



Moving Europe's Regions and Cities: Perspectives of EU Transport Policy and Trans-European Networks på Regionkommittén i Bryssel den 30 mars 2011

Regionkommittén tillsammans med Generaldirektoratet för rörlighet och transport bjöd in till ett forum med titeln *Moving Europe's Regions and Cities: Perspectives of EU Transport Policy and Trans-European Networks* som hölls i Bryssel den 30 mars 2011. Forumet inleddes med en öppningssession som efterföljdes av tre parallella workshops 1) "How do TEN-T projects affect competitiveness of EU region?", 2) "Financing the TEN-T projects: what role for regional and local authorities?" samt 3) "Governance of TEN-T projects". Forumet avslutades med en sammanfattning av de frågeställningar och slutsatser som uppkommit under forumet.

Regionkommitténs ordförande Mercedes Bresso inledde med att uttrycka sin glädje över att kunna bjuda in för att diskutera det regionala och lokala perspektivet på hur vi kan möta kommande utmaningar på en passande tidpunkt. Bara några dagar innan forumet antog europeiska kommissionen vitboken om transport. Mrs Bresso underströk att förutom att dra nytta av den passande tidpunkten syftade forumet till att sända ett tydligt budskap om att EU:s transportpolitik är av direkt betydelse för städer och regioner eftersom det är de som medfinansierar, implementerar, genomför och drar nytta av just denna politik. Transportpolitiken är av stor betydelse för städer och regioner eftersom det är de regionala och lokala nivåerna som först kommer i kontakt med medborgarnas önskemål och behov.

Mrs Bresso framhöll att det fortfarande finns betydande skillnader i kvalitet och tillgänglighet av infrastruktur inom EU och att det därför finns ett behov av förbättrad integrering mellan EU:s transportpolitik med lokala initiativ exempelvis inom ramen för sammanhållningspolitiken. Vid framtida planering och genomförande av TEN-T bör man se till att alla regioner inom EU har tillgång till bra infrastruktur och har god tillgänglighet, även de mest avlägsna, som ett led i att garantera territoriell sammanhållning inom EU. Att sammankoppla öar samt perifera regioner med centrala regioner är således en viktig uppgift för TEN-T-projekt.

Ordförande Bresso underströk att hon uppskattar Vitbokens förslag om en "ny typ av urban rörlighet" vilket innebär ökad samordning av "planerna för rörlighet i städer" mellan intressenter. Lokala myndigheter kommer ha en nyckelroll i denna process och bör försöka hitta samarbeten utanför stadsgränserna med syfte att täcka hela storstadsområden och därmed främja utvecklingen av regionala och transregionala transportnätverk.

Den nuvarande största utmaningen ligger i att förbättra det befintliga infrastrukturnätet och se till att samtliga regioner inom EU kopplas samman på ett effektivt sätt. Förhoppningen är att detta skall uppnås genom att skapa ett TEN-T "stomnät" av utvalda korridorer. Att utveckla stomnätet kommer att kräva mer ekonomiska resurser och ett multimodalt perspektiv. Dagens transport domineras av godstransport och passagerartrafik på väg vilket har ogynnsamma effekter på miljön. Arbetet för att främja andra transportsätt måste fortgå och en av prioriteringarna i EU:s transportpolitik bör vara att utveckla multimodala transportnav.

Lokala och regionala myndigheter har en viktig roll i finansieringen av TEN-T-projekt. De sub-nationella förvaltningarna bidrar med ca två tredjedelar av finansieringen av de investeringar som



underhåller och uppgraderar TEN-T-projekt. Därför vill Regionkommittén i större utsträckning införa ett flernivåstyre på transportområdet.

Professor Michael Wegener lyfte fram att utvecklingen med Transeuropeiska nätverk (TEN-T) är en unik bedrift där länderna på en hel kontinent har lyckats enas om att samordna sina respektive planer för transportnätverk på långdistans. Men han menar att den europeiska transportpolitiken nu står inför nya utmaningar t.ex. att projekt i de nya medlemsländerna har ökat polariseringen mellan huvudstäderna och de perifera regionerna samt ökade utsläpp av växthusgaser. Wegener menar att de ambitiösa målen i Europa 2020- strategin - att uppnå smart, hållbar och inkluderande tillväxt kan komma att innebära problem. Det kan vara svårt att uppnå målen om konkurrenskraft, sammanhållning och hållbarhet samtidigt. Ett antal konflikter kommer att uppstå beroende av vilka av målen vi väljer att prioritera. En rationell avvägning mellan dessa olika mål måste därför göras. Wegener menar att det bästa tillvägagångssättet för att åstadkomma tillväxt är att koppla ihop huvudstäderna. Ett annat, alternativt tillvägagångssätt innebär att man sätter territoriell sammanhållning före tillväxt. Den viktigaste målsättningen då är att alla EU-medborgare har tillgång till infrastruktur, det övergripande nätet, även om inte direkt tillgång till stomnätet finns. För mer information: www.spiekermann-wegener.de

Luis Ramón Valcarcel Siso tryckte på att det är viktigt att stärka mervärdet för hela Europa. Finanskrisen har påverkat de lokala och regionala nivåernas möjlighet att investera och detta inkluderar även området för infrastruktur. Fungerande transportnätverk på landsbygden är av stor betydelse för att kunna försäkra sammanhållning. För att kunna genomföra de ambitiösa planerna måste vi försöka hitta nya finansieringsverktyg samt koppla ihop de olika transportsystemen för exempelvis fartyg, tåg samt vägtransporter.

Europaparlamentarikern Brian Simpson påpekade att rörlighet och sammanhållning hör samman och att det därför är ogynnsamt för EU att det är stora skillnader i infrastruktur mellan de västra och östra delarna av EU. Simpson påpekade att detta är ogynnsamt även ur ett miljöperspektiv eftersom effektiv rörlighet och infrastruktur är sammanlänkade med miljömål. Därför måste TEN-T i högre grad spegla EU:s mål för hållbarhet. Här är det även viktigt att finansiering går till projekt som bäst kan uppfylla dessa mål. I dagsläget blir stora delar av budgeten investerat i projekt som är kopplade till vägtransporter på nationell, regional och lokal nivå vilket inte är en av prioriteringarna. Flera talare framhöll under öppningssessionen att TEN-T måste bidra till ett europeiskt mervärde och ska inte syfta till att understödja nationella infrastrukturprojekt. En annan punkt som ofta framhölls är att alla måste ha tillfredställande tillgång till infrastruktur. Ytterligare en aspekt som många av talarna upplevde som viktig var att få bort flaskhalsarna vid nationsgränser.

För att läsa hela Mercedes Bressos tal och mer av det som sades under öppningssessionen gå in på: <http://www.cor.europa.eu/pages/EventTemplate.aspx?view=detail&id=e9d602cd-a89d-457b-8dab-2f566bb38130>



Workshop 1 - How do TEN-T projects affect the competitiveness of EU Regions?

Moderator - **Bernard Soulage**, viceordförande i Rhône-Alpes Regional länsstyrelse samt rapportör för *TEN-T: towards an integrated approach*

Jean-Eric Paquet, Direktör, TEN-T Network Policy and Smart Transport, Europeiska kommissionens generaldirektorat för rörlighet och transport.

Rudolf Niessler, Direktör för politisk samordning på europeiska kommissionens generaldirektoratet för regionalpolitik.

Luis Valente de Oliveira, Europeisk TEN-T koordinator för motorvägar till havs.

Karel Vinck, Europeisk TEN-T koordinator för europeiska ledningssystem för järnvägstrafik.

Carmen Sandoval, generaldirektör för transport i den spanska regionen Murcia

Akademisk representant **Joan Amorós**, generalsekreterare för FERRMED Association

Jean-Eric Paquet lyfte fram att det är viktigt att vi ser på infrastrukturnätverken inte endast utifrån en finansiell synpunkt men också har förståelse att detta också handlar om produkter och ett mervärde för Europa inom alla områden. TEN-T handlar om tillgång och är en grundläggande förutsättning för den europeiska inre marknaden. Strategiska intressen, exempelvis råvaror, bör också tas hänsyn till i utformandet av TEN-T. Paquet nämnde också de pågående bilaterala förhandlingarna som förs mellan europeiska kommissionen och medlemsländerna och i dessa förhandlingar kommer de strategiska kriterierna att vara viktiga.

Rudolf Niessler tryckte på att sammanhållningspolitiken blev ett verktyg för hela Europa att utvecklas. Niessler uppmärksammade att det är stora förseningar i implementeringen av de tidigare prioriterade projekten som orsakats av:

- Avsaknad av politiskt engagemang
- Tekniska orsaker – olika tekniska lösningar i olika delar av Europa och främst i de nyare medlemsländerna. Det blir därför viktigt med standardisering och harmonisering och där kan finansieringsverktyget Jasper vara till hjälp.

”Om grundläggande tillgänglighet saknas i vissa regioner då har Europa som helhet ett stort problem.” Niessler betonade också betydelsen av makroregionala strategier och att järnvägstransporten är fundamental för EU.

Luis Valente de Oliveira påpekade att 90 % av transport av gods till och ifrån Europa och att 40 % av transportererna inom EU går via sjötransport. Detta gör att det är av stor vikt med välfungerande hamnar som är utformande på ett miljövänligt sätt och där man har god kontroll över och utvärdering av logistiken. Regioner och städer måste ha tillgång till logistikplattformar som i sin tur är kopplade till varandra.

Karen Vinck menade att godstrafiken är helt avgörande. Det är betydelsefullt med ett system för teknisk support. Därför är ERTMS(European Rail Traffic Management System) centrala.



Workshop 2 - Financing the TEN-T projects: What role for regional and local authorities?

Carlo Secchi, TEN-T-samordnare och ordförande för TEN-T:s femte expertgrupp betonade regionernas roll i utvecklingen av infrastruktur. Regionerna deltar till exempel i infrastrukturplanering på regional nivå och i transportadministrationen. När det gäller finansiering av infrastruktur kan regioner delta med egna medel, i egenskap av förvaltare eller regionala program såsom Europeiska regionala utvecklingsfonden eller genom andra finansieringsverktyg. Vidare kan även regioner direkt delta i korridorer genom att vara exempelvis delägare i motorvägar eller lokala järnvägsföretag.

I april 2011 ska arbetet med att identifiera TEN-T:s övergripande nät och viktiga knutpunkter vara klart. I maj 2011 ska stomnätverket ha identifierats och i juni 2011 ska arbetet med TEN-T:s riktlinjer och multimodala korridorer vara färdigställt.

Dirk Beckers, verkställande direktör för TEN-T:s genomförandeorgan pekade på en av de aktuella utmaningarna för TEN-T: att förbättra och komplettera det befintliga nätet så att det ansluter samtliga Europas regioner. För att förverkliga detta mål behövs finansiering från den offentliga sektorn men även från privata källor för att täcka finansieringsglappet. Vidare framhöll Beckers att investeringar i transportinfrastruktur är av största vikt för att det har en positiv inverkan på ekonomisk tillväxt, arbetstillfällen, välbefinnande, handel, geografisk tillgänglighet och människors rörlighet. För att framgångsrikt kunna genomföra TEN-T-projekt behövs därför input och effektivt deltagande av regionala och lokala organ med ansvar för transportplanering.

Jukka Lukkanen, Europeiska investeringsbanken, pekade på att just denna bank är en viktig medfinansierare när det gäller TEN-projekt. Europeiska investeringsbanken erbjuder en rad olika finansieringsverktyg, t.ex. Jessica (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas), Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in the European Regions) och LGTT (Loan Guarantee instrument for TEN Transport projects).

Lukkanen tog även upp europeiska kommissionens "Project Bond Initiative" (projektobligationer) som syftar till att öka finansieringen av projekt med långsiktig intäktspotential i linje med Europa 2020-strategins politiska prioriteringar. Dess mål är att hjälpa privata projektörer att få finansiering från investerare som t.ex. pensionsfonder och försäkringsbolag. Fram till 2 maj pågår ett samråd om "Project Bond Initiative". Den 11 april hålls en konferens om "Project Bond Initiative" där kommissionen och europeiska investeringsbanken kommer att presentera och förklara förslaget i detalj.

Michael Burnett, direktör, Europeiska PPP Forumet, Europeiska institutet för offentlig förvaltning i Maastricht, Nederländerna, tog upp möjligheterna med PPP (public-private-partnership) i transport- och infrastrukturprojekt. PPP är en form av offentlig upphandling där kontrakt mellan offentliga och privata sektorn används för att bygga eller renovera infrastruktur. Några av fördelarna med PPP är att det kan användas för att leverera projekt som inte har några andra finansieringsalternativ, för kontinuitet i kapitalinvesteringar mm. Några nackdelar kan vara låsning till långa avtal och förlust av den offentliga sektorns kapacitet att leverera tjänster. PPP används av ett stort antal EU-länder, däribland Sverige, för vägar, järnvägar, flygplatser, broar, tunnlar mm på nationell och regional/lokal nivå. Burnett betonade att PPP inte alltid är rätt lösning. De hjälper till för att ta reda på om det är rätt lösning och hjälper i så fall till. Han menade vidare att PPP passar ganska bra för transportprojekt. Vidare betonade han också att PPP inte kommer att göra dåliga projekt bra.



I slutet av workshopen redovisades två exempel på projekt. Det första var **Konrad Bergmeister** som talade om **Brennertunneln** som är ett samarbete mellan Italien och Österrike. Länderna har startat ett företag för tunnelbyggandet som är ett PPP-projekt. Tunneln beräknas hålla i 200 år och så länge kan ingen privat aktör garantera att klara underhållet. Han betonade att det är viktigt att få garantier för finansiering under hela projekttiden för att kunna genomföra. Det andra projektet presenterades av **Simeon Evtimov** och **det var en bro över Donau**. Det är ett samarbete mellan Bulgarien och Rumänien där han ansåg att den största frågan att ta ställning till är att göra klart ägarskapet från början för att undvika problem. De lokala och regionala myndigheterna kände inte ägarskap vilket han tyckte var synd. Evtimov såg också problem när de regionala och lokala myndigheterna skulle kombinera olika funktioner, till exempel administration med projekttagande.

För mer information om hela konferensen och för att se bilder tagna under dagen gå in på:

<http://www.cor.europa.eu/pages/EventTemplate.aspx?view=folder&id=f1eda4c3-7949-42f9-94b0-8a52f62dd8a0&sm=f1eda4c3-7949-42f9-94b0-8a52f62dd8a0>

Linn Tomasdötter och Lovisa Hellberg, Mid Sweden Office, 2011