

Utökning av TEN-T stamnätsskorridorer till norra Skandinavien¹

Sedan 2014 ingår Botniska korridoren i både Sverige och Finland i stamnätet för TEN-T (core network). Detta motiveras framförallt av denna infrastrukturens betydelse för industrin i regionen, och ett tydligt mervärde för hela Europa. Mycket stora mängder av råvarubaserade produkter, såsom mineral och metaller, pappersprodukter och trävaror transporteras söderut och fortsätter i någon eller flera stamnätsskorridorer. Södra Sverige och Finland ingår i Scandinavian-Mediterranean Corridor och Helsingforsregionen tillhör också North Sea-Baltic Corridor.

I samband med halvtidsutvärderingen av Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF), har frågan om en möjlig utökning av dessa korridorer norrut till att omfatta Botniska korridoren aktualiserats både nationellt och i olika fora i EU.

Den europeiska koordinatören för Scan-Med korridoren, Pat Cox, säger i sin den andra genomförandeplanen för korridoren (s.42): *“The current corridor alignment has been clearly defined. However, taking into account geopolitical developments, a future extension of the corridor cannot be excluded. In particular in view of forming a strategic gateway to the Arctic region, connecting the Scandinavian-Mediterranean Corridor with the North Sea-Baltic Corridor at the border between Finland and Sweden through the so-called Bothnian extension should be taken into consideration.”*

På samma sätt stöds inkluderingen av Botniska korridoren norrut av koordinatören Catherine Trautmann, i den andra genomförandeplanen för North Sea-Baltic Corridor (s.51): *“I will support the so-called Bothnian extension of the North Sea-Baltic Corridor which would make the Corridor join the Scandinavian-Mediterranean Corridor at the border between Finland and Sweden and help in tapping the potential of the Northern Dimension in transport and logistics.”*

Logiska skäl för inkluderingen av Botniska korridoren i stamnätsskorridorerna

- Stamnätsskorridorerna omfattar de viktigaste transportruterna med de största gemensamma nyttorna för hela Europa. Betydelsen av transportinfrastrukturen i norra Skandinavien har påvisats i ett stort antal studier, inte minst med tanke på Europas beroende av den råvaruintensiva industrin i norra Sverige och Finland.
- Målen för TEN-T infrastrukturen och kraven på medlemsländerna är redan beslutade i TEN-T direktivet (EU/1315/2014) medan Fonden för ett sammanlänkat Europa (EU/1316/2014) tillhandahåller medfinansiering till de viktigaste projekten som bidrar till att uppfylla målen. Mål och krav är desamma för hela stamnätet vare sig man är med i en stamnätsskorridor eller inte.
- I denna programperiod är Botniska korridoren i Sverige och Finland, för järnvägarna, inkluderad i en särskild del av CEF-direktivet (Annex I.3 Other sections of the core network), som innebär en något högre chans att söka medfinansiering än övriga delar av stamnätet. De högst prioriterade sträckorna är särskilt utpekade i stamnätsskorridorerna (pre-identified sections).

¹ Detta dokument är en sammanfattning av en rapport 2017-02-12 av Helmut Adelsberger, tidigare tjänsteman på Europeiska kommissionens DG MOVE, som hade en nyckelroll vid planeringen och utformningen av TEN-T Core Network och stamnätsskorridorerna.

- Det är inte självklart att listan i Annex I.3 kommer att finnas kvar i nästa programperiod för CEF, särskilt som det finns en stor risk att budgeten för CEF kommer att vara lägre.
- Stomnätskorridorerna ingår i ett system med kontinuerlig utvärdering och samverkan för att nå målen, som leds av en koordinator utsedd av kommissionen. Sverige och Finland ingår redan i denna samverkan, inom Scan-Med korridoren.
- För Sverige ingår i järnvägskorridor-samarbetet inom Scan-Med korridoren, som styrs av ett särskilt EU-direktiv (EU/913/2010), som syftar till att förenkla både drift och utveckling av järnvägarna och förenkla för operatörer som vill etablera järnvägslinjer genom flera länder. Detta är mycket viktigt för den tunga industrin i norra Sverige, och idag ingår inte järnvägarna i norra Sverige i denna samordning, även om detta hanteras ändå av Trafikverket.
- Stomnätskorridorerna är synliga på ett helt annat sätt än det generella stomnätet som täcker stora områden. När resurserna i EU:s finansiella instrument såsom CEF, EFSI och andra har korridorerna den högsta prioriteten. Det är troligt att detta fokus på korridorerna kommer att bli ännu starkare i nästa programperiod.
- Den ökade synligheten, möjligheter till medfinansiering, har förutsättningar att öka engagemanget för utveckling av de intermodala transportsystemen med lägre klimatpåverkan, bland industrin och transportoperatörer.

Fördelar och nackdelar med utökning av stomnätskorridorer

Infrastrukturen i Botniska korridoren är redan inkluderad i stomnätet sedan 2014, och kraven på utveckling av infrastrukturen och avlägsnande av flaskhalsar gäller redan för stomnätet. Kraven förändras inte för Botniska korridoren om den ingår i stomnätskorridoren men den inkluderas i den transnationella samordningen som leds av en koordinator. Prioriteringarna och utbyggnadstakten styrs ändå, precis som idag, av den nationella transportplanen och regionala planer.

CEF-programmet innebär en möjlighet att söka medfinansiering för projekt för att förbättra infrastrukturen särskild för järnvägssträckor, hamnar och gränsöverskridande passager. I den nuvarande programperioden ingår Botniska korridoren i CEF Annex I.3 Other sections on the Core Network, som är en slags mellanprioritet, med något högre chans att söka och beviljas CEF-stöd än för övriga nätet. Det finns inga som helst garantier för att denna mellanprioritet kommer att finnas kvar i nästa programperiod. Särskilt som det förväntas att budgeten för CEF kommer att minska, dels på grund av ekonomiska svårigheter i några medlemsländer och dels med tanke på Storbritanniens planerade utträde ur EU. Redan idag är stomnätskorridorerna högst prioriterade och vissa delar av CEF-callen är reserverade enbart för dessa.

Den allra högsta prioriteten för CEF-bidrag har de delar av stomnätskorridorerna som finns angivna på en särskild lista "pre-identified sections". Denna omfattar projekt som redan har prioriterats i nationella planer och där investeringar är planerade eller pågår. I Botniska korridoren finns det flera sträckor som redan har en status som gör dem kvalificerade att ingå i dessa förhandsutvalda projekt, t. ex Malmbanan, Norrbottniabanan och Ostkustbanan.

Det är mycket svårt att se några nackdelar med att utöka Scan-Med korridoren till att omfatta norra Sverige och Finland (alt. utökning av North Sea Baltic CNC i Finland). Sedan 2003 har ett stort antal projekt framförallt för järnväg och sjöfart, medfinansierats av TEN-T och CEF-programmen (se bifogad lista). Den föreslagna utökningen av stomnätskorridorerna ökar chanserna för medfinansiering till angelägna projekt även i nästa programperiod 2021-2027.