

## Botniska korridorens synpunkter i det offentliga samrådet om förordningen (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T

Bakom samarbetet Botniska korridoren står regionerna Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Jämtland Härjedalen, Gävleborg, Dalarna och Örebro län.

### Sammanfattning

- BK stödjer utvecklingen av ett sammanlänkat europeiskt transportsystem och välkomnar flernivåsamverkan och en tydlig involvering av regional och lokal nivå i utarbetandet av en ny framåtsyftande TEN-T-förordning.
- BK välkomnar den föreslagna förlängningen av ScanMed- och North Sea–Baltic korridorerna norrut inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF).
- BK efterfrågar tydligare krav, återrapportering och uppföljning av TEN-T-förordningen, för att säkerställa att regelverket efterföljs i praktiken.
- BK efterfrågar synkronisering och geografisk anpassning av europeiska godskorridorer och stomnätsskorridorer.
- BK understryker vikten av att möjliggöra investeringar vid gränsövergångar i det övergripande nätet, även gentemot tredjeland.
- BK understryker att samordning och driftskompatibilitet mellan stomnät och övergripande nät bör förstärkas, även i glesbefolkade områden.
- BK förespråkar en översyn av TEN-T-kriterierna för att bättre stödja hamnarna i det övergripande nätet.
- BK anser att de nordliga glesbefolkade områdena bör ha vidare kriterier för bidrag till investeringar i flygplatsinfrastruktur
- BK förespråkar en bättre samordning mellan operatörer, fordonsförvaltare och myndigheter samt en gemensam modell för stöd till installation av ombordutrustning för ett fullständigt införande av ERTMS till 2030.

### Inledning

EU-kommissionen har begärt in synpunkter inom ramen för det offentliga samrådet om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Samarbetet Botniska korridoren välkomnar möjligheten att lämna synpunkter på EU:s framtida utformning av transportpolitiken och svarar härmed i samrådet.

Botniska korridoren (BK) är en viktig gränsöverskridande korridor i det europeiska stomnätet för transporter som kopplar ihop Europa med det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland där stora exportvärden skapas. Norra Sverige står för 90 procent av EU:s järnmalmproduktion samt andra viktiga mineraler och skogsråvaror av stor vikt för den europeiska industrin. Tillgängligheten för råvarorna och de förädlade produkterna är av stor vikt för Sveriges totala konkurrenskraft och för den europeiska industrin. Samtidigt möjliggör en utvecklad korridor att en ökad regional rörlighet som är en förutsättning för kompetensförsörjningen och att den snabbt växande besöksnäringen kan ske på ett hållbart sätt.

Botniska korridoren står bakom den unionsgemensamma transportpolitiken, TEN-T. BK ser ett stort mervärde i att inte bygga separata nationella transportsystem, utan att istället bygga ett sammanlänkat europeiskt system. BK ser även en stor styrka i en samordnad planering på europeisk nivå och gemensamma europeiska standarder. Genom samverkan kan vi uppnå de gemensamt uppsatta målen avseende ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem i hela Europa. Flernivåsamverkan och en tydligare involvering av regional och lokal nivå i utarbetandet av en ny framåtsyftande TEN-T-förordning är eftersträvarvärt.

Botniska korridoren välkomnar den föreslagna förlängningen av ScanMed- och North Sea–Baltic korridorerna norrut inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) och möjligheten att tillsammans med andra regioner och länder bidra till genomförandet av den europeiska transportpolitiken. BK ser med tillförsikt fram emot det framtida engagemanget i korridorssamarbetet från 2021. BK vill även understryka vikten av ett synkroniserat genomförande och en geografisk anpassning av de europeiska godskorridorerna (*Rail Freight Corridors*, RFC) och stomnätsskorridorerna, för att uppnå bästa möjliga koordinering av godstransporter på järnvägen.

## Genomförandet av TEN-T

Europeisk transportpolitik står inför stora utmaningar. Samtidigt som investeringsbehoven är stora så är budgeten kraftigt begränsad och hårda prioriteringar behöver därför göras framöver. TEN-T-förordningen behöver optimeras för att uppnå det största europeiska mervärdet inom ramen för de begränsade resurserna. BK anser att den europeiska transportpolitiken framförallt gör nytta när den riktas in på gränsöverskridande infrastruktur, avlägsnande av hinder och flaskhalsar, främjande av innovativa transportlösningar och multimodala transportkedjor samt genom att bidra till utfasning av fossila bränslen.

Botniska korridoren anser att det saknas ett tydligt EU-perspektiv i planeringen och genomförandet av den nationella infrastrukturplaneringen i Sverige och att samordningen med de europeiska transportpolitiska målen är svag, särskilt när det gäller den gränsöverskridande dimensionen. Projekt som är samhällsekonomiskt lönsamma och som bidrar till bättre transportflöden i ett europeiskt perspektiv har inte prioriterats på samma sätt som nationellt initierade projekt, vilket riskerar att medföra att Sverige inte når EU-målen i tid. Detta äventyrar genomförandet av TEN-T:s stomnät inom utsatt tidsram, en slutsats som dras även i Riksrevisionens granskningsrapport *"Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv?"* (RIR 2017:27).

Två viktiga EU-mål inför 2030 kommer, som det ser ut i dagsläget, inte att uppfyllas i Sverige; linjehastighet om 100 km/h samt kravet om att kunna köra 740 meter långa godståg på stomnätet. Det är endast några få banor på stomnätet som idag uppfyller detta mål. Enligt regelverket räcker det med att påvisa att det är teoretiskt möjligt. Botniska korridoren efterfrågar därför tydligare krav, återrapportering och uppföljning av förordningen, för att säkerställa att regelverket efterföljs i praktiken.

Botniska korridoren noterar att medlemsstaterna ska utveckla stomnätet till 2030 så att det överensstämmer med bestämmelserna i förordningen, men att undantag kan medges om åtgärder inte kan motiveras, till exempel i glesbefolkade områden (punkt 14 i förordning (EU) nr 1315/2013). BK vill här understryka att särskild hänsyn ska tas till *"regioner med allvarliga och permanenta, naturbetingade eller demografiska nackdelar, så som de nordligaste regionerna med mycket låg befolkningstäthet"*, enligt Sveriges anslutningsfördrag och artikel 174 i Lissabonfördraget och motsätter sig därmed att undantag ska ges med den motiveringen, då detta slår hårt mot de nordliga delarna av Sverige.

## Ett funktionellt transportnät

BK ser ett behov av infrastrukturinvesteringar både i nord-sydliga transportstråk till marknader inom EU samt i öst-västra transportstråk mot Asien samt västerut mot Atlanten och större internationella marknader. BK anser att det övergripande nätet är av stor vikt för funktionaliteten av stomnätet. För att uppnå bättre transportflöden i hela nätverket behöver man bland annat möjliggöra investeringar vid gränsövergångar i det övergripande nätet, även gentemot tredjeland.

Samordning och driftskompatibilitet mellan stomnät och övergripande nät bör förstärkas för att säkerställa anslutningar till och från stomnätet med fungerande omlastningsterminaler. Detta bör omfatta även mer glesbefolkade områden, där såväl hamnar som terminaler har svårt att uppfylla nuvarande TEN-T-kriterier. Väl fungerande hamnar är avgörande för ett effektivt transportsystem och många viktiga sjöfartsförbindelser går mellan hamnar i det övergripande nätet, både i Medelhavet och i Östersjöregionen. Det nuvarande regelverket förutsätter att minst en av hamnarna i sjömotorvägsprojekt är stomnätshamn. BK förespråkar

en översyn av kriterierna för att ge ökade möjligheter för hamnar i det övergripande nätet att samverka med andra övergripande hamnar, i sjömotorvägsprojekt.

Behoven inom transportinfrastruktur i de nordliga glesbefolkade områdena liknar de yttersta randområdena. Regionala flygplatser är fortsatt viktiga för territoriell sammanhållning och för att EU ska kunna dra nytta av de särskilda geografiska förutsättningarna som regionerna erbjuder. Tillgänglighet genom flygtrafik är av stor betydelse för regional tillväxt utifrån de satsningar som görs såväl inom världsledande basindustri som en växande besöksnäring. Botniska korridoren anser därför att de nordliga glesbefolkade områdena bör ha vidare kriterier för bidrag till investeringar i flygplatsinfrastruktur än i tätbefolkade delar av Europa där det finns konkurrens mellan flygplatser och andra transportslag.

## Samhällsekonomiska kalkyler

Enligt TEN-T-förordningen ska projekt av gemensamt intresse ha genomgått en samhällsekonomisk nyttoanalys då EU-finansiering söks. I gleset befolkade områden med stora avstånd ger infrastrukturåtgärder sällan den samhällsekonomi som krävs för att konkurrera med satsningar på kontinenten. Den metodologi som Trafikverket tillämpar för samhällsekonomiska kalkyler skiljer sig från den som rekommenderas av EU-kommissionen, vilket missgynnar infrastrukturprojekt inte minst i norra Sverige.

BK betonar vikten av att ha ett helhetsperspektiv i infrastrukturplaneringen och att planera stråk istället för enskilda etapper och sträckor. BK efterlyser en möjlighet att göra de samhällsekonomiska kalkylerna på hela stråk, även gränsöverskridande sådana. Det holistiska perspektivet i analyserna är avgörande för mer glesbefolkade regioner för att få rättvisande underlag och utfall.

## European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Utveckling av ombordutrustningen för *European Rail Traffic Management System*, ERTMS, sker idag främst på lokal nivå, utan gränsöverskridande koordinering eller större samarbeten. Arbetet sker sporadiskt och utan stöd från statliga verk och myndigheter. Resultatet blir ofta dyra upphandlingar som sällan inkluderar framtida uppdateringar eller uppgraderingar. Kostnaden för operatörer som tidigt väljer att investera i ERTMS-utrustning får sällan några nyttor men istället stora kostnader för ett flertal uppgraderingar och ominstallationer medan systemet utvecklas. I förlängningen blir kostnaderna för arbetet större än nödvändigt, tidsplaneringen svårare att hantera och risken för inläsningseffekter ökar.

I Sveriges ställningstagande mot att stödja installation av ombordutrustning, även på pilotbanor för ERTMS, har reglerna för statsstöd vägts in. Sveriges tolkning är att en medlemsstat inte kan ge stöd till installation. Denna tolkning delas inte av andra EU-medlemsländer som både samordnat installation, ansökningar och upphandling nationellt, såsom exempelvis i Nederländerna. En enhetlig tolkning och en gemensam modell för hur en medlemsstat kan premiera de som väljer att installera ERTMS skulle öka möjligheterna för operatörer att konkurrera inom hela den inre marknaden och minska kostnaderna för utvecklingen av ombordutrustningen.

BK förespråkar en bättre samordning mellan operatörer, fordonsförvaltare och myndigheter samt en gemensam modell för stöd till installation för ett fullständigt införande av ERTMS till 2030.

## Klimataspekter

Transportsektorn står för en stor del av de globala koldioxidutsläppen och spelar därför en viktig roll i omställningen för att uppnå målen i Parisavtalet från 2015. Botniska korridoren ser ett stort behov av europeisk samverkan för att åstadkomma ett hållbart, effektivt och säkert transportsystem. BK bidrar gärna med goda exempel på genomförandet av en hållbar transportpolitik.