

Remissyttrande

Datum: 2022-02-23

Regeringskansliet,
Infrastrukturdepartementet

Mottagare:

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Bottenviksbågen – regionen och organisationen.

Bottenviksbågen är ett gränsöverskridande område som sträcker sig längs kusten från Kalajoki i Finland till Skellefteå i Sverige och området har totalt 710 000 invånare.

Den gränsöverskridande regionen är rik på naturresurser och har en lång tradition av storskalig utvinnings-, tillverknings- och bearbetningsindustri. Gruvdrift, metallverk, stål, skogsbruk, papper och massa, kemisk industri samt den mycket innovativa IKT-industrin är några av de viktigaste exemplen på industriellt arv i regionen.

Föreningen Bottenviksbågen integrerar politiska företrädare och tjänstemän från lokala myndigheter inom Bottenviksregionen. Medlemmarna på svensk sida är Haparanda, Kalix, Luleå, Boden och Skellefteå. Medlemmar på finsk sida är Kemi-Torneo regionen, Uleåborg, Raahe och Kalajoki.

Föreningen har till ändamål att främja och utveckla medlemmarnas samarbete i Bottenviksbågen inom områden såsom intressebevakning, logistik, turismutveckling, utbildning och kultur. Föreningen syftar till att underlätta aktiv kommunikation, erfarenhetsutbyte och samarbete i den gemensamma regionen. Den är utformad för att underlätta och främja gränsöverskridande samarbete med syftet att stärka den hållbara ekonomiska och sociala sammanhållningen inom regionen Bottenviksbågen och inom Europeiska unionen.

Bottenviksbågens uttalande gällande förslag till Sveriges nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Stora avstånd och otillräcklig infrastruktur, regional IKT-konnektivitet och transportförbindelser är några av de fysiska hindren som gör gränsöverskridande utveckling och samarbete utmanande. Tillgänglighet är en av hörnstenarna i regional utveckling inom Bottenviksbågen, både vad gäller vardagsmobilitet och ur ett företagsperspektiv. Effektiv och hållbar infrastruktur är av stor vikt i en geografiskt stor men glest befolkad region med ett exportintensivt näringsliv. Hållbar och pålitlig transportinfrastruktur spelar en nyckelroll för att främja förutsättningarna för hållbar tillväxt och samarbete i Bottenviksregionen.

Bottenviken ska bli ett internationellt betydelsefullt logistiskt centrum i norra Europa och i Barentsregionen. EU:s stomnätskorridorer Nordsjö-Östersjöns och ScanMeds norra förlängningar kommer att ”mötas” i Bottenviken, vilket bland annat kommer att öka Uleåborgs och Luleås betydelse som städer i stomnätet. Transportlogistiken i området är traditionellt godsorienterad, men även persontransporterna i området har ökat kraftigt. Sverige och Finland är mycket beroende av varandra och har redan idag ett stort utbyte av varor, tjänster och resande.

Norra Sverige tillsammans med Norra Finland och norska Troms-Finnmarks fylke utgör tillsammans ett gemensamt näringslivs- och arbetsmarknadsområde. Gruvindustrin, turismen, skogsindustrin och den gröna omställningen samt de planerade vindkraftverken för att utöka elenergi är ur samhällssynpunkt väldigt viktiga satsningar. Det väntas tiotusentals nya invånare till norra Sverige, dessutom väntas en hel del arbetskraft och entreprenörer från Finland och Norge.

Elektrifieringen av järnvägsförbindelsen Laurila-Torneå-Haparanda och Sveriges investeringar i utveckling av järnvägstransporter från Haparanda längs kusten i söder kommer att stärka förutsättningarna för utveckling av hållbara transport- och resekedjor för gränsöverskridande industri, handel, turism och kultur samt för transporter av varor och passagerare. De möjligheter och behov den här länken medför

ska uppmärksammas på lång sikt. Utveckling av laddningsnät i Norrbotten ska läggas stor vikt på med tanke på norra Norges stora antal elfordon.

Det är viktigt att betona vikten av fungerande transportförbindelser mellan Norra Sverige/Bottenviksregionen och Barents Euro-Arktiska region som i sin tur skulle underlätta tillgången till Norra ishavet via Narvik. I den gemensamma transportplanen för Barentsregionen påpekas det att en efterfråga på bättre tillgänglighet, både inom Barentsregionen och mellan Barentsregionen och utomlands sätter press på investeringar i transportinfrastruktur i hela regionen och kräver också mer gränsöverskridande samarbete.

Den industriella utvecklingen och den gröna omställningen inom Bottenviksregionen ställer ökade krav på hållbar järnvägs- och sjötrafik. Utvecklingen av både gods- och persontransporter, inklusive gränsöverskridande transporter, är viktig för att säkra regionens konkurrens- och attraktionskraft.

Det pågår nu stora industrisatsningar i Norrbotten och i Västerbotten på den svenska sidan. En utveckling sker genom omfattande gröna investeringar i näringslivet och samhället. På den finska sidan planeras det en stor massafabrik och biobränsleanläggning i Kemi. Det innebär att inom en snar framtid behöver vi ha hållbara transportsätt på plats för att kunna klara de förändringar som vi ser inom näringslivet. Stora satsningar behöver göras på regionens infrastruktur inom de närmaste åren. Det är viktigt att satsningarna på infrastrukturen inte ska spridas ut över en lång tidsperiod för att behoven av en effektiv, hållbar, tillgänglig och välfungerande infrastruktur är stora redan nu.

I Lapplands Handelskammars publikation *Briefing paper: Investments in the Barents region, business prospects and potential* påpekas det, att 178 miljarder Euro investeringar inom Barentsområdet planeras att göras inom kommande år och de flesta i grönare industrier. En stor del av dessa investeringar riktas till Bottenviksregionen. Dessa investeringar är beroende av en logistisk kapacitet i regionen. Det gränsöverskridande samarbetet måste stärkas för att öka

investeringarna och ta bort flaskhalsar. Utveckling av internationella och regionövergripande transportförbindelser möjliggör samarbete.

Bothnian Arc anser att förslaget till Nationell plan inte möter upp de behov som de stora industrietableringarna i Norr- och Västerbotten kräver. Staten måste ta ansvar för att olika projekt färdigställs i ett betydligt högre tempo än vad Trafikverket räknar med och har resurser för. Den plan som föreslås är redan nu inaktuell med tanke på den samhällsutveckling som sker i Norr- och Västerbotten och behöver därmed omarbetas.

Viktiga åtgärder i transport-infrastrukturen behöver prioriteras och tidigareläggas för att regionen ska vara ledande i den gröna omställningen och för att industrisatsningarna ska kunna genomföras. En grön omställning av såväl samhället i stort som transportsektorn behöver säkras.

Baserat på den utveckling som sker genom omfattande gröna investeringar i näringslivet och samhället, är systemförstärkande satsningar i norra Sverige av största vikt. De stora industrisatsningar som nu pågår i Norrbotten och Västerbotten innebär också att stora satsningar behöver göras på regionens infrastruktur inom de närmaste åren. Flertalet angivna åtgärder och projekt stödjer denna utveckling men behöver sättas in i den nya regionalekonomiska geografi som nu håller på att ritas.

Prioriterade projekt som regionen behöver:

- Norrbottenbanan - Parallellplanering och byggande från flera startpunkter för att påskynda verkställandet.
- Luleå Hamn, Malmporten, Luleå industripark och Norrleden – för ökad redundans och tillgänglighet
- Malmbanan och dubbelspår Luleå-Boden – tidigarelägg åtgärder för kapacitetsförstärkning för gods- och persontransporter
- Luleå C – uppdatering och flytt av bangård för ökad tillgänglighet och säkerhet.

Regionalstrategiska överväganden som är av särskild betydelse att beakta och planera för:

- Aktualiserad finansiering
- Satsningar på statliga vägar (framkomlighets-, bärighets- och trafiksäkerhetsåtgärder på statliga vägar för att möta utökat behov av resor och transporter)
- Nedprioritering av ERTMS till fördel för andra viktigare satsningar på järnväg.
- Vidmakthållande och uppgradering till BK4 (ytterligare satsning på vidmakthållande av befintligt vägnät och uppgradering till BK4 för att mota tidigare eftersatt underhåll och tillgodose den expanderande industrins transportbehov.)
- Utökat anslag till Länstransportplanerna (länstransportplanen behöver utökade anslag för att möta de stora industrisatsningar som pågår i länet med hållbar infrastruktur.)
- Tillgänglighet och trafiksäkerhet på landsbygd (tillgänglighet och trafiksäkerhet på landsbygd får inte försämrats på grund av en eftersatt infrastruktur)
- Planens måluppfyllnad (Bothnian Arc anser att förslaget till Nationell plan inte överensstämmer med funktionsmålet. Den plan som föreslås är redan nu inaktuell med tanke på den samhällsutveckling som sker i Norr- och Västerbotten och borde därmed omarbetas.)

Det är positivt att Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå nu föreslås påbörjas MEN verkställandet måste påskyndas. Om Norrbotniabanan inte inryms i sin helhet under planperioden bromsas utvecklingen i hela regionen. Utvecklingen bromsas också på nationell och europeisk nivå. Norrbotniabanan, som en del i transportstråket Botniska korridoren, är en strategisk utveckling av EU:s järnvägskorridor ScanMed till den arktiska regionen.

Det är viktigt att projektet Malmporten med fördjupad farled in till Luleå hamn finns med i förslaget. Hamnen är utpekad som riksintresse och utsedd av EU som en del av TEN-T nätverket, vilket innebär att den är av särskild vikt för det trans-europeiska transportnätet.



Industrietableringarna leder till ett ökat behov av kompetensförsörjning i regionen. Pendlingsmöjligheterna mellan Norra Sverige och Norra Finland kommer att vara av stor betydelse för kompetensförsörjningen i regionen.

Turism och besöksnäring har stor betydelse för hållbar tillväxt och sysselsättning i hela regionen. För att utveckla turism och besöksnäring i regionen är det viktigt att säkerställa transportförbindelser från Bottenviksregionen mot svenska Lappland och finska Lappland via Haparanda-Tornio. Torneå och Haparanda är knutpunkten för internationella transportkorridorer och en del av den pågående utvidgningen av den transeuropeiska TEN-kärnätsskorridoren runt Bottenviksbågen.

Tillgänglig, välfungerande, hållbar gränsöverskridande infrastruktur och trafikförbindelser är avgörande förutsättningar för utveckling i vår gemensamma region som kan bli en mittpunkt för gröna innovationer och avancerad industriell utveckling.

Daniel Smirat
City of Luleå
Chair of the Bothnian Arc

Ari Heikkinen
City of Oulu
Vice-Chair of the Bothnian Arc

Mer information:

Nataliia Hammarberg
International Relations Officer
City of Luleå
+46 920 45 30 00
nataliia.hammarberg@lulea.se

Anne Rännäli-Kontturi
International Affairs Manager
City of Oulu
+358 44 7031316
anne.rannali-kontturi@ouka.fi