



Yttrande över EU-kommissionens grönbok om TEN-T (COM 2009/0044) från Europaforum Norra Sverige

Inledning

Europaforum Norra Sverige (EFNS) välkomnar möjligheten att lämna yttrande över grönboken om TEN-T, COM (2009) 44, som publicerades den 4 februari 2009. Grönboken behandlar problem och utmaningar i EU:s transportpolitik hittills, liksom alternativa lösningar. Bland utmaningarna finns bland andra:

- Låg följsamhet från medlemsländerna vad gäller samordningen mellan TEN-T och den nationella infrastrukturplaneringen
- Låg grad av åtagande från medlemsländer vad gäller genomförandet av de 30 prioriterade projekten. Endast fyra av de 30 projekten har slutförts sedan 1996.
- Ökande kostnader för infrastrukturen
- Nuvarande finansiella kris i Europa och övriga världen

I grönboken ställs 13 frågor. EFNS svarar på dessa frågor utifrån norra Sveriges politiskt antagna positioner inom infrastrukturområdet.

Europaforum Norra Sverige

Europaforum Norra Sverige är ett nätverk av politiska representanter för de fyra nordligaste länen i Sverige, som företräder nästan 900 000 invånare och en geografisk yta på över halva Sverige. Även om en stor del av detta område är glest befolkat finns det inte försumbara urbana områden, framförallt utmed Bottenviken.

Merparten av Sveriges skogs- och pappersindustri och gruvnäring, finns i norra Sverige, liksom vidareförädling av metaller, träindustri, mekanisk och kemisk industri. En kritisk framgångsfaktor för både gruvindustrin och skogsindustrin är fungerande godstransporter och den infrastruktur som idag finns är på både svensk och finsk sida otillräcklig. Järnvägsstråken har otillräcklig kapacitet, för låg bärighet och flera nya sträckor behöver byggas för att tillgodose behoven för både gods- och persontransporter.

Sverige och Finland hör till världens största exportörer av skogsprodukter. Värdet av den svenska skogsindustriexporten motsvarade under 2008 c:a €12 Miljarder och i Finland € 11,1 Miljarder. I Sverige svarar skogsindustrin för 13 % av den totala exporten och i Finland

hela 20 %. I båda länderna exporteras 70-80 % av produktionen till länder inom EU. Andelen sysselsatta i denna industrisektor är i båda länderna 10-12 %. Den svenska skogsindustrin svarar för 10 % av EU-ländernas totala konsumtion av papper och 20 % av konsumtionen av sågade trävaror.

Inom gruvnäringen produceras hela 90 % av EU:s behov av järnmalm i Sverige och 12 av Sveriges 15 gruvor ligger i norra Sverige. Sverige är också EU:s största producent av guld och näst största producent av koppar, silver och bly. Nya fyndigheter av järnmalm i Tornedalen kommer att öka produktionen av järnmalm och generera minst 1500 arbetstillfällen de närmaste åren. För både skogs- och gruvindustrin i norra Sverige finns det risk att tillväxten hindras av otillräcklig transportinfrastruktur vilket indirekt drabbar också övriga Europeiska länder.

Även om en stor del av norra Sveriges industri är råvarubaserad är tillväxten stark också inom turismen, servicenäringar, forskning och andra kunskapsintensiva näringar. Nästan 15 % av alla gästnätter i Sverige tillbringades under 2007 i norra Sverige. Effektiva persontransporter och pendlingsmöjligheter är viktiga för att generera tillväxt i nya näringar och möjliggöra kompetensförsörjning till kunskapsintensiva branscher.

En väl fungerande och sammanhållen infrastruktur och transportlogistik är en kritisk framgångsfaktor för norra Sverige. För att uppfylla de s.k. Lissabon- och Göteborgsmålen krävs konkurrenskraftiga transportlösningar som bygger på långsiktig hållbarhet. Detta innebär med nödvändighet att en fortsatt utbyggnad av järnvägsinfrastruktur har högsta prioritet, men även fungerande persontransporter ut i Europa från de regionala flygplatserna bör ha en hög prioritet.

Sammanfattning av EFNS svar:

- förordar kommissionens alternativ 3, med övergripande nät och stamnät, under förutsättning att detta ges en utformning som stödjer såväl miljö- och klimatmål som mål för sammanhållning, tillväxt och hållbar utveckling, av skäl som redovisats i svaren på föregående frågor.
- ser med alternativ 3 en möjlighet att skapa ett stamnät som tillgodoser EU:s försörjning av råvaror och produkter från norra Europa, liksom behovet av effektiva godstransporter med Norge och Ryssland, via den Botniska korridoren i både norra Sverige och norra Finland.
- efterlyser en realistisk ambitionsnivå för de reviderade riktlinjerna för TEN-T. Det finns en stor risk att konsultationen av grönboken leder till att TEN-T förväntas täcka alla möjliga behov. En tydlig prioritering bör göras utifrån i första hand miljö- och klimateffekter och i andra hand tillväxt och sammanhållning.
- föreslår att, för väginfrastruktur, bör det övergripande TEN-T-nätet samordnas med den väl etablerade europavägsklassificeringen som görs av FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE). Detta skulle underlätta både utformning, planering och uppföljning av det övergripande nätet på både internationell, europeisk och nationell nivå.
- framhåller att TEN-T bör stimulera utbyggnaden av ERTMS för att öka kapaciteten på järnvägarna, genom en särskild åtgärd eller inom en begreppsaserad pelare.
- anser det viktigt att TEN-T ger medlemsstaterna incitament för långsiktiga satsningar på miljövänlig infrastruktur såsom järnväg och sjöfart. Detta kräver att samordningen mellan nationell/regional infrastrukturplanering och den övergripande europeiska planeringen måste avsevärt förbättras.

Svar på kommissionens frågor

1. Grönboken beskriver grunderna för TEN-T och den framtida transportpolitiken. I avsnittet redovisas erfarenheterna hittills av TEN-T utifrån faktorerna: EG-fördraget, Särskilda kännetecken, Tidigare resultat, Planering av nätet, Nätgenomförande och Förväntad efterfrågan på transporter.

F1: Bör kommissionens utvärdering av den aktuella utvecklingen av TEN-T omfatta andra faktorer?

Europaforum Norra Sverige:

- anser att kommissionen gör en rimlig analys av den aktuella utvecklingen av TEN-T, men att man är tvetydig om huruvida TEN-T är en succé eller ett misslyckande. Med endast fyra av 30 prioriterade korridorer klara anser vi att det finns skäl för självkritik vad gäller ambitionsnivå, definition av mål och uppföljning. Det finns skäl för såväl tydligare mål, som rimlig balans mellan ambitioner och resurser, liksom för mer bindande åtaganden från medlemsländerna är också intressant (se vidare svar på fråga 9)
- instämmer i att revideringen av TEN-T bör göras mer omfattande än som först planerats, med tanke på ändrade förutsättningar vad gäller miljön och klimatförändringar, förväntade efterfrågan på transporter samt EU:s utvidgning.
- framhåller att mer hänsyn bör tas till faktorer som territoriell sammanhållning, industriell tillväxt och hållbar utveckling i alla EU:s regioner. Utvärderingen måste ske i perspektiv av att uppnå en Europeisk balans med lika möjligheter till utveckling, oavsett närhet till centrala marknader i EU.
- framför att kommissionen måste lyssna på EU:s regioner i alla skeden av den kommande processen med utformning av nya riktlinjer för TEN-T.

2. Grönboken beskriver problematiken med att samordna planering, genomförandekapacitet och kunskap på olika nivåer, för att förverkliga TEN-T-strategin. Samtidigt som medlemsstaternas suveräna beslutanderätt vad gäller infrastruktur ska respekteras föreslås att gemenskapen intar en ledande roll. Betydelsen av det övergripande nätet lyfts fram men också bristerna i form av glappet mellan den övergripande planeringen och verktygen för att stimulera och följa upp genomförandet samt avsaknaden av ett klart EU-perspektiv.

F2: Vad talar för eller emot att bevara det övergripande nätet? Hur kan nackdelarna med de olika lösningarna åtgärdas?

Europaforum Norra Sverige:

- anser att det övergripande nätet även i fortsättningen behövs, men i högre grad måste fungera som underlag för regionala och nationella prioriteringar.
- anser att, även om medlemsländerna har det huvudsakliga ansvaret för finansiering av det övergripande nät, är det viktigt att kunna erhålla medel från TEN-T:s årliga utlysningar för riktade insatser, åtgärder av gränsöverskridande karaktär och innovativa projekt.
- föreslår att, för väginfrastruktur, bör det övergripande TEN-T-nätet samordnas med den väl etablerade europavägsklassificeringen som görs av FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE), för samtliga EU:s medlemsländer. Detta skulle underlätta både utformning, planering och uppföljning av det övergripande nätet på både internationell, europeisk och nationell nivå. För Sveriges är det endast E12 mellan Umeå och Mo i Rana, som inte har TEN-T-status. Förutom mindre administration än med dagens två klassificeringssystem skulle TEN-T nätet med automatik bli synligt för alla medborgare.

3. Grönboken beskriver den nuvarande metoden med prioriterade projekt och dess brist på kontinuitet genom att de ofta handlar om förbindelser med en start och en slutpunkt. En alternativ ansats med prioriterade nät skulle medge att noder, hamnar och flygplatser på ett mer systematiskt sätt inkluderas som inträdespunkter i nätet. Det prioriterade nätet ska utformas genom en öppen och objektiv planeringsmetod, men i huvudsak bygga på de redan prioriterade projekten. De faktorer kommissionen anser särskilt ska beaktas vid utformningen är: större trafikflödena, sammanhållningsmålen, förbindelserna med centra för ekonomisk utveckling, ”värdet av de insatser som redan gjorts”, miljömål, konkurrensaspekten, effektivare användning av infrastrukturen samt spännvidden mellan de enskilda medlemsstaternas situation. Ett prioriterat nät skulle knyta samman de resultat som tidigare uppnåtts med TEN-T-strategin och dess nuvarande och framtida utmaningar nivå.

F3: Skulle en metod med prioriterade nät vara bättre än nuvarande metod med prioriterade projekt? Om inte, vilka är i så fall fördelarna med de prioriterade projekten? Om så är fallet vilka (ytterligare) fördelar kan prioriterade nät medföra och hur ska de utvecklas?

Europaforum Norra Sverige:

- anser att en övergång till prioriterat nät istället för prioriterade projekt är att föredra framförallt för att den prioriterade delen av TEN-T, som svarar för merparten av TEN-T-finansieringen, blir mer tydligt. Detta under förutsättning att det prioriterade nätet inte endast blir ett sätt att lösa besvärande trängsel på infrastrukturen i den s.k. pentagonen.
- anser att ett prioriterat nät måste ta särskild hänsyn till behov av förbättrad infrastruktur för långväga godstransporter, med tanke på sammanhållningsmålen, inre marknadens funktion och miljömålen.
- anser att ett prioriterat nät istället för prioriterade projekt bör ge större möjligheter att stödja multimodala transportbehov i områden med produktion av basråvaror som både EU och övriga världen har behov av.
- anser att liksom nu bör miljövänliga transporter såsom järnväg och sjöfart ges högsta prioritet, vid utformningen av det prioriterade nätet.
- framhåller att ett prioriterat nät bör vara ett sätt att integrera det nuvarande systemet med prioriterade projekt med de fem transnationella transportkorridorerna (COM(2007) 32). I norra Europa innebär det att projekt nr 12, Nordiska triangeln i både Sverige och Finland knyts samman med Northern Axis nordligaste via den s.k. Botniska korridoren.

4. Grönboken beskriver möjligheten att införa en ”begreppsbaserad pelare” i TEN-T för att vidga perspektiven. Denna metod skulle kunna användas för att optimera användningen av befintlig infrastruktur och skulle även kunna uppmärksamma på nya infrastrukturbehov och växande efterfrågan i ett längre perspektiv. Det skulle även kunna leda till större flexibilitet i fråga om definitionen av projekt av gemensamt intresse och därigenom göra det möjligt att bemöta marknadsutvecklingen.

F4: Skulle en sådan flexibel metod för att identifiera projekt av gemensamt intresse vara lämpad för en strategi som traditionellt sett huvudsakligen faller inom ramen för medlemsstaternas enskilda beslut om infrastrukturinvesteringar? Vilka ytterligare för och nackdelar finns? Hur kan det bäst återspeglas i gemenskapens planering?

Europaforum Norra Sverige:

- anser att en förslaget om ”begreppsaserad pelare” är intressant men behöver tydliggöras i den fortsatta utformningen av det framtida TEN-T. Om man ser det prioriterade nätet som uppdelat på en geografisk del och en begreppsaserad del, är det naturligt att övergripande prioriterade projekt såsom Galileo och Motorways of the Sea skulle kunna vara en del av den begreppsaserade pelaren. Intelligent transport system (ITS) och ERTMS för att optimera utnyttjandet av befintlig infrastruktur är andra prioriterade områden som skulle kunna höra dit, liksom gröna transportkorridorer och projekt för förbättrad godslogistik.
- Kommissionens initiativ om Gröna transportkorridorer och Prioriterat gods nät kan vara en del av TEN-T:s riktlinjer som innefattas av den begreppsaserade pelaren, men också har en geografisk kontext.

5. Grönboken beskriver infrastruktur av särskild betydelse för den framtida utvecklingen av TEN-T såsom olika behov för passagerar- och godstrafik, flygplatser och hamnar som fungerar som Europas knutpunkter till världen, vattenburna transporter inom EU samt godslogistik

F5: Hur kan ovan beskrivna faktorer bäst beaktas inom ramen för den övergripande synen på den framtida utvecklingen av TEN-T? Vilka ytterligare aspekter bör beaktas?

Europaforum Norra Sverige:

- anser det viktigt att TEN-T ger medlemsstaterna incitament för långsiktiga satsningar på miljövänlig infrastruktur såsom järnväg och sjöfart. Detta kräver att samordningen mellan nationell/regional infrastrukturplanering och den övergripande europeiska planeringen måste avsevärt förbättras.
- anser att optimeringen av järnvägsnäten för att kunna klara både gods- och passagerartrafik är ytterst viktigt. På vissa sträckor används redan idag separerade nät/stråk, medan på andra sträckor utgör framförallt frånvaron av dubbelspår en mycket begränsande faktor. Om resurser satsas på höghastighetsbanor för passagerartrafik bör detta ske med perspektivet att också underlätta för godstrafiken.
- framhåller att vid prioritering av infrastrukturen bör man beakta kommande behov av råvaruförsörjning. I norra Sverige kommer under närmaste åren flera mycket stora gruvor för järnmalm att öppnas i Tornedalen, som kräver satsningar i hamnar och anslutande infrastruktur (Motorways-of-the-Sea)
- framhåller att hamnar som fungerar som EU:s knutpunkter till världen även finns utanför EU:s område. Framförallt har norska hamnar såsom Oslo, Trondheim, Bodö, Mo i Rana och Narvik, med dess anslutningar till väg och järnväg en mycket stor betydelse för hela norra Europa. Detta bör beaktas i TEN-T.
- efterlyser en realistisk ambitionsnivå för de reviderade riktlinjerna för TEN-T. Det finns en stor risk att konsultationen av grönboken leder till att TEN-T förväntas täcka alla möjliga behov. En tydlig prioritering bör göras utifrån i första hand miljö- och klimateffekter och i andra hand tillväxt och sammanhållning.

6. Grönboken beskriver behovet av satsningar på intelligenta transportsystem såsom EGNOS och Galileo, och dessas betydelse för att optimera transporterna. Med tanke på den relativt låga kostnaden för intelligenta transportsystem jämfört med kostnaden för att bygga upp den faktiska infrastrukturen och den möjligt som de erbjuder till att kombinera och optimera offentliga och privata investeringar är de sociala fördelarna och avkastningen på investeringarna betydande, förutsatt att insatserna sker efter samråd och att de är sektorsövergripande och omfattar hela Europa

F6: Hur kan intelligenta transportsystem, som en del av TEN-T, förbättra det sätt på vilket transportsystemet fungerar? Hur kan investeringar i Galileo och EGNOS omsättas i effektivitetsfördelar och optimal balans i efterfrågan på transporter? Hur kan intelligenta transportsystem bidra till utvecklingen av ett multimodalt TEN-T?

Europaforum Norra Sverige:

- anser det mycket viktigt att satsa på teknik som kan maximera utnyttjandet av befintlig infrastruktur. Framförallt är detta viktigt inom järnvägsnäten där investeringskostnaderna för fysisk infrastruktur är mycket höga.
- anser att satsningar på intelligenta transportsystem för att optimera utnyttjandet av ledig kapacitet i befintliga transportsystem, är ytterst viktiga.
- framhåller att TEN-T bör stimulera utbyggnaden av ERTMS för att öka kapaciteten på järnvägarna, genom en särskild åtgärd eller inom en begreppsaserad pelare. Sveriges första järnvägssträcka med ERTMS tas i bruk 2011 och det är ytterst viktigt att denna teknik kan det prioriterade TEN-T-nätet och det föreslagna prioriterade godsnätet (COM(2007) 608) inom överskådlig tid.

7. Grönboken beskriver innovationspotentialen både i transportinfrastrukturen, inklusive intelligenta transportsystem, och fordonssektorn, vilket innebär att den traditionella gränsdragningen mellan infrastruktur och fordon komma att ändras. Frågan om infrastrukturen måste anpassas till nya generationer av intelligenta trafiksystem och nya fordonsgenerationer kan uppstå. Ny teknik vad gäller elfordon och hybridfordon nämns som uppmanande eftersom de möjliggör att problemen med koldioxidutsläppen kan flyttas över från fordonen till kraftverken där problemet kan lösas på ett effektivare sätt. Utöver teknisk innovation kan målsättningen att på effektivaste sätt använda infrastrukturen leda till innovation på det organisatoriska planet.

F7: Kommer förskjutningen av gränserna mellan infrastruktur och fordon eller mellan tillhandahållandet av infrastruktur och det sätt på vilket den används att kräva att begreppet (infrastruktur)projekt av gemensamt intresse ges en vidare tolkning? Om ja, hur bör detta begrepp definieras?

Europaforum Norra Sverige:

- anser att forskning kring ny teknik för både infrastruktur och fordon, t.ex nya bränsletekniker bör ges en betydligt högre prioritet i EU:s forsknings- och innovationsprogram (FP7 och CIP). Projekt inom TEN-T kan fungera som försöksområden eller testobjekt för ny teknik.
- anser att man bör överväga särskilda satsningar i TEN-T för att underlätta tågoperatörers konvertering av lok till den gemensamma standarden ERTMS för trafikövervakning/styrning. Detta handlar både om att kunna använda infrastrukturen optimalt och att öka konkurrensen i utnyttjandet av befintlig infrastruktur.

8. Grönboken beskriver förslaget om ett inrättande av ett stomnät för TEN-T. Ett sådant nät skulle både kunna omfatta prioriterade nät och en ”begreppsbaserad” pelare varigenom behovet av flexibilitet och marknadsorientering uppmärksammas. Ett stomnät med tydliga europeiska mål och höga prioriteter på transportområdet och inom andra EU-strategier (inre marknaden, sammanhållning, hållbar utveckling/klimatförändringar osv.) skulle kunna utgöra kärnpunkten för gemenskapens insatser för TEN-T-strategin.

F8 Kan ett sådant stomnät ”förverkligas” på gemenskapsnivå? Vilka vore för och nackdelarna? Vilka metoder bör användas för att upprätta ett stomnät?

Europaforum Norra Sverige:

- anser att ett förslaget stomnät kan förverkligas på gemenskapsnivå, men det förutsätter en betydligt bättre samordning och dialog mellan EU, nationell och regional nivå.
- anser att förverkligandet av ett gemensamt stomnät kräver en bättre samordning med olika gemenskapsinitiativ inom transportområdet, såsom de fem transnationella axlarna (COM(2007) 32), gröna transportkorridorer och prioriterat godsnet (COM(2007) 608)
- framhåller att basen i det föreslagna stomnätet bör vara klimatvänliga gränsöverskridande godstransporter med högsta prioritet för järnväg och sjöfart samt intelligenta transportsystem.

9-10. Grönboken beskriver den övergripande finansieringen av projekt av gemensamt intresse som fastställs i TEN-T-planerna. TEN-T kan enbart framstå som trovärdigt för EU-medborgarna om den valda planeringsmodellen och genomförandekapaciteten är i samklang. Gemenskapens finansieringsinstrument, så som de är utformade idag, har inte räckt till för att fullt ut och inom angivna tidsramar kunna genomföra alla planerade projekt. Eftersom förseningarna i slutförandet av nätet varit många vore det lämpligt att medlemsstaterna ges ett mer bindande ansvar. Varje enskilt projekt av gemensamt intresse bör dock basera sig på klart fastställda gemenskapsmål och bidra till tillförlitligheten i beräkningarna av de totala kostnaderna för genomförandet av TEN-T. Medlemsstaterna, gemenskapens finansieringsinstrument och Europeiska investeringsbanken kommer även fortsättningsvis att spela viktiga roller i finansieringen av TEN-T-projekten. Den privata sektorns roll i samband med genomförandet av projekt skulle i tillämpliga fall också kunna intensifieras.

F9 Hur kan finansieringen av TEN-T i dess helhet fastställas på kort, medellång och lång sikt? Vilka finansieringsformer – statliga, privata, på gemenskapsnivå eller nationell nivå – lämpar sig bäst för de enskilda aspekterna av utvecklingen av TEN-T?

Europaforum Norra Sverige:

- anser att det är rimligt med ett större bindande åtagande från respektive medlemsstater men att gemensamma rekommendationer eller former för långsiktig finansiering utvecklas.
- anser att kriterierna för TEN-T-finansiering inom det prioriterade nätet respektive det övergripande nätet tydliggörs, liksom ansvarsfördelningen mellan medlemsländerna och gemenskapens finansieringsåtaganden.
- framhåller att en av de viktigaste funktionerna av TEN-T är att ge tydliga incitament för satsningar på regional och nationell nivå, till nytta för hela EU.

F10: Vilket stöd kan ges medlemsstaterna för att hjälpa dem att finansiera och genomföra projekt som de ansvarar för? Bör den privata sektorns delaktighet i tillhandahållandet av infrastruktur ytterligare främjas? Om så är fallet, på vilket sätt?

Europaforum Norra Sverige:

- anser att det skulle vara en fördel med gemensamma överenskommelser eller rekommendationer kring hur EIB:s finansieringsmöjligheter skulle kunna utnyttjas av respektive medlemsländer, framförallt för att stödja projekt med samhällsekonomiska och miljömässiga vinster på lång sikt.
- anser att infrastruktur i grunden bör vara ett samhälleligt, konkurrensneutralt, åtagande för att främja såväl tillväxt och sysselsättning som social sammanhållning.
- anser att näringslivet ska involveras vid planeringen av infrastruktur och genom åtaganden om nyttjandet av infrastruktur även kunna bidra till finansieringen, men medfinansiering från den privata sektorn får inte leda till en omfördelning av resurserna till de mest gynnade regionerna.

11. Grönboken beskriver användningen av gemenskapens finansiella instrument för att genomföra TEN-T, som t.ex olika former av bidrag från TEN-T, sammanhållningsfonden, och den Europeiska regionala utvecklingsfonden. Bidrag tilldelas för utredningar som bidrar till att problem med projekt i inledningsstadiet och under arbetsfasen kan lösas, samt till själva anläggningsfasen. När det gäller genomförandet av TEN-T-strategin föreslås att alla projekt av gemensamt intresse kan bli föremål för en harmoniserad och allmänt vedertagen kostnads- och intäktsanalys som fastställer det europeiska mervärdet.

F11: Svagheter och styrkor hos gemenskapens nuvarande finansieringsinstrument. Behövs det nya instrument (däribland ”innovativa instrument”)? Hur kan en kombinerad användning av medel från olika gemenskapskällor samordnas för att stödja genomförandet av TEN-T?

Europaforum Norra Sverige:

- förordar en bättre samordning av olika gemenskapsinstrument för finansiering av TEN-T. Det är också viktigt att kriterierna för strukturfondernas finansieringsmöjligheter tydliggörs i strukturfondsförordningarna.
- anser att den typ av kostnads- och intäktsanalys av projekt av gemensamt intresse, som föreslås, måste ta hänsyn till alla de faktorer som finns med som grund för TEN-T, såsom miljö- och klimateffekter, tillväxtbefrämjande effekter och sammanhållning. Den typ av kalkyl som föreslås får inte ha en snäv kortsiktig företagsekonomisk ansats. Det skulle innebära att ett antal för gemenskapen långsiktigt gynnsamma projekt inte skulle kunna genomföras.

12. Grönboken beskriver användningen av gemenskapens icke-finansiella instrument för att genomföra TEN-T. Europeiska samordnare som utses av kommissionen för att bistå med förberedelse och genomförande av vissa prioriterade projekt har i ett flertal fall visat sig vara effektiva. Samordning kan spela en riktig roll för alla insatser som omfattar ett stornät. Vid sidan av den ”traditionella” samordningen av prioriterade projekt, som görs av europeiska samordnare, erfordrar även affärsinriktade nerifrån initierade projekt som godstransporter och gröna korridorer en gedigen gränsöverskridande samordning. Genom att tillämpa den öppna samordningsmetoden på TEN-T skulle en gemensam ram för kommissionens, TEN-T:s verkställande organs och medlemsstaternas arbete kunna upprättas som samtidigt tillhandahåller en gemensam kunskapsbas för TEN-T-nätet.

F12 Har kan befintliga icke-finansiella instrument förbättras och vilka nya instrument kan införas?

Europaforum Norra Sverige:

- stödjer en ökad grad av samordning mellan gemenskaps-, nationell och regional nivå.
- anser att det kan finnas skäl att se över statsstödsregler och andra instrument för att möjliggöra för gemenskapen viktiga transportlänkar som inte idag kan drivas på kommersiella grunder, och som kan jämföras med infrastruktur. Detta gäller framförallt färjeförbindelser som möjliggör förkortade transportsträckor av gods.
- framhåller vikten av samordning av infrastrukturfrågorna med angränsande tredje länder såsom Norge och Ryssland, för genomförande av transnationella axlar och förbättrad infrastruktur i öst-västlig riktning.
- lyfter betydelsen av Östersjöstrategin som ett verktyg i samordningen av infrastruktursatsningar i norra Europa.

13. Grönboken beskriver möjliga val för vidareutveckling av de transeuropeiska transportnäten. På grundval av de punkter som fastställs under punkt 3 kan kommissionen konstatera att det finns tre möjliga lösningar för den fortsatta utvecklingen av TEN-T:

1. Bevara den nuvarande strukturen med två nivåer omfattande ett övergripande nät och prioriterade projekt (som inte är sammankopplade).
2. Minska ner TEN-T till enbart en nivå (prioriterade projekt, eventuellt sammankopplade till ett prioriterat nät).
3. En struktur med två nivåer med ett övergripande nät och ett stomnät som utgörs av ett geografiskt definierat prioriterat nät och en begreppsbasead pelare för att underlätta integreringen av olika transportpolitiska aspekter och aspekter som rör transportinfrastruktur.

F13: Vilken av dessa lösningar är bäst och varför?

Europaforum Norra Sverige:

- förordar alternativ 3, med övergripande nät och stomnät, under förutsättning att detta ges en utformning som stödjer såväl miljö- och klimatmål som mål för sammanhållning, tillväxt och hållbar utveckling, av skäl som redovisats i svaren på föregående frågor.
- ser med alternativ 3 en möjlighet att skapa ett stomnät som tillgodoser EU:s försörjning av råvaror och produkter från norra Europa, liksom behovet av effektiva godstransporter med Norge och Ryssland, via den Botniska korridoren i både norra Sverige och norra Finland.

Yttrandet är antaget av de politiska företrädarna i rapportörsgruppen för Europaforum Norra Sverige.

Harriet Classon
Kommunalråd, Skellefteå kommun
Ansvarig rapportör Infrastruktur

Robert Forsberg
Kommunalråd Kalix kommun
Rapportör Infrastruktur

Benny Eriksson
Landstingsråd Västernorrland
Rapportör Infrastruktur

Thomas Andersson
Landstinget Jämtland

Kent Ögren
Landstingsråd Norrbotten

Britt Fäldt
Piteå kommun

Jens Nilsson
Kommunalråd, Östersunds kommun
Ordförande EFNS rapportörsgrupp

Ewa-May Karlsson
Kommunalråd Vindelns kommun
Vice ordförande EFNS rapportörsgrupp

Glenn Nordlund
Kommunalråd Örnköldsviks kommun

Jonny Lundin
Kommunalråd Härnösands kommun

Mona-Lisa Norrman
Landstingsråd, Jämtland

Erik Bergkvist
Regionstyrelsens ordförande, Västerbotten

Administrativ kontakt för detta yttrande är Gustav Malmqvist, Landstinget Västernorrland,
e-mail: gustav.y.malmqvist@lvn.se, Tel +46-70-6630442