



Jämtland
Västernorrland

Dnr.
340-5902-09 Z
341-5379-09 Y

Yttrande över EU-kommissionens grönbok om TEN-T (COM 2009/0044)

Bakgrund

Grönboken behandlar problem och utmaningar i EU:s transportpolitik, liksom alternativa lösningar. Länsstyrelsen Jämtland och Länsstyrelsen Västernorrland vill i detta sammanhang framföra synpunkter enligt nedan.

Sammanfattande synpunkter

- Revideringen av TEN-T bör ske på en grundläggande nivå.
- Kommissionens alternativ 3 med övergripande nät och stomnät förordas.
- För TEN-T-nätets järnvägsväginfrastruktur ska Botniska korridoren prioriteras.
- Mittnordenstråket Trondheim-Östersund-Sundsvall med vidare koppling till/från Finland behöver utvecklas och bör ingå i ett framtida TEN-T-nät för både järnvägs- och vägnätsinfrastruktur.

Inledning

Sverige och Finland hör till världens största exportörer av skogsprodukter. Värdet av den svenska skogsindustriexporten motsvarade ca 12 Miljarder € (2008). I Sverige svarar skogsindustrin för 13 % av den totala exporten. Ca 70-80 % av produktionen exporteras 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.

Merparten av Sveriges skogs- och pappersindustri och gruvnäring enligt ovan, finns i norra Sverige (norrländ), liksom vidareförädling av metaller, träindustri, mekanisk och kemisk industri. En avgörande framgångsfaktor för både gruvindustrin och skogsindustrin är fungerande godstransporter men 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.

Baserat på malm och metall producerar det svenska industrisystemet för ca 50 Miljarder € (2006). Motsvarande nivåer förädlas inom övriga EU, vilket tydliggör vikten av en tryggad råvaruförsörjning.

Sverige är EU:s främsta gruvland med höga förädlingsvärden i de efterföljande produktionsleden. Ca 90 % av EU:s järnmalmstutvinning sker i Norrbottens län. Norra Sverige bidrar vidare till att Sverige är EU ledande vad avser utvinning av guld och på andra plats avseende bly, zink, silver och koppar.



Jämtland
Västernorrland

Dnr.
340-5902-09 Z
341-5379-09 Y

Industrin i norrland har höga produktionsvärden främst genom dess basindustrier med leveranser av produkter och insatsvaror för vidareförädling i övriga Sverige och EU.

Barentsregionen som omfattar de nordligaste delarna av Norge, Sverige, Finland och nordvästra Ryssland har stora potentialer i utökade transporter via Sverige för att nå de stora EU marknaderna.

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 % (2007) av alla gästnätter i Sverige skedde 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 såväl en avgörande framgångsfaktor för norra Sverige som för konkurrenskraften i de efterföljande förädlingsstegen. 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.

Synpunkter

Länsstyrelserna delar uppfattningen att revideringen av TEN-T bör göras mer omfattande än som först planerats. Detta med tanke på ändrade förutsättningar gällande miljön och klimatförändringar, efterfrågan på transporter samt EU:s utvidgning. Större hänsyn bör tas till faktorer som territoriell sammanhållning, industriell tillväxt och hållbar utveckling i alla EU:s regioner. Framtida TEN-T system bör bidra till att uppnå en Europeisk balans med likvärdiga möjligheter till utveckling.

Det övergripande TEN-T nätet är som underlag för regionala och nationella prioriteringar viktigt även fortsättningsvis. Trots att medlemsländerna har det huvudsakliga ansvaret för finansiering av TEN-T nätet, är det viktigt att kunna få medel från TEN-T:s årliga utlysningar för riktade insatser, åtgärder av gränsöverskridande karaktär och innovativa projekt.

Enligt vår mening är Kommissionens alternativ 3 med övergripande nät och stomnät att föredra framför prioriterade projekt. Ett prioriterat TEN-T-nät måste ta särskild hänsyn till behov av förbättrad infrastruktur för långväga godstransporter, med tanke på sammanhållningsmålen, inre marknadens funktion och miljömålen. Vidare är det viktigt att TEN-T ger medlemsstaterna incitament för långsiktiga satsningar på miljövänlig infrastruktur såsom järnväg och sjöfart.

Ett prioriterat TEN-T-nät bör likaså vara ett sätt att integrera befintliga systemet med prioriterade projekt med de fem transnationella transportkorridorerna (COM(2007) 32). I



Jämtland
Västernorrland

Dnr.
340-5902-09 Z
341-5379-09 Y

norra Europa innebär det att projekt nr 12, Nordiska triangeln i både Sverige och Finland knyts samman med Northern Axis nordligaste korridor via den s.k. Botniska korridoren. Vi menar att med alternativ 3 ges 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.

Mittnordenstråket Trondheim-Ostersund-Sundsvall med vidare koppling till/från Finland behöver utvecklas. Dels för att klara efterfrågade godsvolymer och att minska det idag mycket starka nord-sydberoendet. Dels för att tillgodose starkt samspel med de dynamiska Nor- och Sor-Trondelag.

För TEN-T-nätets järnvägsväginfrastruktur bör utbyggnaden av ERTMS samt medföljande utbyggnader som kraftförsörjningen stimuleras för att öka kapaciteten på järnvägarna. Särskilda satsningar bör övervägas för att underlätta tågoperatörers konvertering av lok till ERTMS standard.

Beträffande Motorways of the Sea och TEN-T-nätets hamninfrastruktur bör betonas att det finns hamnar utanför EU som är viktiga från ett EU perspektiv. Framförallt har norska hamnar i området kring Trondheim liksom kring Bodö och Narvik, med dess anslutningar till väg och järnväg en stor betydelse för hela norra Europa. Detta bör beaktas i TEN-T.

TEN-T-nätets väginfrastruktur bör samordnas med den europavägsklassificeringen som görs av FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE), vilket underlättar både utformning, planering och uppföljning av nätet på både internationell, europeisk och nationell nivå.

Beträffande TEN-T nätet finansiering bör kriterierna tydliggöras, liksom ansvarsfördelningen mellan medlemsländerna och gemenskapens finansieringsåtaganden. Likaså förordas en bättre samordning av olika gemenskapsinstrument för finansiering av TEN-T nätet. Det är också viktigt att kriterierna för strukturfondernas finansieringsmöjligheter tydliggörs i strukturfonds-förordningarna.

Bo Källstrand
Landshövding i Västernorrlands län

Britt Bohlin
Landshövding i Jämtlands län