

till: Europeiska kommissionen

kopia: Sveriges regering - i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

**synpunkter** Feedbackperiod kommissionens antagande  
Riktlinjer för transeuropeiska transportnät (TEN-T) – översyn

## Botniska korridorerna synpunkter inom pågående översyn av riktlinjer för transeuropeiska transportnät (TEN-T)

*Samarbetet Botniska korridorerna arbetar för att stärka transportinfrastrukturen och förbättra förbindelserna mellan Sverige och övriga Europa. Den Botniska korridorerna utgör den övre delen av EU:s stomnätsskorridor Skandinavien-Medelhavet och knyter ihop Norge, Sverige och Finland, tillsammans med de anslutande stråken. Samarbetet fokuserar på järnvägskorridorerna, men inkluderar även viktiga anslutningar till de andra trafikslagen. Bakom samarbetet Botniska korridorerna står regionerna Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Jämtland Härjedalen, Gävleborg, Dalarna och Örebro län - <https://bothnianskorridor.com>*

*Flera av regionerna kan även komma att lämna egna mer specifika yttranden utifrån respektive läns geografi.*

Botniska korridorerna välkomnar pågående översyn och har under processens även lämnat yttranden i tidigare skeenden. Till grund för detta yttrande finns det positionspapper som togs fram våren 2021 inom det förberedande arbetet med revideringen av TEN-T.

Det huvudsakliga medskicket är att kartor har betydelse och för Botniska korridorerna innebär det att alla sju län som samarbetet representerar behöver synas på ett relevant sätt. Både utifrån hur det ser ut idag och inför framtiden – inte minst mot bakgrund av den kraftfulla industriella utveckling som idag sker kopplad till den gröna omställningen. Och till den behovet av en bra infrastruktur.

### Botniska korridorerna välkomnar

- det nya förordningsförslaget som har ett **tydligt fokus på järnvägen och främjandet av koldioxidsnåla transportslag** inklusive en tydlig målsättning om en minskning av transportutsläppen med 90 procent fram till 2050.
- det nya konceptet med **europiska transportkorridorer** som en sammanslagning av stomnätsskorridorerna och godskorridorerna på järnväg.
- att förslaget uppgraderar **Örebro, Gävle, Sundsvall och Umeå**, tillsammans med flera andra mellanstora europeiska städer, till urbana noder i det transeuropeiska transportnätet. Detta skapar bättre förutsättningar för ökad tillgänglighet till EU:s inre marknad samtidigt som det främjar omställningen till ett hållbarare samhälle genom en snabbare utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.
- förslaget att inkludera terminalerna i **Gävle, Sundsvall, Umeå, Luleå** i TEN-T-nätverket. Väl fungerande multimodala terminaler är avgörande för en effektiv överflytt av gods från väg till järnväg och sjöfart. En prioritering av terminalerna inom TEN-T underlättar en snabb grön omställning av transportsektorn.
- förslaget att ge EU-kommissionen möjlighet att **granska förslag till nationella transportplaner** samt att ge EU-kommissionen och korridorssamordnarna ytterligare möjligheter att **följa upp genomförandet av projekt** i TEN-T-nätverket.

## Botniska korridoren understryker vikten av

- att även **Borlänge, Östersund och Luleå** definieras som urbana noder i det transeuropeiska transportnätet för att öka tillgänglighet till EU:s inre marknad, främja omställningen till ett hållbarare samhälle och undvika vita fläckar på kartan i transportnätverket.
- att hamnar i eller i anslutning till städerna **Hudiksvall, Härnösand, Örnsköldsvik, Skellefteå, Piteå och Kalix** inkluderas i TEN-T-nätverket.
- att terminaler i **Borlänge, Mora, Ånge, Östersund, Örnsköldsvik, Storuman, Skellefteå, Kiruna och Haparanda/Tornio** inkluderas i TEN-T-nätverket.
- att inkludera ytterligare åtta järnvägsstråk och ett vägstråk – se nedan under *Sträckor* – för att säkerställa en tillräcklig robusthet i transportsystemet.
- att uppgradera flygplatserna **Åre Östersund, Umeå och Luleå** från övergripande nät till stomnät.

## Den gröna omställningen i norra Skandinavien sker nu

I norra och mellersta Sverige investerar näringslivet mer än 1 070 miljarder i ny innovativ teknologi och nya industrier. Utvecklingen går i rekordfart. För att möta denna snabba, gröna nyindustrialisering och säkerställa hållbara transporter krävs utbyggd grön infrastruktur. Samarbetet Botniska korridoren understryker därför vikten av att inkludera ytterligare noder, hamnar och terminaler i TEN-T-nätverket för att stärka tillgängligheten för alla län, särskilt med hänsyn till utmaningarna med långa avstånd till större marknader, samt för att förbättra den gränsöverskridande rörligheten i enlighet med den europeiska strategin för hållbar och smart mobilitet.<sup>1</sup> Botniska korridoren betonar att noder bör definieras utifrån funktionalitet snarare än strikta kriterier kring antal invånare eller godsvolymer i glesa miljöer.

### Urbana noder

Botniska korridoren välkomnar kommissionens förslag i **punkt 52** om att medlemsstaterna ska inrätta nationella stödprogram för att främja framtagandet av hållbara mobilitetsplaner. Stöd och vägledning från nationell nivå vad gäller exempelvis regeltolkning, möjligheter att söka extern finansiering och måluppfyllelse ser Botniska korridoren som en viktig del i att nå den fulla potentialen i arbetet med planerna. Vidare är det viktigt att beakta att utpekade noder kan ha olika förutsättningar och tillgång till resurser varför stöd från den nationella nivån behöver anpassas utifrån varje nods förutsättningar.

Kriterierna för urbana noder bör inte begränsas till invånarantal, då detta missgynnar de norra delarna av Europa. Arbetsmarknadsregioner ser annorlunda ut i gles geografi då människor pendlar långa avstånd för att ta sig till och från arbete och skolor. För att stärka tillgängligheten i alla regioner i EU och undvika vita fläckar i transportnätverket bör TEN-T-nätverket i glesa miljöer även inkludera viktiga funktionella noder på NUTS3-nivå snarare än NUTS2-nivå. För norra och mellersta Sveriges del handlar det om att utöver Örebro, Gävle, Sundsvall och Umeå, även peka ut **Borlänge, Östersund och Luleå** som urbana noder. Det finns "twin city"-funktionalitet för alla tre (Borlänge/Falun, Östersund/Åre och Luleå/Boden) vilket innebär att befolkningsunderlaget i praktiken är högre än 100 000 invånare och att befolkningskriteriet därmed uppfylls.

- **Borlänge** och Falun har tillsammans drygt 112 000 invånare och den funktionella arbetsmarknadsregionen innefattandes sex kommuner har omkring 161 000 invånare. Högskolan Dalarna har campus i både Borlänge och Falun och städerna sammanbinds av en tät kollektivtrafik och god infrastruktur via såväl väg E16 som Bergslagsbanan (järnväg). I Falun finns länsstyrelsen, regionens länsjukhus samt regementet I13.

<sup>1</sup> Strategi för hållbar och smart mobilitet, vision 80. Alla nödvändiga åtgärder måste vidtas för att fullborda TEN-T i tid.

Området runt Borlänge är en av Sveriges starka industriregioner där stora investeringar för grön industri pågår. I Borlänge satsar Northvolt flera miljarder kronor i en ny batterifabrik som kommer att generera minst 1 000 jobb, och i Ludvika ökar Hitachi Energy produktionen inom högteknologisk hållbar kraftöverföring och etablerar samtidigt en ny anläggning i Smedjebacken.

Via Borlänge hanteras stora godsflöden från omgivande stål- och skogsindustrier och här finns en av landets betydande rangerbangårdar. Borlänge är en viktig nod för överflyttning av gods mellan väg och järnväg med koppling till hamnarna i Gävle och Göteborg via Hallsberg (terminalnod ScanMed), samt med järnvägsanslutning till ScanMed stomnätskorridor (Botniska korridoren/Godsstråket genom Bergslagen) via Dalabanan och Bergslagsbanan. I Borlänge sammanbinds tre stråk som föreslås inkluderas i övergripande TEN-T; Dalabanan och Bergslagsbanan (järnväg) samt E16 (väg). Flygplatsen i Borlänge utgör en viktig del i regionens infrastruktur.

Borlänge är även en betydande nod för arbets- och studiependling inom och mellanregionalt samt för länets järnvägsanslutning till Stockholm Arlanda Airport (flygplats, stomnät). Även för besöksnäringen i länet utgör Borlänge ett viktigt nav i transportsystemet.

Sedan många år tillbaka samarbetar Falun och Borlänge kommuner nära i många frågor och har till exempel redan idag en gemensam översiktsplanering. Falun-Borlänge har därmed redan i dagsläget goda förutsättningar att ta fram en gemensam hållbar mobilitetsplan (SUMP) såsom förslaget till kommande TEN-T-förordningen fastställer att alla urbana noder ska ha. Borlänge ingår även i programmet Viable Cities, klimatneutrala städer, 2030.

- **Östersund** har tillsammans med Åre omkring 77 000 invånare och den funktionella arbetsmarknadsregionens sex kommuner har en befolkning på omkring 110 000 invånare och utgör en bärande tillväxtmotor i Norrlands inland. Östersund är centralorten som är mycket viktig för sitt omland och är en central punkt i det anslutande nätet till TEN-T:s stomnätskorridor. Viktiga regionala funktioner är Mittuniversitetet, det statliga myndighetsklustret samt Försvarsmaktens närvaro. Besöksnäringen är stark och Östersund-Åre är en betydande destination för stora idrottsevenemang såsom Alpina VM och skidskytte-VM. Den starka besöksnäringen i regionen innebär också ett varierande invånarantal där vintersäsongen, men även sommarsäsongen, innebär ett stort ökat antal invånare med inte minst säsongsarbetare. Östersund är som stad unik med sitt läge vid fjällen. Kombinationen av ett mångfacetterat näringsliv och möjligheterna till en aktiv fritid gör Östersund till en attraktiv stad för inflyttning. Östersund är aktiv i klimatomställningen och med Interreg-projekt som "Green Highway" och "Green Flyway" har staden och regionen tagit rejäla kliv för utvecklingen av klimatsmarta väg- och flygtransporter. Östersund ingår även i programmet Viable Cities, klimatneutrala städer, 2030.

Östersund utgör en viktig trafikslagsövergripande nod i inre Norrland som genomkorsas av gränsöverskridande väg- och järnvägsstråk i öst-västlig riktning mot tredje land (Norge) genom Mittbanan och vidare på Meråkerbanan samt E14, båda mellan Sundsvall och Trondheim, inom det övergripande nätet. Östersund är även en viktig nod i nord-sydlig riktning genom E45 inom det övergripande nätet. Östersund har också utmärkta kopplingar till Norra stambanan och därmed även stråket Bräcke-Gävle via Bollnäs. Den pågående upprustningen av Meråkerbanan och E14 på norska sidan kommer att innebära att stråken kust till kust Norge-Sverige stärks (Trondheim-Östersund-Sundsvall samt Trondheim-Östersund-Bollnäs-Gävle). Det stärkta gränsöverskridande stråket kommer i ännu högre grad innebära en betydelsefull koppling mellan Bottenviken och Atlanten i Mittnorden framgent. Östersund utgör idag en viktig nod i stråket som kommer att stärkas ytterligare med de investeringar som görs i infrastrukturen i både Sverige och Norge.

- **Luleå** har tillsammans med Boden omkring 107 000 invånare och i den funktionella arbetsmarknadsregionen Luleå som består av sex kommuner är det 177 000 invånare. I Boden sker just nu etableringen av ett nytt stålverk för fossilfri produktion och i Luleå kommer befintligt stålverk att ställas om till fossilfri stålframställning. Stor befolkningsökning förväntas i de båda orterna.

Luleå-Boden är av stor vikt för hela länets utveckling och tillväxt och här finns universitet och länsjukhus. Luleå-Boden ligger längs Stambanan genom övre Norrland, Malmbanan och Haparandabanan och utgör en nod för persontågtrafiken med koppling både österut och norrut. Vägarna E4 och E10 förbinder Luleå-Boden och kusten med Malmfälten samt Norge och Finland. Stomnätsskorridoren Skandinavien-Medelhavets sträckning passerar Luleå-Boden och i Luleå hamn, som är en utpekad stomnätshamn, startar stomnätsskorridoren Nordsjön-Östersjön. Luleå Airport är en utpekad flygplats i det övergripande nätet som har en viktig funktion för regionens tillgänglighet och för den högteknologiska basindustrin.

Kommunerna Boden och Luleå har i och med industriutvecklingen fördjupat ett sedan länge pågående samarbete. Mycket stora investeringsvolymerna och nya industrietableringar kommer kräva extraordinära insatser av flera samhällsaktörer och målsättningen är att gemensamt verka för att vara en föregångsregion i den hållbara samhällsomställningen. Konkreta samarbeten pågår inom flera områden som kompetensförsörjning, leva/bo, infrastruktur och näringsliv. Ett annat exempel är EU:s satsning New European Bauhaus där Rådet för hållbara städer valt ut Luleå-Boden på temat "Tvillingar i norr. Hur kan vi överbrygga det upplevda avståndet mellan Boden och Luleå?" för att tänka nytt kring framtidens hållbara, inkluderande och vackra livsmiljöer.

Sedan 2015 pågår ett samarbete i Luleåregionen där en regional trafikstrategi tagits fram. Syftet är att hitta arbets- och samarbetsformer för att skapa en mer hållbar region och utveckla tillgängligheten i regionen med fokus på arbets- och studiependling. Grunden för strategin bygger på Poly-SUMP-metoden vilket motsvarar en hållbar mobilitetsplan (SUMP) såsom förslaget till kommande TEN-T-förordningen fastställer att alla urbana noder ska ha på plats 2025.

### Hamnar och terminaler

Botniska korridoren ställer sig positiva till EU-kommissionens förslag om att medlemsstaterna åläggs att genomföra marknadsanalyser av multimodala godsterminaler, inklusive konsultationer med transportörer och logistikföretag, som underlag för en handlingsplan för att utveckla ett fungerande godsterminalsnätverk. Då regionerna har ett övergripande utvecklingsansvar utgör de också viktiga intressenter som bör inkluderas i arbetet.

Botniska korridoren ifrågasätter att det är det tydliga fokuset på godsvolymer när det gäller hamnar och terminaler som är det bästa sättet för att målsättningen med TEN-T. Även aspekter som hållbarhet, användandet av fossila bränslen och innovativa arbetssätt bör tydligt vägas in. För att uppnå bästa funktionalitet anser Botniska korridoren att det är lämpligt med en terminal och hamn var sjätte till sjunde mil, istället för de 20 mil som föreslås i **artikel 24.4 (d.)** De hamnar som då behöver inkluderas på kartorna är hamnar i eller i anslutning till städerna (från söder till norr) **Hudiksvall, Härnösand, Örnsköldsvik, Skellefteå, Piteå och Kalix**. De väg- och järnvägsterminaler som behöver inkluderas på motsvarande sätt (utöver Gävle, Sundsvall, Umeå och Luleå) är **Borlänge, Mora, Ånge, Östersund, Örnsköldsvik, Storuman, Skellefteå, Kiruna samt Haparanda/Tornio**. Haparanda/Tornio är en viktig gränsnod för samspelet mellan Sverige och Finland och är även en kritisk omlastningsterminal för att överbrygga spårviddsskillnaden på järnvägen mellan de två länderna.

## Sträckor

Botniska korridoren efterfrågar en uppdatering av TEN-T-kartorna med sträckor som borde införlivas i det övergripande nätet för att stärka robustheten i transportsystemet.

- **Västerasby-Långsele** (Övre Ådalsbanan), **Örnsköldsvik-Mellansel** (Mellanselspåret), **Bastuträsk-Skelleftehamn** (Skelleftebanan) och **Piteå-Älvsbyn** (Pitebanan) har alla stor betydelse för att erhålla en funktionell dubbelspårsfunktion mellan Stambanan genom övre Norrland och Botniabanen respektive den kommande Norrbotniabanen som därmed möjliggör omledning i händelse av trafikstörningar, vilket är viktigt för att stärka robustheten i transportsystemet.
- **Hällnäs-Storuman** är en tvärbana som har en betydande funktion i järnvägssystemet och är en mycket viktig länk i det öst-västliga stråket både när det gäller godstransporter och arbetspendling. Sträckan trafikeras idag med diesellok då den saknar elektrifiering vilket är negativt såväl när det gäller transporter som ur miljö och klimathänseende.
- **Gävle-Borlänge-Göteborg** (Bergslagsbanan) inklusive stråket väster om Vänern är ett högt prioriterat godsstråk för transporter av stål- och trävaror ner mot Europa för gods genererat i nordligaste Sverige, Norge och Finland, men även för råvaror och färdigvaror från skogs- och stålindustrin genererade inom stråket. Bergslagsbanan leder godset till hamnarna i Gävle och Göteborg och avlastar övriga stråk i nord-sydlig riktning, stråket är även av stor betydelse för robustheten såväl genom sin förbindelse väster om Vänern, som med anslutningen via Frövi-Hallsberg.
- **Uppsala-Mora** (Dalabanen) har en betydande roll för arbets- och studiependling inom och mellan regioner, men även för besöksnäring och en alltmer ökande godstrafik av exportvaror via landets hamnar, med betydelse för överflyttningen från väg till järnväg. Dalabanen upptar godsflöden från de omgivande skogsindustrierna och utgör anslutande stråk till Godsstråket genom Bergslagen (ScanMed stomnätsskorridor).
- **Mora-Gällivare** (Inlandsbanan) Det arktiska perspektivet har fått ett allt större genomslag inom EU, utifrån flera olika aspekter, finns skäl att säkerställa transportsystemets funktion ytterligare i unionens norra delar. Den parallella vägen E45 är idag inkluderad i det övergripande nätet enligt den nuvarande metodologin, varför även motsvarande järnväg bör inkluderas.
- **Gävle-Oslo-Bergen** (väg E16) är ett gränsöverskridande vägstråk i öst-västlig riktning. Stråket knyter ihop tre större befolkningskoncentrationer i norra Europa: områdena kring Bergen, Oslo, samt Borlänge-Falun-Gävle. E16 innebär således en viktig länk för de gränsöverskridande transportererna med effektiv sammankoppling av de norska och svenska vägnäten. Genom standardhöjningar och enhetlig hastighetsnivå stärks utbytet mellan hamnarna i Oslo och Gävle.

Utöver detta bör även vissa nyckelflygplatser i det övergripande nätet uppgraderas till stomnätet:

- **Åre Östersund Airport** med sitt strategiska läge i norra Sveriges inland spelar en viktig roll i Sveriges försvarsuppbyggnad. Flygplatsen som är statlig är Sveriges sjunde största och hanterar både inrikesflyg och utrikes turistcharter. Flygplatsen uppgraderas under 2021 till CATIIB-flygplats enligt EU:s kategorisering av flygplatser vilket innebär möjligheter att landa oavsett väder. Under 2019 var det 470 000 passagerare.
- **Umeå Airport**, med sina cirka 1 miljon passagerare per år, tillhör den av de större flygplatserna avseende det svenska inrikesflyget som omfattar cirka 6,5 miljoner resenärer per år. Umeå flygplats har kopplingen till Universitetssjukhuset men är också en gemensam flygkoordineringscentral (FKC), placeras i Umeå och bemannas dygnets alla timmar av medicinsk personal och kvalificerad operativ personal.

- **Luleå Airport**, är med cirka 1,2 miljon passagerare största flygplatsen utanför storstadsregionerna i Sverige. Luleå är också en viktig militär flygplats och har landets längsta landningsbana. Med det geografiska läget och behov av snabba transportmöjligheter har Luleå Airport en särskild funktion som tillsammans med övrig infrastruktur upprätthåller tillgänglighet till hela regionen. Flygplatsen har en avgörande betydelse för den fortsatta utvecklingen av den högteknologiska basindustrin på den globala marknaden. Flygplatsen planerar också för en möjlig anslutning av Norrbotniabanan och ett framtida stationsläge.

### Övriga kommentarer

Botniska korridoren anser att TEN-T-förslaget har ett tydligare och mer balanserat fokus än tidigare på hållbara transportsätt, dels genom att stärka det modala skiftet till mer järnväg, inre vattenvägar och sjöfart, dels genom utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen. Botniska korridoren ställer sig oss särskilt positiv till det nya konceptet med europeiska transportkorridorer i **artikel 7** om en sammanslagning av stamnätsskorridorerna och godskorridorerna på järnväg. Vi välkomnar också de tydligare kraven på att möjliggöra längre tåg och tyngre laster för godstransporter och främjande av mer multimodala godsterminaler.

Botniska korridoren är positiva till att enligt **artikel 58** låta kommissionen bidra i den nationella planeringen och bidra i framtagandet av nationell plan. Förslagsvis skulle EU-kommissionen kunna utgöra en remissinstans inom arbetet med framtagandet av nationell plan för transportinfrastruktur. EU-kommissionen har tidigare uttryckt oro över implementeringstakten och Botniska korridoren håller med om att det behövs ett utvecklat återrapporteringssystem kopplat till genomförandet av TEN-T. I Sverige har Trafikverket kritiserats för sitt bristande EU-perspektiv i planeringen. Riksrevisionen (RIR 2017:27) bedömer bland annat att genomförandet av TEN-T riskerar att försenas eftersom projekt som bidrar till bättre transportflöden i ett europeiskt perspektiv inte har prioriterats på samma sätt som nationellt initierade projekt i den nationella planen. Det är värdefullt med ett transparant samspel mellan nationell ekonomisk planering och EU för att garantera att det finns en prioriterad långsiktig ekonomisk planering. Detta är viktigt inte minst inom arbetet med den gröna omställningen – att säkerställa att det finns gröna hållbara transportlösningar. Det är ett arbete som behöver tillförlitliga och effektiva verktyg för investeringar på kort och lång sikt.