

Samrådssvar avseende EU:s vitbok om Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde

Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i En Bättre Sits lämnar genom Mälardalsrådet här ett gemensamt svar till EU-kommissionens samråd avseende EU:s vitbok om Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem KOM (2011)144 samt den framtida EU-strategin om hållbar och smart mobilitet. Samrådssvaret bygger vidare på vad länen tidigare yttrat avseende den stor-regionala samsynen om prioriteringarna för Stockholm-Mälardalsregionens transportinfrastruktur.

Sammanfattning

- Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete välkomnar möjligheten att inkomma med ett svar till EU-kommissionens samråd om vitboken Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem.
- Prioriteringarna i EU-kommissionens vitbok överensstämmer i hög utsträckning med prioriteringarna i Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete och den gemensamma systemanalysen.
- Tillförlitliga, effektiva och hållbara transporter till och från Stockholm-Mälardalsregionen är avgörande för såväl regionens som Sveriges och anslutande europeiska regioners konkurrenskraft. Minskad rörlighet är inte ett alternativ om konkurrenskraften i unionen ska upprätthållas.
- Transportinfrastrukturen måste ses ur ett systemperspektiv när planering görs på nationell och europeisk nivå. Att rätt prioriteringar görs inom transportinfrastrukturen är en förutsättning för att nå klimatmålen inom Parisavtalet och detta måste genomsyra arbetet.
- För att nå klimatmålen krävs åtgärder inom teknik, lagstiftning och planering, men också ändrade resvanor och ett transportsnålt samhälle.
- Investeringar i transportinfrastruktur på EU-nivå är värdefulla för en hållbar utveckling och för att stärka konkurrenskraften i Stockholm-Mälardalsregionen, Sverige och Europa.
- Mälardalsrådet vill understryka vikten av att Stockholm och Örebro (Hallsberg) fortsätter vara noder i ScanMed-korridoren och att samtliga län i En Bättre Sits-samarbetet omfattas av TEN-T:s stomnät. Stockholms nya hamn Norvik måste inkluderas i korridoren.
- En förlängning av ScanMed-korridoren i nord-sydlig riktning och i västlig riktning mot Oslo, skulle medföra värden till regionen och tydliggöra Örebro, respektive Stockholm, som noder i den europeiska handelskontexten.
- Östersjöområdet har en växande betydelse för Stockholm-Mälardalsregionens internationella utbyte. Isbrytningen är en förutsättning för de gränsöverskridande förbindelserna mellan Sverige och vidare in i Balticum.

EU:s vitbok om Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem

Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete välkomnar och tackar för möjligheten att inkomma med ett svar till EU-kommissionens samråd för att utvärdera EU:s Vitbok om transporter och "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem" KOM (2011)144 samt den framtida EU-strategin om hållbar och smart mobilitet.

Stockholm-Mälardalen i det europeiska transportsystemet

Stockholm-Mälardalen 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 transportinfrastruktursystemet (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-Mälardalen bor 4,3 miljoner människor som tillsammans bidrar till 49 procent av Sveriges BNP. Befolkningen bedöms öka med nästan 1,5 miljoner invånare till 2050. 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, framförallt de långväga lastbilstransporterna 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. (Transport 2050: The major challenges, the key measures, MEMO/11/197)

Tillförlitliga och effektiva transporter till och från Stockholm-Mälardalen är avgörande för såväl regionens som Sveriges och anslutande europeiska regioners konkurrenskraft. Stockholm-Mälardalen är ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med transportflöden i samtliga väderstreck. I regionen ligger Arlanda, Sveriges viktigaste internationella flygplats, med över 180 destinationer och 33 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-Mälardalen.

Åtgärder för att nå klimatmålen

Utsläppen av växthusgaser har minskat avsevärt de senaste decennierna, i synnerhet räknat per invånare men behöver fortsatt minska för att klara målet att helt eliminera nettoutsläppen av växthusgaser till atmosfären senast år 2045. Transporterna står i Stockholm-Mälardalen för drygt 30 procent av utsläppen, varav personbilar för två tredjedelar. För att nå klimatmålen krävs åtgärder inom teknik, lagstiftning och planering, men också ändrade resvanor och ett transportsnålt samhälle. Det behövs utvecklade incitament i kombination med olika styrmedel för att bana väg för den nya tekniken. Därtill en långsiktig klimatanpassad energipolitik och ny infrastruktur för en mångfald av hållbara drivmedel. Som del av detta krävs en samordnad satsning inom elektrifiering. Det behövs även en stor övergång från bil till kollektivtrafik, gång och cykel men även inom gods där en större andel bör gå på sjö och järnväg.

Storregional samsyn om Stockholm-Mälardalens 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-Mälarenregionen.

En Bättre Sits-samarbetet leds av en politisk styrgrupp med länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter. Samarbetets underlag bereds gemensamt av tjänstepersoner från parterna. Inom ramen för En Bättre Sits har länen enats om en gemensam systemanalys ("Systemanalys 2020. Framtidens resor.") för brister och behov i Stockholm-Mälarenregionens transportinfrastruktur. Systemanalysen lyfter fram vikten i att se Stockholm-Mälarenregionen som en del av ett större nationellt och internationellt transportsystem.

Gemensam plan för hållbar tillväxt

Mälardalsrådet En Bättre Sits-samarbete står bakom målsättningarna i Vitboken och delar Kommissionens ställningstaganden för en fortsatt hållbar tillväxt i Stockholm-Mälarenregionen, Sverige och den Europeiska Unionen. Tillförlitliga och klimateffektiva transporter till och från Stockholm-Mälarenregionen är avgörande för såväl regionens som Sveriges konkurrenskraft och för att Mälardalsregionen ska bidra till uppfyllande av regionala, nationella och internationella klimatåtaganden. Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete delar Kommissionens bild att minskad rörlighet inte är ett alternativ om konkurrenskraften i unionen ska upprätthållas, samtidigt som Coronapandemin har visat på nya resande- och transportmönster som måste studeras noga.

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 på järnväg av väg 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. Genom att en stor övergång från bil till kollektivtrafik, gång och cykel kan även det vara av stor betydelse för en minskad klimatpåverkan. Bebyggelsestrukturens och transportsystemets utveckling är central för att nå ett transporteffektivt samhälle. Utvecklingen behöver ses ur ett helhetsperspektiv.

Helhetsperspektiv på nationell och europeisk nivå behövs i infrastrukturutvecklingen

Hög nationell och internationell tillgänglighet förutsätter att infrastrukturutvecklingen på nationell och europeisk nivå samspelar med de storregionala förutsättningarna och ambitionen i Stockholm-Mälarenregionen. Stockholm-Mälarenregionens transportinfrastruktur kan inte ses som ett avgränsat system, utan måste sättas i sitt nationella och internationella sammanhang. 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) samt anpassning till "havets motorvägar", dvs. sjötransporterna såväl inom som utanför regionen, inklusive Mälarsjöfarten.

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. Genomförandet av gemensamma standarder i unionen både gynnar planeringen av infrastruktursystemet och skapar förutsägbarhet för trafikeringen. Samtidigt måste övergången till gemensamma system som ERTMS ske med eftertänksamhet i nära dialog med regionala och nationella företrädare.

Stockholm-Mälardalenregionen 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-Mälardalenregionen, 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 programperioden 2007-2013 uppgick de tilldelade projektmedlen till objekt i Stockholm-Mälardalenregionen till 100 miljoner euro. Projektmedlen har delfinansierat infrastrukturprojekt till ett värde av 1,3 miljarder euro. Bland dessa kan nämnas Norra länken, Ostlänken, Värtahamnen, Norrköpings hamn och Rosersbergs kombiterminal.

Tillförlitliga och effektiva transporter med gemensamma mål och ny teknik

För att uppnå målen om ett effektivt, hållbart nyttjande av transportsystemet samt utveckling av den nationella och internationella konkurrenskraften, behövs en effektiv godshantering och varuförsörjning. Tillförlitliga och effektiva transporter – till/från omvärlden, inom regionen samt i städerna – är avgörande för såväl regionens som landets konkurrenskraft och en förutsättning för en minskad miljö- och klimatbelastning. Transportsystemet måste möjliggöra att godset kan transporteras till låga kostnader för klimatet, samhället och näringslivet. Detta innebär att transporterna måste utföras i tid, till rimliga priser, på ett säkert sätt, utan klimatpåverkan senast 2045 och när så behövs med korta ledtider. Detta kräver såväl nytänkande som beslutsförmåga. En ökad andel gods via sjöfart och ökad kapacitet längs de stora godsstråken genom Stockholm-Mälardalenregionen prioriteras högt, liksom framkomligheten i de regionala distributionsnätverken och kopplingen till citylogistiken i Stockholm och nodstäderna.

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.

Med hjälp av ny teknik går utvecklingen mot allt högre grad av automation i transportsystemet. Informationsmängderna ökar, vilket kommer att kunna ge nya typer av beslutsstöd och tjänster. Genom detta kan effektivare lösningar växa fram, men det kan även behövas styrning från samhällets sida för att säkerställa att användandet av den nya tekniken bidrar till de transportpolitiska målen. I denna utveckling är säkerhet och integritet särskilt viktiga aspekter att beakta.

En utveckling av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

Mälardalsrådets En Bättre Sats-samarbete ser ett stort värde i den europeiska transportpolitiken och i den systematik med stomnätsskorridorer som har etablerats. Korridorerna fungerar både som

ett stöd och en utgångspunkt i planeringen på lands- och länsnivå och knyter samman regioner och handelsnoder mellan medlemsstaterna. Modellen med ansvariga korridorssamordnare och korridorsvisa sammanträden med inbjudna representanter från parterna längs korridoren är framgångsrik.

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

Mälardalsrådet vill understryka vikten av att Stockholm och Örebro (Hallsberg) fortsätter vara noder enligt nuvarande utformning och att EU-kommissionen inte reviderar korridorens utformning i dessa avseenden. Mälardalsrådet tillstyrker den svenska regeringens förslag att Hallsberg uttryckligen skrivs ut i ScanMed-korridoren och inte enbart Örebro enligt formulering i nuvarande förordning.

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 när Stockholms nya hamn Norvik nu har öppnat (2020).
- 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.

Hela Stockholm-Mälardalsregionen som en del av ScanMed-korridoren

Stockholm-Mälardalsregionen är ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med nord-sydflöden längs axeln Hamburg-Köpenhamn-Malmö till Stockholm-Mälardalsregionen samt mellersta och norra Sverige. Därtill för öst-västliga flöden längs axeln Oslo-Stockholm-Mälardalsregionen 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.

Det är viktigt att hela Stockholm-Mälardalsregionen 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.

Kommissionen har föreslagit en utvidgning av ScanMed-korridoren till mellersta och norra Sverige. Den svenska regeringen har lämnat ett särskilt tydliggörande avseende sträckan mellan Örebro (Hallsberg) och Gävle (Söderhamn). En förlängning av ScanMed-korridoren enligt Kommissionens och den svenska regeringens förslag skulle medföra värden till regionen, då detta skulle markera Örebro, respektive Stockholm, som delar i, snarare än ändpunkter i, den europeiska handelskontexten. Diskussionen omfattar även en syd-nordlig länk från Östergötland norrut via Örebro till Sandviken (Mjölby-Storvik). En passage vid sidan av Stockholm skulle minska trafikbelastningen i de östra delarna av Stockholm-Mälarenregionen.

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 de högre lärosätena längs med stråket och bör inkluderas i ScanMed-korridoren.

Östersjön har växande betydelse för det internationella utbytet

Östersjöområdet har en växande betydelse för Stockholm-Mälarenregionens internationella utbyte. Den svenska regeringen har framhållit isbrytningen som viktig för de gränsöverskridande förbindelserna mellan Sverige och Finland samt övriga Balticum och att dessa har betydelse för transportkorridoren (Memorandum/5 Oktober 2018/N2018). Mälardalsrådet anser att farlederna 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.

I den kommande översynen måste Stockholms nya hamn för rullande gods och containrar på Norvikudden utanför Nynäshamn (Norvik) inkluderas 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.

Fortsatt arbete för en förbättrad transportinfrastruktur

Tillförlitliga och klimateffektiva transporter till och från Stockholm-Mälarenregionen är avgörande för såväl regionens som Sveriges konkurrenskraft och för att Mälardalsregionen ska bidra till uppfyllande av regionala, nationella och internationella klimatåtaganden. Mälardalsrådets ambition är att öka dialogen och stärka arbetet nationellt och med EU-nivån för att Stockholm-Mälarenregionen ska bli en kraftfull del i det europeiska transportnätet. Mälardalsrådet bistår gärna med mer information om den storregionala samsynen om Stockholm-Mälarenregionens transportinfrastruktur och prioriterade behov i regionen.

MÄLARDALSRÅDET

Kristoffer Tamsons (M)
Ordförande

Maria Nimvik Stern
Generalsekreterare