

Yttrande Remiss av EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet

Region Skåne vill härmed lämna sina synpunkter på remiss av EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet och främst avseende paket 1, förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T).

Bakgrund

Regeringen har bett att få in våra synpunkter på EU-kommissionens förslag till ändring av förordning om transeuropeiska nätverk, TEN-T, inför de kommande förhandlingarna i rådet. Förslaget är en del i det mobilitetspaket, "Efficient and green mobility package" som presenterades december 2021 och ska bidra till utbyggnaden av TEN-T och hållbar omställning av transportsektorn. I detta yttrande fokuserar Region Skåne främst på den del av mobilitetspaketet som berör TEN-T.

Som en gränsregion och ett skandinaviskt nav för import och export ser vi ett stort behov av flernivåsamverkan för att förverkliga ett sammanhållet, gränsöverskridande transportnät utan flaskhalsar, en effektiv, integrerad och konkurrenskraftig inre marknad samt ett hållbart resurseffektivt och koldioxidsnålt transportsystem. Region Skåne välkomnar därför möjligheten att lämna ett yttrande på denna remiss och kunna presentera våra perspektiv och behov. Region Skånes ståndpunkter i detta yttrande och i den tidigare revideringsprocessen av TEN-T-förordningen grundades i ett antal skånska överenskommelser, däribland Positionspapperet med Skånes utgångspunkter.

I den Regionala utvecklingsstrategin (RUS), "Det Öppna Skåne 2030", som beslutades av regionfullmäktige den 16 juni 2020 har Region Skåne satt ambitiösa visionsmål som ska göra att Skåne utvecklas till ett allt bättre landskap att bo och leva i. Såväl internt som externt arbete inom området hållbara fossilfria drivmedel ska stödja utvecklingen för ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne

Region Skåne är positiv till att översynen av TEN-T-förordningen erbjuder ökade möjligheter att koppla utvecklingen av TEN-T-nätet till klimatmålen i EU:s klimatlag och därmed möjliggöra att nätet blir anpassat för framtiden.

Region Skånes synpunkter

Region Skåne välkomnar att de planerade nya stambanorna med sträckning från Linköping till Lund och från Linköping till Göteborg inkluderas i det utvidgade stomnätet och ser fram emot att Sverige nya stambanor blir inkluderade i ett europeiskt nät.

Region Skåne är positiv till att TEN-T-politiken fortsatt prioriterar att identifiera transportinfrastruktur som har ett högt mervärde på europeisk nivå och som därför ska ingå i TEN-T-nätet. Ett fortsatt starkt fokus på gränsperspektiv samt att eliminera flaskhalsar är därför av största vikt. Detta då Region Skåne som gränsregion upplever att det gränsöverskridande perspektivet oftast blir nedprioriterat i transportinfrastrukturplanering. Transporterna är till sin karaktär alltmer gränsöverskridande och för Skåne, med sin närhet till Danmark och övriga Europa, blir detta en viktig regional utvecklingsfråga. Skånes transportgeografiska läge är viktigt för hela Sverige, en tredjedel av Sveriges samlade import och export passerar genom Skåne. Kapacitetsbrist och flaskhalsar finns på många ställen i, till och från Skåne och dessa bör fortsatt beaktas i den nya förordningen för TEN-T. Det är därför viktigt att dialogen och samarbetet med gränsregioner ökar eftersom dessa regioner har en annan insikt om de gränsregionala infrastrukturbehoven.

Då Fehmarn Bält-förbindelsen nu börjat byggas blir det en absolut nödvändighet att ytterligare förbindelser mellan Danmark och Sverige byggs för att säkra framtida kapacitetsbehov och skapa ökad redundans i transportsystemet. Transporterna över Öresund är ett samspel mellan lokala, regionala och mer långväga internationella transporter i en tätbefolkad geografi, vilket gör att kapaciteten blir extra ansträngd och sårbarheten ökar. Det innebär att nätets utformning bör möjliggöra fler fasta Öresundsförbindelser.

Städernas betydelse ökar

Region Skåne välkomnar ändringen till att städer över 100 000 invånare eller en stad per NUTS2 region räknas som urbana noder. Det är bra att städernas roll stärks inom TEN-T, att de integreras och att deras funktion och utvecklingen av själva noderna i övergången till ett mer klimatvänligt samhälle lyfts. De urbana noderna är viktiga element i TEN-T-systemet och behöver vara länkade både i ett interregionalt och inomregionalt perspektiv.

Region Skånes anser att infrastruktur för hållbara transporter såsom kollektivtrafik och cykel bör beaktas och ännu tydligare integreras vid förverkligandet av TEN-T nätet. Det finns fortsatt en viktig och delvis outnyttjad potential för dessa transportmedel, framförallt i och i anslutning till urbana miljöer, att bidra till ett mer hållbart transportsystem samt för att avlasta andra trafikslag.

Viktigt med ökat fokus på klimat och omställning

Region Skåne stöder krav på utbyggnad inom TEN-T-nätverket av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur som behövs för omställningen av transportsektorn i linje med Förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen. I Region Skånes remissvar på denna förordning betonades att tempot i omställningen behöver öka markant och länder bör uppmuntras att sätta ambitiösa nationella mål följt av konkreta handlingsplaner för såväl personbilssidan som de tunga transporterna. Region Skåne vill därför understryka vikten av att man från nationella nivå ser över hur långsiktiga stöd och styrmedel för hur infrastruktur för förnybara drivmedel, laddinfrastruktur och fordon snabbt kan komma på plats, hur stöd från nationell nivå kan kombineras med stöd från EU så att vi får ett stödsystem som är lätt att förstå och söka för alla åkerier och logistikaktörer och som gör inträdet för ny teknik rimligt ur ett ekonomiskt perspektiv.

Region Skåne välkomnar en högre grad av harmonisering av infrastrukturen för alternativa drivmedel inom EU. Planeringen för etablering av ny teknik måste ske i dialog mellan medlemsländerna så att ett tillförlitligt, lättillgängligt och robust system garanteras i alla aspekter av systemets funktioner.

Vidare vill Region Skåne peka på vikten av att man i större utsträckning lyfter den allt högre graden av elektrifiering inom transportsystemet, den därtill nödvändiga el- och energiförsörjningen, samt strävar efter att finna synergier med relaterande EU-lagstiftning och finansiering på exempelvis energi området. Nationer, regioner och städer behöver förbereda sig på en större framtida efterfrågan på hållbart producerad elektrisk energi, vilket i sin tur kommer att anstränga existerande elnät och annan infrastruktur. TEN-T bör i högre grad verka för en ökad beredskap i medlemsländerna för att kunna möta detta nya behov för att en omställning av transportsystemet ska vara möjlig.

TEN-T bör vara ett kraftfullt verktyg för att stödja medlemsländer, regioner och städer att kunna motverka och möta de risker som extremväder för med sig för infrastrukturen vilket blir en effekt av de klimatförändringarna som vi redan nu märker av. Vidare bör man beakta behov av åtgärder för anpassning av infrastrukturen med hänsyn till klimatförändringarna och agera proaktivt för att ta kontroll över dessa risker.

Skånes delar i nätverken

Skåne omfattas idag av flera viktiga TEN-T stråk men i dagsläget saknas dock vissa viktiga stråk på det övergripande nätet, som förbinder västra Skåne med Skånes östra delar och Blekinge. Infrastrukturdepartementet och EU-kommissionen bör därför beakta möjligheten att utöka det övergripande nätet med järnvägslinken Skånebanan som har en viktig funktion för export och import av varor. Region Skåne skulle även vilja framhålla vikten av att E65 uppgraderas till att tillhöra stomnätet dels med hänsyn till stråkets strategiska betydelse dels då polska delen av E65 ingår i stomnätverket. Med anledning av

vägens funktion i Sverige med mycket genomgående och gränsöverskridande flöden vore det naturligt att infoga även den svenska delen i stomnätet.

Skåne omfattas idag av två stomnätshamnar och två hamnar på det övergripande nätet, vilka tillsammans utgör en väsentlig del av Skånes samlade transportsystem. Region Skåne föreslår att även Helsingborgs Hamn inkluderas i stomnätet. Cirka en tredjedel av handelsvärdet av gods till och från Sverige passerar skånska hamnar som alla har olika specialfunktioner men som tillsammans är mycket viktiga för Sveriges export- och importflöden. Helsingborgs hamn är Sveriges andra största containerhamn efter Göteborg. Import av livsmedel till Sverige är en av de viktiga funktionerna. Hamnarnas gemensamma bidrag till ett funktionsområde bör beaktas vid beviljande av status för stomnät och inte enbart kriterier för volym.

Region Skåne ser att det är viktigt med en stärkt koppling mellan TEN-T:s riktlinjer och Motorways of the Seas (MoS). Många färjelinjer utgör lika betydelsefulla länkar som en bro, men idag inkluderas exempelvis inte viktig järnvägsinfrastruktur på båtar och i hamn i TEN-T-regelverket.

Införande av ETC

Region Skåne ser även positivt på en synkronisering mellan stomnätskorridorerna och EU:s godskorridorer för att uppnå bästa möjliga koordinering av godstransporter på järnväg och därmed också möjliggöra ett högre nyttjande av godstransporter på järnväg. Region Skåne välkomnar därför kommissionens införande av European Transport Corridors (ETC).

Analys av godsterminaler välkomnas

Region Skåne välkomnar också kommissionens förslag om att medlemsstaterna åläggs att genomföra marknadsanalyser av multimodala godsterminaler, inklusive konsultationer med transportörer och logistikföretag, som underlag för en handlingsplan för att utveckla ett fungerande godsterminalsnätverk. I arbetet för att nå ett allt bättre och smidigare logistisk flöde med mindre miljö- och klimatpåverkan kommer terminalernas roll att öka. Då regionerna har ett övergripande utvecklingsansvar och är upprättare av de regionala transportinfrastrukturplanerna utgör de också viktiga intressenter att inkludera i diskussionerna. Dock är förslaget gällande mål för laddinfrastruktur på godsterminaler alldeles för lågt satt för att möta det behov som en snabb elektrifiering kräver.

Nationell plan och dess koppling till EU

Region Skåne förhåller sig tvivlande till förordningens förslag om att låta kommissionen tycka till om den nationella planeringen (artikel 58), något som också skulle medföra att planeringscykeln skulle behöva ändras. För att tidsplanerna för färdigställande av Core network, Extended core network och Comprehensive network ska kunna nås är det förståeligt att man vill ha mer insyn från EU. Region Skåne anser dock att eftersom finansieringen till allra största del ligger hos medlemsländerna så bör det fortsatt vara en nationell

angelägenhet och mandat att helt ansvara för planerna. Nationell nivå bör dock ges ett större ansvar för att rapportera utvecklingen till EU, diskutera och samarbeta med EU och andra medlemsländer för att tidsplanen ska mötas och också involvera regionerna mer.

Koordinatorernas roll

Det system som finns med koordinatörer som inrättats för samordning av genomförandet av stomnätskorridorerna har varit bra och det har bland annat bidragit till större transparens och möjlighet till bättre dialog och kontakt. Region Skåne välkomnar därför att det i förslaget till förordning föreslås en utvecklad roll för dessa koordinatörer vilket framförallt skulle vara angeläget för en utveckling av gränsöverskridande transportflöden. Region Skåne föreslår att kordinatorrollen utvecklas till att bli mer av ett kansli, detta för att bredda kontaktytorna och dialogen. Ett utvecklat återrapporteringsystem i syfte att driva på genomförandet av TEN-T skulle möjligtvis kunna kopplas till ett sådant kansli.

För Region Skåne



Anna Jähnke

Ordförande Regionala Utvecklingsnämnden

Region Skåne