

Remissvar avseende EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet

Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i En Bättre Sits lämnar genom Mälardalsrådet ett gemensamt remissvar till den svenska regeringen avseende förslaget till paket om effektiv och grön mobilitet. Mälardalsrådets svar riktar sig huvudsakligen till förslaget till uppdaterad förordning om det transeuropeiska transportsystemet (TEN-T) samt ett nytt EU-ramverk för rörlighet i städer. Remissvaret bygger vidare på vad länen tidigare yttrat avseende den storregionala samsynen om prioriteringarna för Stockholm-Mälardalsregionens transportinfrastruktur. Utgångspunkten är den politiskt förankrade utvecklingsstrategin för Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem, En Bättre Sits Systemanalys 2020.

Sammanfattning

- Tillförlitliga, effektiva och hållbara transporter till och från Stockholm-Mälardalsregionen är avgörande för såväl regionens som Sveriges och anslutande europeiska regioners konkurrenskraft. Regionen har 4,3 miljoner invånare och står för hälften av Sveriges BNP.
- Prioriteringarna i Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete sammanfaller i hög utsträckning med EU-kommissionens prioriteringar för den gröna mobiliteten och TEN-T.
- Vi stödjer en utveckling av TEN-T-förordningen, men vill behålla dess huvudsakliga inriktning mot ett utvecklat transportinfrastrukturssystem. Uppdelningen i två nät med två olika tidshorisonter är en god planeringsmodell, med 2040 för det utvidgade stomnätet.
- Att rätt prioriteringar görs inom transportinfrastrukturen är en förutsättning för att nå klimatmålen inom Parisavtalet. Längs TEN-T-stråken behövs en utbyggnad av hållbara bränslen och drivmedel, som biobränslen och en infrastruktur för elladdning.
- Det är välkommet att Stockholm och Hallsberg fortsätter vara noder i ScanMed samt att Eskilstuna, Linköping, Norrköping, Södertälje, Uppsala, Västerås och Örebro tillkommer som urbana noder. Samtliga län i En Bättre Sits-samarbetet måste omfattas av TEN-T:s stomnät.
- En Bättre Sits välkomnas att TEN-T-nätet kompletteras med järnvägssträckningen genom Sörmland, Ostlänken, samt Tvärförbindelse Södertörn till Stockholm Norvik i Nynäshamn.
- Införandet av ERTMS måste ske med eftertänksamhet i dialog med regionala företrädare.
- Östersjöns och Mälarens vattenvägar har en växande betydelse för regionens internationella utbyte. Det är positivt att Havets motorvägar integreras i TEN-T.
- Nationell nivå måste följa upp och redovisa vilka investeringar som bör prioriteras och när dessa ska vara färdigställda för att nå målsättningarna i TEN-T.
- Modellen med ansvariga korridorssamordnare och korridorssvisa möten är framgångsrik. Varken mandatet eller inriktningen för arbetet behöver förändras i den nya förordningen.

Stockholm-Mälardalenregionen: Hälften av Sveriges BNP skapas här

Stockholm-Mälardalenregionen växer och blir allt viktigare för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Genom sin placering i centrala Skandinavien har regionen en viktig funktion i det transeuropeiska transportsystemet (Trans-European Transport Network, TEN-T). Den av EU-kommissionen utpekade ScanMed-korridoren i TEN-T, The Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor, löper genom regionen från Östersjön i öster och vidare i sydvästlig riktning via Örebro respektive Östergötland.

I Stockholm-Mälardalenregionen bor 4,3 miljoner människor som tillsammans bidrar till 49 procent av Sveriges BNP. Fram till 2050 beräknas befolkningen öka med hundratusentals invånare, samtidigt som antalet arbetstillfällen förväntas öka med drygt 700 000. Regionen utgör Sveriges största konsumentmarknad, med en omfattande varuproduktion och stora transitflöden av gods. Varor för över 50 miljarder euro exporteras från regionen varje år. Till det kommer de stora exportvärden som passerar regionen som transitgods längs ScanMed-korridoren varje år. Varutransporterna har ökat under de senaste decennierna, framför allt de långväga lastbiltransporterna och utrikes sjötransporter. EU-kommissionen räknar med att godstransporterna inom EU kommer att öka med 80 procent mellan 2005 och 2050 och att persontrafiken samtidigt ökar med 50 procent.

Tillförlitliga och effektiva transporter till och från Stockholm-Mälardalenregionen är avgörande för såväl regionens som Sveriges och anslutande europeiska regioners konkurrenskraft. Stockholm-Mälardalenregionen är ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med transportflöden i samtliga väderstreck. Järnvägs- och terminalverksamheten i Hallsberg är en utpekad nod i TEN-T och utgör en viktig funktion för överflyttning av gods från väg till järnväg. I Hallsberg finns Nordens största rangerbangård där mer än 500 000 tågvagnar rangeras varje år samt omfattande godshantering vid Hallsbergsterminalen. I regionen ligger Arlanda, Sveriges viktigaste internationella flygplats, med över 180 destinationer och 28 miljoner passagerare per år. Även den internationella färjetrafiken spelar stor roll för regionen, framför allt i förbindelserna med Finland, Baltikum och Polen. 12 miljoner passagerare och 9 miljoner ton gods passerar Stockholms hamnar varje år. Två tredjedelar av alla resor till/från Sverige passerar Stockholm-Mälardalenregionen.

Storregional samsyn om Stockholm-Mälardalenregionens infrastrukturprioriteringar

Mälardalsrådet koordinerar det transportpolitiska samarbetet En Bättre Sits, som omfattar länsplaneupprättarna och kollektivtrafikmyndigheterna i länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. I Stockholms län är Region Stockholm regionplaneorgan. Länen arbetar tillsammans för en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag. Samarbetet värnar en hög nationell och internationell tillgänglighet för Stockholm-Mälardalenregionen.

Inom ramen för En Bättre Sits har länen enats om en gemensam och politiskt förankrad utvecklingsstrategi för Stockholm-Mälardalenregionens transportsystem, "Framtidens resor. En Bättre Sits Systemanalys 2020". Systemanalysen sammanställer brister, behov och prioriteringar i utvecklingen av Stockholm-Mälardalenregionens transportinfrastruktur. Systemanalysen lyfter fram vikten i att se Stockholm-Mälardalenregionen som en del av ett större nationellt och internationellt transportsystem.

Gemensam målsättning för hållbar tillväxt

För att nå klimatmålen 2050 krävs en kombination av flera faktorer, exempelvis minskat bilresande, ökat kollektivresande, en mer utvecklad samhällsplanering, teknikutveckling samt en effektivare användning av transportsystemet. Men det krävs också att fossila bränslen ersätts av

förnyelsebara bränslen, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras. Utveckling av stomtrafik och kollektivtrafik bör prioriteras av miljö- och kapacitetsskäl. För att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart krävs en effektivare kombitrafik med fungerande anslutningar samt en ökad kapacitet på järnvägar.

Åtgärder krävs inom teknik, lagstiftning och planering, men även ändrade resvanor och ett mer transportsnålt samhälle. Vi anser att områden som beteendeförändring för minskat bilresande, ökat kollektivtrafikresande, cykling samt ökat fokus på kombinerad mobilitet med överflyttning av gods till järnväg och sjöfart särskilt ska beaktas. Bebyggelsestrukturens och transportsystemets utveckling är central för att nå ett transporteffektivt samhälle. Utvecklingen behöver ses ur ett helhetsperspektiv med en öppenhet för nya tekniska lösningar, som exempelvis drönare och vakuumrörståg. Genom att ta större hänsyn till digitaliseringens potential med exempelvis automatisering och framväxten av nya transportmedel, gynnas fler innovativa, effektiva och hållbara transportlösningar, till nytta för både gods- och persontrafiken.

Helhetsperspektiv behövs i det europapolitiska arbetet

En samlande europapolitisk nivå är viktig för att nå Parisavtalets och unionens mål om smartare och mer hållbara transporter för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem i hela Europa. Insatser bör göras där nyttan är som störst med tanke på det begränsade budgetutrymmet. Vid sidan av det uppenbara syftet att gynna gränsöverskridande projekt bör den europeiska transportpolitiken inriktas mot innovativa transportlösningar, multimodala transportkedjor och att gynna de prioriterade noderna och stråken i det europeiska transportsystemet.

Effektiv användning av transportsystemet och öppenhet för tekniska lösningar

Det finns ur samhällets synvinkel betydande vinster i överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart, framför allt vad gäller minskade utsläpp av växthusgaser samt minskad belastning och trängsel på landinfrastrukturen. En effektiv användning av transportsystemets alla trafikslag är nödvändig. I dagsläget råder dock inte konkurrensneutralitet avseende avgifter mellan trafikslagen, vilket hämmar en sådan utveckling. En överflyttning ställer därtill krav på såväl hamnar och farleder som anslutande landinfrastruktur (väg/järnväg och terminaler), vilket leder till nya behov av åtgärder. Omlastningar mellan trafikslag upplevs också ofta för dyra i förhållande till långväga biltransporter för att möjliggöra fler intermodala transporter, varför en teknikutveckling behöver ske.

Investeringar i transportinfrastruktur på EU-nivå är mycket värdefulla

Stockholm-Mälarenregionen ser positivt på de europeiska finansieringsinstrumenten för en bättre transportinfrastruktur i unionen. Investeringar i transportinfrastruktur på EU-nivå är mycket värdefulla för en hållbar utveckling och för att stärka konkurrenskraften i Stockholm-Mälarenregionen, Sverige och Europa och bör fortsatt prioriteras. Det är av stor vikt att EU:s program och fonder för infrastruktur har fortsatt fokus på långsiktighet och strategisk planering för god funktionalitet i det transeuropeiska infrastruktursystemet. Under tidigare programperioder har projektmedel om hundratals miljoner euro tilldelats Stockholm-Mälarenregionen. Bland dessa kan nämnas Hallsberg-Degerön, Norra länken, Ostlänken, Värtahamnen, Norrköpings hamn och Rosersbergs kombiterminal.

Utveckling av TEN-T utifrån tillgänglighet och hållbarhet

Hög nationell och internationell tillgänglighet är en förutsättning för Stockholm-Mälarenregionens utveckling och förutsätter att infrastrukturutvecklingen på nationell och europeisk nivå

samspekar med de storregionala förutsättningarna och ambitionen i Stockholm-Mälardalenregionen. Mälardalsrådet stödjer en utveckling av TEN-T-förordningen, men vill behålla dess huvudsakliga inriktning mot ett utvecklat transportinfrastruktursystem och dess avgränsningsområden. Exempelvis bör inte luftkvalitet eller bullerplaner inkluderas i korridorarbetet.

Med olika standarder och kvaliteter på räls och vägar genereras höga utsläpp genom effektivitetsförluster. Stockholm-Mälardalenregionen instämmer i EU-kommissionens förslag att anpassning av kvalitetsnivåerna i TEN-T-infrastrukturen bör ske för att på så sätt öka effektivitet och bidra till minskning av klimatutsläppen. Vi välkomnar att Kommissionen uppmärksammar vikten av att ta större hänsyn till hållbarhetsdimensionen i genomförandet av det europeiska transportnätet. Vi anser vidare att de samhällsekonomiska beräkningarna vid infrastrukturplaneringen bör lägga större vikt vid klimatomräskiga mervärden.

Det behöver finnas smidiga övergångar mellan flyg, fjärr-/snabbtåg, regiontåg samt övrig lokal kollektivtrafik. Därtill behövs tillräcklig kapacitet för att öka järnvägens konkurrenskraft, för transittrafik samt för att underlätta utvecklandet av ett hållbart transportsystem. I detta ligger även en realisering av det transeuropeiska stomnätet (TEN-T) inom de beslutade tidsramarna samt anpassning till "havets motorvägar", dvs. sjötransporterna såväl inom som utanför regionen, inklusive Mälarsjöfarten. En Bättre Sits välkomnar konceptet med europeiska transportkorridorer genom sammanslagningen av stomnätskorridorerna och godskorridorerna för en ökad samordning mellan person- och godstrafik.

Tillgänglighet till alternativa drivmedel längs med TEN-T

Mälardalsrådet delar problembilden och ser behovet av en gemensam målsättning om hög tillgänglighet till alternativa drivmedel längs med TEN-T samt att sambanden mellan TEN-T och det transeuropeiska energinätet (TEN-E) bör stärkas. Bristerna i dessa avseenden påverkar och hämmar marknadens nyttjande av fordon med noll eller mycket låga utsläpp. Stockholm-Mälardalenregionen välkomnar EU-kommissionens förslag att säkerställa en kontinuerlig täckning av ladd- och vätgastankstationer längs med TEN-T stråken. Vi vill utöver det tillägga att biobränslen bör inkluderas i denna skrivning för att inkludera en bredare mångfald av hållbara bränslen och drivmedel.

Trygga transporter

EU-kommissionen framhåller i sin konsekvensanalys att det krävs en förbättrad beredskap av TEN-T infrastrukturen inom områden för att möta oförutsedda händelser som exempelvis säkerhetshot eller extrema väderförhållanden och naturkatastrofer. Mälardalsrådet ser positivt att det säkerställs en hög strukturell infrastrukturkvalitet och att det garanteras en hög resiliens i systemet. Till detta kommer säkerheten längs med de europeiska transportkorridorerna. Genom den storregionala godstrategin för Stockholm-Mälardalenregionen har exempelvis behovet av säkra och trygga uppställningsplatser för godstrafik på väg framhållits.

God planering genom två nät och 2040 som milstolpe för det utvidgade stomnätet

En Bättre Sits ser ett stort värde i den systematik med stomnätskorridorer och ett övergripande nät som har etablerats. Uppdelningen i två nät med två olika tidshorisonter är en god planeringsmodell. När det kommer till stomnätskorridorerna fungerar dessa både som ett stöd och en utgångspunkt i planeringen på lands- och länsnivå och knyter samman regioner och handelsnoder mellan medlemsstaterna. Det är positivt att kommissionen lagt till en milstolpe till år 2040 för det utvidgade stomnätet. För att nå dit behövs satsningar från den nationella nivån i infrastrukturplaneringen.

Stockholm-Mälardalsregionen i TEN-T

Transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalsregionen fyller till stor del riktlinjerna för TEN-T, såväl det övergripande nätet som stomnätet. Den infrastruktur som ännu inte uppfyller TEN-T-standard anges nedan i urval och måste åtgärdas med hänsyn till helheten i det europeiska transportsystemet.

- Ostkustbanan mellan Stockholm-Uppsala och vidare norrut, som behöver uppgraderas för att förbättra förbindelserna med mellersta och norra Sverige.
- Ostlänken, som omfattar nya dubbelspår för höghastighetståg mellan Stockholm/Järna och Linköping, för att i förlängningen bättre koppla samman Stockholm, Malmö och Göteborg samt förbättra förbindelserna till Danmark och Tyskland.
- Infrastrukturen mellan Stockholm och Nynäshamn behöver uppgraderas för att förbättra tillgängligheten mellan modala knutpunkter i Stockholm. Både järnvägen och väginfrastrukturen som Tvärförbindelse Södertörn. Insatser här är av särskild vikt för Stockholm Norvik.
- För att fullt uppnå godstransportnytta inom Stockholm-Mälardalsregionen och nyttja de satsningar som gjorts i hamnar, farleder och kanaler i Mälaren måste en ny Hjulstabro byggas.
- Kapacitetsförstärkningar behöver göras på E4 norr om Förbifart Stockholm för att förstärka tillgängligheten till Arlanda (del av stomnätet).
- E18: Kapacitetsökning på sträckan Köping-Västjädra, för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Hallsbergs bangård, som måste byggas ut sammanhållet och med ett systemperspektiv för att längre (750 meter) och tyngre tåg ska kunna köras enligt kraven för TEN-T-nätet.
- Järnvägen mellan Hallsberg-Degerön, som behöver uppgraderas för att skapa bättre förutsättningar för gods på järnväg.

Föreslagna förändringar av TEN-T-nätet: Ostlänken och Tvärförbindelse Södertörn

Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete ställer sig positivt till de föreslagna förändringarna i TEN-T-nätet när det kommer till järnvägssträckningen genom Sörmland, Ostlänken, samt inkluderingen av den nya vägen till Nynäshamn, Tvärförbindelse Södertörn (se TEN-T: Explanatory factsheets per country: Sweden 2021, sid 7). Ostlänken och Tvärförbindelse Södertörn är utpekade prioriteringar för Stockholm-Mälardalsregionens transportinfrastruktur.

Det är bra att arbetet med Ostlänken fortskrider och att sträckan är en del av stomnätet för höghastighetsjärnväg. I förordningen föreslås att stomnätet för den konventionella järnvägen, upp till 200 km/h, tillförs en ändring där Nyköpingsbanan ersätts med Södra stambanan via Katrineholm utifrån att det är det viktiga stråket idag för person- och godstrafik. Mälardalsrådet delar uppfattning om denna ändring utifrån bl.a. att allt mer gods använder Södra stambanan till exempel Eskilstuna och Katrineholm och flödena förväntas öka. Det kan öka fokus på att utveckla kapaciteten i detta stråk. Det stärker också Katrineholm där det finns behov av åtgärder i järnvägssystemet. Samtidigt knyts Stockholm Skavsta flygplats, som är en del av det övergripande nätet och Nyköping samman med Ostlänken.

En Bättre Sits ser mycket positivt på att Tvärförbindelse Södertörn uppmärksammas av den svenska regeringen och EU-kommissionen. Tvärförbindelse Södertörn är ett strategiskt betydelsefullt objekt som bidrar till att öka tillgängligheten och knyta samman regionen. Vägen är en förutsättning för tillgängligheten till den centrala godsnoden Stockholm Norvik. Utformningen av Tvärförbindelsen och dess anslutningar behöver samordnas och anpassas i dialog med regionen.

Hela Stockholm-Mälarenregionen som en del av ScanMed-korridoren

Stockholm-Mälarenregionen är ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med nord-sydflöden längs axeln Hamburg-Köpenhamn-Malmö till Stockholm-Mälarenregionen samt mellersta och norra Sverige. Därtill för öst-västra flöden längs axeln Oslo-Stockholm-Mälarenregionen och vidare till Mariehamn, Åbo, Helsingfors och övriga Northern Growth Zone i Finland. Gods och persontrafik som färdas längs med sträckningarna är av betydelse för parter långt utanför Sveriges gränser. Ett exempel är de tunga godstransporter som passerar regionen som transittrafik i nord-sydlig riktning från gruvor i norra Sverige till industrier på kontinenten.

En Bättre Sits är positiva till att hela Stockholm-Mälarenregionen ses som en del i ScanMed-korridoren, då samtliga län har en direkt bäring på det sammanhängande trafiksystemet. Mälardalsrådet vill framhålla värdet i att samtliga län i En Bättre-Sits-samarbetet omfattas och namnges i ScanMed-korridoren samt att dessa kan ta del av EU:s program och fonder inom området för infrastruktur. Mälardalsrådet vill vidare understryka vikten av att dessa program och fonder ska bidra till uppfyllande av Parisavtalet samt fortsatt ha fokus på långsiktighet och strategisk planering för god funktionalitet i det transeuropeiska infrastruktursystemet.

Den nordiska triangelns norra ben (Oslo-Stockholm) sammanbinder två av de nordiska huvudstäderna och var en av de utpekade sträckorna i TEN-T-perioden 2007-2013. Däremot var sträckan inte ett prioriterat stråk i programperioden 2014-2020. Stråket Oslo-Stockholm – med den viktiga trafiken på Svealandsbanan och Mälarenbanan – har stor betydelse för befolkningen, näringslivet och lärosätena längs med stråket och bör inkluderas i ScanMed-korridoren.

Utvecklingen av noderna i TEN-T

Viktiga TEN-T-noder i Stockholm-Mälarenregionen är järnvägsterminalerna i Hallsberg och Stockholm (ingår i stornätet) samt flygplatserna i Stockholm (Arlanda och Bromma), Nyköping (Skavsta), Visby och Örebro, där dock endast Arlanda ingår i stornätet. Bland hamnarna ingår Stockholms hamn i stornätet medan hamnarna i Köping, Västerås, Kapellskär, Nynäshamn, Södertälje, Oxelösund, Gotlands hamnar, Norrköping, Grisslehamn och Gävle ingår i det övergripande nätet.

Mälardalsrådet välkomnar att Stockholm och Hallsberg fortsätter vara noder i ScanMed samt att Eskilstuna, Norrköping, Linköping, Södertälje, Uppsala, Västerås och Örebro tillkommer som urbana noder i förslaget. Kravet om att dessa urbana noder ska upprätta Hållbara urbana mobilitetsplaner, Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), till år 2025 är över lag positivt och ligger i linje med arbetet som städerna redan genomför. En Bättre Sits vill dock betona att reformen inte får leda till ökad administrativ börda för de berörda kommunerna. Här behövs en tydlighet om de insatser som görs kommunalt, regionalt och inte minst nationellt genom exempelvis Trafikanalys nationella resvaneundersökning och Naturvårdsverkets årliga uppföljning av miljömålen, uppfyller förordningens kriterier. För att uppnå de uppsatta kraven i tid eftersöker En Bättre Sits stöd och vägledning från nationell nivå vad gäller exempelvis regeltolkning, möjligheter att söka extern finansiering och måluppfyllelse. Vidare bör stödet också beakta olika regionala och lokala förutsättningar och tillgång till resurser.

Bredare definition av urbana noder behövs

För att säkerställa välfungerande TEN-T-korridorer behövs en bredare definition av urbana noder. De urbana noderna behöver innefatta hela det funktionella området kring noden och även innefatta regionala områden kring en stadskärna. Stråken inom TEN-T behöver vara väl sammankopplade till såväl modala hubbar som med det regionala-lokala transportsystemet. Inte minst är detta viktigt för att nå målen om hållbart resande och ett transporteffektivt samhälle.

Införandet av ERTMS

Genomförandet av gemensamma standarder gynnar både planeringen av infrastruktursystemet och skapar förutsägbarhet för trafikeringen. Samtidigt måste övergången till gemensamma system som ERTMS ske med eftertänksamhet i nära dialog med regionala företrädare. Mot bakgrund av de ökade anspråken på järnvägens kapacitet behöver införandet av ERTMS leda till en för trafiken direkt påvisbar nytta i form av ökad kapacitet och/eller höjd hastighet. I Sverige måste utvärderingen göras av Trafikverket.

Kring Stockholms pendeltågssystem och regionaltågssystemet i Stockholm-Mälardalen finns upparbetade samverkansföretag mellan regionerna och infrastrukturförvaltaren. Dessa kan med fördel användas för att hitta och genomföra gemensamma handlingsplaner kring införandet av ERTMS. Utredningar visar att ERTMS riskerar att bli dyrare än beräknat och medföra ökade kostnader för trafikoperatörerna och i förlängningen konsumenterna. Ökade kostnader för införandet av ERTMS får inte leda till minskade resandevolymer och negativa överflyttnings-effekter där fler pendlare väljer bilen och gods går på lastbil. Detta skulle inte vara i linje med vare sig Sveriges eller En Bättre Sits klimatmålsättningar. En Bättre Sits anser att det är positivt att Trafikverket avser koordinera ansökningar om EU-medel samt öppnar för statlig medfinansiering av ombordutrustning. Det är viktigt att införandet går i takt med planerade investeringar i nya och befintliga fordon.

Havets motorvägar (Motorways of the Sea) integrerade i TEN-T

Östersjöområdet har en växande betydelse för Stockholm-Mälardalens internationella utbyte. Mälardalsrådet anser därför att farlederna som pekas ut i Motorways of the Sea över Östersjön måste ses i ett helhetsperspektiv och tydliggöras som en länk i ScanMed-korridoren samt över till Nordsjö-baltiska-korridoren på andra sidan Östersjön. Mälardalsrådet stödjer den svenska regeringens ståndpunkt om att isbrytningen är central för att upprätthålla förbindelserna mellan Sverige och Finland samt övriga Baltikum. Det finns stor potential i Stockholm-Mälardalen att utveckla vattenburen citylogistik och regionala godstransporter. Sjöfart på inre vattenvägar, det vill säga inlandssjöfart, spelar här en viktig roll och det bör integreras och värderas lika högt inom TEN-T som övrig landinfrastruktur.

I den kommande förordningen måste Stockholms nya hamn för rullande gods och containrar på Norvikudden utanför Nynäshamn (Norvik) beaktas i korridoren. Gävle hamn tillhör idag det övergripande nätet, men en översyn av hamnens status i förhållande till stomnätet bör göras, med anledningen av hamnens funktion för införsel av flygbränslet till Arlanda.

Sveriges arbete med utvecklingen av TEN-T

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 viktiga internationella och nationella flöden och stråk för gods- respektive persontransporter. Dessa stråk sammanfaller till stora delar med utpekade europeiska transportkorridorer och TEN-T-nätet. Givet det förslag till ny TEN-T-förordning som nu föreligger bör dock beskrivningen av dessa flöden och stråk kompletteras och utvecklas. En Bättre Sits efterfrågar en beskrivning av hur Trafikverket avser arbeta för att utveckla infrastrukturen för att nå målen i TEN-T utöver den beskrivning som finns av tidplan för införandet av ERTMS.

Den nya TEN-T-förordningen har ett tydligt fokus på omställningen av transportsystemet och ett flertal nya krav på och ansvarsområden för medlemsstaterna. För att lyckas uppnå de uppsatta kraven i tid eftersöker En Bättre Sits stöd och vägledning från staten och relevanta myndigheter vad gäller exempelvis regeltolkning, möjligheter att söka extern finansiering och måluppfyllelse. När beslut om ny TEN-T-förordning är fattat bör Trafikverket också ges i

uppdrag att utreda och redovisa vilka investeringar som bör prioriteras och när i tid de ska vara genomförda för att nå de europeiska kraven på infrastrukturen i TEN-T-nätet. Förslaget i förordningen om att låta EU-kommissionen tycka till om ambitionsnivån i den nationella planeringen (artikel 58) är att gå för långt, men EU-kommissionen bör ses som en viktig remissinstans.

Korridorssamordnare är centrala för den gemensamma dialogen

En Bättre Sits ser modellen med ansvariga korridorssamordnare och korridorsvisa sammanträden med inbjudna representanter från parterna längs korridoren som framgångsrik. Vi anser att varken mandatet eller inriktningen för korridorssamordnarna behöver förändras nämnvärt i den nya förordningen. Mälardalsrådet understryker vikten av en fördjupad och gemensam dialog mellan den europeiska, nationella och regionala nivån, i syfte att tillgodose infrastrukturutvecklingens möjligheter och behov på olika nivåer.

Fortsatt dialog för ett utvecklat transportnät

Tillförlitliga och klimateffektiva transporter i TEN-T-nätet är avgörande för såväl Stockholm-Mälardalensregionens som Sveriges konkurrenskraft och för uppfyllandet av regionala, nationella och internationella klimatåtaganden. Mälardalsrådets ambition är att fortsätta dialogen och stärka arbetet nationellt och med EU-nivån för att Stockholm-Mälardalensregionen ska bli en kraftfull del i det europeiska transportnätet. Mälardalsrådet bistår gärna med mer information om den storregionala samsynen om Stockholm-Mälardalensregionens transportinfrastruktur och prioriterade behov i regionen.

MÄLARDALSRÅDET



Kristoffer Tamsons (M)
Ordförande



Maria Nimvik Stern
Generalsekreterare