

Stockholmsregionens Europaförenings position om förordningen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

## Ett hållbart, integrerat och effektivt europeiskt transportsystem

September 2021

- Stockholmsregionens Europaförening välkomnar revideringen av TEN-T förordningen och delar EU-kommissionens bedömning att transportsektorn tydligare behöver bidra till hanteringen av klimat- och hållbarhetsutmaningarna. Föreningen välkomnar också kopplingen mellan TEN-T och den europeiska gröna given.
- Vi välkomnar förlängningen av Scandinavian-Mediterranean (ScanMed) korridoren i nordlig riktning och anser att inkludering av sträckan Stockholm-Oslo i korridoren samt att möjligheten för Stockholms hamn att få stomnätsstatus, ytterligare skulle förbättra funktionaliteten och effektiviteten i nätet.
- Vi anser att TEN-T:s huvudsakliga fokus ska fortsätta att vara utveckling av transportinfrastrukturer samtidigt som kvaliteten på befintlig infrastruktur, digitalisering och innovation stärks.
- Vi ser digitalisering som ett verktyg för att uppnå ett mer effektivt och hållbart transportsystem men noterar att implementeringskostnaderna för detta inte enbart kan bäras av kommuner och regioner och att ytterligare medel behöver göras tillgängliga för genomförandearbetet.
- Vi framhåller vikten av ett helhetsperspektiv och teknikneutralt förhållningssätt där flera åtgärder – beteendeförändringar, multimodalitet, innovation, digitalisering, hållbara drivmedel – samspelar för att uppnå klimatmålen för transportsektorn. Helhetsperspektivet innefattar också en synkronisering av TEN-T förordningen med andra EU-initiativ och att ett systemperspektiv anammas där transportsektorn ställs i relation till andra sektorer där samhällsviktiga tjänster behöver levereras.
- Vi betonar att i samband med revideringen behöver den funktionella helheten av ett område tas i beaktning vid utmärkelsen av stomnätsstatus för hamnverksamheter.
- Vi lyfter fram betydelsen av en breddad definition av urbana noder till att innefatta hela det funktionella området kring noden, vilket inkluderar peri-urbana och regionala områden kring en stadskärna; samt att havets motorvägar ska integreras och värderas lika högt inom TEN-T som övrig infrastruktur för att öka funktionaliteten och effektiva transporter.
- Vi ser en god dialog mellan EU och den regionala samt storregionala nivån angående det europeiska transportsystemet som en förutsättning för att tillgodose infrastrukturutvecklingens möjligheter och behov på olika nivåer. Vi ställer oss positiva till en fortsatt användning av den framgångsrika styrningsmodellen med korridorssamordnare och korridorssviva sammanträden.

## **Stockholmsregionen i det europeiska transportsystemet – behovet av att utöka stomnätskorridoren Scandinavian-Mediterranean**

Tillförlitliga och effektiva transporter till och från regionen är avgörande för både regionens och Sveriges konkurrenskraft. I regionen bor ungefär 4,3 miljoner människor som bidrar till omkring 49 procent av Sveriges BNP. Det är en region med stora godsflöden både i transit och med regionen som avsändare.

Att hela regionen som omfattas av föreningens medlemmar nu är en del av ScanMed-korridoren är en positiv utveckling då samtliga regioner har en direkt bäring på det sammanhängande trafiksystemet. Den nordiska triangelns norra ben som kopplar samman Stockholm och Oslo bör också inkluderas i ScanMed-korridoren då sträckan identifierats som särskilt viktig för befolkningen, näringslivet och lärosätena som befinner sig där. Detta har också förankring i de storregionala överenskommelserna om prioriteringarna för Stockholm-Mälardalsregionens infrastruktur på nationell och europapolitisk nivå, som tagits fram genom Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete.

Revideringen behöver också inkludera nya förutsättningar där den funktionella helheten av ett område tas i beaktning – här pekar vi speciellt på Stockholms hamn som är utvecklad i fyra geografiskt separerade områden där alla delar i verksamheten samspelar för att säkra effektiva transporter. I nuläget har endast en del av hamnen stomnätsstatus vilket förhindrar en god utbyggnad av TEN-T då varje del av hamnen spelar en viktig roll i att säkra kapaciteten och eliminera flaskhalsar inom korridoren. I en revidering behöver den funktionella helheten tas i beaktning för att skapa förutsättningar för hamnar som är riggade som Stockholms hamn att få stomnätsstatus.

## **Fortsatt fokus på utveckling av transportinfrastruktur samt digitalisering och innovation**

Stockholmsregionens Europaförening menar att syftet med TEN-T-förordningen endast kan nås om samtliga tre fokusområden som EU-kommissionen presenterat – utveckla infrastrukturen, stärka dess kvalitet samt att främja digitalisering och innovation inom TEN-T stråken – berörs och behandlas i det fortsatta arbetet. TEN-T förordningen bör därför behålla sin huvudsakliga inriktning på utveckling av en "traditionell" infrastruktur, samtidigt som kvaliteten på befintlig infrastruktur, digitalisering och innovation stärks. Föreningen ser att digitalisering kan bidra till ett mer effektivt och hållbart transportsystem. Implementeringen av digitaliseringsarbetet kommer att innebära ökade kostnader för kommuner och regioner vilket inte bör underskattas. De medel som avsatts på EU-nivå för att stödja lokala och regionala aktörer i genomförandet av digitaliseringsomställningen är i dagsläget inte tillräckliga.

## **Ett systemperspektiv krävs för den gröna omställningen**

Stockholmsregionens Europaförening instämmer med EU-kommissionen att TEN-T-systemet behöver bidra tydligare till att lösa klimat- och hållbarhetsutmaningarna inom transportsektorn och välkomnar kopplingen mellan TEN-T och den europeiska gröna given. Här behövs dock ett större fokus på systemperspektivet i samhällsplaneringen som utgångspunkt för TEN-T eftersom flera olika åtgärder måste samspela för att uppnå klimatmålen.

För att få ett mer transporteffektivt samhälle bör fokus ligga på beteendeförändringar för minskat bilreseande, ökat resande med kollektivtrafik, cykling och gång samt kombinerad mobilitet med överflyttning av gods till järnväg, sjöfart och inlandssjöfart. Genom öppenhet för nya tekniska lösningar, digitaliseringens potential och framväxten av nya transportmedel, gynnas fler innovativa, effektiva och hållbara transportlösningar. Detta gäller både de urbana noderna samt det övergripande transportnätet och stomnätet.

Föreningen välkomnar kommissionens förslag att TEN-T ska säkerställa en långsiktig försörjning av hållbara drivmedel. Transportsystemet behöver här igen ses utifrån ett systemperspektiv och sättas i ett sammanhang med övrig planering för att kunna säkerställa en långsiktig försörjning av hållbara drivmedel längs med TEN-T nätet till så väl transportsektorn som andra viktiga samhällstjänster så som värme och kyla till byggnader och digitaliseringsinfrastruktur. Revideringen av TEN-T behöver därmed samordnas med andra EU- initiativ såsom direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen, direktivet för byggnaders energiprestanda, förnybartdirektivet och EU:s klassificeringssystem för gröna investeringar. Det behövs ett teknikneutralt förhållningssätt som integrerar både ladd- och tankinfrastruktur för eldrivna fordon, hållbar vätgas och biodrivmedel.

### Breda definitionen av urbana noder

För att säkerställa nätets funktionalitet behöver definitionen av urbana noder breddas och innefatta hela det funktionella området kring noden, vilket inkluderar peri-urbana och regionala områden kring en stadskärna. En bredare definition skulle ta vara på de goda förutsättningar som finns för att öka andelen hållbart resande. Det är också viktigt för att underlätta "första och sista kilometern" godstransporter där logistiken är beroende av ett väl fungerande transportsystem som gör det möjligt att också nå mer avlägsna kunder på lokal nivå.

Stockholmsregionens Europaförening ställer sig bakom det förslag till definition av urbana noder som de europeiska nätverken [ERRIN](#) och [Polis](#) har tagit fram<sup>1</sup>:

#### **Amending Article 6 – Dual-layer trans-European transport network structure**

Amending Paragraph (1) as follows: "The gradual development of the trans-European transport network shall be achieved, in particular, by implementing a dual-layer structure for that network with a coherent and transparent methodological approach, comprising a comprehensive network and a core network ***with urban nodes as connecting points between the different transport modes and between long distance traffic and the regional and local transport networks.***"

Amending Paragraph (2) e.g. "The comprehensive network shall consist of all existing and planned transport infrastructures of the trans-European transport network as well as measures promoting the efficient and socially and environmentally sustainable use of such infrastructure ***through connectivity and services.***"

### Integrera havets motorvägar (Motorways of the Sea)

Det finns stor potential bland föreningens medlemmar att utveckla vattenburen citylogistik och regionala godstransporter. Sjöfart på inre vattenvägar, det vill säga inlandssjöfart, spelar här en viktig roll och det bör integreras och värderas lika högt inom TEN-T som övrig infrastruktur. Det krävs också en tydligare koppling mellan farlederna som pekas ut i havets motorvägar och övriga TEN-T-nätet för att öka funktionaliteten och effektiva transporter.

### Uppföljning och styrning

En god dialog mellan EU och den regionala samt storregionala nivån angående det europeiska transportsystemet är av stor vikt, särskilt för att tillgodose infrastrukturutvecklingens möjligheter och

---

<sup>1</sup> Mer information om ERRIN:s och Polis' gemensamma position angående TEN-T:

<https://www.polisnetwork.eu/news/polis-and-errin-present-recommendations-for-ten-t/>

<https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/07/ERRIN-opinion-on-the-revision-of-the-TEN-T-guidelines-June-2020.pdf>

behov på olika nivåer. Korridorssamordnare har varit och är centrala för den gemensamma dialogen. Denna modell med ansvariga korridorssamordnare och korridorvisa sammanträden med inbjudna representanter från partnerna längs korridoren har varit framgångsrik och bör fortsätta med samma mandat och inriktning i den nya förordningen.

~

*Stockholmsregionens Europaförening består av tre huvudmedlemmar: Stockholms stad, Region Stockholm och Storsthlm. I föreningen ingår också Region Uppsala, Region Västmanland, Region Sörmland, Region Gotland och Mälardalsrådet. Föreningen – Stockholmsregionens Europaförening – har som syfte att främja medlemmarnas gemensamma politiska intressen genom att samverka i frågor som rör regionens förhållande till EU. Tillsammans äger och styr medlemmarna [Stockholm Region EU Office](#), som är deras gemensamma representationskontor i Bryssel.*