

Det är också viktigt att samarbeta om infrastrukturfrågor med de nordiska grannländerna. Regeringen har tagit initiativ till ett stärkt samarbete med Norge respektive Danmark kring den gränsöverskridande infrastrukturen.

Som ett led i detta arbete uppdrog regeringen i oktober 2007 åt Vägverket och Banverket att kartlägga den gränsöverskridande infrastrukturen mellan Norge och Sverige. Ett motsvarande uppdrag gavs till de norska väg- och järnvägsmyndigheterna. Uppdraget redovisades i en rapport i februari 2008. I rapporten beskrivs gemensamma problemställningar och utvecklingsmöjligheter kring infrastrukturen. Av rapporten framgår bl.a. att det mellan Gävleborgs län, Dalarnas län, den norra delen av Värmlands län och den norska huvudstadsregionen i dag inte finns någon självklar vägförbindelse. Detta faktum lyfts även fram i den norska rapporten. I ett längre perspektiv finns det också inom näringslivet önskemål om en bra och sammanhängande vägförbindelse mellan Oslo och den svenska Östersjökusten vid Gävle. Vidare framgår att den övervägande delen av vägförbindelsen på den svenska sidan redan är riksväg, delen mellan Torsby och norska gränsen (länsväg 239) utgör dock ett undantag. På norska sidan är vägen av relativt låg standard.

Regeringen har mot denna bakgrund fattat två beslut. I maj 2008 beslutades dels att länsväg 239 mellan Torsby och den norska gränsen ska vara riksväg. Samtidigt beslutade regeringen också att uppdra åt Vägverket att utreda förutsättningarna för att vägförbindelsen mellan norska riksgränsen och Gävle ska kunna ingå i det internationella huvudvägnätet för Europa och därmed bli en så kallad Europaväg. Resultatet av utredningen överlämnades till Näringsdepartementet den 1 september 2008. Slutsatsen är att förbindelsen uppfyller de krav som ställs i den överenskommelse som arbetats fram inom ramen för det internationella samarbetet i den Ekonomiska kommissionen för Europa inom Förenta nationerna. Den främsta nyttan av en omnumrering är att regional tillväxt, handel och industri – inte minst turism – främjas. Vägen kan bli ett uppsamlingsstråk för trafik till norra Europas största vintersportområde i Dalarna, till norra Värmland och till Trysilområdet i Norge samt för trafik mellan norra Sverige/Norge och Osloområdet. Vägverket ska nu remittera resultatet.

Samferdselsdepartementet i Norge har gett ett motsvarande uppdrag till Vegdirektoratet gällande en förlängning av nuvarande E16 från Bergen till svenska riksgränsen. Vegdirektoratet har redovisat ett alternativ där E16 går via Oslo och ett alternativ där E16 tar av från Hønefoss och går via Gardemoen.

Regeringen har även inlett ett samarbete med Danmark om att kartlägga den gränsöverskridande infrastrukturen. I arbetet ingår att redogöra för standarden på infrastrukturen samt att redovisa pågående och planerade objekt inom respektive transportslag. Dessutom görs en framåtblickande analys av större infrastrukturprojekt som påverkar kontinental trafik. Det är också viktigt att i arbetet lyfta fram de problemställningar av gränsöverskridande karaktär som ställer krav på samordning av den fysiska infrastrukturplaneringen. Arbetet omfattar inte enbart de fysiska gränsövergångarna med tillhörande anslutningar utan det krävs en bre-

dare analys av hela Öresundsregionens infrastruktur och vilka behov som finns för att tillgodose person- och godstransporter såväl inom som till och från regionen som helhet. Ett sådant exempel är bl.a. broförbindelsen över Fehmarn Bält som, när den är färdigställd, kommer att ställa nya krav på anslutande infrastrukturer till och från Öresundsregionen.

Svensk-Danska Broförbindelsen AB, SVEDAB, har låtit göra en analys om ägar-, besluts- och betalningsstruktur avseende tågtrafiken. Analysresultatet visade sammantaget på nödvändigheten av att utveckla en sammanhållen strategi för tågtrafiken över Öresundsbron. Regeringen avser därför att genomföra en fördjupad analys av möjliga åtgärder.

Regeringen avser också att, i samråd med de danska och norska regeringarna, analysera de tekniska, ekonomiska och marknadsmässiga förutsättningarna för sammankoppling av det svenska och skandinaviska järnvägsnätet med det nät av nya järnvägar för höghastighetståg som byggs ut inom EU. Regeringen avser även att genomföra en studie av förutsättningarna för ökad kapacitet på ett mer godsriktat svenskt järnvägsnät, baserat på en separering av godstrafiken och persontrafiken på befintliga spår, och som kopplas samman med de särskilda korridorer för godstrafik på järnväg som föreslås i EU-kommissionens handlingsplan för godstransportlogistik. Härvid kommer den fortsatta beredningen av höghastighetsbanor att beaktas.

Utöver de nordiska grannländerna har regeringen också nära samarbete med de baltiska länderna liksom Polen och Tyskland m.fl. stater i infrastrukturfrågor. Ett konkret exempel på detta är Sjömotorvägarna i Östersjön, som är ett av EU:s 30 prioriterade infrastrukturprojekt. Den svenska regeringen har inom ramen för Sjömotorvägarna lämnat in ansökningar om att erhålla EU-medel för fyra bilaterala projekt: Karlskrona–Gdynia (Polen), Karlshamn–Klaipeda (Litauen), Ystad–Swinoujscie (Polen) och Trelleborg–Sassnitz (Tyskland). Regeringen ser det som angeläget att få stöd till utveckling av de sedan länge etablerade nord-sydliga transportstråken men även för att få en positiv utveckling av de snabbt växande öst-västliga stråken. Infrastrukturen är också en viktig del i en kommande Östersjöstrategi.

En högnivågrupp lade i december 2005 fram en rapport om förbättrade transportförbindelser mellan EU och dess grannar. Högnivågruppen rekommenderade att fortsatt samarbete skulle fokusera på ett begränsat antal transnationella Axlar. Av direkt intresse för Sverige är den Norra Axeln som innefattar flera transportkorridorer, bl.a. järnvägen Narvik–Kiruna–Haparanda–Torneå–Ryssland och sjömotorvägarna i Östersjön. Transportministerrådet i EU gav 2007 Kommissionen i uppdrag att föreslå hur åtgärder inom ramen för Axlarna skulle kunna implementeras. Centralt i Kommissionens förslag är att det för varje Axel inrättas en styrgrupp. För den Norra Axeln föreslår Kommissionen att uppgiften som styrgrupp bör tilldelas det partnerskap för transport och logistik som för närvarande förbereds inom ramen för Nordliga dimensionen – ett samarbete mellan EU, Island, Norge och Ryssland. Inom Nordliga dimensionen har enighet nåtts om denna inriktning. Partnerskapets uppgift föreslås bli att ta fram förstudier av prioriterade projekt vilka kan tjäna som underlag för vidare bedömningar av möjliga finansierare. Strävan är att beslut om att etablera ett Nordliga dimensionen partnerskap för transport och logistik ska fattas hösten 2008 och att

partnerskapet ska vara i full verksamhet den 1 januari 2010. Sverige har Prop. 2008/09:35
aktivt deltagit i förberedelserna av partnerskapet. Regeringen överväger
hur en aktiv svensk påverkan kan säkras även i det fortsatta arbetet inför
och efter att partnerskapet har etablerats.