

Från:

Samarbetet Botniska korridoren

Till:

Kommunikationsministeriet, Finlandkod: VN/7835/2019 (kirjaamo@lvm.fi)

Kopia:

**Infrastrukturdepartementet
och Trafikverket**

Inspel till:

Planutkast avseende den finska riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032

Samarbetet Botniska korridoren är ett storregionala infrastruktursamarbete inom mellersta och norra Sverige mellan Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Norrbotten, Region Västerbotten, Region Västernorrland och Region Örebro län. Samarbetet ska stärka transportinfrastrukturen och förbättra förbindelserna mellan norra och mellersta Sverige och övriga Europa. Den Botniska korridoren utgör den beslutade förlängningen av EU:s stomnätkorridorer norrut.

Stora möjligheter att fortsätta att konkurrera framgångsrikt på den internationella marknaden – om vi minskar avstånden

Norra och mellersta Sverige, med fysisk landgräns mot Finland så väl som mot Norge, står inför de största och mest omfattande investeringarna någonsin. Fram till 2040 kommer över 1 000 miljarder svenska kronor att investeras. Det är inte bara inom basnäringarna som investeringarna sker utan även de nya branscherna går igenom en stor och omfattande omstrukturering där investeringsviljan är stor. Investeringarna beräknas öka arbetskraftsbehovet på 2 000–3 000 arbetstillfällen per år i 20 år. Detta är ett innovativt teknikskifte där hållbarhetsarbetet är centralt. Lägg därtill stora satsningar i norra Norge och Finland som tillsammans kommer att säkra Norden som föregångsländer i både hållbarhet och industriutveckling.

De tre länderna har inlett stora upprustningar av järnvägen längs de gränsöverskridande stråken som delas mellan länderna. Det ligger väl i linje med den gemensamma överenskommelsen inom EU. Ett arbete som startade med att EU inkluderade den Botniska korridoren i EU:s stomnät och nu avslutas när stomnätkorridorerna ScanMed och North Sea-Baltic förlängs med hela den Botniska korridoren i Sverige, Norge och Finland.

Vi välkomnar elektrifieringen av järnvägen på den finska sidan om gränsen. Det kommer möjliggöra klimatvänliga transporter för både gods- och persontrafik och i sin tur påskynda utvecklingen av den gemensamma järnvägsterminalen i Haparanda samt möjliggöra en anslutning till persontrafik i Haparanda/Tornio.

Det ska vara lätt att trafikera med såväl person- som godståg över gränser mellan länder. För det behöver en fungerande gemensam infrastruktur vara på plats. Från och med första april 2021 trafikeras det svenska järnvägsnätet med persontåg fram till Haparanda. Det betyder att arbetet på nationell nivå måste intensifieras och ges ett gränsöverskridande perspektiv för att skapa hållbara och kostnadseffektiva transporter, så företagen i Norge, Finland och Sverige ska vara konkurrenskraftiga idag och om 20 år.

Uppfyll vår del av det europeiska och nordiska gemensamma transportsystemet

Medlemsländerna i EU har gjort en överenskommelse om att ha ett gemensamt transportnät och att alla länder skall arbeta för detta. I flera delar behöver arbetet lämna dialogfasen och gå till handling för att följa europeisk lagstiftning. Det är bra att länders transportmyndigheter arbetar för att förenkla för internationell transportplanering. I svenska Trafikverkets kunskapsunderlag *"Gränsöverskridande planering"* (Trafikverket 2020:048) betonas den ökande betydelsen av gränsöverskridande infrastrukturplanering, i synnerhet med grannländer. Vidare lyfter rapporten att TEN-T-förordningen definierar tydliga krav för infrastrukturen med skarpa målår i form av 2030 för stomnätet och stomnätskorridorerna och 2050 för det övergripande nätet. Sverige har åtagit sig att utveckla nätet så att det uppfyller förordningens riktlinjer. Det betyder bland annat att Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen ska vara åtgärdade till 2030.

Precis som att samarbetet Botniska korridoren anser att nästa nationella plan inom Sverige måste innehålla en tydlig planering för när Sverige avser att uppfylla sin del av det europeiska transportsystemet för både stomnät och det övergripande nätet är vår önskan att detta sker i tydlig samklang med grannländers nationella och internationella planering.

Ett gott exempel avseende gränsöverskridande planering är "Joint Barent Transport Plan" (2019) där gemensamma stråk och åtgärder pekas ut, såsom behovet av att lösa de gränsinfrastrukturella hindren för järnvägen vid Haparanda/Tornio. Planen är ett viktigt underlag för bättre samordning av gränsöverskridande planering i Barentsregionen.

I svenska Trafikverkets marknadsanalys som nu tas fram i samband med utvecklingen av EU:s godskorridorer bekräftas bilden att Sverige, Norge och Finland hänger ihop. Det finns inte en separat svensk, finsk eller norsk utveckling eller marknad. De tre länderna är handelsberoende nationer i norra delen av Europa med långa transportavstånd. Vi ser vikten av att de nationella planerna, en gemensam strategi för infrastrukturutveckling, skall sättas i ett internationellt perspektiv främst inom EU:s transportpolitik/TEN-T.

Både såväl Sverige som Norge och Finland har inlett stora upprustningar av järnvägen längs de gränsöverskridande stråken som delas mellan länderna. De möjligheter som kommer med dessa upprustningar måste ingå i samtliga regeringars planering och mötas upp med åtgärder på respektive sida gränserna.

Samarbetet Botniska korridoren anser:

- att det internationella perspektivet tydligt behöver uppmärksammas i den nationella infrastrukturplaneringen, bland annat mot bakgrund av godstransporternas betydelse för Sveriges, Norges och Finlands exportintensiva industri,
- att det är viktigt att fokusera på målbilderna avseende standard och målår för TEN-T-nätet och stomnätskorridorerna och att kommande långsiktiga transportplaner måste innehålla en tydlig planering för när Sverige, Norge och Finland avser att uppfylla sin del av det europeiska transportsystemet för både stomnät och det övergripande nätet,
- att möjligheten till medfinansieringen på upp till 30 procent från EU för utbyggnaden av TEN-T stomnät måste belysas och bör nyttjas aktivt,
- att de nordiska länderna borde ta fram en gemensam nordisk prognos som tar hänsyn till utvecklingen i Sverige, Norge, Danmark och Finland för att bättre kunna bedöma vilka krav det ställer på det sammanhängande järnvägsnätet.

Stora investeringar på en gemensam marknad ställer krav på kapacitet och effektivitet i den klimatsmarta transportinfrastrukturen

Hänsyn måste tas till de stora och växande volymer gods som produceras i norra och mellersta Sverige, Finland och Norge. Fram till år 2040 förväntas svensk inrikes varuproduktion, samt export och import av varor öka med 50 procent, vilket leder till att det svenska inrikes transportarbetet i tonkilometer ökar med ungefär lika mycket (Trafikverket 2020:187). Samtidigt visar Svenska Transportstyrelsens undersökning att kapacitetsbrist i norra Sverige är ett hinder för ökad överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Sverige, Norge och Finland kan möta behovet som uppstår genom att bygga klart vår del av EU:s stomnätskorridorer och viktiga gränsöverskridande stråk.

För att uppnå överflyttning till järnväg och sjöfart måste även anslutningar, terminaler och hamnar utvecklas parallellt med infrastrukturen i stråken. Idag ligger ansvaret oftast på lokal nivå, trots att det rör sig om nationella och internationella stråk. Ett ökat statligt ansvar för att säkerställa kapacitet, funktion och drift av omlastningsnoder och kopplingar till huvudinfrastrukturen kan spela en betydande roll för att stärka Nordens konkurrenskraft och bidra till att det ökade transportarbetet sker främst på järnväg och sjöfart

Samarbetet Botniska korridoren anser:

- att det behövs ett gemensamt nationsövergripande uppdrag och arbete om att säkerställa möjligheten till omlastning och anslutning mellan trafikslag och över gränser på ett funktionellt och effektivt sätt.

Transportinfrastrukturen kan bidra till att minska utsläppen i hela samhället

Effekten av utbyggd transportinfrastruktur handlar inte enbart om transportsystemets egna utsläpp. En utvecklad infrastruktur är också en förutsättning för att kunna använda norra och mellersta Sveriges, Finlands och Norges gröna energi, vilket ger möjligheter för befintliga och tillkommande stora industrier att utvecklas. Vår del av Europa har en världsunik tillgång till grön el i form av exempelvis vattenkraft, råvara för biobränslen och gynnsamma förutsättningar för vindkraft och dessutom ett elnät med hög kapacitet. Vår del av Europa är innovationsledande men har stora avstånd mellan arbetsmarknadsregioner och till de stora marknaderna. Stora investeringar i vår geografi bygger till stor del på vår innovationskraft, våra råvaror och vår billiga och gröna el. Tillgången till högkvalitativ infrastruktur med hög kapacitet är en förutsättning för att denna nyindustrialisering och omställning ska kunna fortsätta.

Sverige ska bli det första fossilfria välfärdssamhället och det svenska regeringssamarbetet är tydligt – det ska ske fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige. För samarbetet Botniska korridoren betyder det bland annat att EU:s stomnätskorridor - delen Botniska korridoren - med Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen, färdigställs.

Botniska korridoren anser:

- att kommande infrastrukturplaner bör beakta infrastrukturens bidrag till att möjliggöra en grön omställning av hela samhället,

Region Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Jämtland Härjedalen, Gävleborg, Dalarna och Örebro län

Elvy Söderström (S), ordförande samarbetet Botniska korridoren

Nils-Olov Lindfors (C), regionråd, Region Norrbotten

Anders Öberg (S), oppositionsråd, Region Norrbotten

Richard Carstedt (S), ordförande regionala utvecklingsnämnden, Region Västerbotten

Åsa Ågren Wikström (M), vice ordförande regionala utvecklingsnämnden, Region Västerbotten

Glenn Nordlund (S), regionstyrelsens ordförande Region Västernorrland och ordförande Nya Ostkustbanan

Jonny Lundin (C), 2:e vice ordförande regionstyrelsen, Region Västernorrland

Elise Ryder Wikén (M), ordförande regionala utvecklingsnämnden, Region Jämtland Härjedalen

Jonas Andersson (S), ledamot regionala utvecklingsnämnden, Region Jämtland Härjedalen

Eva E Lindberg (S), regionstyrelsens ordförande, Region Gävleborg

Jan Lahenkorva (S), regionråd, Region Gävleborg

Birgitta Sacrédeus (KD), regionråd, Region Dalarna

Abbe Ronsten (S), oppositionsråd, Region Dalarna

Magnus Lagergren (KD), vice ordförande samhällsbyggnadsnämnden, Region Örebro län

Fredrik Askhem (L), ledamot samhällsbyggnadsnämnden, Region Örebro län

Peter Roslund (S), vice ordförande, Norrbotteniabanegruppen

Läs även mer om samarbetet och ta del av olika underlag via www.bothnianscorridor.com