



Yttrande från Haparanda kommun: Näringsdepartementet/Trafikverket, förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029, N2017/05430/TIF

Haparanda stads yttrande:

Näringsdepartementet och Trafikverket uppmärksammas på följande behov av satsningar kopplat till statens ansvar för infrastruktur och trafik:

Internationellt/nordiskt samarbete

Sverige är av sin geografi bunden till att samverka kring infrastruktur med endast tre länder: Finland, Norge och Danmark. Det är en mycket angeläget att infrastrukturen och trafiken i ländernas gränsregioner fungerar sömlöst. Person- och godstransporter får inte hindras vid gränserna då detta i förlängningen drabbar de nordiska ländernas tillväxt.

Det starka samhällsintresset för samverkan mellan länderna i Norden gör att samarbetet mellan Trafikverket och regeringarna i de tre länderna måste lyftas och därför bör den Nationella planen processas även med grannländerna.

Behovet kan speglas i att Sveriges största exportmarknader år 2014 var: Norge 1:a, Finland 4:a, Kina 10:a och Ryssland på plats 13 (SCB). För importen var Norge 2:a, Ryssland 6:a, Finland 7:a, Kina 8:a (SCB). Dessa siffror påvisar vikten och potentialen för kopplingen till våra närmaste grannländer samt vidare österut.

Norrbotten är Sveriges mest internationella län med landgräns mot såväl Norge som Finland. Haparanda är på ett unikt sätt hopbyggt över riksgränsen med sin Finska systerstad Torneå och binder samman Sverige och Finland i en befolkningstät utbildnings- arbetsmarknads- och besöksregion, Bottenviksbygden. Regionen omfattar orterna Umeå-Skellefteå-Piteå-Luleå-Haparanda/Tornio- Kemi- Uleåborg. Det är angeläget att de viktiga noderna på såväl svensk som finsk sida invid gränspassagen utvecklas. Regionen slutar inte vid riksgränsen utan länderna och regionerna binds samman i gränssnittet. Vid prioriteringar av infrastructuresatsningar är det viktigt att se den sammanlagda trafiken och pendlingen/utbytet i gränsområdena som den nationella statistiken inte förmår redovisa utan konsekvent underskattar. För exempelvis den



svensk/finska gränsen kommer utbytet att bestå av tre delar som måste läggas samman för att ge en korrekt helhetsbild: svensk produktion som ses i svensk statistik, finsk produktion som ses i finsk statistik och den gränsöverskridande som missas i båda, exempelvis arbets- och utbildningspendling över riksgräns.

Järnvägar - Infrastruktur

- Botniska korridoren med logistisk nod i Haparanda Torneå med omlastning, omaxling samt spårviddsväxling för att överbygga de internationella hindren för godstransporterna i öst-västlig riktning. Botniska korridoren kan inte fungera utan att denna funktion säkerställs. Vikten av detta ses även i att Haparanda/Tornio tillhör en av 5 utpekade järnvägsnoder i Ten-t utredningen.
- Botniska korridoren genom byggande av Norrbottenbanan Umeå-Luleå för gods- och persontågstrafik.
- Malmbanan ur perspektivet för Kiruna, Gällivare och Pajala gruvindustri, övrig industri samt persontågstrafik.
- Kompletterande järnvägssatsningar med syfte att skapa järnvägsförbindelse till gruvetableringen i Pajala kommun via det finska eller det svenska järnvägsnätet.

Järnvägstrafik - Norrtåg

Norrtåg har ett uppdrag att med bland annat statliga och regionala skattemedel utföra tågtrafiken inom Norrland. Tyvärr så fullföljs inte uppdraget då trafik på Haparandabanan lämnats utanför trafikeringen trots upprepade påstötningar från berörda kommuner. Staten bör snarast förtydliga uppdraget genom att Norrtåg ges uppdrag att omgående justera trafiken så att den omfattar hela Norrland genom att även östra Norrbotten inkluderas. Med trafik på i den i dag färdigbyggda men felande länken så verkställs Botniska korridoren med persontrafik på hela sträckan Stockholm - Helsingfors, i dagsläget fattas trafik på endast 130 km av sträckan. Haparandabanan färdigställdes hösten 2012 och bör användas.

Järnvägstrafik – Nattågen på Övre Norrland

Det finns ett statligt uppdrag samt statliga medel för att bedriva nattågstrafik på övre Norrland sedan många år. Tyvärr så fullföljs inte uppdraget då trafik på Haparandabanan lämnats utanför trafikeringen trots upprepade påstötningar från berörda kommuner. Haparandabanan är en del av järnvägen i övre Norrland och östra Norrbotten är den del av övre Norrland.

Nattågstrafiken är särskilt angelägen för de orter som saknar egen flygplats vilket är kännetecknande för orterna i östra Norrbotten.

Trafikverket bör omgående ges i uppdrag att justera trafiken så att den omfattar hela övre Norrland genom att även Haparandabanan och därigenom östra Norrbotten inkluderas.

Trafiken bör vidare justeras så att den skapar och nyttjar de goda kopplingar som kan uppnås mot både Finland via Torneå och Norge med Narvik.



En alternativ koppling som dagens bestående av tåg och sedan buss ger inget helhetsperspektiv på resan, ingen hänsyn till miljöeffekter eller kvaliteten på resan. Vinsten som kommer av att man slipper byta trafikslag förloras helt. Stråktänkandet bryts. Kvaliteten på resan med byte buss-tåg är inte jämförbar mot att du kan ha hela resan i samma trafikslag utan omstigningar och risker för missade anslutningar. Denna saknad av stråktänkande och regiontänkande bidrar till att infrastrukturen inte används på bästa sätt. Haparandabanan färdigställdes hösten 2012 och bör användas.

Det går heller inte att hänvisa till att Norrtåg vars trafikering börjar i Sundsvall ska lösa nattågen exklusivt till östra Norrbotten från Boden. Det är ett ologiskt resonemang att tillämpa på endast en delsträcka inom Norrtågs område. Även staten behöver ta sitt helhetsansvar för östra Norrbotten och genomföra förändringen i nattågstrafiken omgående.

Vägar

- E10 bör utredas och förbättras.
- Väg 99 bör utredas och förbättras för sin viktiga funktion i den svensk/finska gränsregionen med fokus på den viktiga och växande gruvnäringen på båda sidorna om gränsen.

Flyg

- Tillgänglighet till/från Arlanda från Norrbottens läns samtliga kommuner bör säkerställas.
- Vägnätets och kommande järnvägars anslutning (Norrbottenbanans) till den viktiga flygplatsen i Luleå bör behandlas.
- Trafikverket bör uppdras att söka samarbete med Finska motsvarigheter för att skapa möjlighet till direktflyg Kemi-Stockholm för att förbättra Östra Norrbottens och Finska Lapplands kommunikationer med Stockholm vid sidan av de fungerande kommunikationerna till Helsingfors. Detta i syfte att uppnå en regional utveckling på båda sidor av gränsen.

Hamnar

Utöver de svenska hamnarna bör även kopplingarna till hamnarna i, Torneå-Röyttä, Kemi samt Narvik behandlas.

Göran Wigren
Förvaltningschef

Beslutsexpediering

Expedieras i pdf och wordformat senast 30 november 2017 till:
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se