



Tjänsteställe, handläggare  
Regional utveckling, Gordon Hahn

Datum  
2019-05-27

Beteckning  
Dnr 19RS4585

## **Offentligt samråd om förordningen (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätverket** *Region Örebro läns remissvar*

Europeiska kommissionen har begärt synpunkter på det offentliga samrådet om förordningen (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätverket. Härmed lämnar Region Örebro läns svar.

Region Örebro län är beläget i centrala Sverige med huvuduppgift att organisera och tillhandahålla vård för våra 300 000 invånare. Region Örebro län ansvarar även för kollektivtrafik, infrastrukturplanering, logistik och regional tillväxt. Region Örebro län välkomnar möjligheten att lämna synpunkter på den viktiga frågan om EU:s framtida utformning av transportpolitiken.

### **Allmänt om förordning (EU) nr 1315/2013**

Region Örebro län anser att det är mycket viktigt att ha en transportinfrastrukturpolitik på EU-nivå i syfte att uppnå de gemensamt uppsatta målen, primärt gällande godstransporter. Främst anser vi att politiken bör inriktas på gränsöverskridande infrastruktur, avlägsnande av hinder, främjande av innovativa transportlösningar, främjande av multimodala transportkedjor samt att bidra till utfasning av fossila bränslen. Vi ser ett mervärde i att EU:s transportpolitik bidrar till övergången till en ekonomi och ett samhälle som präglas av koldioxidnsål förbrukning och klimattålighet.

Region Örebro län anser att transportinfrastrukturen har förbättrats på flera områden inom EU och Sverige under de senaste tio åren. TEN-T har bidragit på ett påtagligt sätt med förbättringar i gränsöverskridande transporter samt spelat stor roll för de noder som är utpekade som särskilt viktiga, som t.ex. Gävle hamn och Norra Länken i Stockholm. Båda dessa infrastrukturella förbättringar är av stor vikt för transporter i Mälardalen och Örebro län.

Postadress  
Region Örebro län  
Regionkansliet  
Box 1613, 701 16 Örebro  
E-post: [regionen@regionorebrolan.se](mailto:regionen@regionorebrolan.se)

Besöksadress  
Eklundavägen 2, Örebro  
Tel: 019-602 70 00  
Fax: 019-602 70 08

Främjandet av den fria rörligheten som i sin förlängning leder till ökat välbefinnande är den största fördelen med en infrastrukturpolitik på EU-nivå. För att kunna skapa sömlösa flöden krävs gemensamma standarder och utpekade viktiga europeiska transportstråk. De områden som Region Örebro län främst ser en utvecklingspotential inom i syfte att klara framtidens utmaningar för Europas gemensamma transportinfrastrukturpolitik är att ytterligare förbättra TEN-T nätets kontinuitet och göra det möjligt att bättre utnyttja befintlig infrastruktur. Att förbättra multimodala förbindelsepunkter samt att vidareutveckla EU-omfattande standarder för infrastruktur är också viktigt för att klara framtidens utmaningar för Europas gemensamma transportinfrastrukturpolitik.

Region Örebro län anser att det är viktigt att programmen och fonderna för transporter tydligare hanterar infrastrukturell regelstandardisering, regelförenkling och undanröjande av hinder vid till exempel gränspassager. Region Örebro län anser att TEN-T borde ha ett större fokus på gränsöverskridande transporter, inkluderat regelverk, säkerhet, signalsystem och tull etcetera. Detta fokus anser vi även borde gälla yttre gräns mot EU, såsom till exempel mot Norge och Ryssland.

### **Formen på TEN-T nätet**

Region Örebro län anser att det är rimligt att stomnätet som det idag är utformat kan tillgodose transportsektorns och användarnas behov. Vi efterfrågar dock att sträckor prioriteras efter stråk istället för enskilda järnvägar. Det är stråken som enligt oss har ett europeiskt mervärde och inte den enskilda infrastrukturen inom stråket. I till exempel Stockholm-Oslo är Västra stambanan och Värmlandsbanan utpekade, medan det kan finnas en annan väg eller järnväg som behöver rustas eller byggas för att stråket Stockholm-Oslo ska fungera.

Region Örebro Län anser att det övergripande TEN-T nätet kompletterar stomnätet och ger tillgång till alla EU-regioner. Vidare anser Region Örebro län att TEN-T korridorerna är ett lämpligt verktyg för att genomföra stomnätet senast 2030, men uppmanar att fortsätta prioritera förbättringar i stomnät som inte ingår i TEN-T korridorerna.

Region Örebro län anser inte att det framgår tillräckligt tydligt hur flaskhalsar och begränsningar vad gäller kapaciteten fastställs utifrån en europeisk transportnätstrategi. Definitionen av flaskhalsar bör tydliggöras och vi efterfrågar en tydligare dialog med den regionala nivån.

## **Infrastrukturanvändning**

Region Örebro län anser att målet att främja multimodala transporttjänster delvis kan anses vara uppnått då TEN-T förordningen har varit ett fundament för politiken och på det sättet skapat långsiktighet och trygghet i att utveckla attraktiva, hållbara och effektiva multimodala tjänster inom godstransport- och passagerartransportsektorn.

Region Örebro län anser att TEN-T förordningen på ett påtagligt sätt bidragit till att öka effektiviteten i utnyttjandet och tillhandahållandet av infrastruktur i EU, då förordningen och finansieringsformer på området skapar en gemensam målbild och har inneburit förbättringar som lett mot de transportpolitiska målen. Vi efterfrågar ett ökat fokus på gränsöverskridande insatser i regelverk och infrastruktur.

## **Genomförandemetoder**

Region Örebro län upplever att det finns samstämmighet mellan TEN-T politiken och EU:s politik på andra områden. Region Örebro län anser till exempel att TEN-T-programmet och Europeiska Regionala Utvecklingsfonden kompletterat varandra mycket bra. Flera av de projekt som genomförts inom europeiska regionala fonden har en direkt koppling till TEN-T. Vår bedömning är även att inkluderande i TEN-T har underlättat vid bedömning av stöd inom europeiska regionala fonden. Även ekonomisk politik, handelspolitik, samt social- och sysselsättningspolitiken samstämmer väl med TEN-T.

Region Örebro län anser att de europeiska samordnarna bidrar till att främja och påskynda genomförandet av stomnätet samt att TENtec-systemet är användbart.

## **Ytterligare inspel**

Region Örebro län efterfrågar en tydligare synergi mellan nationell och EU-nivå gällande kapacitet och finansiering för att förvalta EU:s transportpolitik. För att få bort hindren för EU:s inre transportmarknad, främja innovation, förbättra infrastrukturen och minska utsläppen efterfrågar vi ett tydliggörande av förväntan på kapacitet och finansiering mellan olika nivåer i syfte att säkerställa flernivåstyre.

Trots det anser Region Örebro län att TEN-T kompletterar medlemsstaternas insatser och initiativ inom transportsektorn på ett bra sätt. Vi anser vidare att det finns en samstämmighet mellan insatserna på EU nivå och den nationella nivån. Vi understryker vikten av att säkerställa att samtliga sträckor som finns utpekade på stomnätet också är en del av den nationella infrastrukturplaneringen, för att Sverige ska klara att uppfylla kravet av färdigställande av stomnätet till 2030. Vår uppfattning är vidare att det finns alldeles för stort utrymme att tolka regler och krav ställda kopplade till TEN-T.

Exempelvis räcker det med att visa på att det teoretiskt är möjligt att köra 740 meter långa tåg på core network spår 2030, vilket i Sverige är möjligt endast om man stoppar all annan trafik. Region Örebro län efterfrågar därför förtydliganden i hur regler och krav ska tolkas vid utvärdering, återrapportering och stödberättigande, teoretiskt – eller praktiskt.

Region Örebro län anser vidare att det är viktigt att EU:s transportpolitik tydligare fokuserar på prioriteringar i perifera områden med stor potential till ökat europeiskt mervärde. Till exempel står norra Sverige för 90 % av EU:s järnmalmproduktion samt andra viktiga mineraler och skogsråvaror, nödvändiga för den europeiska industrin.

Stråket Oslo-Stockholm är det enda som förbinder två huvudstäder i Europa som inte är utpekade som högsta prioritet i TEN-T/CEF. Idag sker 1,4 miljoner flygresor årligen mellan Gardermoen och Arlanda och förutsättningarna för att skapa en järnvägsförbindelse som är konkurrenskraftig med flyget är mycket stor. Detta skulle förutom att binda samman de två huvudstäderna tätare, för både gods- och persontrafik, även bidra till starkt minskad klimatpåverkan, i linje med transportpolitikens långsiktiga mål. I dagsläget sker en stor andel av de regionala resorna längs stråket med bil, då restiden med bil ofta kortare än tåg, något som ytterligare påverkar både klimatet, trängseln på vägarna samt trafiksäkerhetsaspekter negativt. Vinsterna med en utbyggd järnväg på stråket skulle följaktligen bli stora från flera viktiga perspektiv som framhålls i EU:s transportpolitik.

Region Örebro län anser att EU:s transportpolitik är viktigt för omställningen till ett klimatneutralt samhälle. Region Örebro län tar sitt ansvar i transportpolitiken och regionen har som mål att vara fossiloberoende till år 2030 (vägval 2030). Region Örebro län är dock besvikna på hur EU-kommissionen har missgynnat biodrivmedel såsom bioetanol, biodiesel och biogas från hållbart jordbruk och skogsbruk.

Region Örebro län anser att det är viktigt med ett mer effektivt deltagande från intressenter i utformningen av EU:s transportpolitik, genomförande och utvärdering. Goda exempel på genomförandet av den europeiska transportpolitiken från intressenter är bland annat Region Örebro läns aktiva engagemang i korridorsforum till ScanMed (Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor).

Region Örebro Län

Nina Höijer

*Ordförande i nämnden för samhällsbyggnad*

*This is a direct translation of the position above. Original position is in Swedish.*

## **Public consultation on Regulation (EU) No 1315/2013 on Union guidelines for the development of the trans- European transport network Response from Region Örebro Council**

The European Commission has requested comments on the public consultation "Public consultation on Regulation (EU) No 1315/2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network". Hereby find the response from Region Örebro County.

Region Örebro County is located in the heart of Sweden with the main task of organizing and providing care for our 300,000 inhabitants. Region Örebro County is also responsible for public transport, infrastructure planning, logistics and regional growth. Region Örebro County welcomes the opportunity to reflect on the important issue of the TEN-T program.

### **General on Regulation (EU) No 1315/2013**

Region Örebro County believes that it is very important to have a transport and infrastructure policy at EU level in order to achieve the jointly set goals, primarily regarding freight transport. In particular, we believe that the policy should focus on cross-border infrastructure, the removal of obstacles, the promotion of innovative transport solutions, the promotion of multimodal transport chains and the contribution to the phasing out of fossil fuels. We see an added value in that the EU transport policy contributes to the transition to an economy and a society characterized by low carbon consumption and climate resistance.

Region Örebro County believes that the transport infrastructure has improved in several areas within the EU and in Sweden over the past ten years. TEN-T has made a significant contribution to the improvements in cross-border transport and has played a major role in the nodes that have been identified as particularly important, such as the harbor of Gävle and "Norra Länken" in Stockholm. Both of these infrastructural improvements are of great importance for transport in Mälardalen and Örebro County.

The promotion of free movement, which in its prolonging leads to increased prosperity, is the main advantage of an EU-level infrastructure policy. In order to create seamless flows, common standards are required as well as the identification of important European transport routes. The areas that Region Örebro County sees primarily a development potential in order to meet the challenges of the future for Europe's common transport infrastructure policy are to further improve the TEN-T network's continuity and make it possible to better utilize existing infrastructure. Improving multimodal connection as well as further developing EU-wide infrastructure standards is also important in meeting the challenges of the future for Europe's common transport infrastructure policy.

Region Örebro County believes that it is important that the transport-programs and transport-funds more clearly manage infrastructure regulation standardization, simplification of rules and the elimination of obstacles at for example border crossings. Region Örebro County believes that TEN-T should have a greater focus on cross-border transport, including regulations, safety, signaling systems and customs. We also believe that this focus also should apply to external borders with the EU, such as, for example, against Norway and Russia.

#### **The TEN-T network structure**

Region Örebro County believes that it is reasonable that the core network as it is structured today will meet the needs of the transport sector and users. However, we ask that the transport corridors shall be prioritized instead of individual railways. It is the streams that we believe has a European added value and not the individual infrastructure within the streams. Regarding, for example, Stockholm-Oslo, Västra Stambanan and the Värmlandsbanan are prioritized, while there may be another road or railway that needs to be rusted or built in order for the Stockholm-Oslo stream to work.

Region Örebro County believes that the overall TEN-T network complements the core network and provides access to all EU regions. Furthermore, Region Örebro County considers that the TEN-T corridors are a suitable tool for implementing the core network by 2030, but calls on continuing to prioritize improvements in core networks that are not included in the TEN-T corridors.

Region Örebro County does not consider it clear enough how bottlenecks and limitations on capacity are determined based on a European transport network strategy. The definition of bottlenecks should be clarified and we call for a clearer dialogue with the regional level.

#### **The use of infrastructure**

Region Örebro County believes that the aim of promoting multimodal transport services can be considered partly achieved since the TEN-T regulation has been a foundation for the policy and in this way created long-term and security in developing attractive, sustainable and efficient multimodal services in the freight transport and passenger transport sector.

Region Örebro County believes that the TEN-T regulation has significantly contributed to increasing the efficiency of the utilization and provision of infrastructure in the EU, since the regulation and funding forms in the area create a common aim and have meant improvements that have led to the transport policy objectives. We are though asking for an increased focus on cross-border initiatives in regulations and infrastructure.

### **Conduction**

Region Örebro County believes that there is a coherence between TEN-T policy and EU policy in other areas. Region Örebro County considers for example that the TEN-T program and the European Regional Development Fund supplemented each other very well. Several of the projects implemented within the European Regional Fund have a direct link to TEN-T. We also think that inclusion in TEN-T has facilitated assessment of support within the European Regional Fund. Economic policy, trade policy, and social and employment policy are also in agreement with TEN-T.

Region Örebro County believes that the European coordinators contribute to promoting and accelerating the implementation of the core network as well as that the TENtec system is useful.

### **Additional input**

Region Örebro County calls for a clearer synergy between national and EU level regarding capacity and funding for managing the EU transport policy. In order to remove the barriers to the EU's internal transport market, promote innovation, improve infrastructure and reduce emissions, we ask for a clarification of the expectation of capacity and funding between different levels in order to ensure multilevel governance.

Despite this, Region Örebro County considers that TEN-T complements the Member States' efforts and initiatives in the transport sector in a good way. We also believe that there is a coherence between the efforts at EU level and the national level. We emphasize the importance of ensuring that all infrastructure streams that are designated on the core network also are a part of the national infrastructure planning, in order for Sweden to be able to fulfill the requirement of completion of the core network by 2030. Furthermore, our view is that there is far too much room to interpret the rules and requirements attached to TEN-T.

For example, it is sufficient to show that it is theoretically possible to drive 740 meters long trains on the core network track 2030, which in Sweden is only possible if you stop all other traffic. Region Örebro County therefore requests clarifications on how rules and requirements are to be interpreted in evaluation, reporting and eligibility, theoretically - or practically.

Region Örebro County also considers that it is important that the EU transport policy focuses more clearly on priorities in peripheral areas with great potential for increased European added value. For example, northern Sweden accounts for 90% of the EU's iron ore production, as well as other important minerals and forest raw materials, necessary for the European industry.

The stream Oslo-Stockholm is the only one that connects two capitals in Europe that are not designated as a top priority in TEN-T/CEF. Today, 1.4 million flights take place annually between Gardermoen and Arlanda, and the conditions for creating a rail link

that is competitive with the aviation are very large. In addition to linking the two capitals closer together, this would also contribute to a greatly reduced climate impact, in line with the long-term goals of transport policy. At present, a large proportion of the regional journeys take place along the route by car, since the journey time by car is often shorter than by train, which further adversely affects both the climate, congestion on the roads and road safety aspects. The benefits of an expanded railway line would therefore be great from several important perspectives highlighted in the EU transport policy.

Region Örebro County believes that the EU's transport policy is important for the transition to a climate-neutral society. Region Örebro County takes its responsibility in the transport policy and the region aims to be fossil-independent until 2030 (Vägval 2030). Region Örebro County, however, is disappointed with how the European Commission has disadvantaged biofuels such as bioethanol, biodiesel and biogas from sustainable agriculture and forestry.

Region Örebro County believes that more effective participation of stakeholders in the design of the EU transport policy, implementation and evaluation is important. Good examples of the implementation of the European transport policy from stakeholders are for example the active involvement of Region Örebro County in the corridor forum for ScanMed (Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor).

Region Örebro County

Nina Höijer  
*County Commissionaire*