



Response from the European Forum of Northern Sweden, to the EC Green Paper (COM 2009/0044) TEN-T: A Policy review TOWARDS A BETTER INTEGRATED TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK AT THE SERVICE OF THE COMMON TRANSPORT POLICY

The European Forum of Northern Sweden welcomes the opportunity to contribute to the consultation of the EC Green Paper (COM 2009/0044) on TEN-T Policy, which was published on February 4, 2009. The standpoints and opinions in this response to the green paper is the result of a continuous process between political representatives for the regions and local authorities in northern Sweden.

The European Forum of Northern Sweden

The European Forum of Northern Sweden (EFNS) is a network of politicians from the four northernmost counties in Sweden, representing almost 900 000 citizens and half the geographical area of Sweden. A group of 12 rapporteurs manages the regular work of EFNS.

The Transport Infrastructure Context of Northern Sweden

Even though large areas in northern Sweden are sparsely populated, there are significant urban areas along the cost line of the Gulf of Bothnia. Most of the Swedish paper and pulp industry is located in northern Sweden, as well as processing of metals, wooden-products, and chemical industry. A critical success factor for the mining industry as well as for the wood industry is the presence of well functional freight transports systems. The current infrastructure is insufficient for the industrial need, in both northern Sweden and Finland. The railways have not enough volume and weight capacity. Several new railway lines need to be built in order to satisfy the need of the industry as well as for commuting and tourism.

Sweden and Finland are among the world leaders in exports of wood and wooden products. The value of the Swedish wood export was in 2008 approx. €12 billion and in Finland €11 billion. The wood-industry's share of the total export in Sweden was 13 % and in Finland as
In both these countries, 70-80 % of the production is exported to other EU member states. The share of the total employment in this branch is 10-12 %. In the EU 10 % of the total consumption of paper and 20 % of processed wooden products, come from Sweden.

In Sweden there are 15 large mines and 12 of these is in northern Sweden. Some of these mines produce as much as 90 % of the need of iron ore in EU member states is produced in Sweden. Northern Sweden is also the biggest producer of gold and the second biggest producer of copper, silver and lead. New very large resources of iron ore have been discovered in Tornedalen at the boarder of Sweden and Finland. The new mines to be established will drastically increase the production of iron ore and generate at least 1500 jobs in this area. Both for the wood and mining industry there is a risk that the growth will be hampered by insufficient transport infrastructure. Unreliable freight transports may also affect the industry and growth in the rest of Europe.

Even though a large part of the industry in northern Sweden are based on natural resources there is a strong growth in tourism, the service sector, research and other knowledge intensive businesses. Efficient public transports and options for commuting are essential for supporting the growth potential in new businesses and facilitating skills supply in the knowledge-based sector.

Reliable, accessible and comprehensive infrastructure is a critical success factor for northern Sweden as well as for the rest of Europe. In order to achieve common goals for growth, employment, competitiveness and sustainability as agreed in the Lisbon and Gothenburg agendas, competitive and sustainable transport solutions are an absolute necessity. The implication is that a continuous development of the railways and ports should have the highest priority. For northern Sweden, also roads and regional airports are important for public transports as well as for cargo.

Summary of the EFNS response to the issues in the green paper:

The European Forum of Northern Sweden (EFNS) support the proposed alternative no 3, proposing a retained comprehensive network and a core network, under the condition that the core network is designed for supporting environmental and climate goals as well as objectives for cohesion, growth and sustainable development not only in the "Pentagon area" of Europe.

EFNS considers the alternative three to be an opportunity to create a core network for improvement of the supply of raw materials and products from northern Europe, to the main European markets. The core network should also support the need for efficient railway transports to Norway and Russia, via the Bothnian Corridor in northern Sweden and Finland.

EFNS urges for a realistic level of ambitions in the revised TEN-T guidelines. There is a risk that the consultation leads to expectations on TEN-T to cover every possible need. The priorities should be primarily based on environmental- and climate effects and secondarily on growth and cohesion between EU regions and member states.

EFNS suggests that the comprehensive network for roads should be co-ordinated with the well-established E classification conducted by the UN Economic Commission for Europe (UNECE). This would facilitate design, planning and evaluation of the comprehensive TEN-T network at international as well as European and national levels. It would also make the comprehensive network more visible to the citizens.

EFNS proposes that TEN-T should stimulate the implementation of ERTMS in order to increase capacity on current railways, through a special instrument within TEN-T or included in the conceptual pillar of a core network.

EFNS believes it is important that TEN-T give the member states incentives for long-term investments in environmental friendly infrastructure, such as railways and sea transports. This demand for a much better co-ordination of infrastructure planning between regional and national level and the common European level.

The European Forum of Northern Sweden response to each question in the green paper

Q1: Should the Commission's assessment of TEN-T development to date cover any other factors?

From the European Forum of Northern Sweden we:

- Consider that the EC has performed a fair analysis of the status of TEN-T, but at the same time the EC is ambiguous about whether TEN-T is a success or failure. With only four out of 30 priority projects completed, we believe there is room for self-criticism what regards levels of ambitions, definition of objectives and evaluation of TEN-T. There are obvious reasons for considering clear goals, and improved balance between ambitions and resources as well as stronger commitments from the member states.
- Agree that the revision of TEN-T guidelines should be more extensively than originally planned. With changing prerequisites what regards environment, climate change, expected demand for transports and the extension of the European Union.
- Recommend that more attention be paid to factors such as territorial cohesion, industrial growth, and sustainable development in all EU regions. The assessment should be performed with the perspective of achieving a balanced development in Europe with equal opportunities to regional growth, regardless of proximity to the European central markets.
- Urge the EC to listen to the regions of EU in all phases of the upcoming process of forming new TEN-T guidelines.

Q2: What further arguments are there for or against maintaining the comprehensive network, and how could the respective disadvantages of each approach be overcome?

From the European Forum of Northern Sweden we:

- Consider that the comprehensive network is needed also in the future, and to a greater extent should function as the basis for regional and national priorities.
- Is of the opinion that, even though member states have the overall responsibility to finance the comprehensive network, it is important to retain funding from TEN-T yearly calls for specific measures, trans-boarder measures and innovative projects.
- Suggest that the comprehensive network for roads should be co-ordinated with the well-established E classification conducted by the UN Economic Commission for Europe (UNECE), in all EU member states. This would facilitate design, planning and evaluation of the comprehensive TEN-T network at international as well as European and national levels. For Sweden it is only one E-classified route, E12 between Umeå and Mo i Rana (Norway) that is not included in TEN-T. Besides less administration, a benefit from this would be that the TEN-T network would be more transparent and visible to the citizens.

Q3: Would this kind of priority network approach be better than the current priority projects approach? If not, why not and what are the particular strengths of the latter? If so, what (further) benefits could it bring, and how should it be developed?

From the European Forum of Northern Sweden we:

- Believe that a shift to a priority network instead of priority projects is preferable first of all because the priority part of TEN-T, would be more evident, provided that the priority network only is developed as a way to solve embarrassing congestions on the infrastructure in the so called pentagon of Europe.
- Consider that in a priority network special attentions should be paid to need for improved infrastructure for long distance freight transports.
- Believe that a priority network is better suited than priority projects for solving multimodal needs of transports, especially in areas with production of basic resources for the need of rest of Europe and the world.
- Consider that environmental friendly transports such as railways and sea transports should have the highest priority, in the design of the priority network.
- Propose that a priority network should be a way of integrating the current priority projects with the five transnational transport corridors (Com 2007/32). In Scandinavia, this means that the Bothnian Corridor in both Sweden and Finland should connect the Nordic Triangle (project no 12) to the northernmost branch of Northern Axis.

Q4: Would this kind of flexible approach to identifying projects of common interest be appropriate for a policy that, traditionally, largely rests on Member States' individual infrastructure investment decisions? What further advantages and disadvantages could it have, and how could it best be reflected in planning at Community level?

From the European Forum of Northern Sweden we:

- Consider the proposal of conceptual pillar to be interesting but in need of clarification for the future process of designing the core network. If the priority network will be set up with a geographical part and a conceptual part, it would be obvious to include overall projects such as Galileo and Motorways of the Sea as conceptual. ITS and ERTMS for optimizing use of current railway capacity could be included in the conceptual part.
- Propose that the EC initiatives on green transport corridors and a priority freight network should be included in the conceptual pillar.

Q5: How can the different aspects outlined above be best taken into account within the overall concept of future TEN-T development? What further aspects should be taken into consideration?

From the European Forum of Northern Sweden we:

- Believe it is important that the TEN-T give the member states incentives for long-term investments in environmental friendly infrastructure, such as railways and sea transports. This demand for a much better co-ordination of infrastructure planning between regional and national level and the common European level.
- Consider optimizing capacity on current railway infrastructure to be of uttermost importance. On some lines, double tracks while most railways suffer from lack of this and difficulties to combine different types of train transports. If resources should be spent on high-speed tracks, it is important that this be done with the perspective of release capacity also for freight transports.

- Put forward that foreseen future need of natural resources and following expansion of cargo flows should be considered in the planning of the TEN-T network. In northern Sweden several new mines for iron ore will be opened in the next coming years which demand for investments in ports and hinterland connections
- Point out that ports important for export/import to the rest of the world also are located outside the EU area. Especially Norwegian ports, such as Oslo, Trondheim, Bodö, Mo i Rana and Narvik, with its hinterland connections by roads and railways are of very great importance for the whole of northern Europe. This should be considered in TEN-T.
- Urge for a realistic level of ambitions in the revised TEN-T guidelines. There is a risk that the consultation leads to expectations on TEN-T to cover every possible need. The priorities should be primarily based on environmental and climate effects and secondarily on growth and cohesion between EU regions and member states.

Q6: How can ITS, as a part of the TEN-T, enhance the functioning of the transport system? How can investment in Galileo and EGNOS be translated into efficiency gains and optimum balancing of transport demand? How can ITS contribute to the development of a multi-modal TEN-T? How can existing opportunities within the framework of TEN-T funding be strengthened in order to best support the implementation of the ERTMS European deployment plan during the next period of the financial perspectives?

From the European Forum of Northern Sweden we:

- Consider investment in new technology for maximizing the capacity on current infrastructure to be important. This is especially true for railways where cost of investments in physical infrastructure is very high.
- Propose that TEN-T should stimulate the implementation of ERTMS in order to increase capacity on current railways, through a special instrument within TEN-T or included in the conceptual pillar of a core network.

Q7: Do shifting borderlines between infrastructure and vehicles or between infrastructure provision and the way it is used call for the concept of an (infrastructure) project of common interest to be widened? If so, how should this concept be defined?

From the European Forum of Northern Sweden we:

- Believe research on new technology for both infrastructure and vehicles, such as alternative fuels should be given a higher priority in the EU research and competitiveness framework programmes (FP7/8 and CIP). Projects within TEN-T could function as test objects for new technology but TEN-T should not directly finance research.
- Suggest that special measures should be considered in TEN-T, for the converting of train engines to ERTMS.

Q8: Would this kind of core network be "feasible" at Community level, and what would be its advantages and disadvantages? What methods should be applied for its conception?

From the European Forum of Northern Sweden we:

- Believe that the suggested core network is possible to realize on community level, but it demands a much better co-ordination between EU level and national as well as regional levels.
- regard that the realization of a common core network calls for better co-ordination with other EC initiatives in the field of transport, such as the five transnational axes (COM(2007) 32), green transport corridors and priority freight network (COM(2007) 608)
- Consider that the basis for the proposed core network should be climate friendly transnational goods transport infrastructure with the highest priority for railways, sea transports and intelligent transport systems.

Q9: How can the financial needs of TEN-T as a whole in the short, medium and long term be established? What form of financing – public or private, Community or national – best suits what aspects of TEN-T development?

From the European Forum of Northern Sweden we:

- Believe it would be reasonable with a more binding commitment for each member state, but would also like to suggest the development of common recommendations on the application of member states responsibility for securing long term financing of infrastructure
- Suggest the criteria for TEN-T financing in the priority network as well as for the comprehensive network to be clarified. The division of responsibility between the EC and member states for the different networks also needs clarifying
- Put forward that one of the most important functions of TEN-T should be to give clear incentives for investments on regional and national levels, for the benefit of the whole EU community.

Q10: What assistance can be given to Member States to help them fund and deliver projects under their responsibility? Should private sector involvement in infrastructure delivery be further encouraged? If so, how?

From the European Forum of Northern Sweden we:

- Consider it would be positive if common agreements or recommendation on how EIB financing resources should be utilised in each member states. This is especially important for large projects with long-term economic and environmental benefits.
- Have the opinion that infrastructure should be a commitment for the society, neutral to competition, for facilitating industrial growth, employment and social cohesion.
- Consider that industry should be involved in the planning of infrastructure and through commitment of use of infrastructure contribute to financing. However, co-financing from the private sector should not lead to skew distribution of societal funding favouring already beneficial areas.

Q11: What are the strengths and weaknesses of existing Community financial instruments, and are new ones needed (including "innovative" instruments)? How could the combined use of funds from various Community resources be streamlined to support TEN-T implementation?

From the European Forum of Northern Sweden we:

- Favour improvement of co-ordination between different financial instruments. It is also important that the criteria for the possible use of structural funds be clarified in the structural funds directives.
- Stress that the type of cost/benefit analyses for projects of common interest that is suggested must take into consideration all other factors which are included in the basis for TEN-T, such as environment, climate effects, stimulation of growth and cohesion. The proposed analysis should not apply a narrow business perspective, which could lead to the turn down of project with important long-term positive effects for the society and the community.

Q12: How could existing non-financial instruments be improved and what new ones might be introduced?

From the European Forum of Northern Sweden we:

- Support a higher degree of co-ordination between community, national and regional levels.
- Suggest that changes in the current state aid rules should be considered for making it possible to stimulate the establishment of important transport links, which today is not possible to manage on commercial basis. This is applicable for some ferry connections in northern Europe, which have the potential of reducing freight volumes on roads by modal shift.
- Put forward the importance of co-ordination of infrastructure with connecting third countries, such as Norway and Russia, in order to facilitate the implementation of the transnational axes and improvement of east-west transport connections.
- Stress the importance of the Baltic Sea Strategy as a tool for coordination of infrastructure planning and investments in northern Europe.

Q13: Which of these options is the most suitable, and for what reason?

From the European Forum of Northern Sweden we:

- Support the proposed alternative 3, with a comprehensive network and a core network, under the condition that the core network is designed for supporting environmental- and climate goals as well as objectives for cohesion, growth and sustainable development not only in the "Pentagon area" of Europe.
- Consider the alternative three to be an opportunity to create a core network for improvement of the supply of raw materials and products from northern Europe, to the main European markets. The core network should also support the need for efficient railway transports to Norway and Russia, via the Bothnian Corridor in northern Sweden and Finland.

The political rapporteurs of the European Forum of Northern Sweden have adopted this response to the EC Green Paper on TEN-T Policy review.

Harriet Classon
City Commissioner, Skellefteå
Main rapporteur for infrastructure

Jens Nilsson
Mayor, City of Östersund
Chair of EFNS Rapporteurs

Robert Forsberg
Mayor, City of Kalix
Rapporteur for infrastructure

Ewa-May Karlsson
Mayor, Vindelns Municipality
Vice chair of EFNS Rapporteurs

Benny Eriksson
County Council Commissioner, Västernorrland
Rapporteur for infrastructure

Glenn Nordlund
City Commissioner, Örnsköldsvik

Thomas Andersson
County Councillor, Jämtland

Jonny Lundin
City Commissioner, Härnösand

Kent Ögren
County Council Commissioner, Norrbotten

Mona-Lisa Norrman
County Council Commissioner, Jämtland

Britt Fäldt
Municipality Councillor, Piteå

Erik Bergkvist
Regional Commissioner, Västerbotten

Administrative contact for this response is:

Gustav Malmqvist, Head of International Affairs, County Council of Västernorrland

E-mail: gustav.y.malmqvist@lvn.se, Phone +46-70-6630442

For further information on the European Forum of Northern Sweden: www.europaforum.nu



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 begreppsbase 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

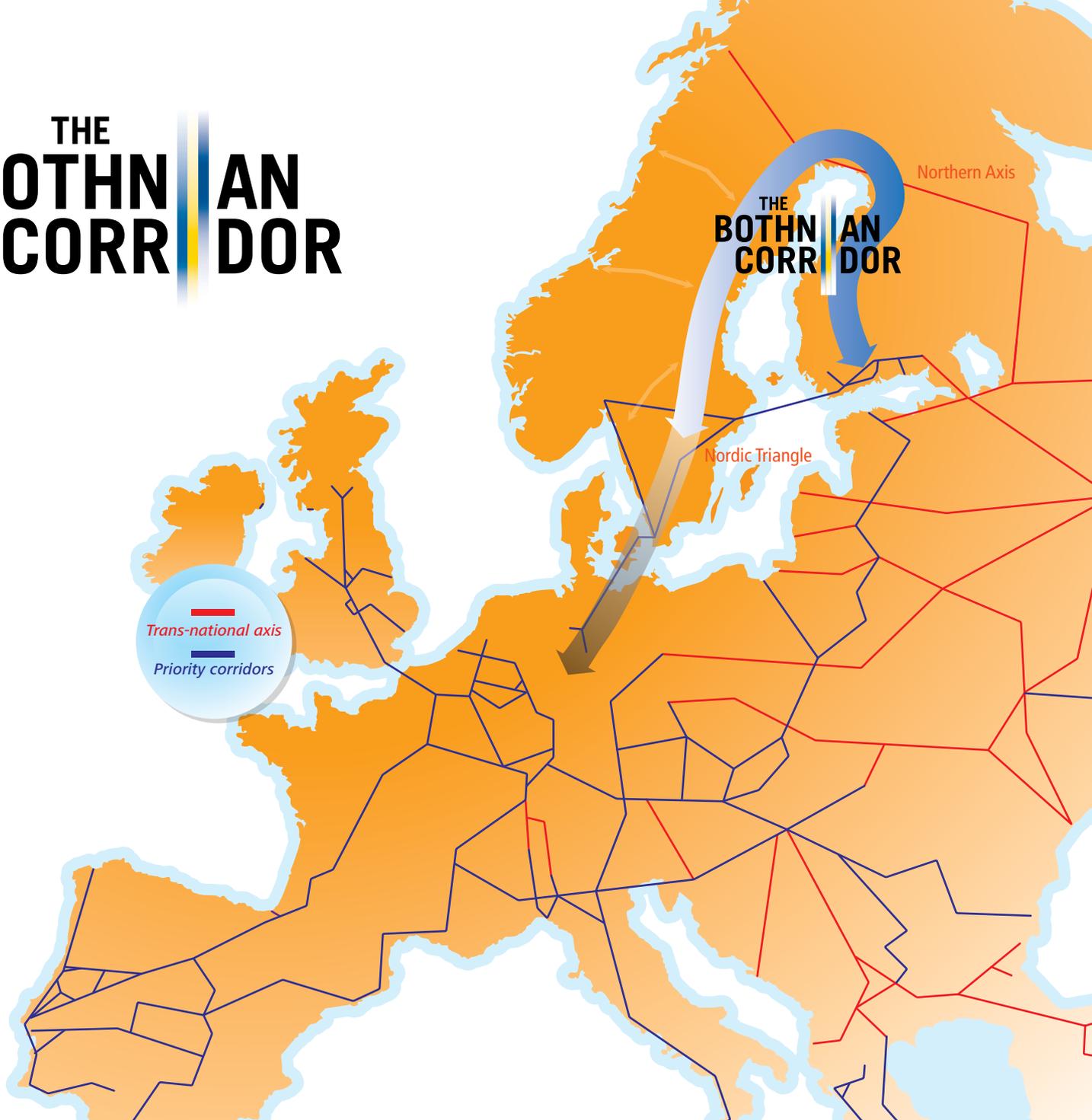
Jonny Lundin
Kommunalråd Härnösands kommun

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

THE BOTHNIAN CORRIDOR



The Bothnian Corridor is important for the European integration

The Bothnian Corridor is already of great importance for trans-national goods flows within EU and to/from the EU. As the extended European integration continues, the importance of the corridor will increase further.

Northern Axis and the Nordic Triangle will be connected through the Bothnian Corridor and together they create an important fundamental structure for the European transport system, from raw material, e.g. ore, metal and forest, via refining to market.

The corridor is of great importance for Sweden, Norway and Finland and for the connections to/from the Baltic states and Russia.

Efficient transports are imperative for Europe

A functioning infrastructure is essential to secure the EU's future transports of raw material. The transport corridor through Northern Sweden and Finland is a very important route for goods.

Several factors limit the efficiency of transports along the Bothnian Corridor. Steep inclines limits the speed and weight of the trains, insufficient carrying capacity and lack of capacity in general create competition disadvantages and market obstacles for the raw material supply of EU's industrial market.

www.bothniancorridor.com



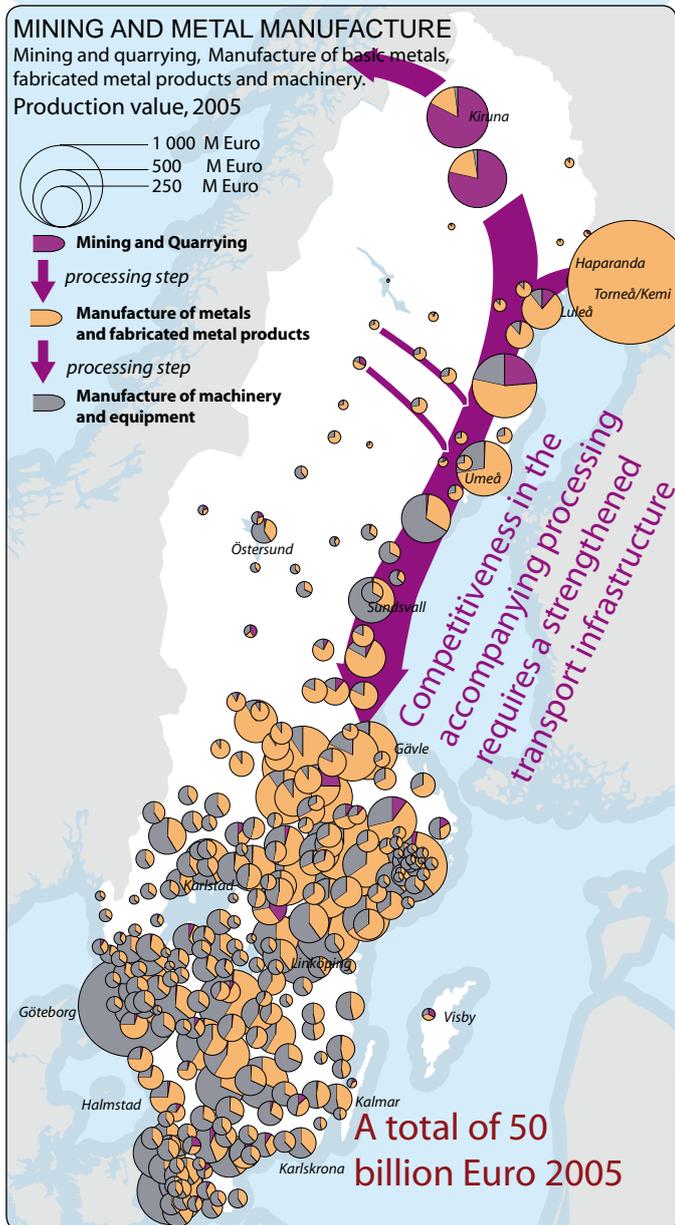
The most important mining industry in the European Union

90 percent of EU's total supply of iron ore is extracted in Norrbotten. Sweden is the leading supplier of gold and the second largest of silver, lead and copper.

12 out of Sweden's 15 mines are located in the region and the Swedish mining related industry annually processes iron ore and metal for a value of 50 billion Euros. An additional 50 billion Euros is produced in other parts of Europe.

In the northern counties of Finland, the mines annually produce a value of about 300 million Euros. 70 percent of the ore is exported to the rest of Europe.

The 2 billion Euro (2005) **extracted** in mines are processed into **50 billion/year** (2006) in Sweden, and additional values in the rest of Europe. **90 percent** of the EU's total supply of Iron ore is extracted in **Norrbotten**. **Higher prices has increased the values** during later years.



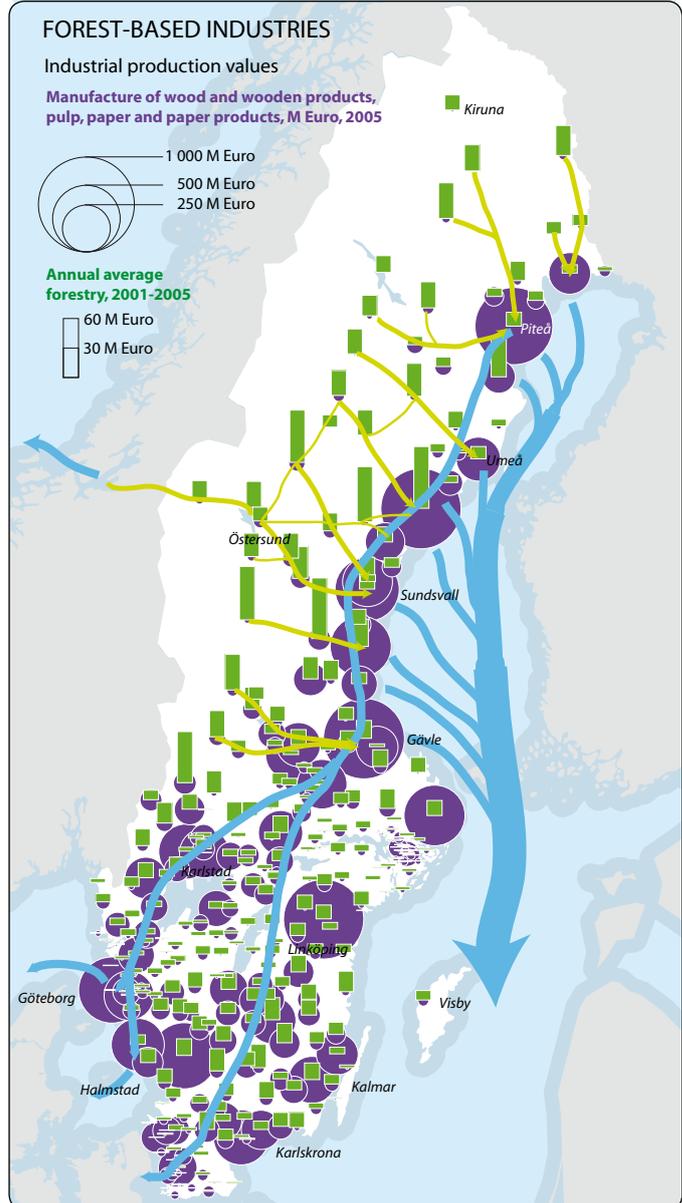
Strong forest-based industry

The forest-based industry is very transport intensive and further accounts for 12 percent of Sweden's export and 20 percent of the industrial investments.

The annual forestry increase is 20 percent larger than the takeout and the total volume of the forest raw material increases annually with roughly 20 million m³.

Northern Sweden accounts for 40 percent of the total forestry production in Sweden, about 5,5 billion Euros annually. Northern Finland accounts for 23 percent, about 5 billion Euros annually. 80 percent of the Swedish and 70 percent of the Finnish pulp and paper production is exported to the rest of Europe.

Northern Sweden represents **40 percent** of the Swedish forestry production. **The forest-based industry annual production value: 5,5 billion Euros.** More than **80 percent** of Sweden's paper and pulp export is to Europe. **The forest-based industry** represents **12 percent** of Sweden's total export.

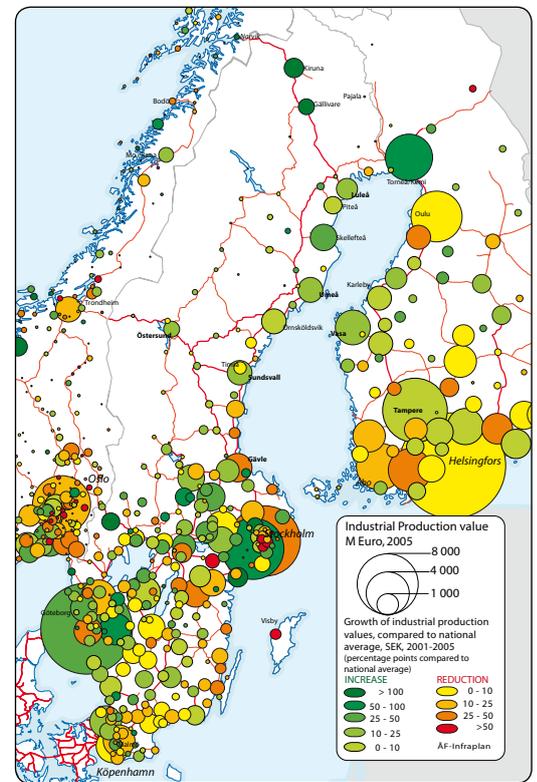


The strong growth in the economy of northern Europe has a significant impact on the economy in the European Union

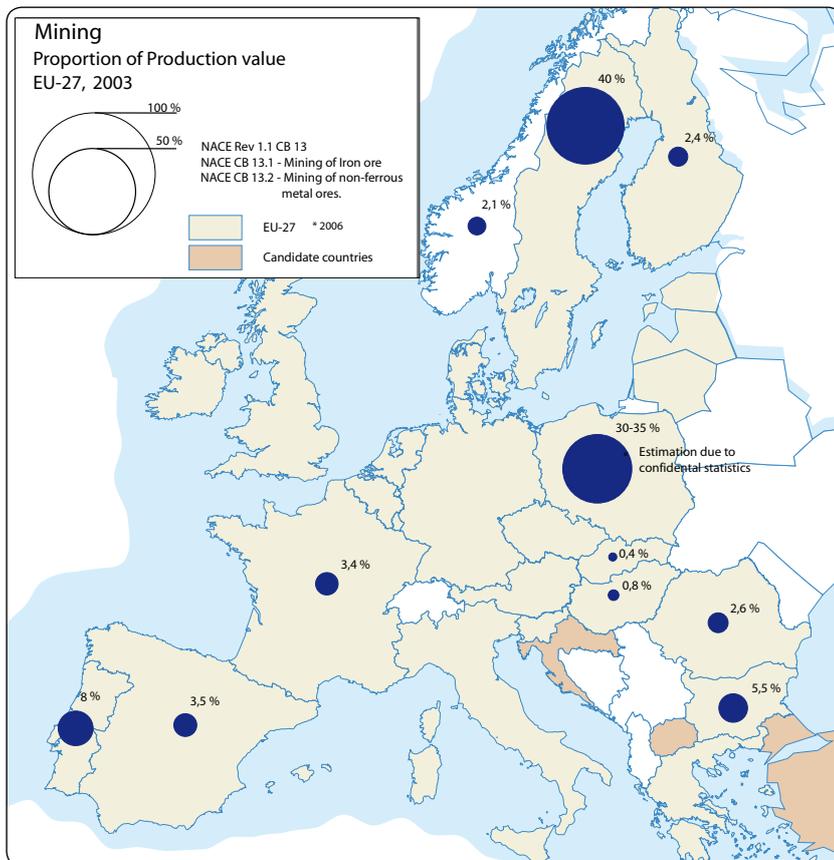
A considerable part of EU's supply of primary goods originates from the industry in northern Europe. The growth is strong and the net export values are very important for the Swedish as well as the European economy. EU's supply of strategic resources and goods is a vital issue and is therefore given much attention. The industry in northern Sweden and Finland are very important in many industrial areas, especially the dominating forest-based and mining/metal industries.

Sweden's industrial production value in the northern parts has, between 2001-2006 increased by 17,3 percent, compared to a national increase by 10,9 percent. The industry accounts for 18 billion Euros worth of value. After industrial refinement, a large portion of this is exported.

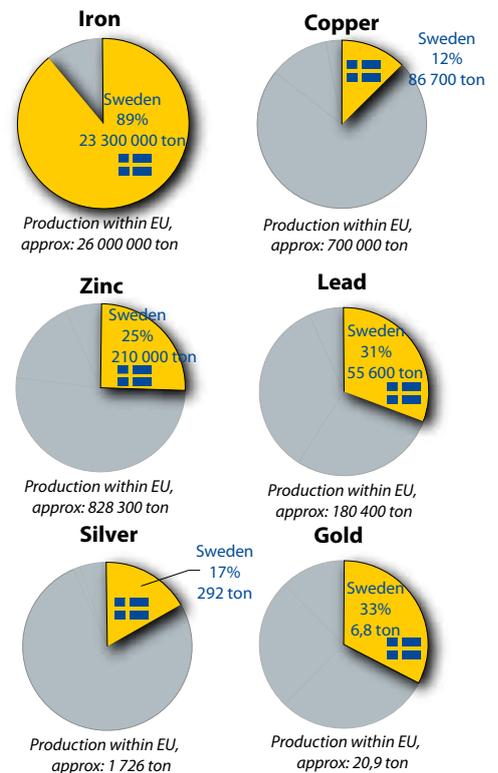
The industrial production value in the north of Finland increased during the same period with 28 percent, compared to a national increase of 20 percent. The Finnish production value of 2007 was 33 billion Euros.



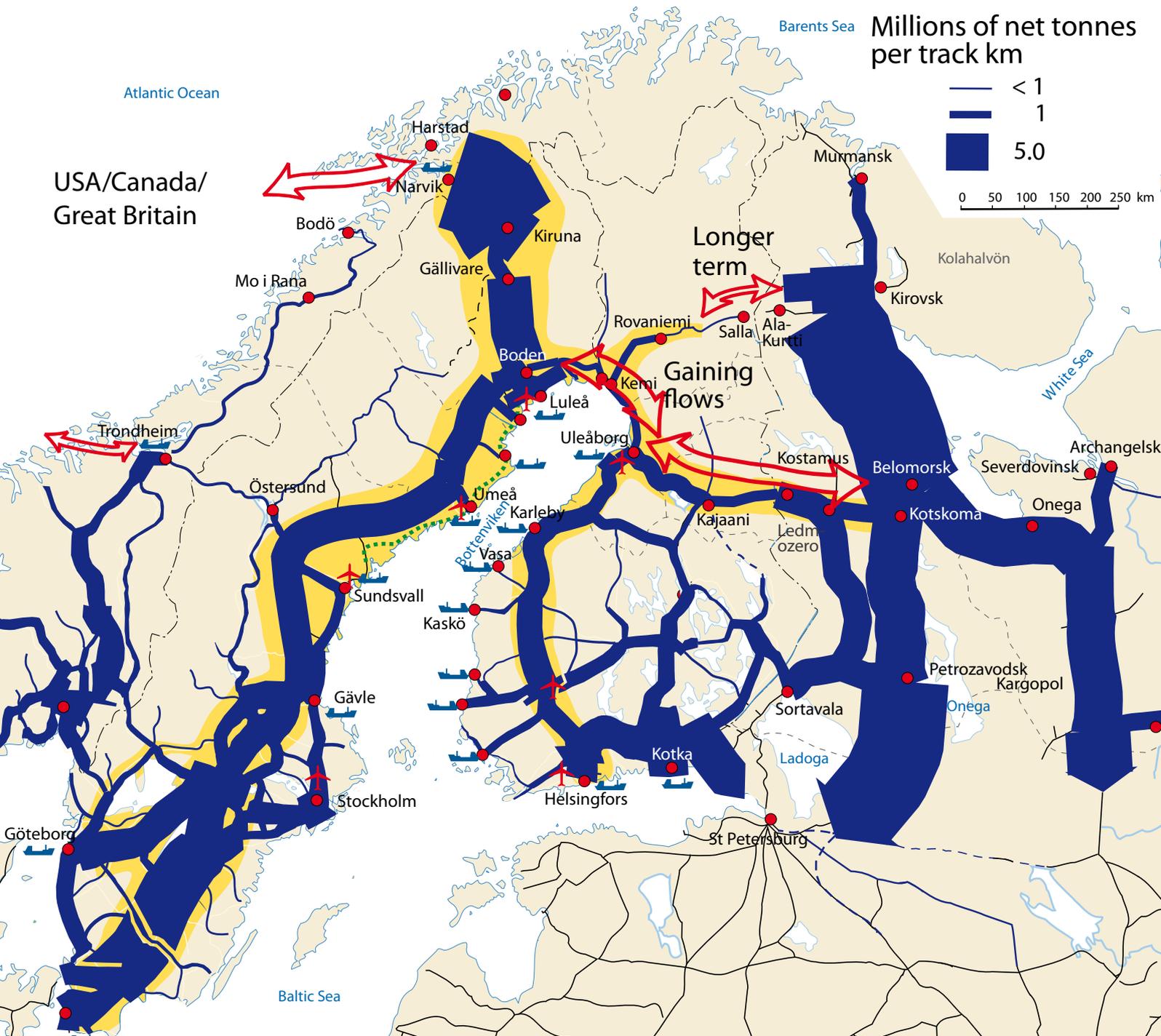
The industrial growth is very strong in the northern parts of Sweden and Finland.



Northern Sweden represents an essential part of the ore and metal production in the EU. It is urgent, for both Sweden and the rest of EU, that ore and processed products from the north reach production units and consumers in the rest of Europe.



The north of Sweden is especially important for the extraction of Iron ore. 90 percent of the extraction within the EU originate from Norrbotten. Sweden is also important regarding the extraction of copper, zinc, silver and gold. Source: SGU, processed by ÅF Infraplan.



The Bothnian Corridor - a dominating but vulnerable transport corridor

The heaviest freight flows on railway in the Nordic countries, are transported via the Bothnian Corridor. Northern Sweden currently stands for 90 percent of the EU's extraction of iron ore. Significant parts of the European supply of copper, zinc, gold, silver and lead are also extracted in the northern counties. Northern Norway furthermore stands for great parts of the EU's fish production.

Finland's and Sweden's heavy primary industries are gradually being integrated in the same corporate groups, which further strengthens the importance of the Bothnian Corridor. Further potential exist in transports to/from north-west Russia, as one of the world's richest areas in natural resources with ore fields, minerals, forest raw materials and natural gas.

Efficient transports, a competitive advantage

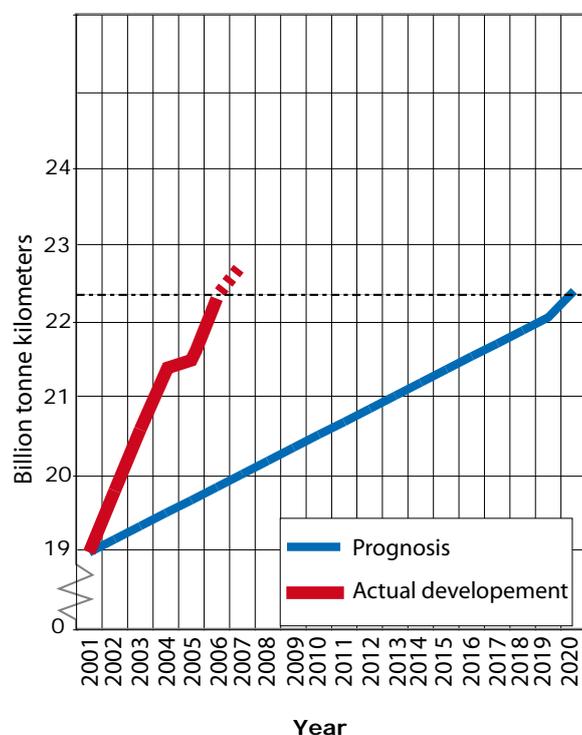
Modern, efficient transports are often used as a competitive advantage over competitors and the industries located adjacent to The Bothnian Corridor is no exception. Long-distance transports often take a long time which in turn tie up capital which can be better spent elsewhere. Because of this, short lead times, high precision and flexible transports are of utmost importance to keep the attractiveness of the region

A substantial increase of Railway transports

Very large volumes of goods from the industries located along the coast of northern Sweden are transported by train, and the volumes increase every year. A prediction of future railway transports was made by SIKA in 2000. The volumes predicted for 2020 was reached 2006, 14 years too early! The large companies in the region predicts a 50 percent traffic increase until 2020.

The Finnish Main Line links the northern suppliers of raw material with the most important markets in the south. The industrial exports has increased with 50 percent and industrial turnover with 54 percent along the Main Line since 2000. The Finnish national increase is 34 and 37 percent during the same period of time.

The amount of transported goods in Finland is predicted to increase with 40-65 percent until 2030, varying between sections. Planned mining and extraction along the Main Line will increase the annual transport demand with about 18 million tonnes. The northern parts of the Main Line are Finland's most important transport corridor and increased transports in the north will affect the southern parts.



Great shortage of railway capacity

A coastal railway along the Swedish coast is today non-existing north of Härnösand (close to Sundsvall). With the completion of the Bothnia Line in 2010, the railway capacity will increase south of Umeå.

There is a great shortage of track capacity, carrying capacity and speed standard along the railway systems in the north. The East Coast Line is today the busiest single track line in Sweden!

The number of trains is estimated to increase, from 30 up to 100 per 24 hours during 2000-2020. Today the number of trains that use different sections of the line has reached 45-65 per 24 hours.

There will be increased negative economic consequences north of Umeå as a result of the lack of capacity and will not ease until the completion of the North Bothnia Line and the Haparanda Line.

The Finnish Main Line is a single track line, except for the parts Seinäjoki-Pohjois-Luoko and Tampere-Helsinki. The carrying capacity of 22,5 tonnes north of Tampere.

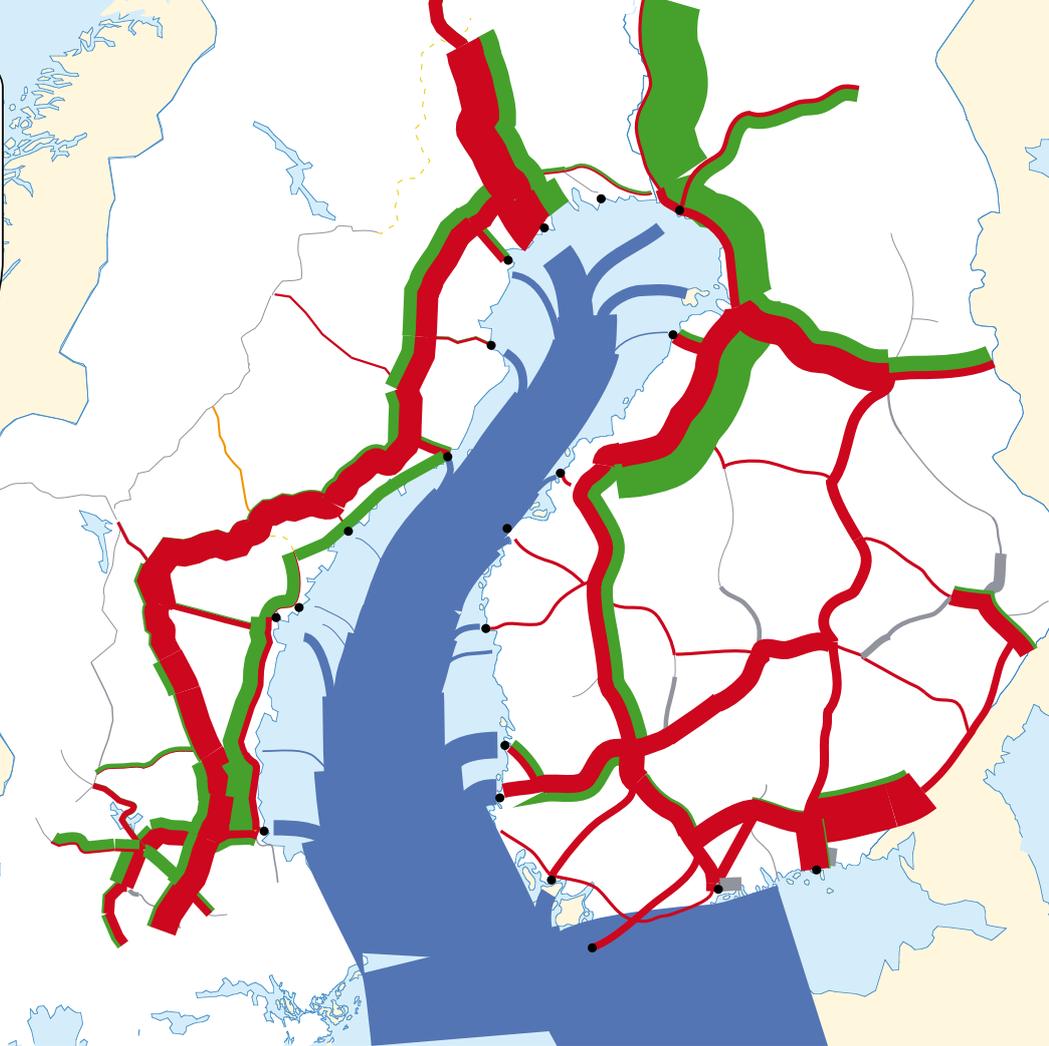
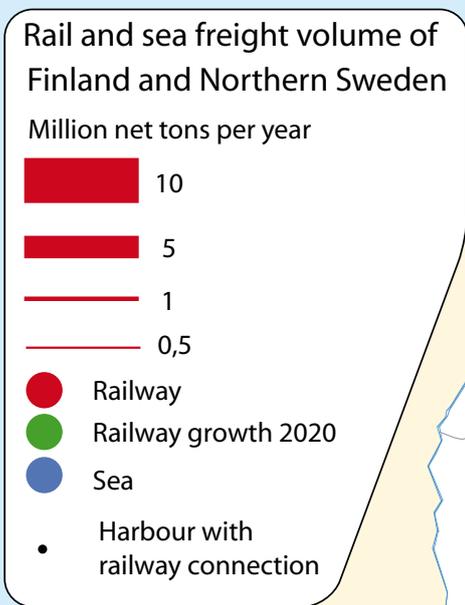
Lack of capacity threatens economic growth

In many cases in the northern parts of Sweden and Finland, transportation via train is the only option, mainly due to economics. Lowering of standards or capacity leads to companies losing vital competitiveness. Lack of capacity threatens the economic growth.

The railway system can only handle a minor increase in traffic (5-10 percent), but the traffic has increased significantly, and is expected to increase even more. The time consuming planning period of railway projects is a serious problem. The increasing limitations can be prolonged and if future planning and capacity improvements are not sufficient to meet the demand, it will reduce the economic growth within the region.



A 20-percent increase of freight causes severe capacity problems (red stretches in the map). (Source:GreenCargo)



The freight traffic today

The southbound freight traffic is twice the amount of the northbound traffic, mainly because the natural resources and nature of the industry in the northern parts of Sweden and Finland contributes heavily to the national export values. This applies to both rail and sea transports. The amount of road freight is smaller, and northbound goods are slightly larger than the southbound.

About 60 percent of the Swedish transport work on railway is carried out in the north of Sweden, especially on The Ore Line between Narvik and Luleå, and the Swedish Main Lines. The industrial north-south transports, which carry relatively high value added goods, uses The Swedish Main Lines today. The lines has steep inclines, slow speed regulation and tight corners. It is only a single track line and is therefore very vulnerable for disruptions, which in turn cause the industry great economic harm.

Railway transports

The railway based freight traffic has become an integrated part of the industry's production process and transport logistics. It functions either as a transport between different parts within a company, or between two different companies. This accounts especially for the primary industry that originates in the northern counties.

Transports are important for the companies

Transports and logistics are both important actions for competitive advantages over competitors for the industry in the region. Transports account for a large proportion of the total production costs and logistics handle the total flow of goods, from input, value adding and shipping to customers.

High standards for lead times, precision and flexibility

Both the industry and commerce strive for shorter lead times and production cycles. Long lead times tie up large sums of invested money and directly reduce profits. In order to handle the industry's transport needs and to reduce capital accumulation, a robust and efficient transport system in general and railway in particular is needed in the northern counties.

The economic artery of Northern Europe

The Bothnian Corridor is a strategically important link within the transnational transport system of goods in Northern Europe. It stretches out on both the Swedish and the Finnish side of the Bothnian Gulf. It connects east-westbound and north-southbound transnational links in Sweden, Finland, Norway and Russia. The Bothnian Corridor connects the northern part of the Northern Axis with The Nordic Triangle. The corridor is also important for the east-west transport routes Finland-Sundsvall-Östersund-Trondheim and Vaasa-Umeå-Mo i Rana.

The Northern Axis connects the Trans-Siberian railway with the harbour in Narvik via Haparanda/Tornio and the Iron Ore Line.

The biggest freight volumes

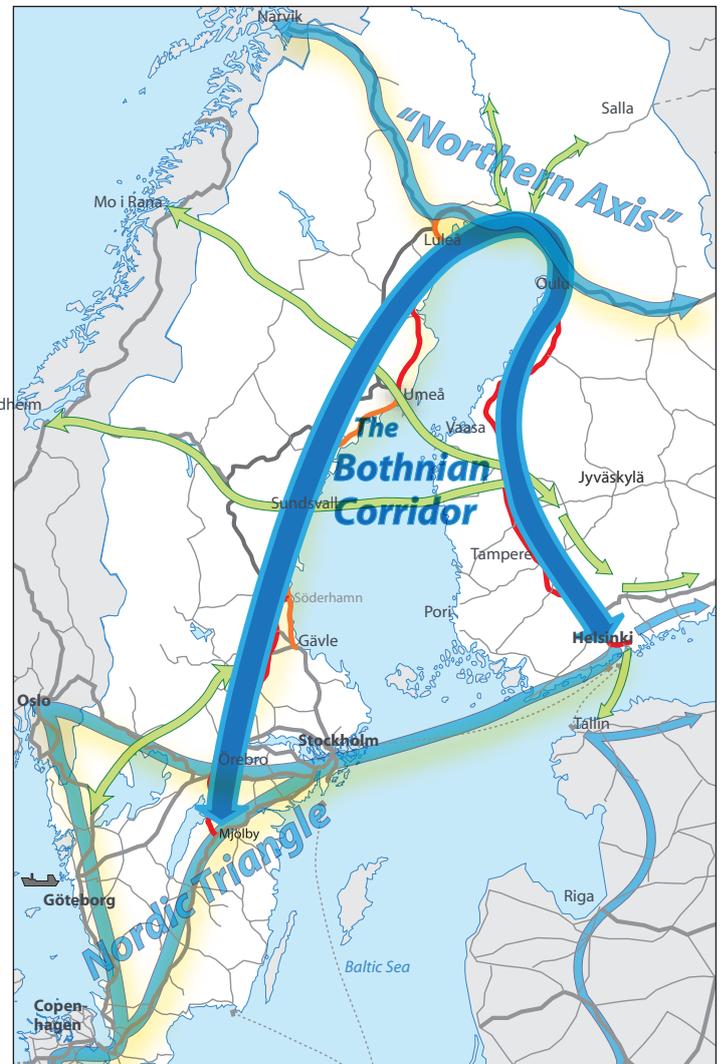
The Bothnian Corridor carries the biggest freight volumes in the Nordic countries today. It connects the northern parts of Europe, rich in natural resources, with the more densely populated areas of Europe. The freight transport to and from other countries contributes to industrial growth and integration.

A well developed railway system along the coast line of the Bothnian Gulf is of great importance in order to help achieve the climate goals set for the EU. Investments made by the businesses will increase the transported volumes significantly.

Energy efficient and climate friendly

Railway transport is more energy efficient and climate friendly, and it is necessary to transfer freight transports from road to railway in order to reduce the climate effect of the transport sector. The Swedish National Rail Administration has underlined the importance of a smooth and well functioning railway system with satisfactory capacity. The increased industrial production and the transition from road to railway require more funding to railway infrastructure.

The European Union's need for goods and resources from the northern parts of Europe motivates that the Bothnian Corridor is brought forward as a priority TEN-T project.



The Bothnian Corridor connects the Nordic Triangle and the northern part of the Northern Axis.

