

Europeiska kommissionen (DG MOVE, REGIO, CLIMA & RTD)  
Europaparlamentet  
Regionkommittén  
Sveriges ständiga representation vid EU  
Statsrådsberedningen  
Infrastrukturdepartementet  
Finansdepartementet  
Trafikverket

## **Svar på EU-kommissionens offentliga samråd gällande förordning nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av TEN-T**

### **Sammanfattning**

#### *Region Dalarna:*

- 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 framtida förlängningen av ScanMed-korridoren och inkluderingen av den Botniska korridoren inom ramen för CEF
- understryker vikten av att möjliggöra investeringar vid gränsövergångar i det övergripande nätet, även gentemot tredjeland
- understryker att samordning och driftskompatibilitet mellan stomnät och övergripande nät bör förstärkas, även i glesbefolkade områden
- förespråkar en översyn av TEN-T-kriterierna för att bättre stödja hamnarna i det övergripande nätet
- anser att de nordliga glesbefolkade områdena bör ha vidare kriterier för bidrag till investeringar i flygplatsinfrastruktur, och välkomnar en översyn av trafikplikt för flygplatser i glesbefolkade områden
- är positiv till att Godsstråket genom Bergslagen är inkluderat i ScanMed, som en del av Botniska korridoren
- förespråkar inkludering av Bergslagsbanan inklusive stråket väster om Väneren i det övergripande järnvägsnätet
- förespråkar inkludering av E16 Oslo-Gävle i det övergripande vägnätet
- står bakom Region Gävleborgs synpunkt om att Gävle hamn bör uppgraderas till att bli en del av stomnätet
- står bakom samarbetet Botniska korridorens ståndpunkter i samrådet om TEN-T i sin helhet

### **Inledning**

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

Det geografiska området Dalarna utgör 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 järnmalmsproduktion samt andra viktiga mineraler och skogsråvaror av stor vikt för den europeiska industrin. Dalarna inrymmer stora och viktiga exportföretag vars ekonomiska aktiviteter har en avgörande betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling. Tillverkning av stål, trävaror, papper- och pappersmassa, kartong samt utrustning för elkraftsöverföring är störst när det gäller tillverkningsindustrin i regionen, med moderna och högteknologiska företag som ABB, StoraEnso, Outokumpu, SSAB och Ovako som några exempel. Dalarna utgör även ett betydelsefullt besöksområde med norra Europas största vinterdestination som en viktig del. Besöksnäringen har haft en mycket gynnsam sysselsättningsutveckling de senaste åren.

Region Dalarna står bakom den unionsgemensamma transportpolitiken. RD ser ett stort mervärde i att inte att bygga separata nationella transportsystem, utan att istället bygga ett sammanlänkat europeiskt system. RD ser 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.

Region Dalarna välkomnar den av EU-kommissionen 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. RD ser med tillförsikt fram emot det framtida engagemanget i korridorssamarbetet från 2021. RD vill även understryka vikten av ett synkroniserat genomförande och en geografisk anpassning av de europeiska godskorridorerna (*Rail Freight Corridors*, RFC) och stomnätsskorridorerna, för att uppnå bästa möjliga koordinering av godstransporter på järnvägen.

### 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 framöver. TEN-T-förordningen behöver optimeras för att uppnå det största europeiska mervärdet. RD 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 Dalarna 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. 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). RD efterfrågar tydligare krav, återrapportering och uppföljning av förordningen, för att säkerställa att regelverket efterföljs i praktiken.

### Funktionellt transportnät

Region Dalarna 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. RD anser att det övergripande nätet är av stor vikt för funktionaliteten av stomnätet. För att uppnå bättre transportflöden i hela nätverket behöver man bland annat möjliggöra investeringar vid gränsövergångar i det övergripande nätet 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 för att bättre stödja hamnarna i det övergripande nätet som är och förblir viktiga knutpunkter i transportnätet.

Region Dalarna stödjer utvecklingen för persontrafik genom framtagande av enhetliga och multimodala system för biljettförsäljning, bokning och samordning av tidtabeller, och möjligheterna att utveckla långdistansresandet med nattåg. TEN-T bör ses över för att påskynda detta

arbete för att möjliggöra klimatsmart besöksnäringssesande och arbetspendling över gränserna inom EU, och som del i att stärka sammanhållningen mellan medlemsstaterna.

### **Samhällsekonomiska kalkyler**

Enligt TEN-T-förordningen ska projekt av gemensamt intresse ha genomgått en samhällsekonomisk nyttoanalys då EU-finansiering söks. I en europeisk kontext är Sverige ett glesbefolkat land med stora avstånd och infrastrukturåtgärder ger 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 Dalarna betonar vikten av att ha ett helhetsperspektiv i infrastrukturplaneringen och att planera stråk istället för enskilda etapper och sträckor. RD 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.

### **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 Dalarna ser ett stort behov av europeisk samverkan för att åstadkomma ett hållbart, effektivt och säkert transportsystem. RD anser även att det är avgörande att TEN-T riktlinjerna anpassas för att bättre stötta en omställning av transportsystemet. Den europeiska transportpolitiken bör verka för utfasning av fossila bränslen, något som nuvarande riktlinjer inte tillräckligt tydligt stöttar.

RD välkomnar ett påskyndande av incitament för energieffektiva lösningar, införande av alternativa framdrivningssystem och tillhandahållande av motsvarande infrastruktur, för att möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen av alla transportsätt för att uppnå målet om 60 procent lägre växthusgasutsläpp från transporter till 2050 jämfört med 1990 års nivåer.

### **Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan**

Inom det geografiska området Dalarna finns en för Sveriges exportvärde och för Europas råvaruförsörjning betydande stålindustri och skogsproduktion, 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, som är ett viktigt transitstråk och förbinder Gävle-Mjölby-Hallsberg för vidare transporter ner till hamnarna i södra Sverige, är föreslaget att ingå i Botniska korridoren, som en del av ScanMed, vilket Region Dalarna är positivt till.

Bergslagsbanan, med förbindelse vidare väster om Vänern, är ett högt prioriterat godsstråk för godset från Norrland och Bergslagen till hamnarna i Göteborg och Gävle. 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 ner mot Europa 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 ytterligare ökad efterfrågan på malmtransporter bland annat till Gävle hamn.

Bergslagsbanan har även en betydande persontrafik för arbets- och studiependling och har stor betydelse för kompetensförsörjningen till arbetsplatserna inom och mellan regionerna efter stråket. Detta är av stor vikt också sett ur ett större sektorsövergripande perspektiv; Region Dalarna pekas i *Landrapporten för Sverige 2019*<sup>1</sup> ut som ett av tre områden som faller inom kategorin "medelinkomstregioner". Regionen karaktäriseras av bland annat brist på lämplig kompetensbas; höga arbetskraftskostnader, avindustrialisering; och svårigheter att locka till sig investeringar, något som riskerar medföra att regionen fastnar i en "middle income trap". Även ur denna aspekt är transportstråket av hög vikt för regionen, för att säkerställa möjligheten till goda pendlingsmöjligheter samt bredare upptagningsområde för kompetensförsörjningen.

Bergslagsbanan är ett bra exempel på hur delar av ett övergripande nät kan vara av högsta prioritet för vissa funktioner. TEN-T bör även fortsättningsvis ha olika målar för när nätet ska byggas ut, samtidigt som vissa krav kan ha likvärdig prioritering för ett parallellt genomförande i både stomnät och

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file\\_import/2019-european-semester-country-report-sweden\\_sv.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/2019-european-semester-country-report-sweden_sv.pdf)

övergripande nät. Bergslagsbanan fyller till exempel en avgörande roll som kompletterande och avlastande stråk för transporter till och från stomnätshamnen i Göteborg. Det kan innebära att vissa åtgärder är prioriterade för att uppnå komparabilitet längs gränsöverskridande flöden, samtidigt som alla krav inte behöver uppfyllas i ett första läge. Två sådana exempel kan vara bärighet och lösningar för omlastning. RD anser att det i revideringen av TEN-T är av vikt att eventuella differentieringar tas med i diskussionen för att skapa ett transportnät med praktiska förutsättningar för att få till sömlösa, och hållbara, transporter.

Bergslagsbanan är i dagsläget inte en del av det övergripande nätet, men grundat på sträckans betydelse i godsflödet, förespråkar RD att sträckan inkluderas i det övergripande nätet i TEN-T.

### **Gränsöverskridande vägstråk i öst-västlig riktning – E16**

E16 knyter ihop tre större befolkningskoncentrationer i norra Europa: områdena kring Bergen; Oslo; samt Borlänge-Falun-Gävle. E16 innebär således en viktig länk för de gränsöverskridande transporterna med effektiv sammankoppling av de norska och svenska vägnäten. De starkt förbättrade kommunikationerna stimulerar företagsetableringar och expansion både i stråket och i anknytande stråk. Genom standardhöjningar och enhetlig hastighetsnivå stärks utbytet mellan hamnarna i Oslo och Gävle. Hamnen i Gävle fortsätter att utvecklas genom utveckling av transportsystemen och får allt större betydelse för de svenska godstransporterna och för framtida godstransporter mot Finland, Baltikum, Ryssland och Kina. På sikt finns möjlighet till en förlängning av E16-stråket österut på vatten till Finland. En avgörande funktionalitet för att stärka E16 är införandet av digital tullstation på gränsen Norge-Sverige. Den östra delen av E16-stråket, Gävleborg och Dalarna, ligger inom Arlandas upptagningsområde, till följd av goda väg- och tågförbindelser.

RD förespråkar att hela stråket E16 som förbinder Bergen-Oslo-Gävle (Gävle hamn) inkluderas i det övergripande nätet i TEN-T-förordningen.

### **Hamnar**

Såväl stomnätshamnen 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. Gävle hamn är en nod i det övergripande TEN-T-nätet och är Sveriges tredje största containerhamn, med strategiskt läge i den bottniska viken. RD anser att det är av stor vikt att se över metodologin för TEN-T och de krav som finns för stomnätshamnarna. I dagsläget uppfyller Gävle hamn enbart kraven för det

övergripande nätet och kraven för att bli stomnätssnod är högt satta; något som missgynnar länder som Sverige med gles befolkningsstruktur. 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 det överbelastade vägnätet, till tåg och sjöfart. Detta är av stor vikt för att kunna minska transportsektorns klimatpåverkan. RD stödjer utveckling av Gävle hamn att uppgraderas till stomnätshamn.

### **Regionala flygplatser**

Behoven inom transportinfrastruktur i de nordliga glesbefolkade områdena liknar de yttersta randområdena. Regionala flygplatser är fortsatt viktiga för territoriell sammanhållning och för att EU ska kunna dra nytta av de särskilda geografiska förutsättningarna som regionerna erbjuder. Tillgänglighet genom flygtrafik är av stor betydelse för regional tillväxt utifrån de satsningar som görs såväl inom världsledande basindustri som en växande besöksnäring. RD anser därför att de nordliga glesbefolkade områdena bör ha vidare kriterier för bidrag till investeringar i flygplatsinfrastruktur än i tätbefolkade delar av Europa där det finns konkurrens mellan flygplatser och andra transportslag.

RD värnar om de regionala flygplatserna, som ett komplement till övriga trafikslag och särskilt för näringslivets möjligheter att verka och utvecklas på den globala arenan. För regionen är tillgängligheten och åtkomligheten med flygtrafik, främst ur ett EU/internationellt perspektiv, av stor betydelse för regional tillväxt utifrån de satsningar som görs inom den starka besöksnäringen och världsledande basindustri och tjänsteföretag. De regionala flygplatserna har även stor betydelse för hälso- och sjukvården genom transporter av organ och patienter.

Idag ingår Mora flygplats i det övergripande nätet för flyg och RD vill understryka vikten av att den ingår även fortsättningsvis. RD välkomnar en översyn av de nationella och europeiska regelverken kring trafikplikt för att ytterligare stärka de regionala flygplatsernas möjligheter att vara ett konkurrenskraftigt komplement till övriga transportslag, i regioner med långa avstånd och gles befolkning.



Birgitta Sacrédeus

Regionala utvecklingsnämndens ordförande