

Region Gävleborgs synpunkter i det offentliga samrådet om förordningen (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T

Region Gävleborg har det regionala utvecklingsansvaret i Gävleborgs län vilket innebär en samordnande, sektorsövergripande roll mellan aktörer på lokal, regional och nationell nivå. Inom Region Gävleborg samlas i och med det ansvaret för flera områden som bidrar till hållbar regional utveckling i hela länet. Bland dem återfinns kompetensfrågor, näringslivsutveckling, infrastrukturfrågor och internationella frågor. Därtill är Region Gävleborg även regional kollektivtrafikmyndighet. Inom infrastrukturområdet är Region Gävleborg en av delägarna till bolaget Nya Ostkustbanan och en av aktörerna bakom samarbetet Botniska korridoren vars ställningstagande i rubricerad fråga vi ställer oss bakom.

Sammanfattning

Region Gävleborg...

- ... stödjer utvecklingen av ett sammanlänkat europeiskt transportsystem och välkomnar flernivåsamverkan och en tydlig involvering av regional och lokal nivå i utarbetandet av en ny framåtsyftande TEN-T-förordning.
- ... välkomnar den föreslagna förlängningen av ScanMed-korridoren norrut inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF).
- ... efterfrågar tydligare krav, återrapportering och uppföljning av TEN-T-förordningen, för att säkerställa att regelverket efterföljs i praktiken.
- ... efterfrågar synkronisering och geografisk anpassning av de europeiska godskorridorerna (RFC) och stomnätshamnarna (CNC).
- ... understryker att samordning och driftskompatibilitet mellan stomnät och övergripande nät bör förstärkas, även i glesbefolkade områden.
- ... förespråkar en bättre samordning mellan operatörer, fordonsförvaltare och myndigheter samt en gemensam modell för stöd till installation för ett fullständigt införande av ERTMS till 2030.
- ... förespråkar en översyn av TEN-T-kriterierna för att bättre stödja hamnarna i det övergripande nätet samt att bredda kriterierna för stomnätshamnarna, för att undvika det ensidiga fokuset på godsvolymer.
- ... förespråkar att Gävle hamn inkluderas som nod i stomnätet samt att Bergslagsbanan inkluderas i det övergripande TEN-T-nätet.

Inledning

Den Europeiska kommissionen har begärt in synpunkter inom ramen för det offentliga samrådet om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Region Gävleborg välkomnar möjligheten att lämna synpunkter på EU:s framtida utformning av transportpolitiken och svarar härmed i samrådet.

Region Gävleborg är en viktig länk inom Botniska korridoren, den gränsöverskridande korridor i det europeiska stomnätet för transporter som kopplar ihop Europa med det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland där stora exportvärden skapas. Norra Sverige står för 90 procent av EU:s järnmalmproduktion samt andra viktiga mineraler och skogsråvaror av stor vikt för den europeiska industrin. Tillgängligheten för råvarorna och de förädlade produkterna är av stor vikt för Sveriges totala konkurrenskraft och för den europeiska industrin.

Region Gävleborg står bakom den unionsgemensamma transportpolitiken, TEN-T och ser ett stort mervärde i att inte att bygga separata nationella transportsystem, utan att istället bygga ett sammanlänkat europeiskt system. Region Gävleborg ser även en stor styrka i en samordnad planering på europeisk nivå och gemensamma europeiska standarder. Genom samverkan kan vi uppnå de gemensamt uppsatta målen avseende ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem i hela Europa. Flernivåsamverkan och en tydligare involvering av regional och lokal nivå i utarbetandet av en ny framåtsyftande TEN-T-förordning är eftersträvänsvärt.

Region Gävleborg välkomnar den föreslagna förlängningen av ScanMed-korridoren norrut inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) och möjligheten att tillsammans med andra regioner och länder bidra till genomförandet av den europeiska transportpolitiken. Region Gävleborg ser med tillförsikt fram emot det framtida engagemanget i korridorssamarbetet från 2021. Region Gävleborg vill även understryka vikten av

ett synkroniserat genomförande och en geografisk anpassning av de europeiska godskorridorerna (*Rail Freight Corridors*, RFC) och stomnätskorridorerna, för att uppnå bästa möjliga koordinering av godstransporter på järnvägen.

Utefter den föreslagna förlängningen av ScanMed ligger Gävle hamn; en nod i det övergripande TEN-T-nätet. Gävle Hamn är Sveriges tredje största containerhamn och den största containerhamnen på ostkusten.

Genomförandet av TEN-T

Europeisk transportpolitik står inför stora utmaningar. Samtidigt som investeringsbehoven är stora så är budgeten kraftigt begränsad och hårda prioriteringar behöver därför göras. TEN-T-förordningen behöver optimeras för att uppnå det största europeiska mervärdet inom ramen för de begränsade resurserna. Region Gävleborg anser att den europeiska transportpolitiken framförallt gör nytta när den riktas in på gränsöverskridande infrastruktur, avlägsnande av hinder och flaskhalsar, främjande av innovativa transportlösningar och multimodala transportkedjor samt genom att bidra till utfasning av fossila bränslen.

Region Gävleborg anser att det saknas ett tydligt EU-perspektiv i planeringen och genomförandet av den nationella infrastrukturplaneringen i Sverige och att samordningen med de europeiska transportpolitiska målen är svag, särskilt när det gäller den gränsöverskridande dimensionen. Projekt som är samhällsekonomiskt lönsamma och som bidrar till bättre transportflöden i ett europeiskt perspektiv har inte prioriterats på samma sätt som nationellt initierade projekt, vilket riskerar att medföra att Sverige inte når EU-målen i tid. Detta äventyrar genomförandet av TEN-T:s stomnät inom utsatt tidsram, en slutsats som dras även i Riksrevisionens granskningsrapport "*Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv?*" (RIR 2017:27).

Två viktiga EU-mål inför 2030 kommer, som det ser ut i dagsläget, inte att uppfyllas i Sverige; linjehastighet om 100 km/h samt kravet om att kunna köra 740 meter långa godståg på stomnätet. Det är endast några få banor på stomnätet som idag uppfyller detta mål. Enligt regelverket räcker det med att påvisa att det är teoretiskt möjligt. Region Gävleborg efterfrågar därför tydligare krav, återrapportering och uppföljning av förordningen, för att säkerställa att regelverket efterföljs i praktiken.

Ett funktionellt transportnät

Region Gävleborg ser ett behov av infrastrukturinvesteringar både i nord-sydliga transportstråk till marknader inom EU samt i öst-västliga transportstråk mot Asien samt västerut mot Atlanten och större internationella marknader. Region Gävleborg anser att det övergripande nätet är av stor vikt för funktionaliteten av stomnätet. För att uppnå bättre transportflöden i hela nätverket behövs det bland annat möjliggöras investeringar vid gränsövergångar i det övergripande nätet, även gentemot tredjeland.

Samordning och driftskompatibilitet mellan stomnät och övergripande nät bör förstärkas för att säkerställa anslutningar till och från stomnätet med fungerande omlastningsterminaler. Detta bör omfatta även mer glesbefolkade områden, där såväl hamnar som terminaler har svårt att uppfylla nuvarande TEN-T-kriterier. Väl fungerande hamnar är avgörande för ett effektivt transportsystem. En översyn av kriterierna krävs, till exempel genom att inkludera varuvärden, för att bättre stödja hamnarna i det övergripande nätet som är och förblir viktiga knutpunkter i transportnätet.

Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan

I regionen finns en för Sveriges exportvärde och för Europas råvaruförsörjning betydande skogsproduktion och stålindustri, med stora krav på kapacitet inom transportsystemet. *Godsstråket genom Bergslagen* och *Bergslagsbanan* utgör pulsådorr för det svenska godset i både nordlig och sydlig riktning. Godsstråket genom Bergslagen, ett viktigt transitstråk för gods, förbinder Gävle-Mjölby-Hallsberg för vidare transporter ner mot kontinenten. Region Gävleborg välkomnar den föreslagna inkluderingen av *Godsstråket genom Bergslagen* som en del av ScanMed från 2021.

Bergslagsbanan, med förbindelse väster om Vänern, är ett prioriterat godsstråk för godset från Norrland och Bergslagen till hamnarna i Gävle och Göteborg. Av Sveriges exportvärde genereras cirka 40 procent i de fem regionerna längs stråket Gävle-Göteborg, där Bergslagsbanan spelar en viktig roll. Bergslagsbanan är således en viktig länk för transporter av stål- och trävaror för såväl gods genererat i nordligaste Sverige, Norge och Finland, men även för råvaror och färdigvaror från skogs- och stålindustrin genererade inom stråket. Bergslagsbanan

avlastar övriga stråk i nord-sydlig riktning och är även av stor betydelse för redundansen såväl genom sin förbindelse väster om Vänern, som anslutningen till Hallsberg-Frövi. Utveckling av Bergslagsbanan för godstrafik är avgörande för det järnvägsbaserade godsets kapacitetsbehov och robusthet, och medför merutnyttjande av befintlig infrastruktur på ett kostnadseffektivt och klimatsmart sätt. Utmed Bergslagsbanan planeras återupptagning av järnmalmsbrytning i Bergslagen, vilket kommer medföra ökad efterfrågan på malmtransporter bland annat till Gävle hamn. I dagsläget ligger Bergslagsbanan utanför det övergripande TEN-T-nätet. Region Gävleborg förespråkar att Bergslagsbanan med stråket väster om Vänern inkluderas i det övergripande nätet i TEN-T.

Gävle hamn

Med utvecklingen av transportsektorn ställs allt högre krav på ökad intermodalitet och interoperabilitet, för att lättare kunna kombinera olika transportslag och för överflyttning av gods från vägnätet till tåg och sjöfart. Det är också av stor vikt för att minska transportsektorns utsläpp. För att kunna hantera de ökade godsvolymer inom EU:s sjöfart är det nödvändigt att uppgradera hamnarna.

Gävle hamn är en nod i det övergripande TEN-T-nätet och är Sveriges tredje största containerhamn och den största containerhamnen på den svenska ostkusten. 2017 hade hamnen en godsvolym på 5,5 miljoner ton¹. Ett arbete är påbörjat för att dubbla containerkapaciteten, från 300 000 TEU till 600 000 TEU; utbyggnaden kommer att vara färdigställd under 2020. Samtidigt pågår ett arbete med att elektrifiera järnvägsanslutningen till hamnen, vilket kommer att vara färdigställt 2021.

Hamnen ligger strategiskt placerad i närhet till Sveriges mest industritunga region med stora mängder exportgods och är därmed viktig ur ett nationellt perspektiv. Hamnen har också ett strategiskt läge, med sin närhet till den befolkningstäta Stockholm-Mälardalsregionen och till bland annat terminalen i Hallsberg, en järnvägsknutpunkt som transporterar stora mängder gods. Vidare är hamnen strategiskt mycket viktig som energihamn inom landets gränser, då bland annat allt flygbränsle till Arlanda flygplats transporteras via Gävle hamn med tåg.

Gävle hamn arbetar aktivt med effektivisering, bland annat genom att minska anlöpstiderna. Den deltar i det europeiska samarbetet bland annat genom ett EU-projekt finansierat av Interreg Central Baltic, med fokus på att genom digitalisering och informationsdelning minska miljöbelastningen samt öka konkurrenskraften genom tidsbesparing för fartygen². Hamnen ansöker även om EU-stöd från CEF i 2019-års utlysning, till stöd till elektrifiering av järnvägsanslutningen till hamnen.

Region Gävleborg anser att det är av stor vikt att se över metodologin för TEN-T och de krav som finns för stomnätshamnarna i TEN-T. I dagsläget uppfyller Gävle hamn enbart kraven för det övergripande nätet. I Sverige är det idag bara Göteborgs hamn som uppfyller kraven på den mängd transitgods som krävs i stomnätet. Kraven för hamnar att bli stomnätsnoder är höga och det är bara stora hamnar som klarar av dessa krav, något som missgynnar länder som Sverige med gles befolkningsstruktur. En stor ökning av transitgodset skulle krävas för att Gävle hamn skulle uppfylla kraven, då bulkgoods oftast är den största delen av hamnars totala godsvolymer. Detta medför att containergods spelar mindre roll när det kommer till volymer för omlastningsgods. Region Gävleborg anser att även containergods bör tas i större beaktning när godsvolymer beräknas.

Region Gävleborg anser att nuvarande kriterier bör breddas och att även kriterium baserat på exempelvis multimodalitet, infrastruktur och strategisk belägenhet/tillgänglighet till stomnätskorridorer tas i beaktning. Region Gävleborg ifrågasätter om man bäst uppnår målsättningen med det transeuropeiska transportnätet genom att så tydligt fokusera på godsvolymer, men utan att ta aspekter som hållbarhet, användandet av fossila bränslen och innovativa arbetssätt i beaktning. I EU-kommissionens vitbok för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem står det att man vill minska EU:s koldioxidutsläpp från bunkerolja för sjöfart med 40 procent (om möjligt 50 procent). För att detta ska bli verklighet måste EU-kommissionen uppmantra hamnar som erbjuder ett mer hållbart bränsle som lever upp till målen i vitboken och att detta även tas i beaktning i kriterierna för TEN-T.

¹ Eurostat: Gross weight of goods transported to/from main ports - Sweden

² <https://gavlehamn.se/efficient-flow>

Såväl stornätshamnen i Göteborg som hamnen i Gävle är av avgörande betydelse för det gods som genereras inom regionen såväl för det gods som passerar regionen på sin väg till Europa, och Region Gävleborg förespråkar därför att kriterierna för stornätshamnarna ses över, i enlighet med resonemanget ovan. Region Gävleborg understryker även vikten av att ge ökade möjligheter för hamnar i det övergripande nätet att samverka med andra hamnar i det övergripande nätet, i exempelvis sjömotorvägsprojekt.

Samhällsekonomiska kalkyler

Enligt TEN-T-förordningen ska projekt av gemensamt intresse ha genomgått en samhällsekonomisk nyttoanalys då EU-finansiering söks. I gleset befolkade områden med stora avstånd ger infrastrukturåtgärder sällan den samhällsekonomi som krävs för att konkurrera med satsningar på kontinenten. Den metodologi som Trafikverket tillämpar för samhällsekonomiska kalkyler skiljer sig från den som rekommenderas av EU-kommissionen, vilket missgynnar infrastrukturprojekt inte minst i norra Sverige.

Region Gävleborg betonar vikten av att ha ett helhetsperspektiv i infrastrukturplaneringen och att planera stråk istället för enskilda etapper och sträckor. Region Gävleborg efterlyser en möjlighet att göra de samhällsekonomiska kalkylerna på hela stråk, även gränsöverskridande sådana. Det holistiska perspektivet i analyserna är avgörande för mer glesbefolkade regioner för att få rättvisande underlag och utfall.

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Utveckling av ombordutrustningen för *European Rail Traffic Management System*, ERTMS, sker idag främst på lokal nivå, utan gränsöverskridande koordinering eller större samarbeten. Arbetet sker sporadiskt och utan stöd från statliga verk och myndigheter. Resultatet blir ofta dyra upphandlingar som sällan inkluderar framtida uppdateringar eller uppgraderingar. Kostnaden för operatörer som tidigt väljer att investera i ERTMS-utrustning får sällan några nyttor men istället stora kostnader för ett flertal uppgraderingar och ominstallationer medan systemet utvecklas. I förlängningen blir kostnaderna för arbetet större än nödvändigt, tidsplaneringen svårare att hantera och risken för inlåsnings effekter ökar.

I Sveriges ställningstagande mot att stödja installation av ombordutrustning, även på pilotbanor för ERTMS, har reglerna för statsstöd vägt in. Sveriges tolkning är att en medlemsstat inte kan ge stöd till installation. Denna tolkning delas inte av andra EU-medlemsländer som både samordnat installation, ansökningar och upphandling nationellt, såsom exempelvis i Nederländerna. En enhetlig tolkning och en gemensam modell för hur en medlemsstat kan premiera de som väljer att installera ERTMS skulle öka möjligheterna för operatörer att konkurrera inom hela den inre marknaden och minska kostnaderna för utvecklingen av ombordutrustningen. Region Gävleborg förespråkar en bättre samordning mellan operatörer, fordonsförvaltare och myndigheter samt en gemensam modell för stöd till installation för ett fullständigt införande av ERTMS till 2030.

Klimataspekter

Transportsektorn står för en stor del av de globala koldioxidutsläppen och spelar därför en viktig roll i omställningen för att uppnå målen i Parisavtalet från 2015. Region Gävleborg ser ett stort behov av europeisk samverkan för att åstadkomma ett hållbart, effektivt och säkert transportsystem. Region Gävleborg bidrar gärna med goda exempel på genomförandet av en hållbar transportpolitik. Exempelvis har Region Gävleborg som ambition att bli fossilfritt till 2030. För att nå dit krävs att många aktörer i samhället arbetar aktivt med bland annat beteendeförändringar, infrastrukturplanering och förnybara drivmedel. Det kommer behövas en bred energimix för att uppnå målet; drivmedel så som biogas, el, etanol och vätgas kommer att vara viktiga i övergången för att nå ett fossilfritt samhälle. Som det ser ut nu räcker inte de förnybara alternativen till den konsumtion som i dagsläget krävs för vägtrafiken, arbetsmaskiner, sjöfart och flyg, därför krävs betydande insatser inom just dessa områden.

Eva Lindberg

Regionstyrelsens ordförande
Region Gävleborg