

Remissyttrande över Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028-2034

Mälardalsrådet välkomnar möjligheten att lämna ett remissyttrande över Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028-2034 (CEF). Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i Mälardalsrådets En Bättre Sits, lämnar härmed ett gemensamt yttrande som bygger vidare på vad länen tidigare yttrat avseende den storregionala samsynen om prioriteringarna för Stockholm-Mälardalsregionens transportinfrastruktur.

Sammanfattning

- Tillförlitliga och effektiva transporter till och från Stockholm-Mälardalsregionen är avgörande för såväl regionens som Sveriges och anslutande europeiska regioners konkurrenskraft. Mälardalsrådet vill framhålla värdet i att samtliga län i Stockholm-Mälardalsregionen kan ta del av EU:s program och fonder inom området infrastruktur.
- Det är viktigt att EU-budgeten även i framtiden inkluderar ett särskilt finansieringsverktyg likt fonden för sammanlänkat Europa (CEF). Kommande långtidsbudget behöver innefatta tillräckligt stöd för att säkerställa åtgärder av flaskhalsar i Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem och i dess kopplingar till resterande Europa via ScanMed-korridoren, inklusive utveckling av de urbana knutpunkterna. Förslaget att utöka budgeten för CEF välkomnas.
- Mälardalsrådet vill understryka vikten av att EU:s program och fonder för infrastruktur har fortsatt fokus på långsiktighet och strategisk planering för god funktionalitet i det transeuropeiska infrastruktursystemet.
- Mälardalsrådet vill belysa vikten av att kommande CEF möjliggör finansiering av viktiga länkar som idag utgör flaskhalsar eller är i behov av utveckling, och som bidrar till den gränsöverskridande tillgängligheten TEN-T-nätet. CEF:s fokus på gränsöverskridande projekt och militär mobilitet i stomnätet är viktigt, men om detta fokus blir för snävt riskerar nödvändiga investeringar i nationella stråk inom ScanMed-korridoren och det övergripande nätet att utebli. Dessutom utelämnar det perifera lägen och öar, så som Gotland. Mot bakgrund av det nya säkerhetspolitiska läget på i Europa och på Östersjön är detta en påtaglig försämring av CEF.
- Om medfinansiering av investeringar i urbana knutpunkter och utbyggnaden av det övergripande nätet i stället ska ske via nationella och regionala partnerskapsplaner (NRPP) behöver det speglas i budgetstorleken för dessa.
- Medlemsstaterna, inklusive Sverige, behöver utarbeta en strategi för tillvaratagande av potentialen i finansieringsverktyg som CEF i infrastrukturplaneringen.
- Stråket Oslo-Stockholm – med den viktiga trafiken på Svealandsbanan och Mälarbanan – har stor betydelse för så väl befolkningen som näringslivets och försvarets transporter. Vid framtida revidering av TEN-T-förordningen bör Svealandsbanan och Mälarbanan inkluderas i stomnätet.

Stockholm-Mälardalsregionen i det europeiska transportsystemet

Stockholm-Mälardalsregionen 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 infrastruktursystemet. Den så kallade ScanMed-korridoren (Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor) löper genom regionen från Narvik i norr till kontinenten i söder, samt från Finland och Helsingfors via Östersjön och vidare i väst till Oslo via Stockholm och Örebro.

I regionen finns Arlanda, Sveriges viktigaste internationella flygplats, med över 150 destinationer och 22 miljoner passagerare per år. Nio av de arton urbana noder som TEN-T-förordningen pekar ut i Sverige ligger i Stockholm-Mälarenregionen. Därtill finns ett flertal viktiga godsnoder som pekas ut i stomnätet respektive det övergripande nätet.

ScanMed-korridoren, tillsammans med dess kopplingar till Nordsjö-baltiska-korridoren, spelar en allt större roll för EU:s målsättningar för ökad konkurrenskraft, säkerhet, resiliens och utfasning av fossila bränslen. Med anledning av det förändrade omvärldsläget sedan Rysslands fullskaliga anfallskrig mot Ukraina och Sveriges inträde i NATO har Stockholm-Mälarenregionens strategiska position vid Östersjön aktualiserats. I sammanhanget bör understrykas hamnarnas särskilda roll. Stråket Oslo-Stockholm – med den viktiga trafiken på Svealandsbanan och Mälärbanan – har stor betydelse för så väl befolkningen som näringslivets och försvarets transporter. Vid framtida revidering av TEN-T-förordningen bör Svealandsbanan och Mälärbanan inkluderas i stomnätet.

Betydelsen av CEF för genomförandet av åtgärder i TEN-T-nätet hittills

För att säkra utvecklingen i Stockholm-Mälarenregionen och möjliggöra för en infrastruktur som lever upp till kraven i TEN-T-förordningen har möjligheten till medfinansiering via Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) varit betydelsefull. Detta gäller för såväl kommunal och regional infrastruktur, som den nationella infrastruktur som staten ansvarar för.

Några exempel på tilldelade medel i Stockholm-Mälarenregionen inkluderar resurser till utbyggnaden av järnvägssträckan Hallsberg-Degerön, utvecklingen av multimodala transporter i Norrköping kopplat till utbyggnaden av Ostlänken, utvecklingen av hållbar godslogistik i Södertälje, etableringen av infrastruktur för bunkring av LNG i bland annat Nynäshamns hamn, samt utbyggnaden av rikskombiterminalen Rosersberg i Sigtuna kommun. Därtill har stödet till utvecklingen av infrastruktur i andra delar av unionen bidragit till att förbättra Stockholm-Mälarenregionens transporter. Ett exempel på ett pågående projekt är Fehmarn-Bält-förbindelsen, som kommer att få stor betydelse för Stockholm-Mälarenregionens internationella tillgänglighet. Här behöver den svenska staten säkerställa att tillräcklig kapacitet finns i Sverige för att kunna möta utvecklingen och dra nytta av förbättringen när den nya förbindelsen står klar.

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. Genomförandet av gemensamma standarder i hela TEN-T-nätet gynnar både planeringen av infrastruktursystemet och skapar förutsägbarhet för trafikeringen.

Stockholm-Mälarenregionens transportinfrastruktur kan inte ses som ett avgränsat system, utan måste sättas i sitt nationella och internationella sammanhang. 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. Samtliga delar i transportsystemet tjänar på möjligheten att söka CEF-medel.

I förslaget till ny CEF-förordning lyfts ett ökat fokus på militär mobilitet och så kallad dual-use-infrastruktur, där civila och militära behov samordnas. Detta är en utveckling som har betydelse för den övergripande planeringen av transportinfrastruktur, särskilt mot bakgrund av det förändrade säkerhetspolitiska läget i Europa.

Fortsatta behov av EU-finansiering för utveckling av ScanMed-korridoren

Det är viktigt att EU-budgeten inkluderar ett särskilt finansieringsverktyg likt Fonden för sammanlänkat Europa (CEF). CEF är ett viktigt komplement till de investeringar i den nationella infrastrukturen som behövs från den svenska staten. Kommande långtidsbudget behöver innefatta tillräcklig stöd för att säkerställa åtgärder av flaskhalsar i Stockholm-Mälardalens regionens transportsystem, och i dess kopplingar till resterande Europa via ScanMed-korridoren. Förslaget att utöka budgeten för CEF välkomnas.

Det finns ett stort värde i att samtliga län i Stockholm-Mälardalens regionen kan ta del av EU:s program och fonder inom området för infrastruktur.

Mälardalsrådet vill belysa vikten av att kommande CEF möjliggör finansiering av viktiga länkar som idag utgör flaskhalsar eller är i behov av utveckling, och som bidrar till den gränsöverskridande tillgängligheten TEN-T-nätet. CEF:s fokus på gränsöverskridande projekt och militär mobilitet i stomnätet är viktigt, men om detta fokus blir för snävt riskerar nödvändiga investeringar i nationella stråk inom ScanMed-korridoren och det övergripande nätet att utebli. Dessutom utelämnar det perifera lägen och öar, så som Gotland. Mot bakgrund av det nya säkerhetspolitiska läget på i Europa och på Östersjön är detta en påtaglig försämring av CEF.

Mälardalsrådet vill även framhålla vikten av fortsatt och tillräcklig finansiering av utvecklingen av urbana knutpunkter genom EU:s finansiella verktyg. De urbana knutpunkterna har en avgörande roll i säkerställandet av smidiga övergångar mellan flyg, fjärr-/snabbtåg, regiontåg samt övrig lokal kollektivtrafik. Utan möjligheter att söka medfinansiering för utveckling av urbana knutpunkter minskar mervärdet av att vara en utpekad knutpunkt, samtidigt som kraven kvarstår. Aktörer i Stockholm-Mälardalens regionen får dessutom minskad möjlighet att ta del av finansiering som gynnar regionen och Sverige som helhet.

Om medfinansiering av investeringar i urbana knutpunkter och utbyggnaden av det övergripande nätet i stället ska ske via nationella och regionala partnerskapsplaner (NRPP) behöver det speglas i budgetstorleken för dessa.

Långsiktighet, systemsyn och fortsatt arbete för god transportinfrastruktur genom TEN-T-nätet i Stockholm-Mälardalens regionen

Mälardalsrådet vill sammantaget understryka vikten av att EU:s fonder och finansiella verktyg fortsatt har fokus på långsiktighet och strategisk planering för god funktionalitet i det transeuropeiska infrastructuresystemet – samt att tillräckligt med medel avsätts för detta. ScanMed-korridoren bör fortsätta att utvecklas utifrån ett system- och stråkperspektiv.

Samtidigt är det viktigt att medlemsstaterna, inklusive Sverige, utarbetar en strategi för tillvaratagande av potentialen i CEF-finansiering. De medel som frigörs genom CEF-finansiering bör återföras till nationell plan och transportinfrastrukturinvesteringar.