



Till
Europeiska kommissionen

Yttrande över Kommissionens grönbok TEN-T, Trans-European Networks - Transport

[Enligt Regionstyrelsens beslut 2009 04 23 § 64]

Regionförbundet Örebro läns position om Grönboken TEN-T: en översyn av strategin - Bättre integrering av de transeuropeiska transportnäten för att främja den gemensamma transportpolitiken

En god infrastruktur är av stor betydelse för välfärd och tillväxt i EU. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) spelar en viktig roll för att stimulera tillväxt och effektiva transporter. Kommissionens översyn av TEN-T syftar till att bedöma hur det framtida sammodala nätet ska utformas och hur det skall förverkligas inom fastställd tid.

Örebroregionen är strategiskt belägen i centrum av den prioriterade Nordiska triangelns norra ben. Örebroregionen utgör ett viktigt nav i nationell och internationell transportlogistik och är ett väggors mellan nord-sydliga och väst-östliga Europeiska transportkorridorer. Därför välkomnar vi möjligheten att delta och yttra oss om Kommissionens konsultation om översynen av Transeuropeiska transportnät (TEN-T).

F1: Bör kommissionens utvärdering av den aktuella utvecklingen av TEN-T omfatta andra faktorer?

Regionförbundet Örebro anser att strategin för de transeuropeiska transportnäten (TEN-T) även fortsättningsvis måste syfta till att skapa den infrastruktur som krävs för att den inre marknaden ska fungera väl och för att Lissabonagendans mål för tillväxt och sysselsättning ska kunna förverkligas. För att uppnå förändring och genomslagskraft i detta syfte anser vi att det är en naturlig utveckling av TEN-T att använda sig av andra typer av utvärderingar än de som finns idag.

Vi vill understryka vikten av att konkurrensen om samhällsekonomisk vinst måste följa EU:s utvecklingspolitik och sammanhållning. Därför måste utvärderingsfaktorerna skapas utifrån att garantera transportnätets tillgänglighet och främja ekonomisk, social och territoriell sammanhållning. Vi menar att utvärderingen måste ske i perspektiv av att uppnå en Europeisk balans med lika möjligheter till utveckling, oavsett närhet till centrala marknader i EU. Utvärderingen kan inte endast genomföras utifrån samhällsekonomiska termer, utan måste innefatta regionala förutsättningar.



Detta blir särskilt viktigt i perspektiv av att TEN-T syftar till att binda samman Europas regioner och skapa samhörighet, inte bara för att underlätta näringslivets utveckling och EU:s globala konkurrenskraft.

F2: Vad talar för eller emot att bevara det övergripande nätet? Hur kan nackdelarna med de olika lösningarna åtgärdas?

Regionförbundet Örebro anser att det övergripande nätet måste bevaras då det utgör utgångspunkten för ett helhetsperspektiv i EU och för att uppnå framtida transportpolitiska prioriteringar. Det övergripande nätet utgör också kärnan till framtida identifierbara projekt och prioriterade länkar.

Vi anser att det övergripande nätet identifierar helheten medan prioriterade projekt identifierar viktiga investeringsbehov i det övergripande nätet. Det övergripande nätet är viktigt för att visualisera och identifiera målen och de prioriterade projekten är viktiga för implementeringen. Att även fortsättningsvis bevara TEN-T som övergripande mål är en mycket viktig resurs för regionerna i EU. Ansvaret för uppföljning och största delen av finansieringen är nationell vilket kräver ett större bindande ansvar från nationell nivå, men ökad dialog och bearbetning krävs både från både EU nivå och regional 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?

Regionförbundet Örebro stödjer Kommissionens syn på att prioriterade nät skulle medföra en tydligare transportpolitisk prioritering än vad nuvarande prioriterade projekt kan tillföra. Det är speciellt viktigt att reflektera över kontinuiteten i nätet och inkludera eventuella ytterligare fördelar med nätet samt inkludera noder och flygplatser på ett mer systematiskt sätt. Det skulle också öka effektiviteten och göra gemenskapsåtgärderna mer synliga samt enklare finna och investera i brister i det övergripande nätet.

Regionförbundet Örebro anser att det prioriterade nätet måste vara begränsat för att ge möjlighet till utveckling. Vi uppmanar Kommissionen att utgå från nuvarande prioriterade projekt då det arbete som ligger till grund för dessa är gedigen och genomarbetad. Dessa prioriterade nät ska vara gränsöverskridande av stor europeisk vikt då syftet med den Europeiska transportpolitiken är att binda samman länder inom och utom EU.



F4: Skulle en 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?

Regionförbundet Örebro anser att det i grunden är positivt att skapa förutsättningar för analyser av transportsystemet för att peka på brister och behov på EU nivå. Sektorrelaterade mål kan även vara vägledande för utveckling av transportprojekt av gemensamt intresse. Vi anser dock att det är av väsentlig vikt att dessa underlag är behovs och faktabaserade samt kompletterande till nationellt och regionalt uppsatta mål. Det är viktigt att den nationella och regionala politiska aspekten finns kvar varför dessa analyser inte får ersätta det arbete som sker idag.

Regionförbundet Örebro anser vidare att en kompletterande metod från EU kan stödja dialogen och föra upp perspektivet på gemenskapsnivå. Vi understryker dock att dessa analyser inte bara kan genomföras utifrån inre marknad och affärsinriktat perspektiv, utan måste även innefatta andra faktorer, främst kopplat till sammanhållningsmålen.

F5: Hur kan olika faktorer bäst beaktas inom ramen för den övergripande synen på den framtida utvecklingen av TEN-T? Vilka ytterligare aspekter bör beaktas?

Regionförbundet Örebro anser att det är viktigt att beakta de omnämnda faktorerna. Som beskrivet under punkt fyra (4) ovan anser vi att förutsättnings- och resurser på EU nivå i syfte att belysa brister och behov inom de prioriterade näten (se punkt tre (3)) beaktar de beskrivna faktorerna på ett tillfredsställande sätt.

Vi understryker att hänsyn måste tas till de regionala faktorer och förutsättningar som bygger Europa. Vi anser vidare att dessa faktorer måste ta hänsyn till kundperspektiv och förhålla sig till en marknad. En ytterligare viktig aspekt som måste beaktas är tillgänglighet till information och fortsatta satsningar på intelligenta kommunikationssystem.



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?

Regionförbundet Örebro anser att det är av högsta prioritet att stödja miljövänlig utveckling av transportsektorn. Intelligenta transportsystem bidrar till kampen mot klimatförändringar och stödjer utvecklingen av säker och hållbar trafikpolitik i EU.

Vi anser att politisk prioritering och investeringar i intelligenta transportsystem inte bara är viktigt för översynen av TEN-T utan utgör en väsentlig del av EUs transportsektor i stort då det främst inte är kopplat till TEN-T utan att generellt utveckla transportsystemen i EU. Vi anser att det i högsta grad kan bidra till att utveckla de framtida prioriterade näten och stödja intermodalitet genom att visa på utvecklingsmöjligheter för hamnar och omlastningsterminaler. En tydlig sammankoppling till marknadens behov och förutsättningar krävs för att detta ska få genomslagskraft.

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?

Regionförbundet Örebro anser att det finns ett behov av att transportpolitiska projekt omfattas av en bredare definition då infrastruktur och fordonstillverkning påverkas gemensamt av innovation. Detta kan belysas utifrån till exempel alternativ drift och tillgången på anpassade bränslestationer.

Regionförbundet Örebro anser att det är viktigt att finna samverkansformer samt gemensamma mål och riktlinjer från både transporttrafiken och infrastrukturplanering för att säkra miljömässig förnyelse inom transportsektorn.



F8: Kan ett stomnät "förverkligas" på gemenskapsnivå? Vilka vore för- och nackdelarna? Vilka metoder bör användas för att upprätta ett stomnät?

Regionförbundet Örebro anser att ett gemensamt europeiskt stomnät kan förverkligas och att det borde vara målet för EU:s transportpolitiska prioritering. Ett stomnät med tydliga europeiska mål och höga prioriteter på transportområdet bör utgöra kärnpunkten för gemenskapens insatser för TEN-T-strategin.

Vi anser att ett gemensamt utpekat stomnät också har ett mervärde på andra politikområden såsom t.ex. miljömål, men det kräver ytterligare ansatser till förändrade tekniska och säkerhetsrutiner. Det bör vara ett långsiktigt mål att hela EU har friktionsfri förflyttning där stomnät bör utgöra en pilot för effektivare transportflöde i EU.

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?

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?

Regionförbundet Örebro hävdar att det redan finns goda exempel på lösningar till finansieringsproblematiken inom EU. Vi ställer oss tveksamma till att politiskt prioritera konkret finansiering då vi anser att det finns en uppenbar risk att det inte säkerställer att projekt med mest samhällsnytta prioriteras. Detta är något vi ser i till exempel Interreg, där politiska prioriteringar stör en fungerande transportmarknad. Därför anser vi att medlemsstaterna själva måste ansvara för att huvuddelen av EU:s prioriterade projekt finner finansiering och slutförs.

Som nämnt under punkt innan anser vi att EU nivåns främsta bidrag är genom att föra dialogen och prioriteringen till en annan nivå samt samordna utbyte och praxis för tillförlitliga kostnadsberäkningar samt underlättande av implementering.



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?

Regionförbundet Örebro anser att gemenskapsinitiativ skulle tjäna på att samordna existerande finansieringsinstrument för att underlätta tillgängligheten till investering. Vi efterfrågar ökad klarhet och transparens inom finansieringssystemet, oavsett källa. Detta kan göras genom tydligare och gemensamma utlysningar inom de olika finansieringstillgångarna.

Vi efterfrågar också tydligare riktlinjer för harmoniserad kostnads- och intäktsanalys i syfte att göra olika EU initiativ jämförbara. Vidare understryker vi vikten av att alla projekt som äskar EU medel måste ha krav att påvisa tydligt europeiskt mervärde och samhällsekonomisk nytta.

F12: Har kan befintliga icke-finansiella instrument förbättras och vilka nya instrument kan införas?

Regionförbundet Örebro tror att europeiska samordnare med uppgift att bistå med förberedelse och genomförande av vissa prioriterade projekt är mycket viktiga för att genomföra prioriterade projekt. De stråk som idag har en samordnare har en snabbare planering och ett snabbare genomförande. Vi anser att denna funktion utgör en viktig del att utveckla för att realisera den europeiska transportpolitikens mål.

Vidare anser vi att samordnare även utgör en viktig resurs i arbetet med att samordna EUs större TEN-T-projekt till att utgöra ett stomnät på EU-nivå.

F13: Vilken av föreslagna lösningar är bäst och varför?

Regionförbundet Örebro anser att det finns en risk för att ett stomnät blir alldeles för stort. Målet för Europas transportpolitik bör vara att på sikt ha ett stomnät, men nulägetets prioritering bör vara att minska ner TEN-T till enbart en nivå av prioriterade nät med sammankoppling till stomnätet.

För Regionförbundet Örebro län

Irén Lejegren (s)
regionråd

Magnus Persson
regiondirektör