



11 oktober 2024

Europeiska kommissionen  
Europaparlamentet  
Sveriges regering  
Sveriges riksdag

## Europaforum Norra Sveriges syn på efterföljaren till Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE)

*Europaforum Norra Sverige (EFNS) är ett nätverk för politiker på lokal och regional nivå från Norrbotten, Västerbotten, Jämtland, Härjedalen och Västernorrland. EFNS är en mötesplats och en kunskapsarena för diskussion och analys av EU-politikens effekter på norra Sverige. EFNS bevakar Europafrågor för att påverka EU:s lagstiftning, EU:s strategier och handlingsprogram samt EU:s budget. Syftet med EFNS är att tillvarata norra Sveriges intressen både på den europeiska arenan och i förhållande till nationell nivå i frågor med ett tydligt europeiskt perspektiv.*

### EFNS position i korthet

- EFNS stöder helhjärtat den europeiska transportpolitiken, inklusive de prioriterade europeiska transportkorridorerna, som är ett viktigt verktyg för ett snabbt genomförande av TEN-T-stomnätet.
- EFNS betonar att efterföljaren till FSE måste förstärkas för att förverkliga TEN-T-nätet och för att möta de stora investeringsbehoven i samband med de nya utmaningar som Europa står inför.
- EFNS understryker vikten av central förvaltning av efterföljaren till FSE för att säkerställa genomförandet av infrastrukturprojekt av högt europeiskt värde.
- EFNS förespråkar att en del av efterföljaren till FSE bör öronmärkas för att undanröja flaskhalsar, felande länkar och gränsöverskridande projekt.
- EFNS understryker att en tillräcklig andel av efterföljaren till FSE bör anslås till projekt som stöder tillgängligheten till perifera regioner i det övergripande nätet, inbegripet vid gränsövergångar till tredjeländer.
- EFNS anser att de nordliga glesbygdsområdena (NSPA) bör ha bredare kriterier för investeringsbidrag i flygplatsinfrastruktur.
- EFNS betonar vikten av att möjliggöra investeringar i transportinfrastruktur i norra Sverige genom ERUF även under nästa budgetperiod.

**EFNS stöder helhjärtat den europeiska transportpolitiken, inklusive de prioriterade europeiska transportkorridorerna, som är ett viktigt verktyg för ett snabbt genomförande av TEN-T-stomnätet.**



Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) utgör ryggraden i EU:s inre marknad och är avgörande för att gå från ett lapptäcke av nationella nät till ett helt sammankopplat och sömlöst europeiskt transportnät. Förbättrade transportnät bidrar till sammanhållningen genom att se till att avlägsna områden och landsbygdsområden blir mer tillgängliga, så att medborgare och lokala företag kan uppleva fördelarna med en gemensam transportmarknad.

De europeiska transportkorridorerna (ETC) är avgörande för ett genomförande av TEN-T-stomnätet senast 2030 och är ett kraftfullt verktyg för att främja investeringar och främja TEN-T:s transportmål. De europeiska samordnarna för korridorerna spelar en viktig roll som förmedlare av TEN-T-politiken och bör fortsätta vägleda genomförandet av TEN-T i nära samarbete med nationella, regionala och lokala aktörer.

### **EFNS betonar att efterföljaren till FSE behöver förstärkas för att förverkliga TEN-T-nätet och för att möta de stora investeringsbehoven kopplade till de nya utmaningar som Europa står inför.**

EU står inför en mängd miljömässiga, sociala, ekonomiska och säkerhetsmässiga utmaningar som kräver samordnade åtgärder på EU-nivå med deltagande av nationella och regionala myndigheter för att säkerställa omställningen till hållbara, motståndskraftiga och konkurrenskraftiga samhällen. För att möta dessa utmaningar är det av avgörande betydelse att TEN-T-stomnätet fullbordas i tid senast 2030 och det övergripande nätet senast 2050. Det finns dock fortfarande luckor och flaskhalsar i TEN-T-nätet som hindrar den inre marknaden från att fungera väl, och det finns en risk för att målen i TEN-T inte kommer att uppnås.

För att fullborda TEN-T måste efterföljaren till FSE förstärkas så att den kan fortsätta att vara det viktigaste finansiella instrumentet i EU:s transportpolitik. För att möta de överväldigande investeringsbehoven, klimatförändringarna och den geopolitiska instabiliteten är det dock nödvändigt att komplettera finansieringen med till exempel regionalfonder och finansiella instrument såsom Invest EU.

### **EFNS understryker vikten av central förvaltning av efterföljaren till FSE för att säkerställa genomförandet av infrastrukturprojekt av högt europeiskt värde.**

Den centralt förvaltnings FSE är en garanti för genomförandet av infrastrukturprojekt som har låg prioritet för en enskild medlemsstat, men som har ett högt europeiskt värde. Efterföljaren till FSE bör således verka enligt samma principer och villkor som den nuvarande FSE, med en projektbaserad strategi där EU-kommissionen väljer ut de bästa projekten som bidrar till de prioriteringar som fastställts på EU-nivå. Central förvaltning, tillsammans med use-it-or-lose-it-principen, som möjliggör omfördelning och återvinning av outnyttjade EU-medel, optimerar EU:s budgeteffektivitet.



### **EFNS förespråkar att en del av efterföljaren till FSE bör öronmärkas för att undanröja flaskhalsar, felande länkar och gränsöverskridande projekt.**

Ett stort bekymmer är att transportsystemet i många delar byggdes i en annan tid där behovet av kapacitet och effektivitet inte var lika viktigt som idag. Många, långa järnvägslinjer i Sverige är enkelspåriga med få mötesmöjligheter. Dessa flaskhalsar begränsar kraftigt möjligheterna till ökad och snabbare trafik på spåren, vilket i sin tur påverkar konkurrenskraften. Detsamma gäller för gränsöverskridande sträckor, som historiskt sett har haft låg prioritet för medlemsstaterna, men som är oerhört viktiga när det gäller försörjningstrygghet och konkurrenskraft.

### **EFNS understryker att en tillräcklig andel av efterföljaren till FSE bör anslås till projekt som stöder tillgängligheten i perifera regioner, inbegripet vid gränsövergångar till tredjeländer.**

På grund av det geopolitiska läget i Europa, där Finlands långa gräns mot Ryssland är stängd och sannolikt kommer att förbli stängd under en lång tid framöver, förändras transportmönstren. Framtidens transportlösningar måste bygga på denna nya verklighet.

Utvecklingen av Skandinavien-Medelhavet-korridoren kommer att bli ännu viktigare, men det är lika viktigt att säkra tillgången till de norska isfria hamnarna längs de öst-västliga förbindelserna, av vilka en del ingår i det övergripande nätet i vår region.

Alla hamnar och noder på Sveriges östkust och motsvarande på Finlands västkust ges en oerhört viktig position, och detta bör också speglas när det gäller FSE-finansieringen.

### **EFNS anser att de nordliga glesbygdsområdena bör ha bredare kriterier för investeringsbidrag i flygplatsinfrastruktur.**

Behoven av transportinfrastruktur i de nordliga glesbygdsområdena är i många avseenden desamma som i de yttersta randområdena. Regionala flygplatser fortsätter att vara viktiga för den territoriella sammanhållningen och för att EU ska kunna dra nytta av regionernas geografiska mervärde. Omställningen till ett hållbart flyg går snabbt och flera viktiga satsningar på elflyg och produktion av hållbara flygbränslen pågår redan i norra Sverige. Tillgänglighet genom flygtrafik är av stor betydelse för regional tillväxt och livskvalitet och flygsektorns omställning kan skapa nya möjligheter att överbrygga de långa avstånden i den vidsträckt geografiska norra delen. Av den anledningen anser EFNS att de nordliga glesbygdsområdena bör ha bredare kriterier för investeringar i flygplatsinfrastruktur än mer tätbefolkade delar av Europa där andra transportslag finns tillgängliga.

### **EFNS betonar vikten av att möjliggöra investeringar i transportinfrastruktur i norra Sverige genom ERUF även under nästa budgetperiod.**

I norra Sverige har EU bidragit till att bygga infrastruktur som skapar nya förutsättningar för innovation och tillväxt, både genom TEN-T- och CEF-finansieringen, men också med medel från europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF). Det handlar bland annat om



utveckling av kombiterminaler, hamninfrastruktur, utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och särskilda åtgärder för delar av järnvägsnätet, vilket är mycket viktigt ur ett regionalt perspektiv. Det är åtgärder som ibland har svårt att konkurrera på nationell och europeisk nivå, eller där det inte finns tillräckliga medel avsatta inom ramen för länens transportplaner för att uppnå verkliga förbättringar. Ett exempel är Mittstråket, Sveriges största regionalfondsprojekt, som syftar till att stärka sträckan Sundsvall-Östersund-Trondheim. Mittstråket är en gränsöverskridande korridor till Norge, ett tredje land i TEN-T. På samma sätt finns det en stor potential för gränsöverskridande samarbete mellan Norge, Sverige och Finland om E12-sträckan mellan Mo i Rana och Umeå och vidare över havet till Vasa utvecklas, vilket underlättar varuflödet och stärker turismen, som bör vara berättigad till stöd från ERUF.

Synergi mellan EU:s transportpolitik och sammanhållningspolitiken är avgörande för att utveckla infrastrukturen i norra Sverige. EFNS betonar därför vikten av att möjliggöra investeringar i transportinfrastruktur i norra Sverige genom ERUF även under nästa budgetperiod, från 2028.

### Antagen av Europaforum Norra Sverige

**Jonas Andersson (S)**,  
ordförande, EFNS  
Region Jämtland  
Härjedalen

**Åsa Ågren Wikström (M)**  
Vice ordförande EFNS  
Region Västerbotten

**Anders Öberg (S)**  
Region Norrbotten

**Jonny Lundin (C)**  
Region Västernorrland

**Johan Loock (M)**  
Region Jämtland  
Härjedalen

**Rickard Carstedt (S)**  
Region Västerbotten

**Carina Sammeli (S)**  
Norrbottens kommuner

**Dan Rasmusson (SD)**  
Region Västernorrland

**Daniel Danielsson (C)**  
Kommunförbundet  
Jämtland Härjedalen

**Ann Åström (S)**  
Region Västerbotten

**Isak Utsi (S)**  
Norrbottens kommuner

**Erik Lövgren (S)**  
Kommunförbundet  
Västernorrland

**Lars-Gunnar Nordlander (S)**  
Kommunförbundet  
Jämtland Härjedalen