



Datum: 2018-03-19

Mottagare: Infrastrukturminister Tomas Eneroth, Näringsdepartementet, Finansdepartementet samt Trafikverket.

### ***Europaforum Norra Sveriges synpunkter om EU:s framtida transportpolitik med fokus på revidering av CEF-förordningen samt reflektioner om utveckling av TEN-T-systemet***

*Europaforum Norra Sverige (EFNS) är ett nätverk för politiker på lokal och regional nivå från Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland. EFNS är en mötesplats och kunskapsarena där EU:s politik analyseras och diskuteras i de avseenden där den berör norra Sverige. EFNS bevakar Europafrågor för att påverka EU:s lagstiftning, EU:s strategier och handlingsprogram samt EU:s budget. Syftet med EFNS är att tillvara ta norra Sveriges intressen både på den europeiska arenan och i förhållanden till den nationella nivån i frågor med ett tydligt europeiskt perspektiv.*

Denna position speglar EFNS synpunkter om pågående revidering av CEF-förordningen för tiden 2021-2027 samt reflektioner om utveckling av TEN-T-systemet utifrån behov och förutsättningar i EFNS-områden.

### **EFNS POSITION I SAMMANDRAG**

- EFNS förespråkar en förlängning av stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet upp genom norra Sverige till Narvik och gränspassagen vid Haparanda-Tornio. Korridoren skulle därmed innefatta den Botniska korridoren i sin helhet.
- EFNS understryker vikten av att säkerställa att väg- och järnvägssektionerna E4, E10, Ostkustbanan, Botniabanan, Norrbottenbanan, Malmbanan och Haparandabanan samt Luleå hamn förblir delar i stomnätet i CEF2.
- EFNS anser att stödberättigande kriterierna i Sjömotorvägarna bör revideras för att möjliggöra bättre förbindelser mellan stomnätet och perifera områden i norra Sverige.
- EFNS betonar vikten av fortsatt fokus på klassisk infrastruktur i CEF2 samt av hög ambitionsnivå i budgeten för CEF-transport post 2020.
- EFNS anser att TEN-T-metoden generellt bör utvecklas till att omfatta viktiga delar av vårt transportsystem vilka idag inte uppfyller kriterierna i TEN-T-metodologin.
- EFNS avser att fördjupa vår syn på hur TEN-T-systemet bör se ut utifrån de behov och förutsättningar som finns inom EFNS området.



- EFNS understryker vikten av EU:s sammanhållningspolitik som ger ökade möjligheter för investeringar i transportinfrastruktur.

## BAKGRUND

### Norra Sverige i TEN-T och CEF

Vår region i norra Sverige har en lång tradition av gruv- och skogsbruk. De rika mineral- och metaltillgångarna spelar en viktig roll för den ekonomiska och sociala utvecklingen. Norrbottens län står för 90 procent av EU:s järnmalmsproduktion och tillsammans med Västerbottens län för en ansevärd produktion av andra värdefulla mineraler och metaller, till exempel koppar och guld. De fyra nordligaste länen står för cirka 53 procent av Sveriges samlade skogsmark, vilket också har stor betydelse för framväxten av den biobaserade ekonomin och framställning av till exempel massa, papper, sågat trä, biodrivmedel och biomassa.

Luleå hamn, som är en TEN-T core hamn, utgör en viktig nod för att ansluta TEN-T:s infrastruktur. Botniska korridoren, som går på båda sidor av Bottenviken i Sverige och Finland, ingår i TEN-T:s stomnät. Den Botniska korridoren förbinder transportsystemet i våra regioner med stomnätskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjö-Östersjön såväl på land genom gränspassagen Haparanda-Tornio och till havs över Kvarken mellan Umeå och Vasa samt Malmbanan och Mittstråket. Dessa stråk skapar en viktig grundläggande struktur för det europeiska transportsystemet och för transporter av viktiga råvaror och andra förädlade produkter till den europeiska marknaden. Investeringar i dessa objekt leder en bit på vägen för att uppfylla det åtagande Sverige har accepterat inom ramen för det Europeiska transportsamarbetet i enlighet med CEF och TEN-T.

Tillgängligheten till EU:s marknader för råvaror i norra Sverige kräver funktionella väg-, järnvägs- och sjöförbindelser. OECD Territorial Reviews-studien<sup>1</sup> för Northern Sparsely Populated Areas (NSPA) visar på behov av nödvändiga infrastrukturinvesteringar både i nord-sydliga transportstråk till marknader inom EU samt i östvästliga transportstråk till marknader i Asien och västerut mot Atlanten och större internationella marknader. Detta framkommer även i EU-kommissionen DG MARE:s rapport från samrådet om Arktis, "*Arctic Stakeholder Forum*"<sup>2</sup>. De största utmaningarna är idag brist på tillförlitlighet och robusthet på grund av stora sträckor med enkelspår utan möjlighet till omledning, särskilt på Stambanan genom Norrland.

---

<sup>1</sup> [Länk till OECD-studien](#)

<sup>2</sup> [Länk till samrådsrapporten](#)



De viktigaste delarna av transportinfrastrukturen i vår region ingår i Connecting Europe Facility (CEF) som "Andra sträckor i stomnätet", vilka identifieras i annex I till förordningen. Norra Sverige står däremot idag utanför korridorssamarbetet inom TEN-T. Frånvaron av stomnätskorridor i norra Sverige, och därmed bristen på samordnat tillvägagångssätt för finansiering av transportinfrastrukturen, kan komma att äventyra genomförandet av TEN-T:s stomnät inom utsatt tidsram. Denna slutsats dras även i Riksrevisionens nya granskningsrapport "Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv?" (RIR 2017:27)<sup>3</sup>.

Vägtransporter är en vital del av EUs ekonomi, och det behövs åtgärder för att göra den mer effektiv, rättvis och med lägre utsläpp av såväl lokala emissioner som koldioxid. Varje medlemsstat ska anta ett nationellt handlingsprogram enligt 2014/94/EU (DAFI) för utvecklingen av infrastruktur för alternativa drivmedel inom transportsektorn. Regionens geografi gör att tung trafik kommer vara nödvändig som komplement till järnväg och sjöfart under överskådlig framtid och dagens beroende av fossil diesel gör regionen sårbar. Direktivet kräver nationella mål för att införa nya laddnings- och tankstationer för olika typer av rena bränslen såsom elektricitet, naturgas (inklusive biogas) och eventuellt vätgas och ska vara på plats mellan åren 2020 och 2030 beroende om det är stomnäts- eller övergripande näts vägar. I norra Sverige saknas stora delar av de åtgärder som behövs i enlighet med direktivet, främst vad gäller utbyggnad av gas och laddinfrastruktur, både längs kusten och i inlandet.

## EU:s långtidsbudget 2021-2027

Diskussioner pågår om framtida utmaningar, prioriteringar och ambitioner för EU post 2020 som ett led i utformningen av EU:s fleråriga budget (MFF) för tidperioden 2021-2027. Paketet om EU:s fleråriga budget inklusive förslaget om en ny CEF-förordning presenteras i maj 2018.

Under det informella transportrådsmötet i Tallinn i september 2017 lanserades förberedelserna av nästa budget för TEN-T/CEF för perioden 2021-2027. Det presenterades även ett upplägg för processen för utvecklingen av EU:s kommande gemensamma transportpolitik som kommer att uttryckas genom kommande revidering av TEN-T. Vid EU-kommissionen DG MOVE pågår en översyn av CEF-förordningen i syfte att:

- 1) definiera korridorerna
- 2) fastställa projektlistor

---

<sup>3</sup> [Länk till Riksrevisionens rapport](#)



## EUROPAFORUM NORRA SVERIGES POSITION

### I. REVIDERING AV CEF-FÖRORDNINGEN

Vid revidering av CEF är det möjligt att inkludera stomnätssektioner som för närvarande inte finns med i TEN-T stomnätskorridorer. Medlemsländer som önskar förlänga stomnätskorridorerna på sina territorier med sektioner som omfattas av "Andra sträckor i stomnätet" måste motivera varför.

- EFNS lyfter fram vikten av att påverka kartbilderna i CEF. Att ingå i CEF:s kartbilder är en förutsättning för att kunna vara stödberättigade för CEF-fondens medel.
- EFNS är mycket positiv till att de viktigaste delarna av transportinfrastrukturen i vår region ingår i CEF som "Andra sträckor i stomnätet".
- EFNS framhåller att en nyckelfråga för vår region i pågående diskussioner och revidering av CEF-förordningen är att säkerställa att våra regioner förblir delar i stomnätet i CEF. EFNS understryker därför vikten av att det i förhandlingarna mellan den svenska nationella nivån och EU-kommissionen DG MOVE säkerställs att väg- och järnvägssektionerna i stomnätet E4, E10, Ostkustbanan, Botniabanan, Norrbotniabanan, Malmbanan och Haparandabanan samt Luleå hamn förblir delar i stomnätverket i CEF.
- För EFNS är det angeläget att TEN-T stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet förlängs upp genom norra Sverige till Narvik och Haparanda-Torneå gränspassagen för att omfatta den Botniska korridoren i sin helhet.
- EFNS påminner om att förlängningsfrågan avser en teknisk förlängning av en stomnätskorridor som redan sträcker sig genom Sverige, dock i dagsläget enbart upp till Stockholm, och i sig inte har någon budgetpåverkan. Den enda budgetpåverkan som finns avser delsträckorna som redan idag finns i stomnätet och för vilka den svenska staten redan har ett åtagande om att fullborda senast år 2030.
- EFNS vill uppmärksamma att det finns en stor risk att våra väg- och järnvägsstråk i stomnätet och övriga objekt som idag ingår i CEF:s "Andra sträckor i stomnätet" kan komma att exkluderas om det i förhandlingarna inte aktivt ageras för en förlängning av stomnätskorridoren. EFNS understryker därför vikten av att parterna vidmakthåller det som tidigare förhandlats om i stomnätet norr om Stockholm genom att i förhandlingarna säkerställa att våra väg- och järnvägssektioner, och även andra objekt, förblir delar i stomnätet.
- EFNS anser att det är väsentligt att Sverige går i samklang med Finland och Norge vad gäller förlängningsfrågan. Under besöket av Pat Cox i Kiruna i juni 2015 överlämnade den norska regeringen ett brev där den uttryckte sitt stöd för den svenska regeringens eventuella anspråk om förlängning av stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet norrut och vidare till Narvik. I Finland har regeringen redan inlett förhandlingar med EU-kommissionen om hur den ser på kommande CEF2 och den finska transportministern har länge varit tydlig med att vilja se en förlängning av stomnätskorridoren Nordsjön-Östersjön på finsk sida, gärna i samarbete med Sverige och



en parallell förlängning av stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet på svensk sida.

- EFNS deklarerar vår vilja att samarbeta med EU-institutionerna och de nationella myndigheterna såväl i den kommande förhandlingsprocessen som i det påföljande genom-förande av TEN-T och CEF.

De regioner som EFNS verkar i har ett transportsystem som behöver utvecklas i både nord-sydlig och öst-västlig riktning. Utmaningen idag är att säkerställa anslutning till och från detta system. Det är motiverat även med hänsyn till de stora volymerna gods som vår region matar in i transportsystemet främst i järnvägssystemet och som har stor inverkan på flödena på stomnätskorridoren mellan Skandinavien och Medelhavet. En förlängning av denna korridor norrut medför fördelar för europeisk, nationell och regional utveckling ut flera perspektiv:

- **Geopolitik**

Pat Cox, samordnare för korridoren ScanMed skriver i rekommendationer och perspektiv för den framtida inriktningen av stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet: *"Med hänsyn till geopolitisk utveckling kan dock en framtida utvidgning av korridoren inte uteslutas. I synnerhet med tanke på de möjligheter det ger för en strategisk ingång i den arktiska regionen bör hänsyn tas till en förlängning av ScanMed och NSB (North Sea-Baltic) som möts vid den svensk-finska gränsen"* (Andra arbetsplanen, december 2016). EFNS delar denna bedömning.

- **En sammanhållen union**

EU:s närvaro via CEF i regionerna bidrar till vitalisering av sammanhållningspolitiken och till ett aktivt deltagande av EU:s regioner. Det medför en sammankoppling av unionens geografi som helhet och ett närmande till myndigheter, industrin och medborgare. EFNS anser att en förlängning av stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet utgör en viktig åtgärd för att främja territoriell sammanhållning och tillväxt och för att stärka EU:s relevans på lokal och regional nivå.

- **Arktis**

En förlängning av stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet innebär att hela Sverige finns med på den "Europeiska kartan" och bildar en viktig länk till det europeiska Arktis. "Den Arktiska triangeln" skulle enligt vår uppfattning etableras som en naturlig förlängning av transportkorridoren ScanMed och binder samman de norra delarna av Sverige, Finland och Norge via Malmbanan till Narvik och North Sea Baltic i norra Finland, samt jämföras med andra prioriterade satsningar som till exempel Fehmarn Belt och Brenner Base-tunneln. Den arktiska triangeln i ScanMed skulle befästa EU:s engagemang och roll som en viktig aktör för utveckling av den arktiska regionen.

- **Samordning av systemplanering**

EFNS-områdena har erhållit positiva erfarenheter från genomförandet av CEF-Transport, där viktiga delar av vårt transportsystem ingår i stomnätet. Viktiga projekt





har erhållit både CEF- och TEN-T-medfinansiering, till exempel Malmbanan, Luleå hamn, Norrbotniabanan, Midway Alignment, Nya Ostkustbanan, BioGaC och Mittstråket. CEF-stödet har i stor utsträckning påskyndat genomförandet av dessa prioriterade projekt och fungerat som en katalysator för att få en snabbare start av projektens genomförande än vad annars skulle ha varit möjligt.

CEF är en viktig unionsmekanism för utveckling av transportsystemet både för att utveckla den nödvändiga infrastrukturen och för att integrera transportsystemet vilket reducerar restid, gränsövergångstid och administrativ börda särskilt på järnvägar. Stomnätsskorridorer är i detta avseende mycket viktiga för utveckling av EU:s transportsystem som helhet. En förlängning av ScanMed-korridoren innebär ett inkluderande av alla transportslag som finns inom det Botniska transportområdet. Förlängningen innebär vidare ett inkluderande i de befintliga strukturerna för systemplanering på EU-nivå som finns för respektive stomnätsskorridor och skulle bättre spegla de behov som idag finns längs hela korridoren. Det skulle medföra ett EU-stöd vid systemplanering, identifiering av prioriteringar och förhandling med medlemsstaterna för att påskynda investeringsbeslut och genomförande. En förlängning bidrar även till att öka harmoniseringen mellan transportplaneringen i norra Sverige med norra Finland och norra Norge.

Behov av att bättre samordna planeringen befästs även av Nordisk rådet vars utskott för Tillväxt och utveckling i Norden under 2017 rekommenderar att Norges, Sveriges och Finlands regeringar samordnar sina positioner i förhållande till revideringen av EU:s TEN-T-karta över prioriterade sträckor och korridorer, särskilt avseende de nordliga områdena samt att regeringarna samfällt bör se på samhällsnyttan av att förstärka de öst-västliga förbindelserna för såväl flyg som väg och järnväg. EFNS välkomnar denna ansats.

## Övriga delar i CEF

### • **Motorways of the Sea, MoS**

- EFNS understryker vikten av MoS för att stödja sjöfartssektorn att uppnå framtida miljömål som kommer att ställas i kommande EU- och internationella lagstiftningar och även för att integrera sjöfarten i logistikkedjan. Sjöfarten är oerhört viktig för EFNS-området som är högt exportberoende både när det gäller mineral och skog.
- EFNS välkomnar MoS-koordinatören Brian Simpsons rekommendationer i arbetsplanen att arbeta för bättre förbindelser mellan stomnätet och perifera områden i norra Sverige. Nuvarande kriterier tar inte alltid hänsyn till särdragen i vår region och bör därför revideras.

### • **Utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen**

- EFNS understryker vikten av att även fortsättningsvis möjliggöra stöd till utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i regionen.



- EFNS understryker vikten av att de alternativa bränslena ska fokusera på att vara förnybara för att inte skapa ett nytt beroende av fossila drivmedel.
- EFNS välkomnar DG MOVE:s ambitioner att samordna utbyggnaden av alternativa bränslen till exempel via flaggskeppsprojekt och EFNS anser att regionens vägnät bör kunna integreras i dessa.

- **CEF-budget**

- EFNS understryker betydelsen av ekonomiskt stöd från EU för att utveckla transportsystemet vilket skapar europeiskt mervärde och förbinder de stora naturresurserna i norr med hela Europa.
- EFNS betonar vikten av fortsatt fokus på klassisk infrastruktur i CEF2 och vill lyfta fram betydelsen av hög ambitionsnivå i budgeten, bestående fortsatt till övervägande del av bidragsfinansiering, för CEF-transport post 2020 för att uppnå uppsatta mål i TEN-T förordningen senast 2030. EFNS påminner om att transportsektorn lider av underinvesteringar. Enligt EU-kommissionens beräkningar kommer investeringsbehoven för att fullborda stomnätet i sin helhet uppgå till 750 miljarder EUR under 2016-2030. EFNS välkomnar de europeiska koordinatörernas gemensamma förklaring<sup>4</sup> i vilken de efterlyser starkare stöd från EU och därmed utökad bidragsbudget för CEF-transport.
- EFNS välkomnar möjligheten att kombinera privata investeringar med stöd från CEF och andra stödåtgärder såsom EFSI.

## II. REFLEKTIONER KRING KOMMANDE UTVECKLING AV TEN-T

EU:s transportpolitik genom CEF och de transportsystem som definieras i nätverket TEN-T är viktiga mekanismer och relevanta faktorer såväl för utveckling av EU:s transportsystem som för nationell och regional utveckling.

- EFNS anser att TEN-T-metoden generellt bör utvecklas till att omfatta viktiga delar av vårt transportsystem vilka idag inte uppfyller kriterierna i TEN-T-metodologin samt övriga gränsöverskridande objekt såsom identifierats i den gemensamma Barents transportplan och Mittnordensamverkan med flera. På så sätt får vi med andra prioriterade stråk som idag inte uppfyller de fastställda kriterierna i TEN-T-metodologin och därmed inte kvalar in i vare sig det övergripande eller stomnätet. En utveckling av kriterierna är en viktig förutsättning.
- EFNS avser att fördjupa vår syn på hur TEN-T-systemet bör se ut utifrån de behov och förutsättningar som finns inom EFNS området. Arbetet kommer att bedrivas i samverkan i olika forum under kommande åren.

---

<sup>4</sup> [Länk till koordinatörernas gemensamma förklaring](#)



### III. DEN REGIONALA UTVECKLINGSFONDEN (ERUF)

I norra Sverige har EU bidragit till att bygga upp infrastruktur som skapar nya förutsättningar för innovation och välfärd. Regionernas möjligheter att själva utveckla transportinfrastrukturen i norra Sverige har visat sig otillräckliga. EU:s strukturfonder har däremot skapat en flexibilitet där det regionala utvecklingsperspektivet fått kompletterande resurser för att utveckla specifika åtgärder eller förstärka de resurser som tillskjuts nationellt. Det gäller till exempel utveckling av terminalstrukturen, hamninfrastrukturen, omställning till fossilbränslefri infrastruktur, särskilda åtgärder för delar av järnvägsnätet som ur ett regionalt perspektiv är mycket viktiga, men har svårt att hävda sig fullt ut i konkurrensen på nationell nivå, eller där det finns otillräckliga medel avsatta i länstransportplanernas ramar för att kunna åstadkomma mer påtagliga förbättringar.

Den nationella transportplanen har visat sig otillräcklig för att skapa partnerskap runt specifika regionala satsningar, där insatsens storlek kräver långa ledtider. EU:s strukturfonder har i det sammanhanget ökat möjligheterna att samla tillgängliga resurser, skapa partnerskap och minska ledtider för att kunna genomföra åtgärder i det nationella transportsystemet i närtid.

- EFNS understryker vikten av EU:s sammanhållningspolitik som ger ökade möjligheter för investeringar i transportinfrastruktur

Antaget vid Europaforum Norra Sverige, Sollefteå 2018-02-22

**Erik Bergkvist** (S) ordförande Europaforum Norra Sverige

**Ewa-May Karlsson** (C) Region Västerbotten

**Harriet Classon** (S) Region Västerbotten

**Robert Uitto** (S) Region Jämtland Härjedalen

**Gunnar Hjelm** (M) Region Jämtland Härjedalen

**Thomas Andersson** (C) Region Jämtland Härjedalen

**Helena Öhlund** (S) Norrbottens kommuner

**Anders Josefsson** (M) Norrbottens kommuner

**Maria Stenberg** (S) Norrbottens läns landsting

**Erik Lövgren** (S) Landstinget Västernorrland

**Peder Björk** (S) Kommunförbundet Västernorrland

**Anders Gäfvert** (M) Kommunförbundet Västernorrland