



Datum
2022-01-26
Adress
August Palms Plats 1
Diarienummer
STK-2021-1736

Yttrande

Till
Infrastrukturdepartementet

Remiss från Infrastrukturdepartementet - EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet I2021/03357

Sammanfattning

Malmö stad ser positivt på det åtgärds paket som presenteras av EU-kommissionen, med syftet att modernisera transportsystemet och göra det möjligt att nå satta utsläppsmål för transportsektorn. Revideringen av TEN-T förordningen lyfter särskilt fram vikten av att hållbar och effektiv mobilitet i regionens städer för att säkerställa att dessa fungerar som välfungerande centrala nav i transportsystemet och därmed minimera flaskhalsar. Malmö stad är på flera sätt ett viktigt sådant nav, för Sverige såväl som Europa, och vi välkomnar därför kommissionens förslag till uppväxling. Vad gäller ramverket för urban mobilitet ser Malmö stad positivt på de ambitioner som lyfts fram, men vill samtidigt påpeka vikten av rätt prioriteringar och att krav och målsättningar åtföljs av tillräckliga finansiella resurser.

Yttrande

Malmö stads ser generellt positivt på de förslag på EU-kommissionen lägger med ambitionen att förbättra regionens transportsystem, minska utsläpp och öka säkerheten. På grund av mycket kort svarstid har endast delar av remissen behandlats av Malmö stad. Nedan redogörs för Malmö stads synpunkter kring revideringsförslaget angående TEN-T förordningen samt den föreslagna ramverket för urban mobilitet.

Synpunkter angående revideringen av förordningen för ett transeuropeiskt transportnätverk (TEN-T)

Malmö stad står helt bakom ambitionen att skapa en grön transportinfrastruktur som reducerar trängsel och minskar utsläpp och där ytterligare insatser nu ska göras för att skapa ett sömlöst och sammankopplat multimodalt transportsystem. Revideringen lyfter särskilt fram vikten av att hållbar och effektiv mobilitet i regionens städer för att säkerställa att dessa fungerar som centrala nav i transportsystemet och minimerar flaskhalsar. Malmö stad är på flera sätt ett viktigt sådant nav, för Sverige såväl som Europa, och vi välkomnar därför kommissionens förslag till uppväxling.

Malmö stad ser att i den fortsatta utbyggnaden av TEN-T bör Öresundsregionen vara prioriterat. Öresundsbron, Malmö hamns trimodala funktioner, Kastrups utbyggnad och en framtida Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn bidrar till att förverkliga målsättningen för TEN-T. Malmö är också en nationell tillväxtmotor och har en viktig funktion för Europas import och export. Malmö strategiska läge med omlastningsmöjligheter mellan olika trafikslag utgör också en viktig nod i TEN-T transportkorridoren mellan Skandinavien och medelhavet. Malmö har också goda förbindelser med det övergripande vägsystemet via europavägarna, samt core-flygplatserna Malmö Airport och Copenhagen Airport. För att Malmö stad och omkringliggande regioner ska kunna fortsätta vara en central nod för gods såväl som passagerartrafik krävs att området prioriteras framåt och där de delar som idag har bristfällig kapacitet eller utgör en flaskhals bör prioriteras för att effektivisera systemet som helhet. Detta inkluderar ett fortsatt arbete för etableringen av Öresundsmetron.

För att säkerställa ett hållbart transportsystem verkar Malmö stad aktivt för att stärka Öresundsbroanläggningens anslutningar i både Sverige och Danmark. En annan intressant aspekt är att en framtida Öresundsmetro visar på stor potential i att frigöra kapacitet för både person- och godstrafiken i TEN-T korridoren. Med nya Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland behövs plats för fyra godståg per timme och riktning på Öresundsbron. En framtida Öresundsmetro frigör den kapaciteten på Öresundsbron. Även bangårdars kapacitet behöver beaktas för att kunna hantera utvecklingen i TEN-T korridoren i sin helhet. Bedömning av framtida kapacitetsbehov behöver beakta utvecklingen av järnvägens behov gällande ökad godstrafik, ökade behov för persontrafiken och rangerbangårdar.

Hamnen i Malmö är av EU utpekad som en av fem svenska huvudhamnar (Core Port) i den transeuropeiska transportkorridoren TEN-T. Hamnen är ytterligare en viktig del i att skapa en hållbar godstrafik i TEN-T korridoren och där Malmö stad ser det som centralt att EU och Sverige aktivt stödjer de planerade investeringarna i Malmö hamns utveckling.

Vad gäller förslaget att öka hastigheten på TEN-T järnvägspassagelinjer i syfte att stärka järnvägens konkurrenskraft i Europa bedömer Malmö stad detta som positivt. Malmö stad anser dock att om höghastighetsjärnvägen ska kunna uppnå sin fulla potential och samhällsnytta i södra Sverige är det av vikt att, så långt som möjligt, nyttja den befintliga transportkorridorer. Detta med utgångspunkt i de tidigare uppsatta restidsmålen. Samtidigt behöver den frigjorda kapaciteten optimeras och fördelas. Här behöver både mer gods och persontrafik kunna rymmas. I Malmöregionens storstadsområde finns ett finmaskigt järnvägssystem som är en nyckel till hållbart resande. Detta system måste utvecklas i samklang med den nya höghastighetsjärnvägen.

Kommissionens revideringsförslag av TEN-T förordningen innefattar en ambition om fler omlastningsterminaler, förbättrad hanteringskapacitet vid godsterminaler, minskade

väntetider vid järnvägsgränsövergångar, längre tåg för att växla mer gods till renare transportsätt och möjligheten för lastbilar att transporteras med tåg i hela nätverket. Malmö stad välkomnar detta och det kommande stöd och möjligheter som kommer med förslaget. I Malmöregionen finns särskilt viktiga funktioner för omlastning av fjärrgodstransporter längs med TEN-T korridoren såsom hamnen där omlastning mellan sjöfart och väg och järnväg sker. Malmö gods- och rullgodsbangård samlar ihop mindre järnvägstransporter till en större sammanhängande transport. Det finns dessutom två kombiterminaler i Malmö som besitter viktiga omlastningsfunktioner mellan trafikslag, en i anslutning till hamnen och en i anslutning till gods- och rullgodsbangården, samt ett flertal vägterminaler längs europavägarna.

Kommissionen visar på en ambitionshöjning i och med förslaget att snabba på utbyggnaden av de delar av nätverket som är centrala för en fungerande helhet, med färdigställande 2040 snarare än 2050. Malmö stad ser att Öresundsmetron bör vara en sådan prioritering. En framtida Öresundsmetron beräknas kunna ta minst 50 procent av det framtida kollektiva resandet om 60 000 resenärer per dygn över sundet. Det frigör den kapacitet på Öresundsbron som krävs för att möta framtida öknningar av godstrafiken och fjärrtågtrafik mellan hela Sverige, Danmark och Europa. Öresundsmetron kan därmed bli en hållbar pusselbit i arbetet med att utveckla och öka kapaciteten i den nordsydliga TEN-T korridoren.

Avslutningsvis, kommissionen föreslår med revideringen att framtagande av en Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) blir obligatoriskt för alla 424 större städer inom unionen, där nollutsläppsfordon, kollektivtrafik, gång och cykel ska prioriteras. Malmö stad ser positivt på detta då ambitionsnivån vad gäller att skapa hållbar mobilitet i Europas städer har varierat kraftigt. Ett fungerande TEN-T nätverk förutsätter att unionens urbana centrum har ett effektivt transportsystem utan flaskhalsar. Malmö stad har fortfarande mycket att göra inom detta område, men arbetet pågår för fullt och ambitionerna är höga.

Synpunkter vad gäller kommissionens förslag på Ramverk för urban mobilitet

Malmö stad ser det som intressant och glädjande att kommissionen lyfter fram aktiv, kollektiv och delad mobilitet som en central aspekt för att nå satta klimatmål. Utsläppsfria fordon är viktigt men kan inte ensamt göra att vi når målen. Att kommissionen nu också vill se ett ändrat tillvägagångssätt när det gäller att tillskapa hållbar mobilitet, från att ha varit baserat på trafikflöden till ett synsätt som bygger på hållbar förflyttning av människor och varor, är också något som Malmö stad välkomnar. Malmö stad arbetar idag utifrån detta synsätt men hade här önskat större stöd från nationellt håll såväl som från EU.

Vidare ser Malmö stad det som positivt att EU vill stärka stödet på nationell nivå så att fler kommuner kan ta fram Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP:s) och att kommissionen också har ambitionen att stärka kopplingen mellan SUMP:s och finansiellt stöd. SUMP:s föreslås också bli obligatoriskt för alla större städer i unionen. Här ser Malmö stad, i syfte att stärka betydelsen av det regionala och nationella stödet, att ett sådant krav också borde ställas på nationell och regional nivå, för att stärka möjligheten för dem att stödja lokalt

mobilitetsarbete. Malmö stads bedömning är att ytterligare nationellt stöd krävs för att nå en ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik. Detta då de bilresor som finns kvar i Malmö till största delen är medellånga och långa. Det är därför Malmö stads uppfattning att kommissionen inte bara ska föreslå utan kräva att medlemsstater tar fram en nationell plan som ska stödja städer att utveckla sina mobilitetsplaner.

Vad gäller de ekonomiska satsningarna som presenteras för ramverkets genomförande är tillräckligheten svår att bedöma. Malmö stad vill lyfta vikten av att det tillsätts tillräckligt med resurser för att möjliggöra god måluppfyllelse för de förslag som läggs fram inom ramverket, särskilt med tanke på resultat av utvärderingen av 2013 års urban mobilitet plan som visade att unionens städer har en oförändrad situation 2022 jämfört med 2013 vad gäller trängsel, dålig luft och buller. Genomförande av mobilitetsprojekt i städer har ofta stort behov av startfinansiering och Malmö stad ser det därför som rimligt att det ramverk som här presenteras ges större finansiella muskler än vad som gavs till arbetet för Urban mobility plan. Arbetet får inte resultera i ytterligare tio resultatlösa år. Att kommissionen inom ramverket kommer att utöka finansieringshjälp för att säkerställa att kollektivtrafik kvarstår och stärker sin position som ryggraden i ett hållbart mobilitetssystem i städer ser Malmö som mycket positivt.

Vidare, kommissionen föreslår att inom ramverket ge ekonomiskt stöd för att underlätta för företag med fordonsflottor att övergå till nollutsläppsfordon. Malmö stads hållning är att stödinsatsen troligen kan allokeras mer effektivt på annat håll. Omställningen till elektriska fordon och fordonsflottor har redan påbörjats då företag har insett de ekonomiska fördelarna med en elektrifierad fordonsflotta. Ett stöd kommer med stor sannolikhet att snabba på omställningen, men där det samtidigt finns andra områden där ekonomiskt stöd är helt avgörande. Ett sådant är till exempel städers utbyggnad av publik laddinfrastruktur som idag laggat efter.

Avslutningsvis, som en del av arbetet med att ställa om transportsektorn och skapa förutsättningarna för hållbar urban mobilitet planerar kommissionen att lägga ett förslag på en ny standard vad gäller utsläpp av växthusgaser för tunga fordon 2022. Ambitionen är att styra denna sektor mot noll-utsläppsfordon. Malmö stad kan konstatera att EU fortsätter trycket mot noll-utsläppsfordon vilket innebär att inte heller förbränningsmotorer drivna av biobränslen på sikt är ett reellt alternativ framöver. I kontexten urbana miljöer och städer, där lokala utsläpp och buller är ett stort problem utöver utsläpp av växthusgaser, ser Malmö stad positivt på detta.

Ordförande

.....
.....

[Fyll i titel]

.....
[Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden]