

## Europaforum Norra Sveriges synpunkter i det offentliga samrådet om förordningen (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T

*Europaforum Norra Sverige (EFNS) är ett nätverk för politiker på lokal och regional nivå från Norrbotten, Västerbotten, Jämtland Härjedalen 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 tillvarata norra Sveriges intressen både på den europeiska arenan och i förhållanden till den nationella nivån i frågor med ett tydligt europeiskt perspektiv.*

### EFNS POSITION I SAMMANDRAG

- EFNS ser ett stort mervärde i den europeiska transportpolitiken, inte minst de prioriterade stomnätsskorridorerna som är ett avgörande verktyg för genomförandet av TEN-T:s stomnät inom utsatt tidsram.
- EFNS välkomnar de föreslagna förlängningarna av EU:s stomnätsskorridorer, Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön norrut inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). Förlängningen omfattar Botniska korridoren på båda sidor om Botniska viken.
- EFNS betonar vikten av en översyn av TEN-T-kriterierna för hamnar, för att bättre stödja hamnarna i det övergripande nätet som är och förblir viktiga knutpunkter i transportnätet.
- EFNS understryker behovet av att möjliggöra investeringar vid gränsövergångar i det övergripande nätet, även gentemot tredjeland.
- EFNS anser att de nordliga glesbefolkade områdena bör ha vidare kriterier för bidrag till investeringar i flygplatsinfrastruktur.
- EFNS efterlyser en möjlighet att göra de samhällsekonomiska kalkylerna på hela stråk, även gränsöverskridande stråk gentemot tredjeland.
- EFNS efterfrågar tydligare krav, återrapportering och uppföljning av förordningen, för att säkerställa att regelverket efterföljs i praktiken.
- EFNS understryker vikten av att möjliggöra investeringar i transportinfrastruktur i norra Sverige genom ERUF även i nästa budgetperiod.

### Inledning

EU-kommissionen har begärt in synpunkter inom ramen för det offentliga samrådet om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). EFNS välkomnar möjligheten att lämna synpunkter på EU:s framtida utformning av transportpolitiken och svarar härmed i samrådet.

Norra Sverige har en lång tradition av gruvnäring och skogsbruk. Vår region står för 90 procent av EU:s järnmalmsproduktion och har rika mineral- och metalltillgångar. Malm- och metallbaserad industri står för 500 miljarder kronor i produktionsvärde och utgör, en betydande del av den europeiska ekonomin. Vår region innefattar även cirka 53 procent av Sveriges samlade skogsmark

och utgör därför en viktig bas för uthållig industri- och energiproduktion. Skogsnäringen har därför också stor betydelse för såväl Sveriges som Europas ekonomi. Sverige är världens näst största exportör av papper, pappersmassa och sågade trävaror, det vill säga klimatneutrala produkter som förädlas med hjälp av förnybar energi och förnybar skogsråvara. Tillgängligheten till EU:s marknader för råvarorna och de förädlade produkterna är därför av stor vikt för Sveriges totala konkurrenskraft och för den europeiska industrin.

OECD Territorial Reviews-studien för Northern Sparsely Populated Areas (NSPA)<sup>1</sup> visar på behov av nödvändiga infrastrukturinvesteringar både i nord-sydliga transportstråk till marknader inom EU samt i öst-västliga transportstråk till marknader i Asien och västerut mot Atlanten och större internationella marknader. Detta framkommer även i EU-kommissionens rapport från samrådet om Arktis, "Arctic Stakeholder Forum"<sup>2</sup>.

EU:s transportpolitik och det transeuropeiska nätverket, TEN-T, spelar en avgörande roll i utvecklingen av ett gränsöverskridande, konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. Norra Sverige ingår idag i TEN-T:s stomnät genom Botniska korridoren som löper längs med den Botniska viken, men står utanför korridorssamarbetet inom TEN-T. EFNS välkomnar de föreslagna förlängningarna av EU:s stomnätskorridorer, Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön, norrut inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). Förlängningen omfattar Botniska korridoren på båda sidor om Botniska viken. Vi ser med tillförsikt fram emot möjligheten att tillsammans med andra regioner och länder bidra till genomförandet av den europeiska transportpolitiken genom engagemanget i korridorssamarbetet från 2021.

### **Utformningen av TEN-T**

Europeisk transportpolitik står inför stora utmaningar. Samtidigt som investeringsbehoven är stora så är tillgängliga budgetmedel begränsade och hårda prioriteringar behöver göras framöver. TEN-T-förordningen behöver optimeras för att uppnå det största europeiska mervärdet av nationella och europeiska investeringar. EFNS anser att den europeiska transportpolitiken framför allt gör nytta när den riktas in på gränsöverskridande infrastruktur, avlägsnande av hinder och flaskhalsar, främjande av innovativa transportlösningar och multimodala transportkedjor samt genom att bidra till utfasning av fossila bränslen.

Tillgängligheten till EU:s marknader för råvaror från norra Sverige kräver funktionella väg-, järnvägs- och sjöförbindelser. Stomnätshamnen i Luleå utgör en viktig nod i TEN-T i Norra Sverige. Även andra hamnar i vår region som ingår i det övergripande nätet, Umeå, Sundsvall och Gävle, är viktiga för ett effektivt transportsystem. Det samma gäller andra strategiskt viktiga hamnar som idag inte är TEN-T-klassificerade, men som har stor betydelse för industri och tillväxt i norra Sverige. Även tillgängligheten till hamnar i tredje land är viktig. För att uppnå klimatmålen behöver fokus ligga på att åstadkomma så stor överflyttning som möjligt från väg till järnväg och sjöfart som har lägre utsläpp per transporterad enhet. Investeringar i dessa hamnar skulle påskynda överflyttningen av gods till miljövänliga transportslag vilket är förenligt med EU:s klimatmål och de ambitiösa klimatmålen i CEF.

I den nuvarande TEN-T-metodologin ligger fokus på volymer vilket missgynnar hamnarna i det övergripande nätet. EFNS betonar vikten av en översyn av TEN-T-kriterierna för hamnar, för att bättre stödja hamnarna i det övergripande nätet som är och förblir viktiga knutpunkter i transportnätet. Detta kan ske genom att inkludera kriterier för nytta för det regionala näringslivet, det europeiska mervärdet och klimatnyttan av överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.

---

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

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

Många viktiga sjöfartsförbindelser går också idag mellan hamnar i det övergripande nätet, både i Medelhavet och i Östersjöregionen. Det nuvarande regelverket förutsätter att minst en av hamnarna i sjömotorvägsprojekt är stomnätshamn. EFNS förespråkar en översyn av kriterierna för sjömotorvägsprojekt för att ge ökade möjligheter för hamnar i det övergripande nätet att samverka med andra övergripande hamnar.

Det övergripande nätet är generellt av stor vikt för funktionaliteten av stomnätet och fyller en viktig funktion för territoriell sammanhållning. EFNS ser i vår region ett behov av infrastrukturinvesteringar i nord-sydliga transportstråk till marknader inom EU men även i öst-västliga transportstråk som länkar samman Atlanten med Östersjön såväl på järnväg som genom färjeförbindelser. Gränsöverskridande samarbeten kring infrastrukturplanering behöver stärkas för att nå samsyn om prioriteringar i infrastrukturen så att starka, gränsöverskridande transportsystem kan förverkligas. För att uppnå bättre transportflöden i hela nätverket behöver man bland annat möjliggöra investeringar vid gränsövergångar i det övergripande nätet, även gentemot tredjeländ. Samordning och driftskompatibilitet mellan stomnät och övergripande nät bör även förstärkas för att säkerställa anslutningar till och från stomnätet med fungerande omlastningsterminaler.

Behoven inom transportinfrastruktur i de nordliga glesbefolkade områdena liknar i mångt och mycket de yttersta randområdena. Regionala flygplatser är fortsatt viktiga för territoriell sammanhållning och för att EU ska kunna dra nytta av regionernas geografiska mervärden. Tillgänglighet genom flygtrafik är av stor betydelse för regional tillväxt och livskvalitet utifrån de satsningar som görs såväl inom världsledande basindustri som en växande besöksnäring. EFNS anser därför att de nordliga glesbefolkade områdena bör ha vidare kriterier för bidrag till investeringar i flygplatsinfrastruktur än i tätbefolkade delar av Europa där det finns konkurrens mellan flygplatser och andra transportslag.

### **Genomförandet av TEN-T**

EFNS ser ett stort mervärde i den europeiska transportpolitiken, inte minst de prioriterade stomnätskorridorerna som är ett avgörande verktyg för genomförandet av TEN-T:s stomnät inom utsatt tidsram. Det saknas dessvärre ett tydligt EU-perspektiv i planeringen och genomförandet av den nationella infrastrukturplaneringen i Sverige och samordningen med de europeiska transportpolitiska målen är svag. Detta äventyrar genomförandet av TEN-T inom utsatt tidsram, en slutsats som dras även i Riksrevisionens granskningsrapport "Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv?" (RIR 2017:27)<sup>3</sup>.

Två viktiga EU-mål inför 2030 kommer, som det ser ut i dagsläget, inte att uppfyllas i Sverige: linjehastighet om 100 km/h samt kravet om att kunna köra 740 meter långa godståg på stomnätet. Det är endast några få banor på stomnätet som idag uppfyller målet för tågens längd och enligt regelverket räcker det med att påvisa att det är teoretiskt möjligt. EFNS efterfrågar därför tydligare krav, återsrapportering och uppföljning av förordningen, för att säkerställa att regelverket efterföljs i praktiken.

EFNS noterar att medlemsstaterna ska utveckla stomnätet till 2030 så att det överensstämmer med bestämmelserna i förordningen, men att undantag kan medges om åtgärder inte kan motiveras, till exempel i glesbefolkade områden. EFNS vill här understryka att särskild hänsyn bör tas till "regioner med allvarliga och permanenta, naturbetingade eller demografiska nackdelar, så som de nordligaste regionerna med mycket låg befolkningstäthet", enligt Sveriges anslutningsfördrag och artikel 174 i Lissabonfördraget. EFNS motsätter sig därmed att undantag ska ges med den motiveringen, då detta slår hårt mot de nordliga delarna av Sverige.

---

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

### Samhällsekonomiska kalkyler

Enligt TEN-T-förordningen ska projekt av gemensamt intresse ha genomgått en samhällsekonomisk nyttoanalys då EU-finansiering söks. I gleset befolkade områden med stora avstånd ger infrastrukturåtgärder sällan den samhällsekonomi som krävs för att konkurrera med satsningar på kontinenten. Den metodologi som Trafikverket tillämpar för samhällsekonomiska kalkyler skiljer sig från den som rekommenderas av EU-kommissionen, vilket missgynnar infrastrukturprojekt inte minst i norra Sverige. EFNS betonar vikten av att ha ett helhetsperspektiv i infrastrukturplaneringen och att både planera stråk istället för enskilda etapper och sträckor samt att i högre grad värdera den tillväxt som kan genereras av infrastruktursatsningarna. EFNS efterlyser en möjlighet att göra de samhällsekonomiska kalkylerna på hela stråk, även gränsöverskridande stråk och även gentemot tredjeland. Det holistiska perspektivet i analyserna, som inkluderar infrastrukturens betydelse för tillväxten, är avgörande för mer glesbefolkade regioner för att få rättvisa underlag och utfall.

### Europeiska regionala utvecklingsfonden

I norra Sverige har EU bidragit till att bygga upp infrastruktur som skapar nya förutsättningar för innovation och tillväxt, dels genom TEN-T- och CEF-finansiering men även till stor del genom medel från den Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF). Det gäller till exempel utveckling av intermodala terminaler, hamninfrastruktur, utbyggnad av infrastruktur för alternativa fordonsbränslen och särskilda åtgärder för delar av järnvägsnätet som ur ett regionalt perspektiv är mycket viktiga. Det är åtgärder som ibland har svårt att hävda sig fullt ut i konkurrensen på nationell och europeisk nivå eller där det finns otillräckligt med finansiering avsatt i länstransportplanernas ramar för att kunna åstadkomma påtagliga förbättringar. Ett exempel är Mittstråket, Sveriges största regionalfondsprojekt, som syftar till att stärka stråket Sundsvall-Östersund-Trondheim. Mittstråket är ett gränsöverskridande stråk mot Norge som räknas som tredjeland i TEN-T. På samma sätt finns det en stor utvecklingspotential i Västerbotten i E12-stråket mellan Mo i Rana och Umeå, både vad gäller godsflöden och utveckling av turismen, vars utveckling även fortsatt kan stödjas av ERUF.

God samstämmighet och synergieffekter mellan EU:s transportpolitik och sammanhållningspolitik är avgörande för utveckling av infrastruktur i norra Sverige. EFNS understryker därför vikten av att möjliggöra investeringar i transportinfrastruktur genom ERUF i norra Sverige även i nästa budgetperiod, från år 2021.

### Antaget av Europaforum Norra Sverige den 2 juli 2019

**Glenn Nordlund (S)** Region Västernorrland, ordförande EFNS

**Åsa Ågren Wikström (M)** Region Västerbotten

**Ann Åström (S)** Region Västerbotten

**Jonny Lundin (C)** Region Västernorrland

**Jan Sahlén (S)** Kommunförbundet Västernorrland

**Nils-Olov Lindfors (C)** Region Norrbotten

**Britta Flinkfeldt (S)** Norrbottens Kommuner

**Anders Josefsson (M)** Norrbottens Kommuner, vice ordförande EFNS

**Elise Ryder Wikén (M)** Region Jämtland Härjedalen

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

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

**Erik Bergkvist (S)** Region Västerbotten