



Sveriges regering
Sveriges riksdag
Europeiska kommissionen
Europaparlamentet

2021-05-04

Europaforum Norra Sveriges synpunkter på revideringen av förordningen om unionens riktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet (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 tillvara ta norra Sveriges intressen både på den europeiska arenan och i förhållanden till den nationella nivån i frågor med ett tydligt europeiskt perspektiv.

Med anledning av revideringen av förordningen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) önskar EFNS lämna följande synpunkter på EU-kommissionens offentliga samråd:

Utformningen av TEN-T

EFNS betonar att den reviderade TEN-T förordningen bör fortsätta att ha ett stort fokus på en "traditionell" infrastrukturutveckling, samtidigt som TEN-T även bör stärka transportsystemets sammantagna funktion samt främja digitalisering och innovation. Dessa tre fokusområden är lika viktiga för att uppnå målet om ett hållbart, integrerat och effektivt europeiskt transportsystem. EFNS anser att mindre justeringar av dagens kartor bör ske för att inkludera viktiga sträckor, urbana noder och transsportnoder. Detta för att ytterligare stärka tillgängligheten för alla regioner, särskilt med hänsyn till utmaningarna i regioner med långa avstånd till större marknader, samt för att förbättra den gränsöverskridande rörligheten i enlighet med den europeiska strategin för hållbar och smart mobilitet.¹ Särskilt fokus bör läggas på att inkludera sträckor som omfattar så kallade *missing links* och åtgärdande av flaskhalsar. När det gäller urbana noder bör inte kriterierna begränsas till invånarantal, då detta missgynnar de norra delarna av Europa. Kriterierna för urbana noder bör tydligare ta hänsyn till nodernas roll som upptagningsområde för det transeuropeiska transportnätet i ett bredare geografiskt område runt noden, både vad gäller passagerar- och godstrafik. Kriterierna bör även ta hänsyn till den urbana nodens infrastrukturella funktion i ett systemperspektiv. EFNS anser att kartorna bör justeras enligt följande:

Urbana noder som bör införlivas i TEN-T

- **Luleå** har idag 78 000 invånare och tillsammans med närliggande kommuner 173 000 invånare som utgör en viktig arbetsmarknadsregion och centra för framtidens stålframställning. Luleå utgör en knutpunkt där viktig TEN-T-infrastruktur möts då Malmbanan, Stambanan genom övre Norrland och Haparandabanan ansluter till Luleå som en del av ScanMed korridoren samt där North Sea Baltic korridoren startar. I Luleå tar ScanMed-korridoren två olika sträckningar, mot Narvik i Norge och mot Oulo i Finland. Luleå

¹ Strategi för hållbar och smart mobilitet, vision 80. *Alla nödvändiga åtgärder måste vidtas för att fullborda TEN-T i tid.*



hamn är en utpekad stomnätshamn och har en nyckelfunktion i råvaruflödet.

Stomnätsvägarna E4 och E10 förbinder Luleå och kusten med Malmfälten samt Norge och Finland. Luleå Airport är en utpekade flygplats i det övergripande nätet och har en viktig funktion för tillgänglighet till regionen för den högteknologiska basindustrin.

- **Umeå**, har idag drygt 130 000 invånare och tillsammans med omgivande kommuner så uppgår invånarantalet till 215 000. Umeå är en viktig tillväxtmotor för hela regionen och har flera viktiga regionala funktioner. Här finns exempelvis Norrlands universitetssjukhus och tre universitet/högskolor. Umeå hamn står inför en kraftig utbyggnad med ambition att bli ett viktigt logistikcenter, Nordic Logistic Center-Umeå, inte minst när det gäller containerhanteringen. Under de senaste åren har också en elektrifiering till yttre hamnområdet skett och för närvarande utvecklas området både med lastspår och åtgärder som möter den nya, miljövänliga och effektiva ROPAX-färjan som tas i drift under juni månad. Den nya färjan stärker ytterligare kopplingen Umeå-Vasa i det öst-västliga samspelet och skapar en "genväg" mellan de förlängda europeiska stomnätsskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön. I samband med förverkligandet av Botniabanan år 2010 togs också en ny kombiterminal i bruk i Umeå. Umeås nodfunktion förstärks också av att den genomkorsas av stomnätsvägen E4 i nord-sydlig riktning och den övergripande E12:an i öst-västlig riktning och har också utmärkte kopplingar till såväl Botniabanan som Stambanan genom Övre Norrlands och med detta även stråket Holmsund-Umeå-Hällnäs-Lycksele-Storuman, som gör att det finns utmärkte möjligheter att utveckla intermodala transporter väg/järnväg mellan länets inland och kustområdet, inklusive kopplingarna till Norge.
- **Östersund**, med sina nästan 65 000 invånare och sina 110 000 invånare i den regionala arbetsmarknaden utgör en bärande tillväxtmotor i Norrlands inland. Viktiga regionala funktioner är Mittuniversitetet, det statliga myndighetsklustret samt Försvarsmaktens närvaro. Östersund utgör en viktig trafikslagsövergripande nod i inre Norrland som genomkorsas av gränsöverskridande väg- och järnvägsstråk i öst-västlig riktning genom Mittbanan och vidare på Meråkerbanan samt E14, båda mellan Sundsvall och Trondheim, inom det övergripande nätet. Östersund är även en viktig nod i nord-sydlig riktning genom E45 inom det övergripande nätet. Östersund har också utmärkte kopplingar till Norra stambanan och därmed även stråket Bräcke-Gävle via Bollnäs. Den pågående upprustningen av Meråkerbanan på norska sidan kommer att innebära att stråken kust till kust Norge-Sverige stärks (Trondheim-Östersund-Sundsvall samt Trondheim-Östersund-Bollnäs-Gävle). Det genomgående Inlandsstråket med E45 och Inlandsbanan utgör ett viktigt stråk i Sveriges inland för inte minst godstransporter. Åre Östersunds flygplats är utpekad i det övergripande nätet och är en viktig nod för inrikes flygtrafik men även för internationell charter. Besöksnäringen är stor i regionen och flygplatsen har en stor betydelse i sammanhanget. Landningsbanan har utrustats med CATIIB-system för landning i svåra väderförhållanden. Flygplatsen är också en beredskapsflygplats.
- **Sundsvall**, med sina cirka 100 000 invånare, och 170 000 i den regionala arbetsmarknaden utgör en stark tillväxtmotor, såväl som en viktig nationell och internationell transportnod för samtliga fyra transportslag. Här möts järnvägarna Ostkustbanan/Ådalsbanan (stomnät) och Mittbanan (övergripande), liksom stomnätsvägen E4 och E14 inom det övergripande nätet. Sundsvall-Timrå Airport (övergripande) utgör en av tio svenska permanenta



beredskapsflygplatser. I Sundsvalls hamn (övergripande) byggs för närvarande en ny kombiterminal och containerhamn för intermodala godstransporter.

Sträckor som borde införlivas i det övergripande nätet

- **Västerasby-Långsele** (Övre Ådalsbanan), **Örnsköldsvik-Mellansel** (Mellanselspåret), **Bastuträsk-Skelleftehamn** (Skelleftebanan) och **Piteå-Älvsbyn** (Pitebanan) har alla stor betydelse för att erhålla en funktionell dubbelspårsfunktion mellan Stambanan genom övre Norrland och Botniabanan respektive den kommande Norrbotniabanan som därmed möjliggör omledning i händelse av trafikstörningar, vilket är viktigt för att stärka redundansen i transportsystemet.
- **Hällnäs-Storuman** är en tvärbana som har en betydande funktion i järnvägssystemet och är en mycket viktig länk i det öst-västliga stråket både när det gäller godstransporter och arbetspendling. Sträckan trafikeras idag med diesellok då den saknar elektrifiering vilket är negativt såväl när det gäller transporter som ur miljö och klimathänseende. En elektrifiering av Tvärbanan är nödvändig för att uppnå full effekt av Norrbotniabanan och för att få ett välfungerande sammanlänkat järnvägssystem.
- **Mora-Gällivare** (Inlandsbanan) Det arktiska perspektivet har fått ett allt större genomslag inom EU, utifrån flera olika aspekter, finns skäl att säkerställa transportsystemets funktion ytterligare i unionens norra delar. Den parallella vägen E45 är idag inkluderad i det övergripande nätet enligt den nuvarande metodologin, varför även motsvarande järnväg bör inkluderas för att tillsammans med tvärbanor säkerställa redundans i transportsystemet i händelse av trafikstörning på stambanan och ge möjligheter för mer järnvägstrafik totalt sett.

Transportnoder som bör införlivas i TEN-T

För ett effektivt samspel mellan olika transportslag behöver det övergripande nätet, utifrån den reella transportfunktionaliteten, kompletteras med transportnoder (terminaler och hamnar) som idag inte är utpekade i TEN-T. Investeringar i dessa hamnar och terminaler skulle påskynda överflyttningen av gods till miljövänliga transportslag, vilket ligger i linje med de ambitiösa klimatmålen inom ramen för den gröna given. EFNS ifrågasätter om man bäst uppnår målsättningen med det transeuropeiska transportnätet genom att så tydligt fokusera på godsvolymer, men utan att ta aspekter som hållbarhet, användandet av fossila bränslen och innovativa arbetsätt i beaktning. För att uppnå bästa funktionalitet är det lämpligt med en terminal och hamn var sex till sju mil. De hamnar som då behöver inkluderas i arbetet är hamnar i eller i anslutning till städerna **Kalix, Piteå, Skellefteå, Örnsköldsvik och Härnösand**, Och de väg- och järnvägsterminaler som behöver inkluderas på motsvarande sätt är **Kiruna, Luleå, Skellefteå, Storuman, Umeå, Örnsköldsvik, Östersund, Ånge** och **Sundsvall**. Även **Haparanda/Tornio** är en kritisk omlastningsterminal för att överbrygga spårvidsskillnaden på järnvägen och en viktig gränsnod för samspelet mellan Sverige och Finland som behöver inkluderas.

Utöver detta bör även vissa nyckelflygplatser i det övergripande nätet uppgraderas till stomnätet:

- **Luleå**, är med ca 1,2 miljon passagerare största flygplatsen utanför storstadsregionerna. Luleå är också en viktig militär flygplats och har landets längsta landningsbana. Med det geografiska läget och behov av snabba transportmöjligheter har Luleå Airport en särskild



funktion som tillsammans med övrig infrastruktur upprätthåller tillgänglighet till hela regionen. Flygplatsen har en avgörande betydelse för den fortsatta utvecklingen av den högteknologiska basindustrin på den globala marknaden. Flygplatsen planerar också för en möjlig anslutning av Norrbotniabanan och ett framtida stationsläge.

- **Umeå flygplats**, med sina cirka 1 miljon passagerare per år, tillhör den av de större flygplatserna avseende det svenska inrikesflyget som omfattar cirka 6,5 miljoner resenärer per år. Umeå flygplats har kopplingen till Universitetssjukhuset men är också en gemensam flygkoordineringscentral (FKC), placeras i Umeå och bemannas dygnet alla timmar av erfarna sjuksköterskor och kvalificerad operativ personal, med tillgång till beslutsstöd för komplexa medicinska frågor.
- **Åre Östersund Airport** bör lyftas från övergripande till stomnätsflygplats. Flygplatsen med sitt strategiska läge i norra Sveriges inland kommer att spela en roll i Sveriges försvarsuppbyggnad. Flygplatsen som är statlig är Sveriges sjunde största och hanterar både inrikesflyg och utrikes turistcharter. Flygplatsen uppgraderas under 2021 till CATIIB-flygplats enligt EU:s kategorisering av flygplatser, vilket innebär möjligheter att landa oavsett väder. Antal passagerare var under 2019, 470 000.

Genomförande av TEN-T

Den europeiska transportpolitiken gör framförallt nytta när den riktas in på gränsöverskridande infrastrukturen, avlägsnande av hinder och flaskhalsar, främjande av innovativa transportlösningar och multimodala transportkedjor samt genom att bidra till utfasning av fossila bränslen EFNS upplever att det saknas ett tydligt EU-perspektiv i planeringen och genomförandet av den nationella infrastrukturplaneringen i Sverige och att samordningen med de europeiska transportpolitiska målen är svag. Särskilt när det gäller den gränsöverskridande dimensionen. Projekt som är samhällsekonomiskt lönsamma och som bidrar till bättre transportflöden i ett europeiskt perspektiv har inte prioriterats på samma sätt som nationellt initierade projekt vilket riskerar att medföra att Sverige inte når EU-målen i tid. Detta äventyrar genomförandet av TEN-T:s stomnät inom utsatt tidsram vilket är en slutsats som även dras i Riksrevisionens granskningsrapport "Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv?" (RIR 2017:27). 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 detta mål. Enligt regelverket räcker det med att påvisa att det är teoretiskt möjligt. EFNS efterfrågar därför tydligare krav, återrapportering 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. EFNS vill här understryka att särskild hänsyn ska 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 och motsätter sig därmed att undantag ska ges med den motiveringen, då detta kan slå hårt mot områden med en kraftig tillväxt.



EFNS anser:

- Att det är viktigt att stomnätskorridorerna synkroniseras med EU:s godskorridorer för att uppnå bästa möjliga koordinering av godstransporter på järnväg.
- Att kriterierna för samhällsekonomiska bedömningar bör anpassas för att omfatta hela sträckor, inklusive gränsöverskridande förbindelser till tredjeland, för att bättre återspegla det reella transportflödet inom EU såväl som mellan EU och tredjeland.
- Att det bör ske en tydligare uppföljning och rapportering av medlemsstaternas åtaganden inom TEN-T för att säkerställa och påskynda färdigställandet av stomnätet och det övergripande nätet i tid enligt beslutade tidplaner 2030 och 2050.
- Att de europeiska samordnarna bör få en starkare roll och att deras mandat utvidgas till att omfatta områden som alternativa bränslen och digitalisering i syfte nå en tidsenlig måluppfyllelse. Vidare bör samordnare även få en tydligare roll i processen kring CEF-ansökningar och de slutgiltiga prioriteringarna av CEF-medel.
- Att det är viktigt att det finns en fördjupad och gemensam dialog mellan den europeiska, nationella och regionala nivån, i syfte att tillgodose infrastrukturutvecklingens möjligheter och behov på olika nivåer.
- Att kraven från stomnätet bör utökas till att även omfatta det övergripande nätet för att öka prestanda, hållbarhet och användarfördelar för alla transportsätt.
- Att revideringen av TEN-T också bör syfta till att utveckla ett högpresterande järnvägsnät inom EU såväl som mellan EU och tredjeland genom att införa ytterligare krav på infrastrukturen, såsom generell standard på 250 km/h för persontåg. Detta för att öka tågets konkurrenskraft relativt både flyg och personbil, vilket är särskilt viktigt i regioner med långa avstånd.

Prioritera målen för klimatneutralitet

EFNS välkomnar EU:s nya tillväxtstrategi - den europeiska gröna given - som syftar till att säkerställa att klimataspekter genomsyrar all EU-politik i framtiden mot ett klimatneutralt Europa 2050. Den europeiska transportsektorn står inför stora utmaningar för att målet att minska koldioxidutsläppen med 90 procent till år 2050 ska uppnås. Avancerade biodrivmedel spelar en viktig roll för hur vi kan lösa dem. Ett fullt utvecklat europeiskt transportnätverk som möjliggör tillgång till förnybara energikällor, naturresurser och hållbara produkter är också avgörande för att EU:s inre marknad ska fungera och anpassas till en cirkulär ekonomi. Ett hållbart, integrerat och effektivt europeiskt transportsystem är därför avgörande för att möjliggöra den gröna och digitala övergången.

Avancerade biobränslen är hållbara, såsom definieras i artikel 29 i direktivet om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, och bör ingå som ett bränsle med låga utsläpp. All relevant EU-lagstiftning, inklusive taxonomin, bör ta hänsyn till bränslets totala miljöpåverkan. Detta är baserat på en livscykelbedömning som täcker alla delar, såsom utvinning av råvaror, produktion och transport, och inte bara de utsläpp som genereras när bränslet används.

EFNS anser:

- Att det bör införas bindande konkreta delmål med årliga uppföljningar för att kunna nå målet om en minskning med 90 procent av utsläppen från transportsektorn fram till år 2050.



- Avancerade bibränslen är hållbara och bör betraktas som ett bränsle med låga utsläpp. All relevant EU-lagstiftning, inklusive taxonomin, bör ta hänsyn till bränslets totala miljöpåverkan.
- Att bindande krav krävs för att säkerställa tillgången av infrastruktur för alternativa bränslen för både stornätet och övergripande nät och för alla transportsätt inom hela EU, särskilt med hänsyn till de utmaningar som finns i glesbefolkade regioner med långa avstånd till de större marknaderna.
- Att det är viktigt att synergierna mellan TEN-T och TEN-E stärks. Elektrifiering av transportsektorn - med fokus på järnväg, sjö- och luftfart samt första och sista milen för tung godstransport och användningen av klimatneutrala bränslen - såsom grön vätgas och avancerade bibränslen, är avgörande för att uppnå en grön övergång.
- Att kriterierna för samhällsekonomiska bedömningar i större utsträckning bör ta hänsyn till de klimatrelaterade aspekterna.
- Att TEN-T tydligt bör prioritera effektiva och hållbara multimodala godstransportlösningar och en mer omfattande övergång till hållbara godstransporter, såsom järnväg och sjöfart. Detta innebär också en förbättrad järnvägsinfrastruktur för godståg.

Förbättrad digital dimension av TEN-T

EFNS understryker att digitalisering är en viktig faktor för att uppnå hållbarhetsmålen för den gröna given, då digitalisering är av avgörande betydelse för att bana väg för nya transport- och mobilitetslösningar som tar hänsyn till förändrade användarbehov och -beteenden. TEN-T bör fungera som en möjliggörare för innovativa, hållbara, inkluderande och effektiva transport- och mobilitetslösningar och de utpekade projekten ska kunna användas som testbäddar för ny teknisk utveckling. För att utveckla ett smart och digitaliserat transportnät måste 5G-korridorerna justeras i enlighet med sträckningarna för stornätskorridorerna.

TEN-T bör främja digitaliseringen av det transeuropeiska transportnätet inom och mellan alla transportsätt, såsom European Rail Traffic Management System (ERTMS) för att säkerställa beredskap för framtida utveckling. Det är samtidigt viktigt att inte kommunerna och regionerna får bära de ökade kostnader som kan uppstå när digitaliseringslösningar ska införas. EU:s medlemsländer har exempelvis valt olika tillvägagångssätt för att införa ERTMS vilket drabbar brukare på olika sätt. I Sverige får brukare bära fordonskostnader initialt utifrån var infrastrukturförvaltare lagt testbanor medan Nederländerna har valt en mer innovativ lösning som innebär att brukares kostnader faller ut först när hela systemet är mer utbyggt. Det är lämpligt att EU ser över möjligheter till harmonisering så att teknikutveckling inte snedvrider konkurrens och hämmar omställningen till ett mer hållbart transportsystem där överflyttningen till järnväg är en viktig del.

EFNS anser:

- Att TEN-T bör fungera som en möjliggörare för innovativa, hållbara, inkluderande och effektiva transport- och mobilitetslösningar och de utpekade projekten ska kunna användas som testbäddar för ny teknisk utveckling.



- Att 5G-korridorerna bör justeras i enlighet med sträckningarna för stomnätsskorridorerna för att utveckla ett smart och digitaliserat transportnät.
- Att EU-kommissionen bör se över möjligheter till harmonisering - med betoning på frågan om ERTMS - så att teknikutveckling inte snedvrider konkurrens och hämmar omställningen till ett mer hållbart transportsystem där överflyttningen till järnväg är en viktig del.

Förbättrad motståndskraft inom det transeuropeiska transportnätet

Behovet av investeringar i det transeuropeiska transportnätet är högt medan de nationella infrastruktursatsningarna är begränsade, med ytterligare en utmaning till följd av de ekonomiska konsekvenserna av covid19-krisen. Samtidigt är transporter grundläggande för att EU:s inre marknad ska fungera, vilket tydligt har visats under den nuvarande folkhälsokrisen, där stängda gränser har skapat kraftigt försenade leveranstider. Med den avbrutna flygtrafiken påverkas tillgängligheten till norra och mellersta Sverige särskilt hårt. Långa avstånd tillsammans med avsaknad av redundans och ett järnvägs- och vägnät som inte är lika utvecklade och väl underhållna som i södra Sverige eller i stora delar av Europa är tillförlitligheten till systemet låg. Stora investeringar för framtidens fossilfria stålframställning sker nu i norra Sverige och infrastrukturen behöver möta nya transportflöden för att möjliggöra den snabba omställningen. EFNS anser att medel ur EU:s återhämtningsfacilitet (RRF) borde kanaliseras mot att både förbättra kvalitén på existerande infrastruktur men även att användas för att finansiera infrastrukturprojekt med stark klimatnytta och stort europeiskt mervärde.

EFNS anser:

- Att en fungerande flygtrafik är avgörande för tillgängligheten, kompetensförsörjningen och konkurrenskraften i hela Europa, inte minst i områden med långa avstånd.
- Att EU:s återhämtningsfacilitet (RRF) borde kanaliseras mot både förbättrad och utvecklad infrastruktur.

Antaget av Europaforum Norra Sverige den 4 maj 2021

Glenn Nordlund (S) Ordförande EFNS Region Västernorrland	Åsa Ågren Wikström (M) Region Västerbotten Vice ordförande EFNS	Nils-Olov Lindfors (C) Region Norrbotten	Elise Ryder Wikén (M) Region Jämtland Härjedalen
Jonny Lundin (C) Region Västernorrland	Rickard Carstedt (S) Region Västerbotten	Britta Flinkfeldt (S) Norrbottens Kommuner	Robert Uitto (S) Region Jämtland Härjedalen
Erik Lövgren (S) Kommunförbundet Västernorrland	Ann Åström (S) Region Västerbotten	Anders Josefsson (M) Norrbottens Kommuner	Jonas Andersson (S) Kommunerna i Jämtlands län
			Daniel Danielsson (C) Kommunerna i Jämtlands län