



Sveriges

Sveriges Kommuner och Landsting											
ACTION: ECH/ACE 884											
Avd för tillväxt och samhällsbyggnad											
Anna Svensson											
2009-04-17											
E	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
DE	AE	BI		DGA	DGA	DGA	AAE				
				OB	EFG	HI					

YTTRANDE

Vårt dnr  
09/0996

2009-04-17

Ert dnr  
KOM (2009) 44 slutlig

Europeiska kommissionen  
GD Energi och transport  
TEN-T  
B-1049 Bryssel

DIRECTORATE B						DATE 8 AVR. 2009	
B1	B2	B3	B4	ASS	TEN-TEA		
X							
ACTION: GS							
TEN-T: En							
DEADLINE:							

## Grönbok Transeuropeiska transportnät (TEN-T): En översyn av strategin

### Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) välkomnar översynen av strategin för det transeuropeiska transportnätet. Det är viktigt att ha ett sammanhållet EU och att på alla sätt aktivt arbeta för att utveckla EU:s konkurrenskraft. Tillväxt och en effektiv infrastruktur är tydligt sammankopplade. Vi anser därför att den framtida strategin ska prioritera

- ett sammanhållet trafikslagsövergripande transportnät
- klimatvänliga transporter

SKL stödjer i detta läge alternativ tre med ett övergripande nät och ett stomnät. Syfte och mål måste förtydligas innan ställning kan tas till lämplig framtida organisation och finansiering

SKL bedömer det viktigt att det sker en samverkan mellan strategier som Östersjöstrategin och TEN-T strategin.

### Viktiga frågor inför vidareutvecklingen av de transeuropeiska transportnäten

#### Ett sammanhållet trafikslagsövergripande transportnät

Sveriges Kommuner och Landsting anser att TEN-T bör utgöra ett sammanhållet trafikslagsövergripande transportnät som bidrar till ökade förutsättningar för effektivare samverkan mellan trafikslagen där detta är effektivt. Bland annat kan kopplingar göras till kommissionens policyinitiativ om gröna transportkorridorer. Det är viktigt att det nya systemet fokuserar på de mest prioriterade näten utifrån ett EU-perspektiv. Med EU-perspektiv menar vi att gränsöverskridande infrastruktur mot tredje land, som exempelvis Norge och Ryssland, bör prioriteras tillsammans med ett infrastrukturnät som håller samman EU. En balans bör eftersträvas så att hela EU utvecklas. Varje region ska ges möjlighet att bidra och utvecklas utifrån sina förutsättningar.

#### Klimatvänliga transporter

SKL bedömer att klimatförändringsmålen bör stå i centrum för all planering och utveckling av ett eventuellt prioriterat nät. Ett sådant nät bör därför vara utpräglat

Sveriges Kommuner och Landsting

118 82 Stockholm, Besök: Hornsgatan 20  
Tfn: växel 08-452 70 00, Fax: 08-452 70 50  
info@skl.se, www.skl.se

multimodalt för att de stora frakt- och passagerartrafikflödena ska kunna flyta genom EU så ekonomiskt och miljövänligt som möjligt. Det kräver en optimal samtrafik mellan olika transportmedel bland annat genom att skapa förbindelsenät i inlandet mellan havshamnar och inlandshamnar eller genom järnvägsförbindelser till flygplatser.

På grundval av principen om att varje transportmedel ska användas i förhållande till dess komparativa fördelar inom effektiva sammodala transportkedjor bidrar godstrafiken på ett betydelsefullt sätt till att gemenskapens klimatförändringsmål uppnås. De möjligheter som finns att flytta gods från väg till järnväg och sjöfart bör utnyttjas. Det är därför naturligt att TEN-T strategin även omfattar exempelvis omlastningsterminaler.

De möjligheter som finns att flytta internationell personbilstrafik till kollektivtrafik i form av långväga busstrafik på väg samt järnväg bör nyttjas. I båda fallen måste noder där långdistans och lokaltrafik strålar samman omfattas av TEN-T strategin.

En TEN-T strategi bör analysera hur tillgängligheten kan förbättras och utifrån den frågeställningen värdera olika åtgärder. Valet av åtgärd bör omfatta även åtgärder inom ramen för utvecklingen av intelligenta transportsystem och uppmuntra integrerad och innovativ infrastruktur. Inom TEN-T kan kunskaper om de mest klimatvänliga och effektiva transportsystemen utvecklas. Sådan kunskap kan även nyttjas i medlemsstaternas infrastrukturplanering.

#### **Framtida organisation och finansiering**

Tydligare mål och syften behövs innan ställning kan tas till lämplig organisation men med nu kända fakta förordar Sveriges Kommuner och Landsting alternativ tre med ett övergripande nät och ett stomnät. Fördelen med ett sådant nät är att det bidrar till ett sammanhängande transportsystem där viktiga hamnar, vägar, järnvägar, sjöfartsleder och flygplatser binds samman i ett sammanhängande internationellt nät som kan få ett effektivt utnyttjande, till skillnad från dagens situation där de prioriterade projekten riktar gemensamma insatser till punktinsatser på olika håll inom EU. Utpekandet av ett stomnät medför naturligtvis en koncentration av TEN-T finansiering till stomnätet. Det bör dock även fortsättningsvis finnas möjlighet att göra en mindre del av TEN-T budgeten tillgänglig för medfinansiering av projekt inom det övergripande TEN-T nätet, som inte ingår i stomnätet, i fall där det finns ett europeiskt mervärde.

Sveriges Kommuner och Landsting ser det som en naturlig del i kommande TEN-T-strategin att hantera utvecklingen av transportinfrastrukturen i öst-västlig riktning. Fokus i TEN-T strategin bör ligga på ökad tillgänglighet för gods- och persontransporter. Norra Europa och särskilt Östersjöregionen karakteriseras av långa transportavstånd, relativt små godsvolymer, viktig råvaruhandel, liten befolkning, vinterklimat och ett stort beroende av utrikeshandel. Hänsyn måste tas

till olika förutsättningar i olika delar av EU. SKL vill särskilt lyfta betydelsen av att TEN-T-strategin och den Östersjöstrategi som håller på att utarbetas samverkar. Medlemsländerna, inom ramen för Östersjöstrategin, kommer att utveckla förutsättningarna för en gemensam infrastruktursyn. TEN-T får då en viktig roll för kopplingen mellan Östersjöregionen och övriga EU, liksom mot tredje land som Ryssland och Norge.

Vad gäller frågor om finansiering bedömer Sveriges Kommuner och Landsting att oavsett utformning av systemet så bör processen vara så öppen och tydlig som möjligt. Vi efterlyser även tydligare riktlinjer för utvärdering och bedömning av projektens europeiska mervärde.

Sveriges Kommuner och Landsting



Anders Knappe  
Ordförande



Avd för tillväxt och samhällsbyggnad  
Anna Svensson

Europeiska kommissionen  
GD Energi och transport  
TEN-T  
B-1049 Bryssel

## **Grönbok Transeuropeiska transportnät (TEN-T): En översyn av strategin**

### **Sammanfattning**

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) välkomnar översynen av strategin för det transeuropeiska transportnätet. Det är viktigt att ha ett sammanhållet EU och att på alla sätt aktivt arbeta för att utveckla EU:s konkurrenskraft. Tillväxt och en effektiv infrastruktur är tydligt sammankopplade. Vi anser därför att den framtida strategin ska prioritera

- ett sammanhållet trafikslagsövergripande transportnät
- klimatvänliga transporter

SKL stödjer i detta läge alternativ tre med ett övergripande nät och ett stomnät. Syfte och mål måste förtydligas innan ställning kan tas till lämplig framtida organisation och finansiering

SKL bedömer det viktigt att det sker en samverkan mellan strategier som Östersjöstrategin och TEN-T strategin.

### **Viktiga frågor inför vidareutvecklingen av de transeuropeiska transportnäten**

#### **Ett sammanhållet trafikslagsövergripande transportnät**

Sveriges Kommuner och Landsting anser att TEN-T bör utgöra ett sammanhållet trafikslagsövergripande transportnät som bidrar till ökade förutsättningar för effektivare samverkan mellan trafikslagen där detta är effektivt. Bland annat kan kopplingar göras till kommissionens policyinitiativ om gröna transportkorridorer. Det är viktigt att det nya systemet fokuserar på de mest prioriterade näten utifrån ett EU-perspektiv. Med EU-perspektiv menar vi att gränsöverskridande infrastruktur mot tredje land, som exempelvis Norge och Ryssland, bör prioriteras tillsammans med ett infrastrukturnät som håller samman EU. En balans bör eftersträvas så att hela EU utvecklas. Varje region ska ges möjlighet att bidra och utvecklas utifrån sina förutsättningar.

#### **Klimatvänliga transporter**

SKL bedömer att klimatförändringsmålen bör stå i centrum för all planering och utveckling av ett eventuellt prioriterat nät. Ett sådant nät bör därför vara utpräglat

multimodalt för att de stora frakt- och passagerartrafikflödena ska kunna flyta genom EU så ekonomiskt och miljövänligt som möjligt. Det kräver en optimal samtrafik mellan olika transportmedel bland annat genom att skapa förbindelsenät i inlandet mellan havshamnar och inlandshamnar eller genom järnvägsförbindelser till flygplatser.

På grundval av principen om att varje transportmedel ska användas i förhållande till dess komparativa fördelar inom effektiva sammodala transportkedjor bidrar godstrafiken på ett betydelsefullt sätt till att gemenskapens klimatförändringsmål uppnås. De möjligheter som finns att flytta gods från väg till järnväg och sjöfart bör utnyttjas. Det är därför naturligt att TEN-T strategin även omfattar exempelvis omlastningsterminaler.

De möjligheter som finns att flytta internationell personbilstrafik till kollektivtrafik i form av långväga busstrafik på väg samt järnväg bör nyttjas. I båda fallen måste noder där långdistans och lokaltrafik strålar samman omfattas av TEN-T strategin.

En TEN-T strategi bör analysera hur tillgängligheten kan förbättras och utifrån den frågeställningen värdera olika åtgärder. Valet av åtgärd bör omfatta även åtgärder inom ramen för utvecklingen av intelligenta transportsystem och uppmuntra integrerad och innovativ infrastruktur. Inom TEN-T kan kunskaper om de mest klimativänliga och effektiva transportsystemen utvecklas. Sådan kunskap kan även nyttjas i medlemsstaternas infrastrukturplanering.

#### **Framtida organisation och finansiering**

Tydligare mål och syften behövs innan ställning kan tas till lämplig organisation men med nu kända fakta förordar Sveriges Kommuner och Landsting alternativ tre med ett övergripande nät och ett stomnät. Fördelen med ett sådant nät är att det bidrar till ett sammanhängande transportsystem där viktiga hamnar, vägar, järnvägar, sjöfartsleder och flygplatser binds samman i ett sammanhängande internationellt nät som kan få ett effektivt utnyttjande, till skillnad från dagens situation där de prioriterade projekten riktar gemensamma insatser till punktinsatser på olika håll inom EU. Utpekandet av ett stomnät medför naturligtvis en koncentration av TEN-T finansiering till stomnätet. Det bör dock även fortsättningsvis finnas möjlighet att göra en mindre del av TEN-T budgeten tillgänglig för medfinansiering av projekt inom det övergripande TEN-T nätet, som inte ingår i stomnätet, i fall där det finns ett europeiskt mervärde.

Sveriges Kommuner och Landsting ser det som en naturlig del i kommande TEN-T-strategin att hantera utvecklingen av transportinfrastrukturen i öst-västlig riktning. Fokus i TEN-T strategin bör ligga på ökad tillgänglighet för gods- och persontransporter. Norra Europa och särskilt Östersjöregionen karakteriseras av långa transportavstånd, relativt små godsvolymer, viktig råvaruhandel, liten befolkning, vinterklimat och ett stort beroende av utrikeshandel. Hänsyn måste tas

till olika förutsättningar i olika delar av EU. SKL vill särskilt lyfta betydelsen av att TEN-T-strategin och den Östersjöstrategi som håller på att utarbetas samverkar. Medlemsländerna, inom ramen för Östersjöstrategin, kommer att utveckla förutsättningarna för en gemensam infrastruktursyn. TEN-T får då en viktig roll för kopplingen mellan Östersjöregionen och övriga EU, liksom mot tredje land som Ryssland och Norge.

Vad gäller frågor om finansiering bedömer Sveriges Kommuner och Landsting att oavsett utformning av systemet så bör processen vara så öppen och tydlig som möjligt. Vi efterlyser även tydligare riktlinjer för utvärdering och bedömning av projektens europeiska mervärde.

Sveriges Kommuner och Landsting



Anders Knape  
Ordförande