 2005 hade Polen inte gjort så mycket på detta område, enligt ASSESS-studien, men det förutspåddes att förändringar i policy och institutionella ramverk var på gång till 2010. Trivektor har inte sett några spår av detta och gör bedömningen att implementeringen fortfarande är låg.

Flyglagen ändrades 2005 och innehöll ett kapitel om resenärernas rättigheter. *Civil Aviation Office* hanterar frågan. Allmänna regler kring passagerarrättigheter finns reglerade i *Transport Law*, senast uppdaterad 2003. Överföring av ansvar från nationell till lokal nivå möjliggjordes ca 2003-04.

10. Utveckla stadstrafiken

Polen låg enligt ASSESS-studien efter 2005, men förutspåddes till 2010 komma ikapp. Kollektivtrafik finansieras genom biljettintäkter och subventioner från kommunala budgetar. Staten har inte bidragit sedan omställningen.

Polska städer och bolag söker efter olika sätt att få finansiella medel till investeringar. Men pga kommuners lagliga status har de svårt att få internationella medel. Polen har två städer inom CIVITAS-initiativet, Gdynia och Krakow.

Det finns stora skillnader mellan polska städernas kollektivtrafik. 259 städer har kollektivtrafik under kommunalt ansvar. Städerna brottas med trängselproblem, utspridning, osystematisk planering eller långsamt införande av planering. De lokala myndigheterna har svårt att få medel och kan därför

inte göra nödvändiga förbättringar. Antalet passagerare i kollektivtrafiken minskar. En positiv förändring är dock avregleringen av marknaden.

Flera åtgärder föreslås i POIIS särskilt för storstadsområden, t ex city-tåg, spårvagn, tunnelbana, inköp av nya fordon, park and ride-stationer och ITS inom kollektivtrafiken. Syftet är att öka andelen kollektivtrafik och minska trängsel och miljöpåverkan från trafik, i linje med EU:s transportpolitik.

11. Ny teknik och alternativa bränslen

Polen låg enligt ASSESS-studien efter 2005, och framsteg förutspåddes inte till 2010 när det gäller ny teknik och alternativa bränslen. Även i POIIS anges att teknikutveckling är ett försummat område, och att implementeringen sker mycket långsamt. Finansiering är ett problem men även att det saknats grundläggande transportinfrastruktur. Det finns nu ett ökat intresse pga fondmöjligheter.

3.5.3 Paketet om grönare transporter

Polen är positiv till paketet om grönare transporter, men svaren tyder på att det kommer ta lång tid innan förslagen kan införas i Polen.

Internalisering av de externa transportkostnaderna

Polen är positiva till den allmänna inriktningen i strategin, men menar att man måste ta hänsyn till mottagligheten (t ex miljö) i respektive medlemsland.

Översyn av direktivet om avgifter på tunga godsfordon

Polen är positiva till den allmänna inriktningen i handlingsplanen om avgifter för tung trafik, men tycker att en del av förslagen såsom t ex internalisering av externa kostnader verkar väldigt innovativa. Det är därför för tidigt för Polen att ta till sig dem med tanke på den nuvarande tekniken i Polens vägavgiftssystem. Det kommer att krävas omfattande analyser av den tekniska kapaciteten samt en realistisk tidplan för genomförandet i Polen. Ministeriet arbetar på att införa eurovignette, men Polen är angeläget att införa det steg för steg

Minska bullret från järnvägen

Kraven bedöms av Polen vara tillräckliga för att överensstämna med Europeiska Kommissionens tidigare antagna tekniska specifikationer (Noise TSI) som sätter gränser för järnvägsflottan som används inom EU. Enligt föreskriften så var det inte nödvändigt att modernisera flottan enbart i syfte att minska bullret, utan det är endast då modernisering sker av andra skäl som det blir nödvändigt att visa att bullernivån blir lägre.

Polska representanten anser att föreskrifterna ska förbli frivilliga och att det krävs fram en realistisk tidplan och samfinansieringsmekanism.

I POIIS nämns också att teknikutveckling för att minska buller är ett försummat område i Polen, och att implementeringen gått långsamt, men att man förutser en snabbare utveckling om det ges möjligheter att få finansiellt stöd.

3.5.4 Grönbok Mot en ny kultur för rörlighet i städer

Eftersom grönboken endast är ett samrådsdokument så har den inte inneburit några krav på offentliga myndigheter i Polen ännu. Samrådsprocessen kommer att sätta ramarna för handlingsplanen som Kommissionen ska ta fram. Inga kommentarer i övrigt anges.

3.5.5 Slutsatser

Polen ser EU-medlemskapet som både en utmaning och en möjlighet. Sammanhållningspolitiken ger möjlighet att minska skillnaderna mellan de gamla och de nya medlemsländerna. Brister i infrastrukturen har hindrat att Polens resurser utnyttjats, vilket hindrat konkurrenskraften. Polen har implementerat EU:s transportpolitik på sina prioriterade områden. Då de varit i en omställningsprocess har de beaktat Vitbokens åtgärdsområden vid moderniseringen av transportsektorn och dess organisering

■ Rörlighet eller tillgänglighet

Polen hade inledningsvis en begränsad tillgänglighet vilket sågs som ett problem för rörligheten. När tillgängligheten nu ökar har den lett till en rörlighetsökning som i sin tur lett till problem. Ett av problemen är just minskad tillgänglighet pga trängsel och utglesning av städer som ökar bilbehovet. Polen påtalar därför bristande fysisk planering som ett problem. Rörlighet i sig omtalas däremot i mest positiva termer. De miljöproblem som nämns i samband med transporter är främst att infrastrukturen hotar biologiskt mångfald.

A third of transport projects in Poland are breaking EU rules, according to a government spokesman. Poland's environment minister Maciej Nowicki last month warned his government that it must adopt EU environmental impact rules or risk losing European funding for major infrastructure projects. The Commission has already taken legal action against Poland over breaches of EU law involving the proposed Augustow bypass through the environmentally sensitive Rospuda wetlands. (T & E, 14/5-08)

Utsläpp av växthusgaser däremot tas inte som ett problem, vilket beror på att Polen har klarat av sina åtaganden genom utsläppsminskningar inom andra sektorer.

■ Centralisering eller decentralisering

Polen har varit väldigt mottagligt för införande av EU:s transportpolitik eftersom det krävs för att få ta del av medel. När det gäller nya, mer innovativa, åtgärder är Polen avvaktande och förordar långsamt införande. Däremot har Polen inte förordat decentralisering.

Angående *Kärna eller periferi* har Polen med sitt perifera läge främst intresse av satsningar som minskar skillnaden mellan väst och öst.

■ Kopplingen till länder utanför EU

Polen angränsar bla Ukraina och Vitryssland och är transitland för trafik mellan Västeuropa och Centralasien, och vill dra fördel av sin transitmöjlighet. Största hindret som påtalats gäller problemen i Polen, inget gränsproblem har framkommit.

3.6 Tyskland

Tyskland har blivit valts utifrån att landet är den största ekonomin och har den största befolkningen inom EU. Tyskland har också ett centralt läge.

Inventeringen bygger på svar från personer vid två olika myndigheter:

- *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*, dvs Minsiteriet för trafik, byggande och stadsutveckling (BMVBS)
- *Umweltbundesamt*, dvs. verket som tillhör Miljödepartementet, avdelningen för miljö och transporter (UBA).

BMVBS skickade Tysklands remissvar och dyl på halvtidsöversynen och delarna i Paketet om grönare transporter. UBA har gett bidrag med fokus på transport & miljö. Kompletterande information har inhämtats via BMVBS hemsida och de nyckeldokument som finns utlagda där.

3.6.1 Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan man säga att Tyskland har kommit långt inom följande WP4-område *Främja sjötransporter och transporter på inre vattenvägar*, där ASSESS-studien redan 2005 bedömde att Tyskland hade implementerat policyn, se Tabell 3.23.

Tabell 3.23. Implementeringen av de 12 policy-områdena i Vitboken, utfall 2005 och prognos 2010 enligt ASSESS samt Trivectors bedömning 2009 för Tyskland.

WP	Utfall 2005 (ASSESS)	Prognos 2010 (ASSESS)	2009 (Trivector)
1 Höj kvaliteten i vägtransportsektorn	Mellan	Hög	Mellan
2 Vitalisera järnvägssektorn	Mellan	Hög	Mellan
3 Företrä tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav	Mellan	Hög	Mellan
4 Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar	Hög	Hög	Hög
5 Främja intermodalitet	Mellan	Hög	Mellan
6 Förverkliga det transeuropeiska transportnätet	Mellan	Hög	Mellan
7 Öka trafiksäkerheten	Mellan	Hög	Mellan
8 Utforma en effektiv avgiftspolitik	Mellan	Hög	Mellan
9 Resenärernas rättigheter och skyldigheter	Mellan	Hög	Mellan
10 Utveckla stadstrafiken	Mellan	Hög	Mellan
11 Ny teknik och alternativa bränslen	Mellan	Hög	Mellan
12 Kontrollera effekterna av globaliseringen	i.u.	i.u.	Mellan

Ingen
Låg
Mellan
Hög

Viktiga policydokument som har tagits fram de senaste åren är:

- *"Integrated transport policy" for future mobility 2002*
- *National Sustainable Development Strategy, entitled "Prospects for Germany"(2002)*
- *Federal Government climate change programme: Transport and Climate Change (2005)*

■ *Freight Transport and Logistics Masterplan (2008)*³⁵

Viktiga lagar som trätt i kraft de senaste åren är:

- *Strategic Environmental Assessment* har införts i den nationella lagstiftningen SUP. Lagen är viktig för infrastrukturplanering.

3.6.2 Implementering av policys och åtgärder i Vitboken

1. Återupprätta balansen mellan transportsätten

I Tyskland har balansen börjat återupprättas vilket tabellerna nedan visar. Det är främst höghastighetsnätet som utökats. Andelen gods på järnväg har ökat, men det sker en kraftig ökning av godstransporterna på både väg och järnväg. För persontransporter är det enbart järnvägstransporter som ökar. Koldioxidutsläppet har ökat med 5 %.

Tabell 3.24. Längd per transportsätt i Tyskland. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

		2000	2005
Väg	Total längd motorväg (km)	11 712	12 363
Järnväg	Total längd (km)	36 588	34 221
	Höghastighetsnät (km)	636	1202
Inlands sjövägar	Längd som används (km)	6 754	6 950

Tabell 3.25. Godsets fördelning på trafikslag i Tyskland. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2002		2006	
	Miljarder tonkm	Andel i %	Miljarder tonkm	Andel i %
Väg	285	64%	330	64%
Järnväg	81	18%	107	21%
Inlands sjövägar	64	14%	64	12%
Pipeline	15	3%	16	3%
Summa	446	100%	517	100%

Tabell 3.26. Persontransporter per transportsätt i Tyskland. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2002		2006	
	Miljoner pkm	Andel i %	Miljoner pkm	Andel i %
Personbil	863,0	85%	869,0	84%
Buss	67,5	7%	66,2	6%
Järnväg	70,8	7%	79,0	8%
Metro, spårvagn	14,7	1%	15,6	2%
Summa	1016,045	100%	1029,788	100%

³⁵ Freight Transport and Logistics Masterplan (2008), Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs.

Tabell 3.27. CO₂-utsläpp från transporter i Tyskland inkl bunkrar. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	1990	2000	2006	Förändring 1990-2006
I miljoner ton	181,9	206,9	190,4	5%

1. Höj kvaliteten i vägtransportsektorn

I ASSESS-studien nämndes att Tyskland hade för avsikt att höja standarden genom att fokusera infrastrukturens satsningar på underhåll och förbättring av befintliga vägar samt genom att binda ihop nätet vid luckor, bygga förbifarter och ringvägar runt stadscentrum. Dessutom ville Tyskland arbeta på EU-nivå för att uppnå mer miljövänliga och harmoniserade vägskatter, övervakning av arbetstidsregler och säkerhetsstandard för transporter med farligt gods.

Generellt bedömdes Tyskland ha kommit medellångt i implementeringen vid halvtid. Till 2010 bedömde ASSESS-studien att Tyskland skulle ha implementerat vitbokens åtgärder fullt ut, vilket Trivektor bedömer som för optimistiskt.

I Federal Government's Freight Transport and Logistics Masterplan (2008) föreslås flera åtgärder som ligger i linje med EU:s transportpolitik:

- använda ITS på motorvägar för minska trängsel-, säkerhets- och miljöproblem
- intensifiera övervakningen av sociala arbetsvillkor i vägsektorn för att förbättra trafiksäkerhet.
- åtgärder för att popularisera föraryrket

UBA pekar ut partiklar från den ökande vägtrafiken som ett miljöproblem.

2. Vitalisera järnvägssektorn

Generellt bedömdes Tyskland ha implementerat vitbokens policy i låg grad vid halvtid, ha investerat lite, men däremot utvecklat institutionella ramverk mellanlångt. Till 2010 bedömde ASSESS-studien att Tyskland skulle ha kommit medellångt, vilket Trivektor bedömer som riktigt.

Tyskland bygger ut sitt höghastighetsnät och har en ökad järnvägstrafik. I sitt svar på halvtidsöversynen svarade Tyska regeringen att de förväntade en ökning av gods på järnväg över landsgränserna när järnvägsnätet öppnats fullt ut för godstransport inkl cabotage (1/1-2007). Då Tyskland var EU:s ordförandeland 2007 fokuserade de på att få full effekt av detta i enlighet med tredje järnvägspaketet.

Det finns nu en plan för delvis privatisering av DB. DB kommer att delas upp i två bolag där staten kommer äga infrastrukturen. Knappt 25 % av övriga affärsområden (passagerare, gods, logistik) kommer att säljas till privata investerare, medan staten behåller ägandeskapet. Pengatillskottet kommer att användas för spårinvesteringar, bulleråtgärder och terminaler.

Tyska regeringen gav i september 2006 följande syn på den transportpolitik som presenterades i halvtidsöversynen:

Varje lagstiftningsåtgärd som syftar till att färdigställa eller se över den interna marknaden är i princip välkommen för alla transportslag för att lösa de nuvarande effektivitetsproblemen och därmed främja ekonomisk tillväxt. Det gäller inte bara avvecklingen av strukturella hinder i järnväg, utan också för harmonisering av skattevillkor för konkurrensen mellan alla transportslag.

I svaret anger de också att de inte vill se de lagförslag kring operabilitet som dragits tillbaka från tredje tågpaketet, utan förordrar istället ömsesidig acceptans av vagnparken, *en harmonised solution at European level so that national inspections are kept to a minimum.*

Tyskland är starkt engagerat i ERTMS (European Rail Traffic Management System) och inblandat i utveckla ERTMS-nätet i en TEN-T-korridor.

I Freight Transport and Logistics Masterplan (2008) föreslås flera säkerhets- och miljöåtgärder som ligger i linje med EU:s transportpolitik.

3. Företrä tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav

Generellt bedömdes Tyskland ha implementerat vitbokens policy medellångt vid halvtid. Till 2010 bedömde ASSESS-studien att Tyskland skulle ha implementerat policyn fullt ut.

Tysk policy ligger i linje med Vitbokens när det gäller integrering mellan flyg och väg/järnväg, överflyttning av korta flygresor till tåg, och bullerminskning genom teknik. Regeringen föreslår flygdieselskatt och miljödifferenterade landningsavgifter i internationella sammanhang, där de är representerade. Tyskland stödjer European Single Sky och har finansierat flera forskningsprojekt för att öka kapaciteten.

Tyskland drev frågan om att inkludera flyg i handel med utsläppsrätter under sitt ordförandeskap 2007. BMVBS håller i övervakning av Single Sky.

4. Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar

ASSESS bedömde att Tyskland redan 2005 implementerat denna WP-åtgärd.

I Tyskland ska de avståndsbaserade vägavgifterna indirekt gynna de inre vattenvägarna. Vägavgifternas syfte är att flytta gods från väg till järnväg och vattenbaserade transportsätt, för att minska miljöpåverkan och trängsel.

I transportinvesteringsplanen önskar man stödja bättre infrastruktur mellan kust och innanland genom kanaler och flodinfrastruktur (uppgradera slussar, broar), vilket är en del av TEN-T, men även en återföringsplan med fd Östtyskland. *Maritime Development Plan for Germany* håller nu på att utvecklas.

I Federal Government's Freight Transport and Logistics Masterplan (2008) föreslås att även en nationell hamnstrategi ska utvecklas. Det finns flera säkerhets- och miljöåtgärder som ligger i linje med EU:s transportpolitik.

Tyskland ser inget behov av samordning av kustvaktsfunktioner, vilket halvtidsöversynen föreslog, eftersom det organiseras så olika i olika EU-länder.

5. Främja intermodalitet

Tysklands mål är att överflytta gods från väg till järnväg genom att främja kombitransporter med ekonomiska styrmedel. Stödjande åtgärder är: 44 tons maxvikt tillåten för kombitransporter, undantag från förbud av söndagstrafik, bidrag, stödjande av EUs initiativ att standardisera kontainrar. Tyskland har startat internationellt samarbete för järnvägskorridoren mellan Nederländerna och Italien. Tyskland har också etablerat ett nät för kombitransporter med väg-järnväg KombiNetz2000+ (ASSESS).

Tyskland ser sig som en viktig logistiknation och vill stärka detta genom *Freight Transport and Logistics Masterplan (2008)*. Planen innehåller åtgärder inom alla de områden EU:s transportpolitik tar upp för godstransporter. I själva verket utarbetades planen i nära samarbete med Kommissionen som parallellt tog fram Agenda för Godstransporter. Tyskland stödde Kommissionens ansträngningar att få till en åtgärdsplan inom gods och logistik särskilt med tanke på EU:s konkurrenskraft.

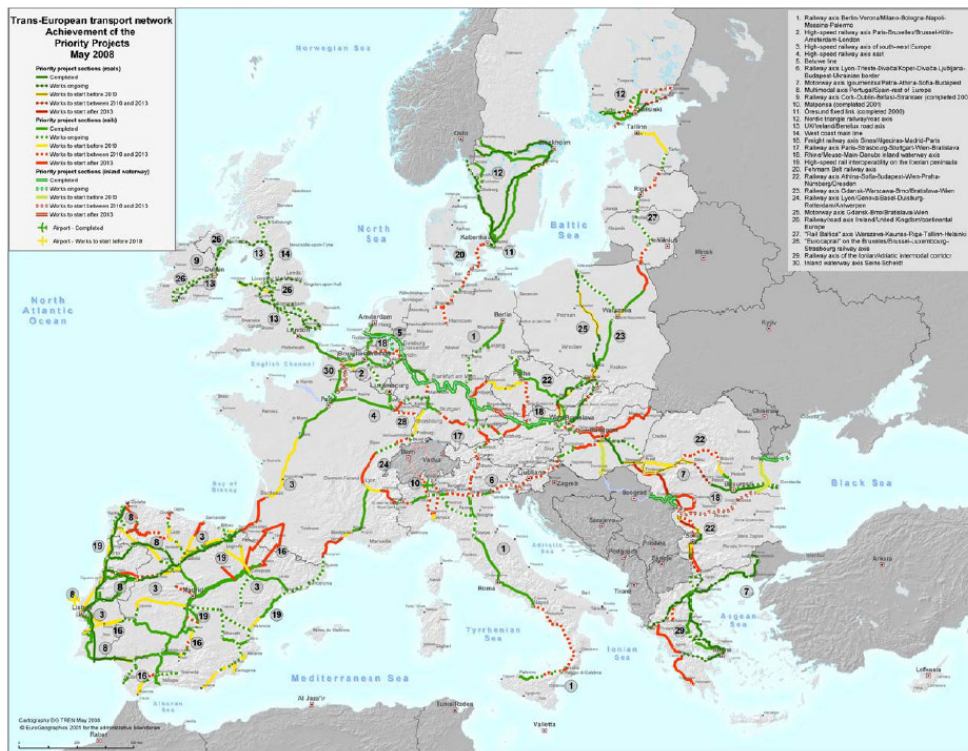
I sitt remissvar på halvtidsöversynen säger Tyskland att träning i samband med logistik är i princip väldigt viktigt. Men Tyskland ser inget behov av åtgärd på Europainivå. När det gäller licensfrågan är en EU-vid reglering däremot viktig för att slutföra den inre marknaden.

II. Avlägsna flaskhalsarna

6. Förverkliga TEN-T, Trans-European transport network

Av ASSESS-studien framgår att implementeringen 2005 låg efter, att det inte satsades tillräckligt mycket resurser, men att institutionella förändringar diskuterades. Enligt ASSESS-studien byggdes flera höghastighetsbanor i Tyskland från 1992, som en del i den tyska "återföreningen". Tåglinjer till Östeuropa är viktiga för Tyskland.

Tyskland ingår i 8 av de projekt som är prioriterade i TEN-T: Axel nr 1, 2, 4, 17, 18, 20, 22, 24, tillsammans med flera andra länder. Projekt nr 18 är inre vattenväg, medan övriga är järnvägsprojekt av olika slag. Därutöver är de involverade i prioritetsprojekt nr 21 Motorvägar för sjöfarten. Se figur 1 nedan för prioritetsprojektens sträckningar och hur långt de kommit. Kartan återfinns också i bilaga 5 i större format.



Figur 1 Karta över TEN-T:s prioriterade projekt och hur långt de kommit. Källa: TEN-T Trans-European Transport Network. Implementation of the Priority Project. Progress Report. 2008. Directorate – General for Energy and Transport.

Enligt *Progress Report för TEN-T*³⁶ från maj 2008, hade tidplanen försenats för majoriteten av projekten. Projekt nr 2 och 4 kommer vara klara innan 2015, medan övriga projekt har skjutits fram till ca 2020. Svårast är nr 1 från Berlin till Italien via Österrike som skjutits till 2024, men mest pga komplicerade förhållanden vid Brennerpasset.

Nr 17 framskrider, avtal har slutits mellan grannländer, men MKB för gränsen mellan Tyskland och Frankrike är ej klar. Sträckan Stuttgart–Ulm pekas ut som en flaskhals som försenar.

Vattenvägen nr 18 är halvklar, en flaskhals pekas ut i Tyskland och den beror på tvist mellan miljövänner och entreprenörer om en sluss som förstör våtmarker. En studie har tillsatts.

Projekt nr 20 är ej påbörjad. Den avser förbindelse över Fehrmansundet som ska ersätta färjetrafik Röddy-Puttgarden. Avtal har slutits mellan länderna, studier pågår, och finansiering förväntas säkras inom 2007-2013.

Nr 22 har kommit drygt en fjärdedel, liksom nr 24.

³⁶ TEN-T Trans-European Transport Network. Implementation of the Priority Project. Progress Report. 2008. Directorate – General for Energy and Transport.

Tyskland var positiva till det fleråriga investeringsprogrammet för TEN-T tills 2013 som halvtidsöversynen presenterade, eftersom det skulle ge en grund för en mer långsiktig planering av att hitta medel vilket skulle snabba upp färdigställandet.

Tyskland hade tills 2007 investerat knappt 10 miljarder euro, ska investera ytterligare drygt 5 miljarder euro 2007-13 och 10 drygt miljarder euro efter 2013. Över hela perioden ligger de på fjärde plats sett till investeringarnas storlek. Bidragsandelen från EU är mycket liten i Tyskland, ca 3%. Staten betalar nästan allt själv, medan ca 2% kommer från PPP. Tyskland kommer behöva satsa näst minst andel, knappt 0,25 % av sin BNP, till TEN-T i EU27 under 2007-13.

III. Placera användarna i centrum för transportpolitiken

7. Öka trafiksäkerheten

ASSESS bedömde att Tyskland låg efter inom detta WP-område. Trots det beskrev ASSESS att det fanns ett vägtrafiksäkerhetsprogram med mål att minska olyckor med unga förare och oskyddade trafikanter. Trivektor bedömer att Tyskland kommit ikapp inom detta område, och de är på rätt väg mot målet om halvering av dödsolyckorna, se Tabell 3.28.

Tabell 3.28. Antal döda i vägtrafikolyckor i Tyskland. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2000	2006	Förändring	Per 10 miljarder pkm 2006	Per miljoner invånare 2006
Antal döda	7 503	5 091	-32%	57 (EU27 90)	62 (EU27 87)

Kampanjen ”Kill your speed” med syfte att minska hastighetsöverträdelser och förbättra förarbete har hållits och 1 februari 2009 höjdes bötesbeloppen för fortkörare, rattnyktra m fl. Det satsas på fordonssäkerhet och säkra vägar samt förbättrad trafikinformation (TMC). Tyskland stödjer också en europavid introduktion av elektronisk nödanropningssystem eCall för snabbare ambulansutryckning, vilket är ett EU-initiativ.

I regeringsvaret på halvtidsöversynen angavs att Tyskland är för alla europeisk trafiksäkerhetsåtgärder, men är tveksamma till om en europeisk trafiksäkerhetsdag ska kopplas till publiceringen av nationella siffror om vägtrafiksäkerhet.

8. Utforma en effektiv avgiftspolitik

ASSESS-studien bedömde att Tyskland arbetade enligt tidplan på detta område och förutspådde en full implementering till 2010.

Sedan 1999 har Tyskland koldioxidskatt på alla fossila bränsle integrerad i bränsleskatten. Skatten är inte öronmärkt för att användas i transportsektorn. Inom järnväg är det en differentierad avgift baserad på spår, linje och vikt.

Vägavgifter för tunga godsfordon infördes på motorvägarna i Tyskland 2005 för fordon över 12 ton. Vägavgiften differentierades efter emissionsgrupp. Syftet var att flytta gods från väg till järnväg och inre vattenväg för att minska miljöpåverkan och trängsel. Samtidigt har följande citat hittats: *Germany, as Europe's number one transit country, has to ensure that domestic and foreign users of its infrastructure make an appropriate contribution to its funding.*

1 januari 2009 infördes ett nytt system för motorvägstullar för tunga fordon, där fordon med partikelfilter och lågt utsläpp betalar betydligt mindre. Staten ska också ge 100 000 euro årligen i incitament till åkare som vill köpa miljövänliga fordon. Avgifterna ska gå till infrastruktursatsningar. Avgiftsnivåerna speglar de verkliga infrastrukturkostnaderna och är därmed i linje med EU:s Eurovignette direktiv.

9. Användarnas rättigheter och skyldigheter

Tyskland ligger efter inom detta område enligt ASSESS-studien. År 2005 antogs en ny reglering som implementerade EU-direktivet om flygresenärers rättigheter.

Tyskland har stärkt funktionshindrades position när det gäller tillgänglighet i trafiken genom att anta *Act on Equal Opportunities for Disabled Persons* och anpassat flera lagar som t ex *the Local Authority Transport Infrastructure Financing Act, the Carriage of Passengers Act, the Construction and Operation of Railways Regulations, the Civil Aviation Act and the Federal Trunk Roads Act.*

I sitt remissvar på halvtidsöversynen betonar Tyskland att noggrann hänsyn bör tas till europeiska mervärdet, särskilt för förslag om att garantera grundläggande passagerarrättigheter för alla transportslag mot bakgrund av alla de europeiska rättsakter som redan finns eller är på väg att antas.

10. Utveckla stadstrafiken

Kollektivtrafiken i tyska städer var enligt halvtidsöversynen relativt konkurrenskraftig mot bil. Tätt service, busskörfält och bra linjenät framhålls i ASSESS-studien, som bedömde att Tyskland arbetade enligt plan inom WP-området.

Det är Federalstaterna som har ansvar för regionalplanering, medan kommunerna har mindre ansvar än i Sverige. Federalstaterna utvecklar planer som berör regional kollektivtrafik men även stadstrafik.

Kollektivtrafiken ses som en viktig del för hållbar rörlighet. Tyska staten satsar 8,5 miljarder Euro årligen där ca 75% är avsedda för de gamla "Öst-tyskland". Staten satsar också på cykling och att dess andel ska öka. 100 miljoner Euro årligen läggs på nya och befintliga cykelvägar.

Tyskland införde regler om märkning av miljöbilar som trädde i kraft 2007. Detta var ett svar på EU:s direktiv om luftkvalitet och det faktum att flera tyska städer inte uppfyller luftkvalitetskraven. Märkning av bilar är en förutsättning för att minska trafik i s k Gröna Zoner. Reglerna gäller personbilar

och yrkestrafik som får klistermärke som anger hur mycket emissioner de släpper ut. Flera städer har för avsikt att införa gröna zoner, dvs inte släppa in gamla bilar med höga emissioner i zonen. Omärkta bilar kan köra in i zonen men få då böta.

Med den senaste utvecklingen i beaktande gör vid bedömningen att Tyskland har en hög implementeringsgrad.

11. Ny teknik och alternativa bränslen

Regeringen har tagit fram ett åtgärdsprogram som omfattar teknik, reglering och prispolitik, investeringar och information för att miljöanpassa transporterna. Man kommer fokusera på minska transporterna och öka energieffektiviteten genom incitament, optimering av transporter och alternativa bränslen och fordon, intensiv information om trafikantbeteende.

Inom ramen för *National Sustainable Development Strategy* med målar 2020 finns en bränslestrategi enligt vilken resurser satsas på de mest lovande alternativen och deras användning. Man är motståndare till skynda på utvecklingen utan menar att de måste ske i samspel med industrin.

Alternativen Tyskland satsar på är bl a effektivisering av bensin- och dieselmotorer, hybridmotorer, bränsleceller och biobränsle. På lång sikt tror man att syntetiska biobränslen och vätgas kommer vara basen för bränsleförbrukningen. Man tror att förnyelsebara bränslen kan stå för 10-20 % år 2020, att jämföra med att 1,8 % av bränsleförbrukningen 2004 var biobränsle.

IV. Kontrollera effekterna av globaliseringen

12. Kontrollera effekterna av globaliseringen

Tyskland och dess rymdindustri är sedan länge mycket engagerade i Galileo. Tyskland anordnar en årlig konferens med industrin om Galileo för att främja dess framtida användning.

För att EU ska kunna skapa internationell opinion menade Tyskland att det krävdes en samordningsmekanism som involverar medlemsstaterna och deras minoriteters syn.

3.6.3 Paketet om grönare transporter

Tysklands respons på paketet om grönare transporter var följande:

Tysklands intresse är att beakta ekonomi, ekologi, inte drabba enskilda platser eller snedvrیدا konkurrensen. Aktiviteter ska koncentreras på framtidsdugliga områden och subsidiaritetsprincipen ska bevaras.

Intiativ med hänsyn till hållbar trafik liksom ökat gemensamt användande av teknologistandard inkl vidareutveckling på europeisk nivå stöds. I det ingår att ytterligare testa konkreta enskilda åtgärder.

Ytterligare finansbelastning för Tyskland bör undvikas. Konkreta åtgärder, särskilt förslag inom järnvägsområdet, bedöms kunna få finansiella verkningar på de nationella hushållen.

Internalisering av de externa transportkostnaderna

Tyskland vill få en stor flexibilitet inom de europeiska ramarna, så att de kan utforma en ekonomiskt och ekologiskt riktig trafikpolitik som hindrar strukturell eller regional snedvridning av konkurrensen och inte drabbar vissa platser. Det tyska vägtullssystemet ska säkras och fortsätta få möjlighet att öka incitament till hållbara transporter.

Översyn av direktivet om avgifter på tunga godsfordon

Samma kommentar som ovan gavs på detta av BMVSW.

UBA anger att utifrån erfarenheterna i Tyskland så bör vägavgifter för väg-gods i Europa vara mera bindande och alla viktiga externa kostnader bör inkluderas (klimatpåverkan, olyckor och intrång är inte med nu). Det bör vara bindande att underordnade vägnät inkluderas för att undvika omflyttning av godstrafik och därmed negativa effekter till underordnade nätet. I utvärderingen av deras vägavgiftssystem för tunga fordon före 2009 visades att antalet tunga fordon i klassen strax under 12 ton ökade för att undvika vägavgifter.

I sitt svar på halvtidsöversynen var Tyskland positivt till samrådsprocess om avgiftssystem och menar att den bör omfatta en ordentlig analys av befintliga avgiftssystem för att etablera tekniska och politiska behov för framtida initiativ. Den allmänna bördan för de som berörs bör tas i beaktande i processens start.

Inför ändringen av Eurovignette Directive ville Tyskland - baserat på sin erfarenhet - peka på svårigheterna med en EU-bred metod för att bestämma infrastrukturkostnader och avgifter, både för enskilda färdvägar och för intermodala kedjor. Tyskland tycker det borde räcka att fastställa vissa principer och uppnå en högre transparens och harmonisering på området med enskilda färdvägar. Däremot hade det varit värdefullt med en gemensam modell för att skatta de externa kostnaderna, även om de enskilda medlemsländerna själva bör bestämma om de ska inkludera dessa i avgifterna.

Minska bullret från järnvägen

I *Masterplan for Freight and Logistics* finns en åtgärd som ska införas inom fem år som ett svar på EU:s förslag om buller. Tyskland ska ge incitament för att justera godsvagnar för att minska buller genom att införa differentierade spåravgifter baserat på bulleremissioner.

3.6.4 Grönbok Mot en ny kultur för rörlighet i städer

Tyskland har välkomnat Kommissionens initiativ att sätta igång en bred diskussion kring stadstrafik genom att som ett första steg ta fram denna grönbok inom ramen för subsidiaritetsprincipen. De tror att grönboken skulle kunna ha haft en effekt om den planerade handlingsplanen hade getts ut. Men denna har som tidigare nämnts blivit försenad.

3.6.5 Slutsatser

Tyskland har tagit till sig EU:s transportpolitik i valda delar. Implementeringen av de trafikslagsspecifika åtgärderna på godsområdet är klart, bortsett

från när det gäller avreglering av tågtrafik. De är också långt framme med att internalisera kostnaderna och kring forskning på bränsle- och fordonsområdet. Tyskland har inte satsat på infrastruktur i TEN-T i samma grad som andra länder och ligger därför efter på det området. På övriga områden, där ansvaret inte ligger helt på nationell nivå är implementeringen beroende av planer på delstatsnivå.

■ Rörlighet eller tillgänglighet

Tyskland är rörlighetsinriktat på nationell nivå. De har tagit intryck av *Keep Europe Moving* och använder själva samma begrepp. Tyskland har fler ekonomiska styrmedel för att styra trafiken till miljövänligare färdslag. De tar upp också upp i sin *Freight and Logistics Masterplan* att onödiga transporter bör undvikas genom logistik. Diskussionen om att undvika transport finns dock i Tyskland i högre grad än så, men ej politiskt stödd på nationell nivå.

UBA anger att halvtidsöversynen inte hade fokus på att undvika transporter i – och med det förebyggande av miljöeffekter. Huvudfokus var istället att förbättra effektiviteten med tekniska lösningar. Fokus på infrastrukturbyggande saknas i samband med markanvändning och fragmentering. Drivkrafterna bakom transporter adresseras inte.

Tillväxt i transportvolym beror på eller är t ex också konsekvensen av infrastrukturbyggande, t ex motorvägar och flygplatser leder till inducerad trafik. Det är viktigt att inte öka kapaciteten för en ökande transportvolym med ny infrastruktur. Så UBA betonar kraftigt behovet av fler mål på transporter i Europa – särskilt på transportbehov för att påverka dimensionen och nödvändigheten av ny transportinfrastruktur.

Delstaterna har ansvar för Regionalplanering och på den nivån är *Ereichbarkeit* (tillgänglighet) ett begrepp.

■ Centralisering eller decentralisering

Tyskland motsätter sig i sina remissvar på halvtidsöversynen en alltför hårt driven centralisering. De tror inte det är effektivt och det skapar onödig byråkrati. Istället förordar de samråd med industrin, att bygga på befintliga strukturer och överenskommelser. Särskilt motsätter de sig centralisering i lokala frågor. Det säger t ex:

- *Tyskland välkomnar att halvtidsöversynen lyfter fram dialog med medlemsländer och industrin. Detta tros leda till att brett samråd och vid behov att konsekvensanalys genomförs innan t ex ny lagstiftning träder i kraft. Endast på detta sätt kan ett europeiskt mervärde uppnås och onödig reglering och byråkrati undvikas. De välkomnar att Kommissionen kommer att följa subsidiaritetsprincipen strikt i all lagstiftning.*
- *De välkomnar Kommissionens kommentarer om subsidiaritetsprincipen särskilt när det gäller lagstiftning inom stadsutvecklingsområdet och kollektivtrafik.*

- *Det är endast meningsfullt att de europeiska byråerna ska få fler uppgifter om motsvarande uppgifter sker helt centraliserat och att medlemsländerna inte ansvarar för dem mera.*
- *Från tyskt perspektiv är det att föredra att utnyttja befintliga bi- eller multilaterala samarbetsöverenskommelser. Att stärka EU säkerhetsråd ser man inget behov av (om det ökar på ytterligare en nivå).*

I frågor kring att skapa den inre marknaden är Tyskland däremot för centralisering, fast utan detaljstyrning.

Angående *kopplingen till länder utanför EU* har Tyskland följande förväntningar på EU:

- Utveckla externa relationer inom flygnäringsen..
- Utveckla europeisk säkerhetsstandard inom alla trafikslag mot terroristattacker och se till att de accepteras länder utanför EU så att de inte utgör hinder mot internationell handel.
- Galileo-projektet för att göra EU oberoende inom satellitnavigering och se till att Tyskland och EU:s industri får utdelning för insatserna
- Säkra EU:s konkurrenskraft med hjälp av Agendan för Godstransporter.

3.7 Österrike

Österrike har valts utifrån att landet är ett transitland med trängsel- och miljöproblematik. Inventeringen bygger på bidrag från personer vid Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology (BMVIT). Kompletterande information har inhämtats via BMVIT:s och *Ministry of Life's* (som bl a handhar miljö) hemsidor och de nyckeldokument som finns utlagda där.

3.7.1 Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan man säga att Österrike har kommit långt inom WP4-område 7-8, dvs öka trafiksäkerheten och utforma en effektiv avgiftspolitik, se Tabell 3.29.

Tabell 3.29. Implementeringen av de 12 policy-områdena i Vitboken, utfall 2005 och prognos 2010 enligt ASSESS samt Trivectors bedömning 2009 för Österrike.

WP	Utfall 2005 (ASSESS)	Prognos 2010 (ASSESS)	2009 (Trivector)
1	Höj kvaliteten i vägtransportsektorn		
2	Vitalisera järnvägssektorn		
3	Företrä tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav		
4	Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar		
5	Främja intermodalitet		
6	Förverkliga det transeuropeiska transportnätet		
7	Öka trafiksäkerheten		
8	Utforma en effektiv avgiftspolitik		
9	Resenärernas rättigheter och skyldigheter	i.u.	i.u.
10	Utveckla stadstrafiken		
11	Ny teknik och alternativa bränslen	i.u.	i.u.
12	Kontrollera effekterna av globaliseringen	i.u.	i.u.

	Ingen
	Låg
	Mellan
	Hög

Viktiga policydokument som har tagits fram de senaste åren är:

- *Transport Masterplan for Austria 2002 (GVP-Ö)*
- *Austrian Road safety programme 2002-2010*
- *Austrian Klimatstrategi, revidering 2007 (Anpassung der Klimastrategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels 2008-2012)*
- *Nationell cykelplan 2006 (Masterplan Radfahren – Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Österreich)*
- *Nationell inre-vattenvägsplan 2007 (NAP) (Nationale Aktionsplan Binnenschifffahrt)*

3.7.2 Implementering av policys och åtgärder i Vitboken

I. Återupprätta balansen mellan transportsätten

I Österrike ökar andelen gods på järnväg, men samtidigt sker en ökning av transporter totalt, se tabellerna nedan. Sedan 1990 har det skett en kraftig ökning av transporter på både väg och järnväg, och koldioxidutsläppet har ökat med 85 %. Före år 2000 var investeringarna på väg större än på järnväg, men så är inte fallet längre.

Tabell 3.30. Längd per transportsätt i Österrike. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

		2000	2005
Väg	Total längd motorväg (km)	1633	1677
Järnväg	Total längd (km)	5655	5691
Inlands sjövägar	Längd som används (km)	351	351

Tabell 3.31. Godsets fördelning på trafikslag i Österrike. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2002		2006	
	Miljarder tonkm	Andel i %	Miljarder tonkm	Andel i %
Väg	38,50	58%	39,19	56%
Järnväg	17,13	26%	20,98	30%
Inlands sjövägar	2,85	4%	1,84	3%
Pipeline	7,96	12%	7,64	11%
Summa	66,435	100%	69,643	100%

Tabell 3.32. Persontransporter per transportsätt i Österrike. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2002		2006	
	Miljoner pkm	Andel i %	Miljoner pkm	Andel i %
Personbil	68,0	76%	71,9	76%
Buss	9,3	10%	9,3	10%
Järnväg	8,8	10%	9,3	10%
Metro, spårvagn	3,6	4%	3,9	4%
Summa	89,69	100%	94,381	100%

Tabell 3.33. CO₂-utsläpp från transporter i Österrike inkl bunkrar. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	1990	2000	2006	Förändring 1990-2006
I miljoner ton	13,3	19,4	24,6	86%

ASSESS-studien bedömde att Österrike införde Vitbokens åtgärder inom *prioritetsområde I. Återupprätta balansen mellan transportsätten* enligt plan 2005, för alla områden utom *Företrä tillväxt inom flyg med höga miljökrav där de låg efter*. Tills 2010 bedömde ASSESS att Österrike skulle ha infört WP1 och WP3 fullt ut, medan WP 2, 4-5 övriga fortsatte i samma takt.

1. Höj kvaliteten i vägtransportsektorn

Transport Masterplan for Austria (GVP-Ö) från 2002 innehöll viktiga vägprojekt. De inhemska projekten är nu i princip färdiga och vägar mot grannländerna i öster prioriteras Tjeckien, Slovakien och Ungern. Miljöhänsyn har stor betydelse i infrastrukturplaneringen.

Satsningarna i GVP-Ö finansieras med vignette för bilar och vägtullar för tunga transporter på primärnätet.

Austrian Road safety programme innehåller åtgärder som innebär rättvis konkurrens och övervakning av sociala regler i och trafikregler i enlighet med EU:s bestämmelser.

Österrikiska vägföretaget ASFINAG (the Austrian toll motorway network operator) ska till 2009 investera 6,5 miljarder Euro och lägga drygt 1,7 miljarder på underhåll. Investeringarna finansieras med lån som återbetalas med vägavgifter.

Österrike vill aktivt påverka färdmedelsvalet med sina avgifter, men även genom aktivt skapande av regioner. De ser problem med den växande vägtrafiken och dess effekter. Ca 30 % av befolkning störs av buller och vägtrafiken är den största källan.

Regeringen säger sig komma motsätta sig en ev uppluckring av EUs regler kring lastbilars mått- och vikt (*inga "Super-Trucks" på Österrikes vägar*) samt kör- och vilotider. *The Labour Inspectorate for Transport* (Verkehrs-Arbeitsinspektion) sköter tillsyn av bl a kör- och vilotider.

2. Vitalisera järnvägssektorn

Österrike har förhållandevis hög järnvägsandel och tåg spelar en stor roll i den österrikiska politiken, som aktivt försöker främja hållbara transportval.

Åtgärder på nationell nivå inriktas på spåren, kombitransporter (rolling road) och intermodala noder. Under 2008-2013 satsar regeringen 10,7 miljarder Euro samt ytterligare ca 100 miljarder 2009 i ett konjunkturpaket, som bl a ska gå till att säkra farliga järnvägs korsningar.

Austrian Federal Railways (ÖBB) har omstrukturerats i linje med EU:s politik. ÖBB har delats i ett infrastrukturbolag och ett försäljningsbolag under samma paraply. Härmed minskar subventioneringarna inom sektorn och konkurrensen blir rättvisare. Det är också första steget mot reformering av lokaltrafiken.

Österrike har en del nationella tekniska regler som inte helt stämmer överens med "technical specifications for interoperability" (TSIs).

The Labour Inspectorate for Transport (Verkehrs-Arbeitsinspektion) sköter tillsyn av att Järnvägslagen efterlevs.

3. Förening tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav

Flygplan underhålls i enlighet med europeiska säkerhetskrav, och översyn av säkerhetskrav sker av Austro Control GmbH.

Konsumentskyddsfrågor tas tillvara genom att Österrike samarbetar i internationella forum där regler tas fram.

Ministry of Life har tillsammans med österrika flygbolaget utvecklat ett system där flygpassagerare enkelt kan kompensera CO₂-utsläppet av sina flygresor.

I sin reviderade *Klimatstrategi* tar Österrike upp flygtrafiken. Internationell flygtrafik omfattas inte av Kyoto-protokollets mål, vilket Österrike måste eftersträvas, och EU:s förslag att omfatta flygtrafiken i handeln med utsläppsrätt nämns. Österrike menar att det är viktigt med europa-åtgärder för att göra flygetransporter mera energieffektiva. Österrike har ett forskningsprogram för detta, TAKE OFF.

I GVP-Ö nämns att buller från flyg kring Wien bör minskas.

4. Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar

Österrike saknar kuster men har rätt till sjöfart under Österrikes flagg, så största frågan för Österrike gäller inrikes vattenvägar. Österrike främjar aktivt godstransporter på inre vattenvägar, med tanke på ekonomi, miljöbelastning, markanspråk, och det är helt enligt EU:s transportpolitik.

Donau förbinder i kombination med andra vattenvägar Nordsjön med Svarta havet. Satsningar sker längs Donau, och flaskhalsar i Tyskland och Ungern pekas ut som problem för internationell handel.

Då Österrike var ordförandeland 2006 fokuserade de frågan om inre vattenfart. En nationell handlingsplan (NAP) togs då fram. Åtgärder har planerats i samarbete med miljövännen och tills 2010 ska 80 miljon Euro investeras. Syftet är att avlasta vägnätet från godstrafik som istället går intermodalt delvis på Donau.

Ett pilotprogram togs fram för att utveckla intermodala godstransporter, det är nu förlängt till 2013. Parallellt med Österrikes ordförandeskap lades EUs NAIADES-program fram. Österrike var engagerat och troligtvis drivande till detta.

I en lägesrapport för NAP 2008 tas internationella aktiviteter upp. Det framgår att Österrike vill forcera de europeiska handlingsplanerna och aktivt bidra till harmonisering av lagar. Däremot togs inte miljö upp.

5. Främja intermodalitet

Österrike satsar mycket på intermodalitet vilket nämnts ovan. Det satsar också på innovativ transportpolitik, ökad fyllnadsgrad i godsfordon genom ITS.

De har medverkat i ett logistikprojekt Alpine Freight Railway project ("Alp-FRail") som avslutades 2007 och stöddes av Interreg.

Österrike deltar tillsammans med Frankrike och Schweiz i frågor kring Alp-transporter.

Det finns också en förening CombiNet som grundades 2007, vilken består av ett nätverk företag i Österrike och utlandet. Dess mål är informationsutbyte, att förbättra förhållanden för kombitrafik och dra igång gemensamma projekt.

II. Avlägsna flaskhalsarna

6. Förverkliga TEN-T, Trans-European transport network

Österrike låg 2005 efter plan med att bygga bort flaskhalsarna, men bedömdes komma i fas tills 2010, enligt ASSESS. Nationella projekt och finansiering av dem har beskrivits ovan och de flesta projekten ryms av TEN-T-nätverket, som har målet att skapa flera korridorer. Tågsatsningar är viktiga för Österrike, och de flesta TEN-T järnvägsprojekt har genomförts eller är planerade.

Av de 30 prioriterade projekten inom TEN-T ingår Österrike i 4 järnvägsprojekt, ett motorvägsprojekt och ett inre vattenvägsprojekt.

Under perioden 1995-2005 fick Österrike ca 200 miljoner Euro i stöd till TEN-T-projekt. Största delen har gått till Brenner-passet och Donau, vilka är två av de prioriterade projekten. Därutöver har Österrike fått stöd för inre vattenvägar, vägar, flyg, och transport management. Österrike är positiva till revisionen av TEN-T riktlinjerna i april 2004, eftersom det innebär att Österrike ingår i 6 axlar istället som tidigare endast en axel. För perioden 2007-2013 uppskattas EU-bidragen uppgå till 670 miljoner Euro.

Prioritetsprojekten som Österrike ingår i är:

- Nr 1 – järnväg: Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
- Nr 17 - järnväg: Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava
- Nr 18 – vattenväg: Rhine/Meuse-Main-Danube
- Nr 22 järnväg: Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden
- Nr 23 - järnväg: Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien
- Nr 25 – motorväg: Gdansk-Brno/Bratislava-Wien

Projekt 1 har redan nämnts eftersom Tyskland är delaktigt i det. Brennerpasset i Österrike är komplicerat, en MKB pågår och finansieringsmodell ska fastställas. Arbetet beräknas pågå 2010-2022.

Projekt 17 har också nämnts tidigare eftersom både Polen och Tyskland är delaktiga. Arbetet framskrider, avtal har slutits mellan grannländer.

Vattenvägen nr 18 är halvt klar, Österrike har gjort en stor del, men det återstår förstudier kring Wien för att säkra både farbarhet och Natura 2000 (av EU klassat område för bevarande av biologisk mångfald). Vattenvägen öster om Wien beräknas vara klart 2015 och då har 200 miljoner satsats.

Projekt nr 22 har kommit drygt en fjärdedel, och Österrikes del är klar.

Motorväg nr 25 är på gång eller ska starta före 2010 på den Österrikiska delen. Den södra delen i Österrike har betalats med PPP.

Österrike kommer totalt att investera 15-20 miljarder euro, där största delen investeras under perioden 2007-2013. Över hela perioden ligger de på plats 8 sett till investeringarnas storlek. Bidragsandelen från EU är mycket liten, ca 2%. Staten betalar nästan allt själv, men som tidigare nämndes är det vägavgifter som används. Österrike tillhör de länder som får satsa mest på TEN-T sett till BNP EU27 under 2007-13, drygt 1 procent av BNP.

Majoriteten av Österrikes projekt är alltså försenade, men *Progress report för TEN-T 2008* säger samtidigt att tidplanen från början var orealistisk. Byggnad över Alperna är komplext. Övriga orsaker till förseningar är bristande finansiering, bristande samordning, förberedelse och planering samt regelmässiga hinder. Samordningsproblemen har delvis lösts med hjälp europeiska samordnare som tillkom 2005. Regelmässiga hinder gäller t ex att projekten måste genomgå MKB, samråd etc, i linje med EUs regelverk.

III. Placera användarna i centrum för transportpolitiken

7. Öka trafiksäkerheten

ASSESS bedömde att Österrike fullt ut hade implementerat denna WP-policy 2005. Detta baserades på de mål och de åtgärder som *Austrian Road safety programme 2002-2010* föreslog. Dess mål var att halvera antalet dödoften, liksom vitbokens.

Åtgärdsområden omfattande alkohol och droger, hastigheter, förarutbildning, fotgängarsäkerhet, trötthet i trafiken, moped/mc-förare, avståndshållning, ljus dagtid, trafikutbildning, infrastruktur och fodonsteknik. Även områden som Vitboken specifikt pekade ut fanns med, såsom t ex. haveriundersökningar och säkerhet för tunga fordon.

Antalet döda har minskat, men Österrike kommer troligtvis inte uppnå en halvering tills 2010. Olycksnivån är nu strax högre än snittet för EU27, se tabell 3.34.

Under sitt ordförandeskap 2006 var trafiksäkerhet det andra området som Österrike prioriterade när det gäller transporter, och de höll en konferens för Transportministrarna som fokuserade på vägsäkerhet för att hitta en gemensam politik för att öka trafiksäkerhet inom alla transportsektorer.

Tabell 3.34. Antal döda i vägtrafikolyckor i Österrike. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2000	2006	Förändring	Per 10 miljar- der pkm 2006	Per miljoner invånare 2006
Antal döda	976	730	-25%	100 (EU27 90)	88 (EU27 87)

8. Utforma en effektiv avgiftspolitik

ASSESS bedömde att Österrike fullt ut hade implementerat denna WP-policy redan 2005, och faktum är att Österrike är ett föregångsland inom området.

Sedan 1997 förekommer tidsdifferentierad vignette för lätta fordon, vägtullar vid alppassager och avståndsbaserad vägtull för tunga fordon.

Österrikes mål är att internalisera de externa kostnaderna. Det är oklart hur Österrike har anpassat sig efter det nya EU Eurovignette-direktiv. Klimatskatt på vägavgifterna diskuteras.

BMVIT samarbetar med *Ministry of Life* kring frågan om vägavgifter. I Österrikes *Klimatstrategi* sägs att internalisering av externa kostnader i högre grad leder till ökad kostnadsmedvetenhet i transportsektorn. På kort sikt bör därför kontroll av sociala och säkerhetsföreskrifter bidra.

9. Användarnas rättigheter och skyldigheter (vitboken)

ASSESS-studien hade ingen uppgift på ur Österrike låg till på detta område. Det angavs enbart att Österrikiska tågbolag ersatt resenärer vid förseningar. Inte heller Trivektor har hittat något.

10. Utveckla stadstrafiken

ASSESS-studien bedömde att Österrike arbetade enligt plan inom WP-området. BMVIT vill öka andelen gång- och cykeltrafikanter, och arbetar med att minska olycksrisker för dem, anpassa trafikregler, informera, forskning och utveckla Bike&Ride. En *Nationell cykelplan* togs fram 2006 på initiativ av *Ministry of Life*.

Stadstrafik nämns inte i GVP-Ö, utan det faller istället inom regionernas /städernas ansvarsområde. I Österrikes nyligen reviderade *Klimatstrategi* framhävs vikten av bra kollektivtrafik i städer och ett antal åtgärder tas upp, både inom mobility management (MM), gång- och cykel, kollektivtrafik och fysisk planering (förtätning, undvika externetableringar).

Ministry of Life håller i frågan om hållbar trafik. De har startat ett MM-program Klima:aktiv med flera målgrupper, allt från företag/organisationer till skolor, som ger råd mm om hållbart resande och transporter.

Det finns också klimat- och energifonder som stöttar projekt kring regional och lokal kollektivtrafik och mobility management.

11. Ny teknik och alternativa bränslen

Österrike har uppfyllt Biobränsledirektivet och hade redan 2005 2,5% andel biobränsle i transportsektorn.

Österrike satsar mycket på ITS, och det är ett av de område där Österrike är starka. BMVIT satsar på teknikutveckling för effektiva, hållbara och miljövänliga och säker transport. Inom A3programmet utvecklas nya bränseln och fordon i samarbete mellan forskning och företag. I ISB Impuls programmet utvecklas tåg avseende interoperabilitet och bullerminskning. Inom I2 programmet utvecklas ITS t ex realtidssystem, intermodalitetskoncept, etc.

Enligt Ekologilagen från 2007 ges förmåner för miljöfordon, t ex biobränsleddrivna bilar och de som släpper ut mindre än 120g CO₂/km. I Österrikes *Klimatstrategi* föreslås forcering av införande av biobränsle och miljöbilar.

3.7.3 Slutsatser

Generellt sett har Österrike implementerat prioriteringsområde 1 (återupprätta balansen mellan transportsätten), och de gör sitt bästa när det gäller att eliminera flaskhalsarna. På trafiksäkerhetsområdet har Österrike helt anammat EU:s mål, och där Österrike också påverkat den fortsatta politiken. Det samma kan sägas gälla för inre vattenvägar. När det gäller vägavgifter är Österrike snarare helt och hållet föregångare som inspirerat EU. Det är värt att notera att GVP-Ö är ganska gammal. Den utarbetades direkt efter Vitboken. När det gäller t ex områdena stadstrafik gäller istället *Klimatstrategin* som reviderades 2007.

■ Rörlighet eller tillgänglighet

Österrike är ingen rörlighetsförespråkare, utan GVP-Ö understryker att onödiga transporter ska hämmas, att transporter ska ske med miljövänliga transportsätt i största möjliga utsträckning. Medel för detta är avgiftspolitikerna samt en medveten syn på hur man ville att regioner skulle utvecklas. Även om de funderar i termer av regioner har de samma utveckling som i Sverige med ökat resande pga externa affärsetableringar, allt mera långväga pendling, ökat markbehov för bebyggelse och trafikanläggningar och samt ökade trängselkostnader. Den nya *Klimatstrategin* understryker att det inte räcker med tekniska medel, och den tar upp MM-åtgärder m fl.

■ Centralisering eller decentralisering

Under Österrikes ordförandeskap 2006 var subsidiaritetsprincipen upp till diskussion. Österrike välkomnade den ökade öppenheten/transparensen. De motsäger sig att EU sänker krav som skulle ge mer negativa effekter av den tunga transittrafiken, Super-trucks etc.

■ Kärna eller periferi

I GVP-Ö var målet att stärka Österrikes position som centralt transitland i EU, samtidigt som skillnader mellan medlemsländer skulle minskas. Det innebär för Österrikes del att både satsningar i nord-sydlig och öst-västlig riktning var önskvärda.

- Kopplingen till länder utanför EU

Under sitt ordförandeskap ägnade Österrike uppmärksamhet åt globala frågor. Detta gällde dock inte transporter specifikt. I *Klimatstrategin* tar de upp att flygtrafiken måste räknas med i Kyoto-protokollet.

3.8 Storbritannien

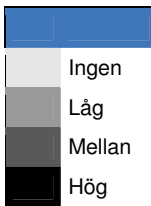
Inventeringen bygger på ASSESS-studien samt dokument om Storbritanniens transportpolicy och remissvar som Trivector fått av en representant på Departement for Transport.

3.8.1 Sammanfattning

Sammanfattningsvis är Trivectors bedömning att Storbritannien kommit långt inom väg, järnväg och flyg (WP 1-3), trafiksäkerhetsområdet (WP 7), avgiftsområdet (WP 8) och stadstrafikområdet (WP 10). Storbritannien har till skillnad mot andra EU-länder lyckats öka person- och godstrafiken med tåg mer än trafiken på väg.

Tabell 3.35. Implementeringen av de 12 policy-områdena i Vitboken, utfall 2005 och prognos 2010 enligt ASSESS samt Trivectors bedömning 2009.

WP	Utfall 2005 (ASSESS)	Prognos 2010 (ASSESS)	2009 (Trivector)
1	Hög kvaliteten i vägtransportsektorn		
2	Vitalisera järnvägssektorn		
3	Företräda tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav		
4	Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar		
5	Främja intermodalitet		
6	Förverkliga det transeuropeiska transportnätet		
7	Öka trafiksäkerheten		
8	Utforma en effektiv avgiftspolitik		
9	Resenärernas rättigheter och skyldigheter		
10	Utveckla stadstrafiken		
11	Ny teknik och alternativa bränslen		
12	Kontrollera effekterna av globaliseringen	i.u.	i.u.



Viktiga policydokument som har tagits fram de senaste åren är:

- *Delivering a Sustainable Transport System*, nov 2008.
- *Towards a Sustainable Transport System*, oktober 2007

I dessa dokument är det två studier – Eddington-studien och Stern-studien – som är särskilt framträdande och som bildar utgångspunkt för de mål som tas upp. Det är tydligt i såväl policydokument som i remissvar att miljöfrågorna har en framträdande roll och att man ser att transportsektorn står för en av de största utmaningarna någonsin. Det är dock svårt att se direkta kopplingar till EU:s policydokument.

3.8.2 Implementering av policys och åtgärder i Vitboken

1. Återupprätta balansen mellan transportsätten

Under de senaste åren har mängden gods på järnväg ökat med 25 % i Storbritannien, se Tabell 3.36. Samtidigt har mängden gods på väg bara ökat med 5 %, vilket gör att andelen gods på väg faktiskt har sjunkit något. På persontrafiksidan har tåget också ökat mest, ca 17 % vilket kan jämföras med personbilstrafiken som ökat med ca 13 %, se Tabell 3.37.

Tabell 3.36 Transportmedelsfördelning för godstrafik i Storbritannien. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2002		2006	
	Miljarder tonkm	Andel i %	Miljarder tonkm	Andel i %
Väg	164,04	85%	172,18	83%
Järnväg	18,50	10%	23,12	11%
Inlands sjövägar	0,18	0%	0,16	0%
Pipeline	10,94	6%	10,80	5%
Summa	193,65	100%	206,26	100%

Tabell 3.37 Transportmedelsfördelning för persontrafik i Storbritannien. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2002		2006	
	Miljoner pkm	Andel i %	Miljoner pkm	Andel i %
Personbil	677,0	88%	686,0	87%
Buss	47,0	6%	50,0	6%
Järnväg	39,9	5%	47,0	6%
Metro, spårvagn	8,3	1%	9,1	1%
Summa	772,2113	100%	792,104	100%

Den omfördelning av investeringar från väg till mer järnväg verkar alltså ha gett resultat. Vägtrafikinvesteringarna har minskat kraftigt i Storbritannien sedan 90-talet. Idag är investeringarna i väg och järnväg av ungefär samma storleksordning

Tabell 3.38. CO₂-utsläpp från transporter i Storbritannien inkl bunkrar. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	1990	2000	2006	Förändring 1990-2006
I miljoner ton	26,8	34,0	39,6	24%

1. Höj kvaliteten i vägtransportsektorn

Enligt ASSESS-studien var graden av implementering av denna WP-policy låg i Storbritannien 2005.

Storbritanniens strategi inom vägtransportsektorn stämmer väl överens med EU:s vitbok enligt ASSESS-studien. Det nya kör- och vilotidsdirektivet är

infört och strategin tar även upp säkerhetsfrågor som hårdare krav på övervakning.

I transportpolicyn framgår att nya vägar ska främst byggas för att lösa trafik-säkerhets- och trängselproblem och att i första hand bör man försöka uppnå ett mer effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Vägtrafiken har i Storbritannien understigit BNP de senaste åren.

2. Vitalisera järnvägssektorn

Storbritannien har sedan länge en avreglerad marknad för såväl gods- som persontrafik, i enlighet med Vitbokens riktlinjer.

De strategiska planerna på järnvägsområdet tar i övrigt upp flera mål och åtgärder som ligger i linje med Vitbokens; Utveckling av säkerhetssystem (ERMTS), byggande av höghastighetslinjer för person- och godstrafik, förbättring av punktlighet etc samt målet att öka järnvägens andel av gods-transporterna.

3. Företräda tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav

Storbritanniens strategi för flygtrafiken framgår av dokumentet *The Future of Air Transport White Paper* från December 2003. Strategin behandlar möjligheten att tillgodose den växande persontrafiken med flyg tillsammans med behovet att skydda miljön och uppnå en hållbar tillväxt. Tre år senare kom en uppföljningsrapport som särskilt lyfter fram de miljömässiga utmaningarna.

En nyckelfråga som Storbritannien drivit i EU är att försöka få flyget att ta de miljömässiga kostnaderna i större utsträckning. Ett flertal utredningar inom detta område har gjorts under 2007 och 2008, bl a hur väl flyget täcker sina miljömässiga kostnader samt förslag på benchmarking mellan flyg och flygbolags miljöprestanda. I början av 2007 dubblade Storbritannien skatten på flyget. Flyget ingår också numera i de europeiska utsläppsrätterna.

Strategin stödjer utvecklingen av regionala flygplatser. Tillväxten ska till största delen ske genom en utökning av kapaciteten på de befintliga flygplatserna och bättre utnyttjande, inte minst runt London. Strategin omfattar också krav på miljökonsekvensbedömning vid utbyggnad. Strategin lyfter även fram buller som en särskilt viktig fråga i miljökonsekvensbedömningen. Flera förbättringar har gjorts och man driver på utvecklingen av lågbullrande plan genom forskning. 2002 hade antalet bullerstörda kring de fyra största flygplatserna nästan halverats jämfört med 1990.

Utbyggnaden av Heathrow har debatterats länge, med avseende på hur utbyggnad kan ske så att miljö kvalitetsmålen klaras. Många har varit kritiska till utbyggnaden.

4. Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar

Storbritannien är mycket beroende av sjöfarten för handel med andra länder, 95 % av det godset i ton räknat går på sjö. Policyn tar bl a upp ökad kapacitet, skatteförändringar, minskad reglering utan att påverka skyldigheter och

miljö. Enligt ASSESS-studien finns det inte någon koppling till europeiska riktlinjer, utan Storbritannien har tagit fram sin policy utifrån landets egna förutsättningar. Å andra sidan finns det inga tydliga riktlinjer i Vitboken och de senare dokumenten inom sjöfart. Policyns intentioner att stärka sjöfarten och minska regleringarna går i linje med EU:s intentioner.

5. Främja intermodalitet

DfT ansvarar för regleringar och forskning inom godstransporter. DfT arbetar för att uppmuntra överflyttning till järnväg och sjö från väg. Bl a finns det bidrag (freight grants) för att uppmuntra till överflyttning till järnväg och sjö. Bidragen erhålls bara om det finns en tydlig miljövinna att flytta över godset till ett annat transportmedel. I en miljökalkyl på webben kan godstransportörerna utvärdera hur ett mer miljömässigt alternativ skulle kunna se ut.

DfT har också ett best practise-program som innehåller exempel på åtgärder för att effektivisera verksamheten och nå en bättre miljöprestanda. Vidare har regeringen bidragit till utbyggnad av godsterminaler (Freight Facilities Grants, FFG). Detta stöd kommer dock att försvinna då marknaden nu är mer konkurrenskraftig och inte längre behöver stödet. De godsterminaler vid järnväg som planeras kommer t ex att finansieras av den privata sektorn.

II. Avlägsna flaskhalsarna

6. Förverkliga TEN-T, Trans-European transport network

Storbritannien är involverade i fem prioriterade TEN-T-projekt:

- Nr 2, tågtrafiktunnel från kanalen till London, klar.
- Nr 9, Del av järnvägslinjen Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer, klar
- Nr 13, utökning av vägkapaciteten mellan Irland och Benelux, arbete pågår och beräknas i stort sett vara klart 2013.
- Nr 14, modernisering och kapacitetsförstärkning av järnvägslinjen vid Englands västra kust (West Coast Main Line), arbete pågår och beräknas vara klart 2013.
- Nr 26, modernisering och kapacitetsökning av järnväg och väg mellan Irland och kontinenten, arbete pågår på väg och järnväg Liverpool-Kingston upon Hall och på järnväg Birmingham-Felixstowe. Järnväg Holyhead och Crewe ska påbörjas före 2013. Till 2013 beräknas ca 75 % vara genomfört (2006 var 40 % genomfört).

Som framgår ovan har allt arbete utom på en linje påbörjats. Projekten är dock försenade gentemot den ursprungliga tidplanen då flera projekt skulle vara klara till 2007 respektive 2010 men som nu skjutits till 2013.

III. Placera användarna i centrum för transportpolitiken

7. Öka trafiksäkerheten

Storbritanniens policydokument inom trafiksäkerhet heter *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone*, och sträcker sig till 2010. Målet 2010 är en 40%-ig

minskning av antalet döda och svårt skadade i vägtrafikolyckor, jämfört med 1994-98. De uppföljningar som gjorts visar att utvecklingen är på rätt väg. Till 2005 hade en 33%-ig minskning uppnåtts, däremot har antalet döda inte minskat så mycket. Som framgår av Tabell 3.39 har antalet döda minskat med 8 % mellan 2000 och 2006. Viktigt att notera i sammanhanget är att Storbritannien trots liten förändring de senaste åren är ett av de bästa länderna i EU på trafiksäkerhet om man ser till antalet döda och svårt skadade per invånare.

Tabell 3.39. Antal döda i vägtrafikolyckor i Storbritannien. Källa: EC, Energy and transport in figures 2007.

	2000	2006	Förändring	Per 10 miljarder pkm 2006	Per miljoner invånare 2006
Antal döda	3 580	3 297	- 8 %	48	54

De problemområden som uppföljningen identifierar som viktiga för det fortsatta arbetet är rattfylleri, bättre hastighetsanpassning och bältesanvändning. Särskilt utsatta grupper är motorcyklister och unga förare.

En stor del av trafiksäkerhetsarbetet bedrivs, liksom i Sverige, på lokal nivå med lokala trafiksäkerhetsstrategier där konkret kan nämnas åtgärder som säkra skolvägar och säkra gång- och cykelvägar.

8. Utforma en effektiv avgiftspolitik

Storbritannien är positiv till utformandet av en avgiftspolitik. De anser att avgifter som tar hänsyn till de interna och externa kostnaderna för transporter är nödvändigt. De har t ex varit drivande när det gäller förslaget att flyget ska ingå utsläppsrätterna. De har också infört trängselskatt i London, en åtgärd som övervägs för fler städer.

När det gäller Eurovignette-direktivet om att tunga fordon ska betala en km-taxa har Storbritannien ännu inte fattat ett beslut, det väntas i mars 2009.

Juni 2007 genomfördes en utvärdering om EU-direktivet 2004/53 som handlar om interoperabiliteten för elektroniska vägtullssystem.

9. Resenärernas rättigheter och skyldigheter

Tågtrafikoperatörer måste ta fram en Passenger's Charter med mål och information om följande: kompensation, bokning, handikappanpassning, punktlighet, möjlighet att klaga, information. För busstrafiken finns även mål för fordonens ålder.

De handikappades rättigheter tas upp i ett särskilt program där målet är att förbättra tillgängligheten till transportsystemet.

10. Utveckla stadstrafiken

I strategidokumentet *Towards a Sustainable Transport System* (2007) framgår att utveckling av stadstrafiken är en nyckelfråga. Investeringarna i infrastruktur har under senare år omfördelats från att den nationella infrastrukturen fått mest till att infrastrukturen i städerna och på lokal nivå fått mer och

mer. Framöver planeras infrastrukturinvesteringarna vara större i städer än på nationella väg- och järnvägsnätet. Detta hör naturligtvis ihop med strävan att minska trängselproblemen i storstadsområdena. En mängd åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken har genomförts i London under senare år, liksom stora satsningar på mobility management vid införandet av trängselskatt. Flera städer i Storbritannien har medverkat i olika EU-projekt om stadstrafik (t ex CIVITAS).

I *Towards a Sustainable Transport System* (2007) lyfter DfT fram gång och cykel för att minska trängseln. 100 miljoner pund ska satsas på demonstrationscykelstäder. 200 miljoner pund per år till 2014 finns avsatta för städer som vill införa liknande trängselskattesystem som i London. I Storbritannien liksom i Frankrike är det obligatoriskt att ta fram en strategi för urbana transporter, som syftar till att främja gång, cykel och kollektivtrafik, LTP (Local Transport Plans). Framtagandet av Gröna resplaner ingår också i strategin.

11. Ny teknik och alternativa bränslen

Storbritannien hade inte nått EU:s mål 2005 om 2 % andel biodrivmedel enligt biodrivmedelsdirektivet. Det var inte heller väntat då deras nationella mål var satt till 0,3 %. Efter 2005 har dock ytterligare incitament införts i form av obligatorium om biobränsletillgång på bensinstationer.³⁷

3.8.3 Kommentarer till halvtidsutvärderingen

Storbritanniens regering har i sitt remissvar till halvtidsutvärderingen skrivit att de i stort sett stödjer förslaget. UK välkomnar det fokus som finns avseende att öppna interna marknader för transporter och att miljö och klimatfrågan lyfts fram tydligare. UK skulle dock gärna se att mer arbete lades ned på att öppna järnvägsmarknaderna. UK stödjer inte ytterligare harmonisering av bränsleskatterna och är tveksamma till åtgärderna inom sjöfartsområdet.

Transport for London har i halvtidsutvärderingen efterlyst mer fokus på gång och cykel i städer.

3.8.4 Paketet om grönare transporter

Storbritanniens regering välkomnar paketet om grönare transporter och betonar att klimatmässigt ligger en av de största utmaningar på transportsidan. I stort sett stödjer man de paket som föreslås.

Internalisering av de externa transportkostnaderna

Storbritanniens regering är positiv till användaravgifter som inkluderar de externa transportkostnaderna. Storbritannien var en av de drivande för inkluderandet av flyget i utsläppsrätterna. Man vill dock utreda närmare hur de externa kostnaderna ska fördelas; man vill t ex kunna ta hänsyn till fler områden än de fyra som nämnts, nämligen trängsel, buller, utsläpp och klimat-effekt. Dessutom anser man att varje land måste få bestämma vad avgiften ska gå till.

³⁷ Lorenzo di Lucia, Lars J Nilsson: Transport Biofuels in the European Union: The State of Play, The Transport Policy 14 (2007) 533-543

Översyn av direktivet om avgifter på tunga godsfordon

Storbritannien accepterar att EU tar fram ett ramverk för hur avgiften ska se ut, men man vill ha möjlighet att inom den ramen göra nationella förändringar. Det finns i dagsläget inget beslut om att införa avgiften. Beslut väntas komma i mars 2009.

Minska bullret från järnvägen

Storbritanniens regering stöder målet om att reducera buller från järnvägen. Men man är osäker på om åtgärderna är de mest effektiva för landet. 80 % av vagnarna i Storbritannien har redan tysta bromsar, men det finns en risk att dessa inte uppfyller de kommande europeiska kraven, vilket skulle göra det besvärligt för landet. I vissa fall är det heller inte kostnadseffektivt att åtgärda bromsarna på vagnarna.

3.8.5 Grönbok Mot en ny kultur för rörlighet i städer

Storbritanniens regering stöder grönboken. Trängselskatt samt rättigheter och skyldigheter för resenärer är två områden av särskilt intresse. UK betonar dock att utformning bör avgöras på lokal nivå enligt subsidiaritetsprincipen. UK välkomnar framtagandet av best practise och liknande för att främja hållbara urbana transporter.

3.8.6 Slutsats

Trivektor har tyvärr inte fått några svar och generella kommentarer från Storbritannien, utan vårt intryck baseras i första hand på de remissvar och liknande som vi fått del av.

Trivektors intryck är att Storbritannien har en modern syn på trafik. Det är tydligt att Storbritannien tagit stort intryck av Stern-rapporten och sätter klimatfrågan och stadstrafikfrågorna högt på agendan. I många avseende känns det därför som att Storbritannien ligger lite "före" EU.

Inriktningen på transportpolitiken i Storbritannien har under de senaste åren varit att effektivisera det befintliga vägnätet samt bygga ut järnvägsnätet och infrastrukturen för kollektivtrafik i städer. I transportstrategin talar man om att balansera behovet av transporter mot klimat- och livskvalitetsfrågor. Mobility management, LTP:s och Gröna transportplaner för företag har varit viktiga delar och komplement till bl a trängselskatten i London. Intressant att notera är att Storbritannien har haft en trafiktillväxt som understigit BNP, vilket tyder på decoupling.

Storbritannien har varit mycket aktiva när det gäller enskilda frågor som de har ett stort intresse för, t ex avgiftsfrågan då de anser att det är nödvändigt som en styrande åtgärd. Införandet av trängselskatt och avgifter på flyget är exempel på incitament som genomförts. Storbritannien utreder för närvarande andra typer av avgiftsincitament.

Storbritannien var det första land som antog en strategi kring klimatförändringar, Climate Change Act 2008, och har under senare år utmärkt sig genom sitt arbete för klimatmärkning. Klimatmärkning av mat finns hos livsmedelskedjan Tesco och alla bilar som säljs är sedan 2005 klimatmärkta.

Förslag om en individuell koldioxidbudget har varit uppe. Storbritanniens regering stödjer projektet "Act on Co2" om hur konsumenter kan minska sina utsläpp och har i samarbete med Google tagit fram en sajt som öppnades i maj 2008 där man kan se hur klimatet kan påverka den enskilde.

Av remissvar och liknande kan man utläsa att de är positiva till de senaste dokumenten från EU som i högre grad tar hänsyn till klimat- och miljöfrågan, men att de är tveksamma till åtgärderna. Storbritannien är noga med att betona subsidiaritetsprincipen; Mål och ramverk inom vissa områden är bra, men varje land bör ges ganska stor frihet vid utformandet av konkreta åtgärder.

4. Transportpolitikens färdriktning

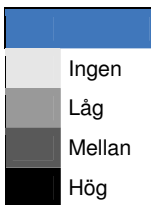
4.1 Implementerade åtgärder i länderna

I detta avsnitt följer en kort sammanfattning av hur långt de olika länderna kommit med implementeringen av de 12 åtgärderna i Vitboken från 2001.

Som framgår av Tabell 4.1 har flera länder nått en hög implementering av trafiksäkerhetsfrågorna. Alla länder har trafiksäkerhetsprogram och har också uppnått förbättringar, vilket framgår under avsnittet om effekter längre fram.

Tabell 4.1. Implementeringen av de 12 policy-områdena i Vitboken, Trivectors bedömning 2009.

WP	Sverige	Spanien	Frankrike	Polen	Tyskland	Österrike	Storbritannien
1 Höj kvaliteten i vägtransportsektorn	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan
2 Vitalisera järnvägssektorn	Mellan	Hög	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan
3 Före na tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan
4 Främja transporter till sjöss och på inre vattenvägar	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan
5 Främja intermodalitet	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan
6 Förverkliga det transeuropeiska transportnätet	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan
7 Öka trafiksäkerheten	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan
8 Utforma en effektiv avgiftspolitik	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan
9 Resenärernas rättigheter och skyldigheter	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	i.u.	Mellan
10 Utveckla stadstrafiken	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan
11 Ny teknik och alternativa bränslen	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan	Mellan
12 Kontrollera effekterna av globaliseringen	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.



Efter vissa förseningar inledningsvis pågår nu arbete med transeuropeiska transportnätet för fullt i alla länder. En vitalisering av järnvägssektorn med

privatisering etc har genomförts i alla länder och kvaliteten i vägtransportsektorn är för de flesta länderna hög.

När det gäller utformandet av en effektiv avgiftspolitik är implementeringsgraden mycket varierande. Detta kan bero på att frågan blivit försenad på EU-nivå. Däremot har enskilda länder arbetat vidare med frågan nationellt. Samma sak gäller ny teknik och alternativa bränslen. Biobränsledirektivet kom förhållandevis sent och i övrigt har frågorna blivit något försenade på EU-nivå.

Vitboksområdena om flygtrafik och sjöfart är svåra att bedöma. Inom sjöfart har man inte kommit så långt på EU-nivå. Mycket arbete för sjöfarten bedrivs inom IMO. Inom flyget har alla länder haft en god tillväxt av flygresor, men däremot är det få länder som arbetat med miljökrav på flyget. Storbritannien, Tyskland, Österrike och Frankrike har dock uppmärksammat frågan.

Effekter på trafiksäkerhet, trafikarbete och koldioxidutsläpp

I detta avsnitt görs en kort jämförande sammanfattning av de sju länderna med avseende på trafiksäkerhet, transportarbete, fördelning på trafikslag och CO₂-utsläpp från transporter. Som framgår av Tabell 4.2 är det vissa länder som har uppnått stora förändringar, medan andra kanske inte nått lika stora förändringar, men däremot haft ett bättre utgångsläge.

Tabell 4.2 Nyckeltal för de studerade länderna avseende trafiksäkerhet, transportarbete, trafikfördelning och CO₂-utsläpp. Bearbetning av statistik från EC, Energy and Transport in Figures 2007.

	Sverige	Spanien	Frankrike	Polen	Tyskland	Österrike	Storbritannien
Trafiksäkerhet							
Antalet döda per miljoner inv 2006	49	93	77	137	62	88	54
Förändring av antalet döda 2000-2006	-25 %	-29 %	-42%	-17 %	-32 %	-25%	-8 %
Transportarbete							
Personkm totalt per inv	13,1	9,7	14,3	7,1	12,5	11,5	13,2
Förändring pkm 2002-2006	1 %	7 %	0 %	22 %	1 %	5 %	3 %
Förändring pkm med bil 2002-2006	2 %	8 %	-1 %	31 %	1 %	6 %	1 %
Fördelning trafikslag							
Andel pkm med bil	83 %	81 %	84 %	81 %	84 %	76 %	87 %
CO₂-utsläpp från transporter							
CO ₂ i ton per inv	3,2	3,3	2,7	1,0	2,3	3,0	2,9
Förändring CO ₂ 1990-2006	34 %	98 %	21 %	47 %	5 %	85 %	24 %

Trafiksäkerhet

På trafiksäkerhetsområdet har Frankrike uppnått den största förbättringen om man jämför antalet döda 2000 med 2006. Sverige är dock fortfarande det

land som har de lägsta dödstaten per invånare. Som framgår av tabellen har framförallt Polen mycket kvar att arbeta med.

Transportarbete

Polen är det land där trafiken har ökat mest, framförallt är det vägtrafiken som ökat. Detta kan ses som ett resultat av de stora väginvesteringar som gjorts. Polen har legat efter på investeringssidan och som framgår av tabellen har landet fortfarande ett betydligt lägre transportarbete per invånare än övriga länder som studerats och endast ca hälften av Sveriges. Andelen transportarbete med bil har inte förändrats nämnvärt inom länderna utom för Polen där personbilen har tagit andelar från buss, tåg och spårvagn.

Alla länder som studerats utom Sverige och Polen har haft en positiv utveckling av trafiken med metro och spårvagn. Spanien och Frankrike har ökat sina andelar med 13 % respektive 14 %, vilket kan ses som en effekt av satsningarna i stadstrafiken. Sverige har dock en lika stor mängd transportarbete med metro och spårvagn som Frankrike (0,2 pkm/inv) och fortfarande också högre än Spanien. Österrike ligger i topp med 0,5 pkm/inv.

Storbritannien i synnerhet, men också Sverige och Tyskland, har haft en stor tillväxt av järnvägstrafiken fram till 2006. Spanien är det land som satsat och satsar mest på järnvägsinfrastruktur, men i 2006 års statistik kunde ännu inga stora effekter utläsas.

CO₂-utsläpp

Spanien följt av Österrike står för den största ökningen av CO₂-utsläppen från 1990. Spanien ligger 2006 högst i ton per invånare följt av Sverige. Polen har de lägsta utsläppen per invånare.

4.2 Transportpolitikens färdriktning

Tillgänglighet och rörlighet

EU har av tradition en mycket positiv syn på rörlighet. Ett fritt flöde av människor, varor, arbete och tjänster ska både generera tillväxt och stärka sammanhållningen mellan unionens olika delar. I EU:s Vitbok från 2001 försökte man dock balansera denna syn. Det fanns en medvetenhet om både transporternas möjligheter och deras problem. I dokumentet nämndes bl a *decoupling* och transport *demand management* samt behovet av att omfördela vägtransporterna till andra mindre miljöbelastande transportslag. Denna inriktning går också att se i den svenska transportpolitiken i infrastrukturpropositionen från 2001.

Det land där begrepp som *transport demand management* var mest framträdande i transportpolitiken var dock Storbritannien; *Transport Act 2000* ledde bl a till obligatoriska LTP (Local Transport Plans) och att det blev möjligt att ta ut trängselskatt i London. Storbritannien är tillsammans med Frankrike

de enda som har obligatoriska sk *SUTP:s*, i Storbritannien *LTP* och i Frankrike *PDU*. Spanien har i sina dokument från 2007 tagit upp statligt stöd till *Urban Mobility Plans* (och *Company Transport Plans*) som en nyckelåtgärd inom området *Sustainable Mobility*. I Tyskland och Österrike däremot är man försiktig med att införa krav på lokal nivå, vilket kan bero på att länderna är uppbyggda som federalstater. Polen har uppmärksammat stadsproblemen, men har prioriterat andra frågor.

I halvtidsöversynen ändrades prioriteringarna i den europeiska transportpolitiken. Dokumentet *Keep Europe Moving* från 2006 hänvisar till Lissabonagendan för jobb och tillväxt och tonar ned frågor som *decoupling* och *transport demand management*. Istället talas det om sammodalitet och effektivisering med hjälp av ITS. Stadstrafikfrågan hänvisas till ländernas styrning. Under 2005 kom ett förslag om att *SUTP:s* (*Sustainable Urban Transport Plans*) skulle vara obligatoriska för alla större städer men det röstades ned i början av 2006. Flera forskare, däribland professor John Whitelegg³⁸ och Dominic Stead³⁹ var starkt kritiska till halvtidsöversynens brist på hållbarhetstänkande. Whitelegg menar att dokumentet inte förstår begreppen tillgänglighet och rörlighet.

Den nya inriktningen berodde bl a på att man lyssnat på det samråd som skedde inför halvtidsöversynen. Samrådet betonade transporterens centrala roll för ekonomisk tillväxt, och behovet av att anpassa åtgärderna till de nya förutsättningarna i form av bl a ett utvidgat EU och globalisering av transportbranschen. För logistiklandet Tyskland var detta välkommet. Tyskland har tagit intryck av *Keep Europe Moving* och använder själva begreppet *Keep Germany Moving*. De var också starkt bidragande till att *Agendan för godstransporter* togs fram. Även Polen såg sin chans att stärka sin ekonomi genom godstransporter.

Andra länder som är mer drabbade av godstransporter, såsom t ex transitlandet Österrike har däremot, hållit fast vid Vitbokens inriktning och därefter också tagit till sig nya riktlinjer inom miljöområdet. Där har vägavgifter länge spelat en stor roll.

Tyskland har också flera ekonomiska styrmedel för att styra trafiken till mer miljöanpassade transportmedel. Diskussionen om att undvika transporter finns också i Tyskland i högre grad än så, men när det gäller regional och lokaltrafik ligger ansvaret ej politiskt på nationell nivå. På godssidan är effektiviseringar genom förbättrad logistik och ITS mer accepterat, och undvikandet av transporter gäller då t ex onödiga tomkörningar. Detta gäller också Österrike, medan Polen ligger efter inom ITS-området. I övrigt har det varit svårt att bedöma hur halvtidsöversynen implementerats i de olika länderna. Polen säger explicit att de gav större fokus åt TEN-T, ITS, intermodalitet och vägavgifter pga halvtidsöversynen.

I de länder där trängsel är ett problem verkar förståelsen för begreppen tillgänglighet och rörlighet vara högre än i de andra, t ex Storbritannien, Öster-

³⁸ Whitelegg, John, *World Transport Policy and Practice*, volume 12, nr 2

³⁹ Stead, D, *Mid-term review of the European Commission's 2001 White Paper*, EJTI, 6, no. 4 (2006), pp. 365-370. Kan laddas ned på http://www.ejtir.tbm.tudelft.nl/issues/2006_04

rike och Tyskland. Österrikes strategi från 2002 understryker att onödiga transporter ska hållas tillbaka, att transporter ska ske med miljöanpassade transportsätt i största möjliga utsträckning och att avgifter är ett viktigt styrmedel. Polen däremot, som först efter de senaste årens stora satsningar på väginfrastruktur börjat uppleva trängsel, ser rörlighet enbart som något positivt.

Från och med 2007 märks en förändring i många länders transportpolitik som följd av den ökade medvetenheten om klimathotet. Det är tydligt att Storbritannien tagit mycket stort intryck av Stern-rapporten vid framtagande av sin transportstrategi från 2007. Även Frankrikes betonar att klimatmålet är prioriterat och att man förutom en förstärkning av kollektivtrafiken måste minska biltrafiken genom bl a ekonomiska restriktioner. Österrike reviderade sin *Klimatstrategi 2007* och den tar upp många åtgärder för persontransporter.

I Sverige visar dokument som TRAST (Trafik för en attraktiv stad), Stadsplanerna och Fyrstegsprincipen på en ny färdriktning. Tyvärr visar uppföljningar av TRAST och fyrstegsprincipen på ett relativt lågt genomslag. I Vägverkets sektorsredovisning från 2008 står det däremot om en ny syn på samhället och transportsystemet och man använder också ordet *minska* om transporter för första gången. Infrastrukturpropositionen från 2008 är inte lika tydlig i formuleringarna, vilket kan bero på en något annorlunda prioritering efter regeringsskiftet.

Frankrike tar upp behovet av bättre samplanering mellan regional och översiktlig planering och detaljplaner med syfte att stärka kollektivtrafiken, öka densiteten och minska städernas utbredning på jordbruksmarken. Det finns bl a ett förslag om krav på viss densitet vid utbyggnader. Angreppssättet påminner om tankarna kring tillgänglighet kontra rörlighet. Frankrike lyfter i remissvaret till grönboken även frågan om SUTP igen och föreslår att sådana planer ska bli obligatoriska.

En tendens som syns tydligt i samband med utbyggnad av TEN-T är den ökade konflikten mellan infrastruktur och markanvändning. Detta beror dels på EU-krav inom andra områden, krav på MKB och samråd, skydd av biologisk mångfald mm. I Polens fall har det då säkrat en riktig utveckling, eftersom EU ställer krav på biologisk hänsyn för finansiering. I Tyskland, Frankrike och Österrike har kraven ofta lett till försenade projekt.

Samtliga sju länder som studerats i denna rapport är positiva till den diskussion om stadstrafikfrågorna som tas upp i grönboken. Storbritannien, Frankrike och Spanien lyfter fram stadstrafikfrågorna som nyckelfrågor. Gång- och cykelfrågorna, som i de tidigare EU-dokumenterna lyst med sin frånvaro, lyfts fram särskilt. Alla länder som ingår i denna studie framhäver subsidiaritetsprincipen, men är positiva till kunskaps- och erfarenhetsutbyte. Möjligheten kan man se att Frankrike kan tänka sig att gå längre. Frankrike har t ex återigen lyft frågan om obligatoriska SUTP.

Centralisering eller decentralisering

Det pågår en ständig dragkamp om vilka beslut som ska fattas centralt av EU, och vilka frågor som ska överlåtas till de enskilda medlemsländerna. Inventeringen gav då viss inblick i hur länderna ser på vilka typer av beslut som bäst beslutas på den europeiska nivån. Ett mönster som kan utläsas är:

- genomförandefrågor bör överlåtas till enskilda länder, t ex hur man löser bullerproblem från järnväg.
- gränsöverskridande frågor bör överlåtas till EU.

När problem både uppstår pga lokala aktiviteter och också drabbar lokalt bör de överlåtas till länderna på lämplig nivå, t ex stadstrafikfrågan. Både Tyskland och Sverige hävdar t ex detta. Detta gäller kanske särskilt i de nationer där beslutsfattandet är starkt decentraliserat, såsom t ex Tyskland.

När problem uppstår pga andra nationers aktiviteter eller brist på aktiviteter, då bör det överlåtas till EU. Detta gäller t ex skapandet av den inre marknaden. Att komma till rätta med inkompatibilitet mellan spår, flaskhalsar i näten, bättrad logistik etc är en fråga där t ex Tyskland och Polen är angelägna om EU:s agerande. Sverige och Tyskland är också angelägna om internationell anpassning av järnvägssektorn.

EU-ingrepp som medför försämringar lokalt är känsliga. Länderna accepterar dem i viss utsträckning då det leder till viktiga gemensamma förbättringar t ex i klimatfrågan. När det snarare handlar om andra nationers ekonomiska vinning är det mindre acceptans. Österrike är t ex rädd för att EU ska luckra upp krav på transittrafiken och vill inte tillåta ”*Super-trucks*”.

EU-ingrepp måste också ta hänsyn till ländernas kapacitet. Polen är t ex positiv till reviderade Eurovignettedirektivet, men anser att det är för innovativt för att vara realistiskt i Polen. Även i andra fall förordrar Polen realistiska tidplaner, stegvis införande och samfinansieringsmöjligheter.

Tyskland tycker i samma anda att det inte är meningsfullt att forcera fram en utveckling av ny teknik och bränsle, utan menar att det bäst utvecklas i samverkan med industri. Österrike däremot är för en forcering, men åstadkommer den genom incitament.

Polen framhäver att de vill att EU ska bidra till utjämningen av skillnader mellan öst och väst. Övriga länder har även de ett visst intresse av detta.

Frågan om *Centralisering eller decentralisering* verkar ha en både demokratisk och en byråkratisk effektivitetsaspekt. Tyskland framhäver t ex att:

- *Det är endast meningsfullt att de europeiska byråerna ska få fler uppgifter om motsvarande uppgifter sker helt centraliserat och att medlemsländerna inte ansvarar för dem mera.*
- *Från tyskt perspektiv är det att föredra att utnyttja befintliga bi- eller multilaterala samarbetsöverenskommelser. Att stärka EU:s säkerhetsråd ser man inget behov av (om det ökar på ytterligare en nivå).*

Polen svarade att det viktigaste var att alla länder måste fokusera på hållbar utveckling av transporterna, och menade att EU kunde bidra till det.

Kopplingen till länder utanför EU

Mot bakgrund av globalisering och ändrade ekonomiska maktförhållanden är transportsystemets koppling gentemot omvärlden central. Globala problem, som koldioxidfrågan förväntar sig alla att EU håller i, se ovan.

För globala transporter är EU:s roll också viktig. Det gäller i synnerhet flyg- och sjönärigen. Som exempel kan anges att koldioxidutsläppet borde föras in i klimatöverenskommelserna, att terroristskydd för transporter utvecklas utan att det sätter hinder för Europas konkurrenskraft.

Även ekonomiska faktorer är viktiga i ett globalt sammanhang, som t ex att EU står sig i den internationella konkurrensen, vilket inom transportsektorn bl a handlar om godstransporternas konkurrenskraft.

Kärna eller periferi

Denna punkt avser främst TEN-T och andra transportpolitiska beslut som resulterar i konkreta investeringar. Frågan handlar om det territoriella utfallet av transportpolitiken. Av vår inventering är det svårt att uttala sig om frågan på hur investeringar bör lokaliseras geografiskt:

- Bör investeringar i infrastruktur främst ske inom EU:s kärna (inom den sk blå bananen), eller bör politiken inriktas mot mer perifert belägna underutvecklade områden?

Frågan är intimt kopplad till sammanhållningspolitiken och frågor kring regional utveckling och möjligen till samhällsekonomisk effektivitet. Det är svårt att uttala sig om det finns några tydligt identifierbara vinster med att tydligare föra samman frågor. Frågan är aktuell för länder i centrala EU och har påtalats av länder både i forna väst och öst, där öst-västlig utbyggnad varit viktig. Vi har sett att frågan varit upp i Tyskland under deras ordförandeskap då EU:s territoriella agenda diskuterades, dock inte inom ramen för transportpolitiken. Det är rimligt att anta att frågorna om transport och fysisk planering bör sammankopplas, eftersom den fysiska strukturen och utvecklingen har så stor betydelse för transporterna.

5. Analys av styrkor, svagheter, hot och möjligheter av EU:s transportpolitik

5.1 Inledning

I detta avsnitt görs en analys av styrkor, svagheter, hot och möjligheter av EU:s transportpolitik. Analysen av styrkor och svagheter är bakåtblickande och avser den förda politiken, dess genomslag och effekter. Analysen av hot och möjligheter är framåtblickande och fungerar som ett underlag för EU:s framtida transportpolitik.

Analysen bygger på det material och de kontakter som tagits under arbetet. Analysen avspeglar behov hos både medborgare och näringsliv.

5.2 Styrkor

Innehåll

Den förda politikens styrka har varit att den tagit upp viktiga problem och formulerat slagfärdiga synsätt för hur det borde vara istället.

En styrka har varit då politiken satt upp mål som inspirerat medlemsstaterna till handling. Det gäller t ex målet om halvering av antalet döda i vägtrafiken, ett mål som många länder anammat och där utvecklingen också varit positiv.

EU-samarbetet har kanske även varit särskilt viktigt när det gäller avreglering av järnvägen. Dessutom har de ändrade prioriteringarna för TEN-projekten inneburit en klar fördel för järnvägstrafiken. Åtgärderna inom denna sektor underlättar gods på järnväg inom hela EU och kan därmed ge en stor positiv effekt på miljö och trängsel på sikt.

En annan styrka är de diskussioner som inletts som avser en korrekt prissättning av transportslagen. Ett samarbete på EU-nivå är viktigt för att konkurrensen mellan transportslag och mellan länder ska bli rättvis.

Process

En styrka avseende hur politiken har förts är dess utnyttjande av samråd som ett sätt att få gehör för idéer, få acceptans och öka implementering genom samarbete med berörda aktörer.

En annan styrka är det systematiska arbetssättet med mål-åtgärd-uppföljningar-förbättringar. Detta ses t ex inom TEN-T där de uppmärksammade problemen ledde till att koordinatörer tillsattes som fick samordna de prioriterade projekten vilket är viktigt vid gränser. Uppföljningen innebar även ändrade finansieringsmöjligheter, vilket förmodligen haft stor betydelse för att ta bort flaskhalsarna.

Medborgare - Näringsliv

För medborgarna har den förda politiken medfört bättre trafiksäkerhet, utvecklad stadstrafik, miljövänligare fordon och möjligtvis billigare varor och transporter på grund av den inre marknaden. Uppmärksammande av bullerfrågan och fastställande av luftkvalitetsnormer ger förutsättningar för bättre livskvalitet.

För näringslivet har den förda politiken medfört ett bättre sammanfogat nät och en rättvisare konkurrenssituation.

5.3 Svagheter

Innehåll

En svaghet är att politiken ofta haft åtgärder som mål. Det har gjort det svårt att direkt veta om målpuppfyllelse också inneburit att den önskade utvecklingen nåtts. Det har också nackdelen att länderna inte själva fått välja de lämpligaste åtgärderna. Bristen på indikatorer och operativa mål på nationell nivå är en annan svaghet.

En annan svaghet är politikens omfattning, dess rika mängd områden och åtgärden gör att nationella prioriteringar avgör utvecklingen.

EU-politiken har inte minst efter halvtidsöversynen haft stort fokus på tillväxt där rörlighet setts som ett viktigt medel. Livskvalitets- och miljöfrågorna har i många fall kommit i skymundan, även om direktiven om luftkvalitet och buller pekar i rätt riktning. Fokuseringen på rörlighet och trafikutveckling istället för tillgänglighet som sätter behovet av förflyttningar i centrum innebär att många kostnadseffektiva åtgärder förbises och att livskvaliteten riskerar att försämrans.

Process

En annan svaghet är att politiken varit för lyhörd och låtit starka intressen styra hur politiken utvecklats. Företrädare för bilindustrin och vägtrafiksektorn fick t ex stor makt i samband med halvtidsöversynen. Samråd är av godo då det ökar implementeringen, men av ondo om vissa mål får för stort fokus för att allas röst inte kommer till tals i samma grad, t ex kvinnor, oskyddade trafikanter, miljörörelsen, etniska grupper etc.

Implementering

Bristande implementering är en svaghet. När det t ex gäller biobränsledirektivet har vissa länder inte alls nått de uppsatta målen. EU saknar sanktionsmöjligheter och andra styrningsmekanismer.

Avgiftspolitiken har också blivit kraftigt försenad. Politiken har därmed inte heller lyckats i tillräcklig grad uppfylla målen kring miljö och trängsel som utpekades som problem i Vitboken.

5.4 Möjligheter

En möjlighet för den framtida politiken är att integrera klimatpolitiken med gränsvärden och tydliga mål – klimatet har nog en nyckelroll. Kraftfulla regleringsåtgärder på EU-nivå avseende gränsvärden för energiförbrukning och koldioxidutsläpp på fordon och bränsle ger stora möjligheter till att klara klimatmålen på nationell och internationell nivå. Krisen inom fordonsindustrin kan vidare innebära större anslag till forskning om förnyelsebara bränslen och bränslesnåla fordon.

En annan möjlighet är att fortsätta med effektivisering och fokus på smarta indikatorer, nyckeltal, som styr utvecklingen i rätt riktning. T ex fyllnadsgrad för godstrafiken, utsläpp per inv och per BNP.

Genom att prioritera implementering av avgiftspolitiken finns en möjlighet att komma till rätta med miljö- och trängselproblem. Åtgärderna gynnar även logistikfrågor, ITS och kombitransporter, och kan därmed bidra till mer effektivt utnyttjande av transportnätet.

Ännu en möjlighet är att koppla ihop markanvändning och transporter tydligare och därmed låta tillgänglighetsfrågorna komma i fokus som motvikt till rörlighet. Framtagandet av åtgärdsprogram för stadstrafiken i enlighet med grönboken kan ge kunskaper och erfarenheter som kan bidra till detta. Olika former av benchmarking inom SUTP-området kan vara en möjlighet att få länderna att prioritera frågorna.

Ytterligare en möjlighet är att fortsätta jämna ut skillnader mellan öst och väst. Detta kan t ex ske genom forskningssamarbeten som går ut på att implementera ITS i öst. Troligtvis krävs betydligt enklare och robustare system än de som idag diskuteras inom ITS och vägavgifter för att de ska kunna implementeras i öst inom överskådlig framtid.

5.5 Hot

Ett hot för den framtida transportpolitiken är att finanskrisen ligger i tiden, och att det kan göra att vi åter hamnar i situationen där jobb och tillväxt prioriteras framför miljö. En nedsatt betalningsförmåga hos befolkningen riskerar att påverka avgiftspolitiken. Den akuta krisen inom bilindustrin kan in-

nebära att länderna fokuserar på alltför kortsiktiga lösningar för att skydda egna nationella intressen.

En tidig indikation är utfallet i onsdagens (11/2-09) omröstning om Eurovinjettdirektivet i Europarlamentets transportutskott. Resultatet blev att den tunga lastbilstrafiken ska betala för sina luft- och ljudföroreningar samt för den trängsel de skapar. Men inte för koldioxidutsläppen.

Fortsatt fokus på rörlighet är ett hot mot livskvalitet och miljöfrågor. Det riskerar också att öka trängseln.

Ett annat hot är att EU som följd av subsidiaritetsprincipen släpper stadstrafikfrågorna.

Bilaga 1: Regeringsuppdrag om EU:s transportpolitik

REGERINGEN

Näringsdepartementet

Regeringsbeslut II 4

2008-08-18

N2008/5979/TR

Statens institut för kommunikationsana-
lysis, SIKA
Akademigatan 2
831 40 ÖSTERSUND



**Uppdrag att genomföra en analys av EU:s transportpolitik inför det svenska
ordförandeskapet 2009**

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Statens institut för kommunikationsanalys att inför Sveriges ordförandeskap i EU år 2009 ansvara för att en bred analys av den europeiska gemenskapens transportpolitik genomförs. Analysen bör innefatta två steg och skall dels avse hittills genomförda åtgärder och framlagda förslag till åtgärder som en grund för det svenska ordförandeskapets arbete på transportområdet dels vara framåtblickande som ett underlag för svenskt agerande inför arbetet med EU:s kommande transportpolitik för perioden efter 2010.

I uppdraget ingår att analysera bland annat kommissionens mål för det europeiska transportpolitiska arbetet, genomförda och föreslagna lösningar, myndigheters respektive företagens roll, hur åtgärderna samverkar, om de tas i rätt ordning och vad som saknas i arbetet. Vad gäller underlaget för den kommande transportpolitiken bör det särskilt belysa frågorna från vinkeln Sverige/Norden/Östersjöregionen. Behov och möjligheter till svenskt agerande bör bedömas.

Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 1 mars 2009. Vad gäller uppdragets första steg skall det redovisas senast den 1 januari 2009.

Skälen för regeringens beslut

Det europeiska transportsystemet och dess funktion är en viktig förutsättning för en fungerande europeisk marknad och tillväxt. Samtidigt ställer den ökande globala handeln allt större och nya krav på transportlösningar. För att rätt kunna bedöma vilka politiska initiativ som behövs,

Postadress
103 33 Stockholm

Telefonväxel
08-405 10 00

E-post: registrator@enterprise.ministry.se

Besöksadress
Mäster Samuelsgatan 70

Telefax
08-411 36 16

2

framförallt på europeisk nivå, bör en analys göras av hot och möjligheter i det nuvarande transportsystemet samtidigt som dess styrka och svagheter bedöms. Analysen bör göras i nära samverkan med transportsektorns olika aktörer för att ge ett tydligt näringslivsperspektiv på arbetet.

I vitboken om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 (KOM (2001) 370 slutlig) lägger kommissionen fast sin syn på utformningen av Europas framtida transportpolitik med ett sextiototal förslag till åtgärder. En halvtidsöversyn av vitboken görs i dokumentet KOM(2006) 314 slutlig.

För att stödja de trafikpolitiska mål som lagts fast i vitboken har kommissionen under det senaste året lagt fram ett paket med förslag i meddelandet om en agenda för godstransporter KOM(2007) 606 slutlig och ett paket om grönare transporter i meddelandet KOM (2008) 433 slutlig. I början av hösten 2008 har kommissionen för avsikt att lägga fram en handlingsplan för utvecklingen av ITS (intelligenta transportsystem) för att snabba upp införandet av ny teknik på transportområdet.

Logistik respektive ITS/ny teknik har identifierats och föreslagits som prioriterade frågor för det svenska ordförandeskapet på transportområdet. Som underlag och stöd inför arbetet på transportområdet under ordförandeskapet behövs en bred analys av gemenskapens politik och åtgärder på området. För att Sverige därutöver ska kunna påverka EU-politiken för den kommande perioden efter år 2010 behövs en klar bild av vilka åtgärder som vi anser vara nödvändiga att genomföra på europeisk nivå. Syftet med uppdraget är att skapa goda förutsättningar och underlag för ett effektivt sådant arbete.

På regeringens vägnar



Åsa Torstensson



Per Björklund

Bilaga 2: Åtgärdsprogram i vitboken 2001 (jämför dess bilaga 1)

En sammanfattning av de åtgärder som föreslås i denna vitbok följer nedan:

1 ÅTERUPPRÄTTA BALANSEN MELLAN TRANSPORTSÄTTEN

1.1 Vägtransporter av högre kvalitet

┐ En harmonisering av kontrollerna och påföljderna senast vid utgången av 2001 i syfte att – främja en effektiv och enhetlig uttolkning, tillämpning och kontroll av den gällande lagstiftningen på området för vägtransporter,

– fastställa arbetsgivarens ansvar för vissa lagöverträdelser som begås av anställda förare,

– harmonisera villkoren för kvarhållande av fordon,

– öka antalet kontroller som utförs av medlemsstaterna (för närvarande 1 % av arbetsdagarna) för att kontrollera att bestämmelserna om förarnas körtider och vilotider iakttas.

┐ Insatser för att bevara föraryrkets popularitet genom att främja kompetens och garantera lämpliga arbetsvillkor.

┐ En harmonisering av minimibestämmelserna i transportavtal i syfte att möjliggöra ändring av taxor i samband med höjda kostnader (till exempel bränsleprishöjningar).

1.2 En vitalisering av järnvägssektorn

┐ En gradvis avreglering av järnvägsmarknaden i Europa. Kommissionen kommer senast i slutet av 2001 att lägga fram ett andra åtgärdsprogram för järnvägssektorn med följande innehåll:

– Öppnande av de nationella marknaderna för cabotage.

– En hög säkerhetsnivå inom järnvägstrafiken genom en oberoende lagstiftning och ett klart definierat ansvar för var och en av aktörerna.

– En uppdatering av driftskompatibilitetsdirektiven rörande samtliga aspekter av snabbtågsnätet och det konventionella nätet.

– En gradvis avreglering av den internationella persontrafiken.

– Ett främjande av åtgärder i syfte att säkerställa kvaliteten på järnvägstransporterna och trygga användarnas säkerhet. I synnerhet kommer ett direktiv att föreslås där ersättningsvillkoren i fall av förseningar eller om kraven på tjänsterna inte iakttas fastställs. Även förslag till åtgärder rörande en utveckling av indikatorer på tjänsternas kvalitet, avtalsvillkor, tydlig information till passagerarna samt mekanismer för privat rättsskipning i samband med tvister kommer att föreslås.

┐ En förstärkning av säkerheten vid järnvägstransporterna via ett förslag till direktiv och inrättandet av ett gemenskapsorgan för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnvägssektorn, eventuellt i form av en byrå.

┐ Stöd till anläggning av ny infrastruktur, särskilt järnvägslinjer för godstransporter.

┌ En dialog med industrin inom ramen för ett frivilligt avtal för att minska miljöpåverkan.

1.3 Kontroll över tillväxten inom flygtrafiken

┌ Förslag senast 2004, inom ramen för ett europeiskt gemensamt luftrum, om följande:

– Ett lagstiftande organ med stora befogenheter, som förses med tillräckliga resurser och som är oberoende, med uppgift att utarbeta mål för att säkerställa tillväxten inom flygtrafiken samt garantera säkerheten.

– En mekanism som bevarar militärens försvarskapacitet och för undersökning av möjligheten att upprätta ett samarbete i syfte att åstadkomma en effektivare organiseringen av luftrummet.

– En social dialog med arbetsmarknadens partner, eventuellt inledningsvis rörande flygledarna, som efter förebild av vad som skett på andra områden skulle möjliggöra samråd rörande den gemensamma politiken på området för flygtransporter vilket skulle kunna innebära avsevärda framsteg rörande de sociala aspekterna. En sådan dialog skulle kunna leda till att avtal sluts med de berörda organisationerna.

– Ett samarbete med Eurocontrol för att utnyttja dess kompetens och tekniska kunnande i samband med utveckling av och ansvar för gemenskapslagstiftningen.

– Ett system för övervakning, inspektion och påföljder i syfte att säkerställa ett effektivt genomförande av reglerna.

┌ En omarbetning inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen av taxeringen av flygtransporter samt förhandlingar rörande en beskattning av flygdiesel senast 2004 och en anpassning av flygtrafikavgifterna i samband med flygningar.

┌ En diskussion som inleds under 2002 om flygplatsernas framtid i syfte att

– utnyttja den nuvarande kapaciteten i större utsträckning,

– se över systemet för flygplatsavgifter,

– integrera flygtransporterna i ett systemtänkande omfattande samtliga transportsätt.

– Identifiera behovet av ny flygplats infrastruktur

┌ En översyn under 2003 av systemet för tilldelning av start- och landningstider i syfte att öka tillgången till marknaden utan att bortse från nödvändigheten av att minska flygplatsernas miljöpåverkan.

┌ Förhandlingar med USA i syfte att sluta ett avtal om den gemensamma transatlantiska flygtrafiken som kommer att ersätta det nuvarande open skies-avtalet.

1.4 En anpassning av systemet för transporter till sjöss och på inre vattenvägar

┌ En utveckling av den infrastruktur som krävs för att upprätta höghastighets-sjövägar.

┌ En förenkling av den rättsliga ramen för transporter till sjöss och på inre vattenvägar genom att dels främja en samordning av de administrativa formaliteterna och tullformaliteterna, dels samla samtliga aktörer i logistikkedjan.

┌ Ett förslag om en rättslig ram för säkerhetskontrollen i samband med att passagerare går ombord på kryssningsfartyg i Europa i syfte att minska risken för attentat, efter förebild av de åtgärder som vidtagits på flygplatserna.

┌ En skärpning av bestämmelserna om sjösäkerhet i samarbete med Internationella sjöfartsorganisationen och Internationella arbetsorganisationen, i synnerhet genom att

– integrera sociala minimiregler i samband med fartygsinspektioner,

– utveckla ett europeiskt system för trafikövervakning till sjöss.

┌ Insatser för att uppmuntra så många bekvämlighetsregistrerade europeiska fartyg som möjligt att åter registrera sig inom gemenskapen, efter förebild av de metoder som utvecklats på det sociala området och på skatteområdet, genom ett förslag till åtgärder senast 2002 om beskattning av tonnage och en översyn av riktlinjerna för statliga stöd till sjöfarten.

┌ Förbättrade förutsättningar för transporter på inre vattenvägar genom följande åtgärder:

– En fortsättning av den pågående harmoniseringen inom hela gemenskapsnätet av de tekniska föreskrifterna för transporter på inre vattenvägar, med slutdatum 2002.

– En mer fullständig harmonisering av båtförarcertifikaten på gemenskapsnätet av inre vattenvägar, inklusive Rhen. Kommissionen kommer att lägga fram ett lagförslag rörande detta under 2002.

– En harmonisering av villkoren för vilotid, besättning, sammansättning av besättningen och restider för båtar som trafikerar de inre vattenvägarna. Kommissionen kommer att lägga fram ett lagförslag rörande detta under 2002.

1.5 En samordnad utveckling av de olika transportsätten

┌ Ett nytt program senast 2003 för att främja alternativa lösningar till vägtransporter (Marco Polo), med budgetmedel på omkring 30 miljoner euro som används till att starta kommersiella projekt.

┌ Ett förslag senast 2003 om en ny gemenskapsram för en utveckling av det nya yrket transportsamordnare och en standardisering av lastenheter och teknik på området för in- och urlastning.

2 AVLÄGSNA FLASKHALSARNA

┌ En översyn under 2001 av riktlinjerna för det transeuropeiska nätet i syfte att avlägsna flaskhalsarna genom att gynna upprättandet av korridorer med prioritet för godstransporter och ett nät för snabba persontransporter, genom trafikledningsplaner för de stora trafiklederna och genom att lägga till bland annat följande projekt i den så kallade Essen-listan:

– En järnvägsförbindelse med hög kapacitet för godstransporter genom Pyrenéerna.

– Ett östeuropeiskt snabbtåg/tåg för kombitransporter på sträckan Paris–Stuttgart–Wien.

– En kombinerad bro/tunnel över Fehmarnsundet mellan Tyskland och Danmark.

– Satellitnavigationsprojektet Galileo.

– En ökad framkomlighet på Donau mellan Straubing och Vilshofen.

- Järnvägslinjen Verona–Neapel, inklusive förgreningen Bologna–Milano.
- En driftskompatibilitet hos det pyreneiska snabbtågsnätet.
 - ┌ En höjning under 2001 av taket till 20 % för finansiering inom ramen för budgeten för det transeuropeiska nätet av projekt som berör de allvarligaste flaskhalsarna, inklusive de vid gränserna till kandidatländerna, och därefter upprättande av regler som villkorar finansieringen.
 - ┌ En mer omfattande översyn under 2004 av det transeuropeiska nätet i syfte att främst integrera kandidatländernas nät, införa begreppet höghastighetssjövägar, utveckla flygplatsernas kapacitet och stärka den territoriella sammanhållningen inom Europa.
 - ┌ Inrättande av en gemenskapsram i syfte att använda inkomsterna från avgiftsbeläggningen av konkurrerande vägar till anläggning av ny infrastruktur, särskilt järnvägsinfrastruktur.
 - ┌ Harmonisering av miniminormerna för säkerheten i väg- och järnvägstunnlarna tillhörande det transeuropeiska transportnätet.

3 PLACERA ANVÄNDARNA I CENTRUM AV TRANSPORTPOLITIKEN

3.1 Trafiksäkerheten

- ┌ Målsättning för Europeiska unionen att minska antalet döda i trafikolyckor på unionens vägar med hälften fram till 2010.
- ┌ En harmonisering senast 2005 på området för kommersiella internationella transporter av reglerna rörande kontroller och påföljder, särskilt hastighetsöverträdelser och rattfylleri, på det transeuropeiska vägnätet.
- ┌ Upprättande av en förteckning över de platser där det sker flest trafikolyckor på de transeuropeiska trafiklederna och en harmonisering av vägmärkena och signalerna på dessa platser.
- ┌ Lagstiftning om att alla tillverkare av linjebussar måste utrusta nya bussars säten med bälten. Ett förslag till direktiv om detta kommer att läggas fram under 2003.
- ┌ Ett förebyggande av farliga beteenden och en utveckling av utbyten av bra metoder i syfte att uppmuntra ett ansvarsfullt beteende i trafiken genom utbildningsinsatser inriktade främst mot unga bilförare.
- ┌ En fortsättning av insatserna för att kämpa mot rattfylleri, och insatser för att bidra med lösningar på problemet rörande narkotika och medicin i samband med bilkörning.
- ┌ Utveckling av en metodologi på europeisk nivå för att uppmuntra oberoende tekniska undersökningar, till exempel genom att inrätta en kommitté av oberoende experter inom kommissionen.

3.2 De verkliga kostnaderna

- ┌ Förslag under 2002 till ett direktiv om upprättande av principer och struktur för en avgiftsbeläggning av infrastrukturanvändandet, en gemensam metodologi för att fastställa avgiftsnivån, slopande av nuvarande skatter, samt om möjligheten till ömsesidig finansiering.
- ┌ Förstärkning av enhetligheten i skattesystemet för bränsleskatter genom ett förslag senast 2003 om en enhetlig skatt på bränsle för yrkesmässig trafik inom vägtransportsektorn i enlighet med principerna för den inre marknaden.

┌ Förslag under 2002 till ett direktiv om säkerställande av en driftskompatibilitet mellan betalningssätten på det transeuropeiska vägnätet.

3.3 Användarnas rättigheter och skyldigheter

┌ En komplettering under 2001 av flygpassagerarnas nuvarande rättigheter med nya förslag till rättigheter, särskilt i fall då passageraren hindras gå ombord på flygplanet vid överbokning, i fall av förseningar eller inställda flygningar.

┌ Förslag under 2001 till förordning om bestämmelser rörande avtal om lufttransporter.

┌ En utvidgning senast 2004, i den utsträckning detta är möjligt, av gemenskapens åtgärder för att skydda passagerares rättigheter vad gäller övriga transportsätt, särskilt transporter på järnväg och till sjöss och i möjligaste mån stadstrafiken. Detta berör särskilt tjänsternas kvalitet och utvecklingen av kvalitetsindikatorer, avtalsvillkoren, kvaliteten på den information som tillhandahålls till passagerarna samt mekanismerna för privat rättsskipning.

┌ Förslag om en anpassning av förfarandena för statsbidrag, särskilt då det rör sig om kompensation för krav på allmänna tjänster på transportförbindelser med gemenskapens randområden och små öar.

┌ Ett tydliggörande av de allmänna principerna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse på området för transporter i syfte att garantera användarna tjänster av hög kvalitet, i överensstämmelse med kommissionens meddelande om tjänster i allmänhetens intresse i Europa.

4 BEMÄSTRA GLOBALISERINGENS EFFEKTER PÅ TRANSPORTERNA

┌ Åtgärder för att ansluta de blivande medlemsstaterna till unionens transeuropeiska nät via infrastrukturer av hög kvalitet i syfte att bibehålla järnvägens andel av transporterna på dagens nivå, som är 35 %, i kandidatländerna senast 2010 och en mobilisering av kapital från den privata sektorn för detta ändamål.

┌ Föreskrifter i gemenskapens kommande budgetplan om en lämplig offentlig finansiering av infrastrukturer i de nya medlemsstaterna.

┌ En utveckling av kandidatländernas administrativa kapacitet, särskilt genom utbildning av kontrollanter och administrativ personal med uppgift att sörja för kontrollen av lagstiftningen inom transportsektorn.

┌ Åtgärder för att Europeiska gemenskapen skall bli fullvärdig medlem i de främsta internationella organisationerna, särskilt Internationella civila luftfartsorganisationen, Internationella sjöfartsorganisationen, Centralkommissionen för Rhensjöfart och Donau-kommissionen.

┌ Inrättande senast 2008 av ett världsomspännande satellitnavigationssystem inom Europeiska unionen, som unionen har full kontroll över och som uppfyller unionens krav på precision, tillförlitlighet och säkerhet, vilket åstadkoms via Galileo.

Bilaga 3 Arbetsplan – förteckning över viktigaste åtgärder i halvtidsöversynen

2006

- Vägtransport: översyn av den inre marknaden.
- Järnvägstransport: åtgärder för att avlägsna tekniska hinder för driftskompatibilitet och ömsesidigt godkännande av utrustning; program för att främja järnvägskorridorer för godstrafik inom ramen för transportlogistik.
- Luftfart: översyn av liberaliseringsåtgärder för lufttransporter; flygplatsavgifter och flygplatskapacitet.
- Logistik: strategi för godstransportlogistik och bred diskussion om möjliga åtgärder på EUnivå.
- Galileo: hitta tänkbara framtida tillämpningar.
- Transportskydd: strategi för kritisk infrastruktur.
- Rapport om genomförandet av 2003 års direktiv om biobränslen.
- Energiförbrukning i transporter: handlingsplan för energieffektivitet och färdplan för förnybar energi.
- Internationella organisationer: diskussion om möjligheter att få till stånd en bättre representation av EU-intressen i internationella organisationer som IMO och ICAO med hjälp en rad olika politiska alternativ.

2007

- Stadstrafik: grönbok.
- Logistik: utarbeta en handlingsplan.
- Intelligent system för uttag av avgifter för infrastrukturanvändning: förberedande forskning och samråd, inhämta synpunkter från intressenter.
- Rapport om transportscenarier med ett 20-årigt respektive 40-årigt perspektiv.
- Vägtransport: översyn av lagstiftning om arbetsvillkor.
- Järnvägstransport: övervakning av järnvägsmarknaden, bl.a. med hjälp av en resultatavla.
- Inlandssjöfart: påbörja genomförandet av handlingsplanen Naiades.
- Sjöfart: en europeisk hamnpolitik.
- Luftfart: se över och komplettera regelverket för det gemensamma luft- rummet samt bilda företaget Sesar.
- Det transeuropeiska transportnätet: fastställande av det fleråriga investeringsprogrammet fram till 2013.
- Passagerarrättigheter: pröva åtgärder avseende minimistandarder för persontrafik med långfärdsbuss.
- Transportsäkerhet: den första europeiska trafiksäkerhetsdagen.
- Global dimension: strategi för inlemmande av EU:s grannländer i den inre transportmarknaden.
- Transportskydd: strategi för landtransporter och för kollektivtrafik.
- Energiförbrukning i transporter: strategisk teknikplan för energi.
- Inleda den första ansökningsomgången för sjunde ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling.

2008

- Sjöfart: vitbok om ett gemensamt europeiskt sjöfartsområde.

- Intelligent system för uttag av avgifter för infrastrukturanvändning: EU-metod för avgiftsuttag.
- Stadstrafik: uppföljning av grönboken.
- Inleda ett omfattande program för att marknadsföra intelligenta vägtransportsystem och för att förbereda infrastruktur för samarbetssystem.
- Transportskydd: se över bestämmelser för flyg- och sjötransport; granska skyddssystemen för landtransporter.

2009

- Starta ett omfattande program för miljövänlig framdrivning av fordon.
- Global dimension: uppnå medlemskap i relevanta internationella organisationer.
- Sjöfart: bygga upp elektroniska system för sjöfart (*e-maritime*)
- Galileo: koncessionsperioden börjar.
- ERTMS: genomförande av vissa korridorer.

Kontinuerliga åtgärder

- Inre marknaden: säkra tillämpningen av EU-bestämmelser i alla transportslag.
- Energiförbrukning i transporter: förbättra energieffektiviteten och påskynda utvecklingen och ibruktageandandet av alternativa bränslen.
- Sysselsättning och arbetsvillkor: främja dialog mellan arbetsmarknadens parter; främja transportyrken och utbildning för transportsektorn.
- Transportsäkerhet: främja trafiksäkerhet genom fordonskonstruktion, forskning och teknik, infrastruktur och beteende; fortsätta med initiativen ”Den intelligenta bilen” och ”eSafety”.
- Infrastruktur: säkerställa en balanserad strategi för fysisk planering; mobilisera alla finansieringskällor.
- Teknik: FoTU och stöd till spridning, utnyttjande och marknadsge-nomslag.
- Galileo: bygga upp övervakningsmyndigheten för Galileo.
- Global dimension: utveckla externa relationer genom bilaterala avtal och i multilaterala forum; inrätta ett gemensamt luftfartsområde i Europa.
 - Styrelse reformer: stärka de europeiska byråerna för transportsäkerhet och utveckla deras uppgifter

Bilaga 4. 17 åtgärder som föreslås i halvtidsöversynen, 2006.

Läget inom transportsektorn

- för att utforma och utvärdera morgondagens politik bör man inleda en bred diskussion om olika transportsценарier i ett tidsperspektiv på 20–40 år i syfte att ta fram styrmedel för ett samlat grepp på hållbara transporter

Hållbara transporter på den inre marknaden – att binda ihop Europa

- **Landtransporter:** att undersöka erfarenheterna på den inre marknaden för vägtransporter och vid behov föreslå förbättringar av regler om marknadstillträde och yrkesbehörighet; att lösa frågan om orimliga skillnader i punktskatter; att genomföra gemenskapens regelverk för järnvägstransporter med hjälp av starka regleringsmyndigheter i medlemsstaterna; att med hjälp av Europeiska järnvägsbyrån (European Railway Agency, ERA) och företagen i järnvägssektorn skynda på ansträngningarna för att undanröja tekniska och driftsmässiga hinder för internationell järnvägstrafik; att utreda om det är möjligt att inom ramen för en bredare politik för godstransportlogistik inrätta ett program för att främja ett transportnät inriktat på godstågtrafik; att övervaka järnvägsmarknaden, bl.a. med hjälp av en resultattavla.
- **Luftfart:** att fortsätta övervakningen av de aspekter av omstrukturering och integration som har betydelse för statligt stöd och konkurrens; att se över den inre marknads funktion och vid behov föreslå förändringar; att färdigställa regelverket för det gemensamma europeiska luftrummet och genomföra moderniseringen av flygledningstjänsten; att ta fram politiska åtgärder för att begränsa utsläppen från lufttrafiken.
- **Sjöfart:** att utifrån ett brett offentligt samråd med aktörer att ta fram en strategi för ”ett gemensamt europeiskt havsområde”; att utforma en europeisk hamnpolitik; att vidta åtgärder för att minska förorenande utsläpp från sjöfarten; att fortsätta att främja närsjöfart och höghastighetsleder till sjöss, med särskild betoning på förbindelser inåt land; att genomföra Naiades-programmets handlingsplan för inlandssjöfart.

Hållbar rörlighet för allmänheten – tillförlitliga, säkra och skyddade transporter

- **Anställnings- och arbetsvillkor:** uppmuntra unga människor att utbilda sig för samt välja transportyrken; i samråd med berörda aktörer granska reglerna om arbetsvillkor inom vägtransportsektorn och vid behov föreslå justeringar; uppmuntra dialog över gränserna mellan arbetsmarknadens parter, i synnerhet för att tillämpa ILO-konventionen på sjötransportområdet
- **Passagerarnas rättigheter:** tillsammans med berörda aktörer undersöka hur tjänstekvalitet och garantier för grundläggande passagerarrättigheter kan främjas inom alla transportslag, i synnerhet för passagerare med nedsatt rörlighet
- **Transportsäkerhet:** genomföra en integrerad trafiksäkerhetsstrategi som är inriktad på fordonskonstruktion och fordonsteknik samt infrastruktur och beteende, och som vid behov inbegriper lagstiftning; organisera insatser för att öka medvetenheten, organisera en årlig trafiksäkerhetsdag;

kontinuerligt se över och komplettera säkerhetsbestämmelser för alla andra transportslag; förstärka EU:s säkerhetsorgan i deras verksamhet och successivt utvidga deras säkerhetsrelaterade uppgifter.

- **Transportskydd:** undersöka funktion och kostnader för nuvarande skyddsbestämmelser inom flyget och sjöfarten, vid behov föreslå justeringar på grundval av vunna erfarenheter och i syfte att undvika en snedvridning av konkurrensen; studera behovet att utvidga skyddsbestämmelserna till landtransporter och intermodala transporter samt till kritisk infrastruktur.
- **Stadstrafik:** offentliggöra en grönbok om stadstrafik för att kartlägga det potentiella europeiska mervärdet jämfört med åtgärder på det lokala planet.

Transport och energi

- Främja energieffektivitet på EU-nivå på grundval av den kommande handlingsplanen; uppmuntra EU-insatser, inklusive frivilliga överenskommelser; stödja forskning om samt demonstration och marknadsintroduktion av nya tekniska lösningar såsom motoroptimering, intelligenta energisystem i fordon eller alternativa bränslen (t.ex. avancerade bio-bränslen, väteceller, bränsleceller och hybriddrift); starta kampanjer för att öka användarnas kunskaper om intelligentare och renare fordon och starta ett stort framtidsorienterat program för miljövänlig framdrivning och energieffektivitet i transporter.

Optimera infrastrukturen

- **Två utmaningar: minskad trafikträngsel och ökad tillgänglighet:** uppmuntra och vid behov samordna investeringar i ny eller förbättrad intelligent infrastruktur för att eliminera flaskhalsar och förbereda införandet av samarbetssystem, för att möjliggöra sam-modala transportlösningar och för att förbinda perifera regioner och de yttersta randområdena med fastlandet; säkerställa en balanserad strategi för fysisk planering.
- **Mobilisera alla finansieringskällor:** maximera investeringarna i trans-europeisk infrastruktur av europeiskt intresse genom att mobilisera alla tillgängliga finansieringskällor inklusive TEN-budgeten, strukturfonderna, Sammanhållningsfonden och upplåning via kapitalmarknaderna (där ibland från Europeiska investeringsbanken, från Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling och från offentlig-privata partnerskap); användning av gemensamma genomförandeinitiativ
- **Intelligenta avgiftssystem:** inleda en analys- och samrådsprocess på bred basis om intelligenta system för avgiftsbeläggning av infrastruktur och föreslå en EU-metod för infrastrukturavgifter som bygger på direktivet om avgiftsbeläggning av vägar.

Intelligent rörlighet

- **Transportlogistik:** utveckla en ramstrategi för godstransportlogistik i Europa, åtföljd av ett samråd som anordnas på bred basis och som skall utmynna i en handlingsplan
- **Intelligenta transportsystem:** fortsätta med program för intelligent rörlighet inom vägtransporter (initiativet ”Den intelligenta bilen” och eSafety), flyget (Sesar), järnvägen (ERTMS) och transport på vattenvägar (RIS och SafeSeaNet); på bästa sätt utnyttja navigationssignalerna från Gali-

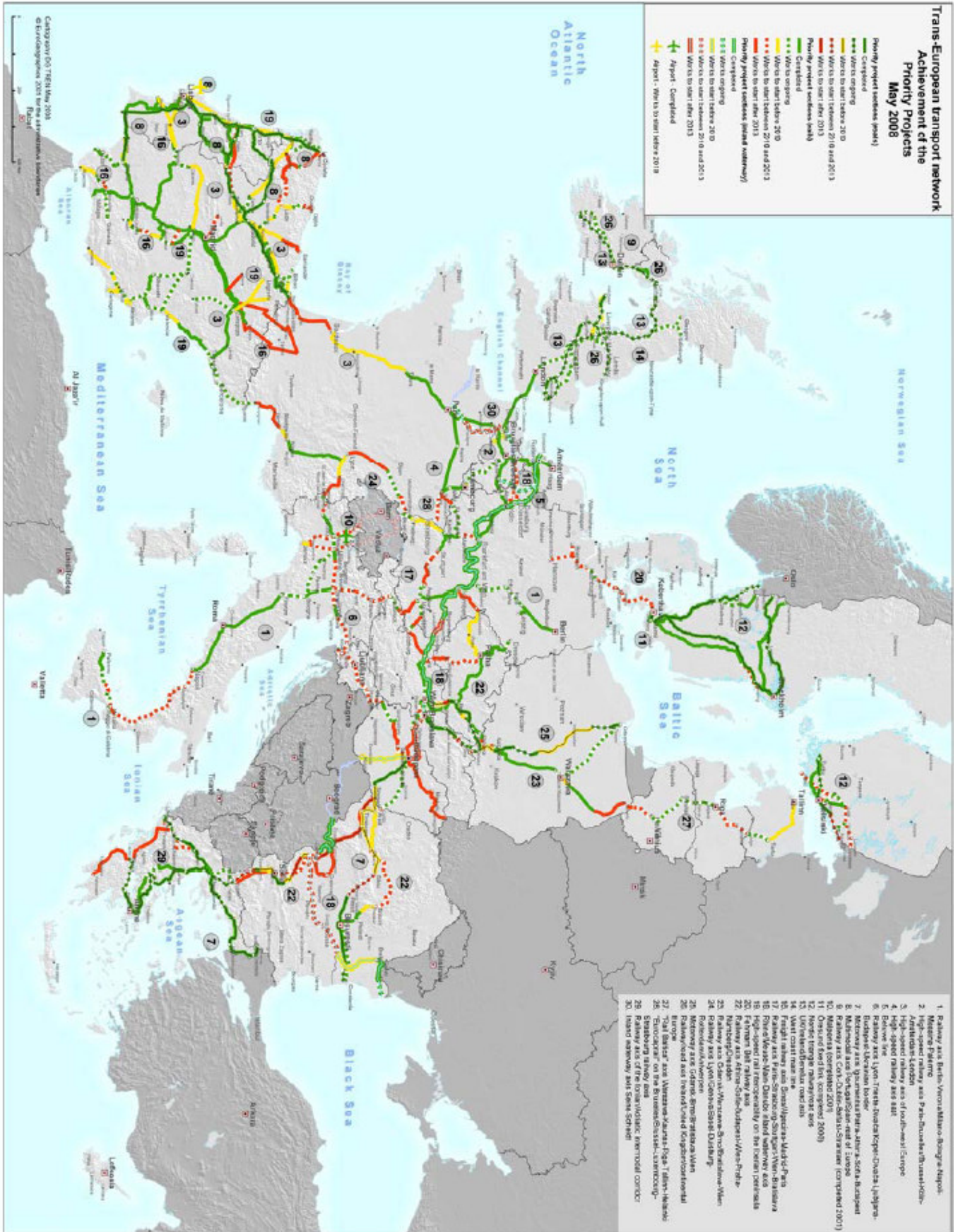
leo, utveckla ytterligare liknande initiativ på sjöfartsområdet (e-maritime) och starta ett större program för uppbyggnad av intelligent infrastruktur för vägtransporter.

Den globala dimensionen

- Fortsätta att utveckla differentierade initiativ inom ramen för EU:s transportsamarbete och transportpolitik samt utveckla branschdialoger med viktigare handelspartner och regionala grupperingar, däribland genom att ingå avtal; fortsätta att utveckla externa relationer inom luftfartsområdet på grundval av det kommande luftfartsavtalet mellan EU och USA; främja EU:s viktigaste industriprojekt inom transportområdet; vidareutveckla samarbetet; se över, i varje enskilt fall, EU:s deltagande i internationella samarbetsystem – det kan gälla allt från bättre politisk samordning och stärkt observatörsstatus till EU-medlemskap i relevanta internationella organisationer, eller även särskilda relationer mellan EU och sådana organisationer; utveckla en strategisk ram för utbyggnad av de viktigaste transportlederna på den inre transportmarknaden och i EU:s transportnät till angränsande länder som så önskar.

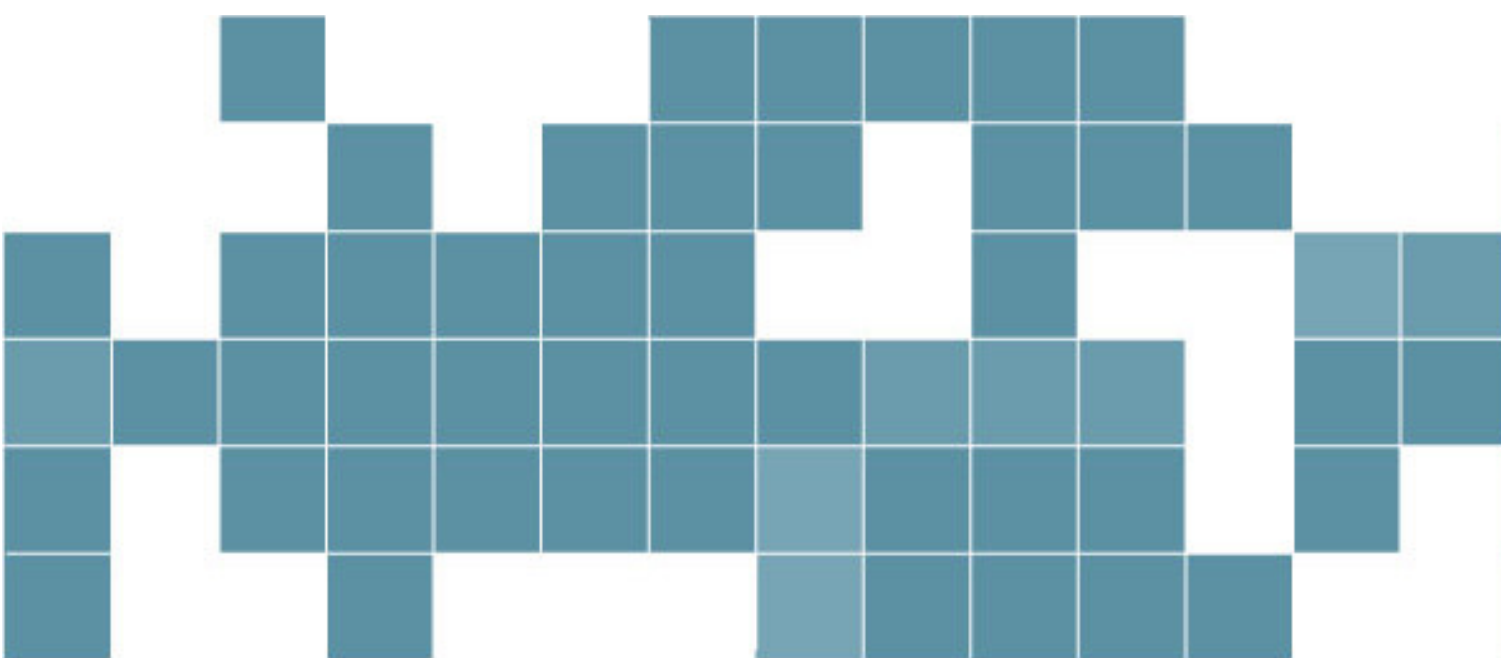
Bilaga 5: Prioriterade TEN-T projekt och hur långt de kommit 2008.

Källa: TEN-T. Implementation of the Priority Project. Progress Report. 2008.



SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKA:s webbplats www.sika-institute.se.



Statens institut för kommunikationsanalys
Akademigatan 2, 831 40 Östersund
Telefon 063-14 00 00
Fax 063-14 00 10
e-post sika@sika-institute.se
Internet: www.sika-institute.se

