



Sveriges regering
Sveriges riksdag
Europeiska kommissionen
Europaparlamentet

Europaforum Norra Sveriges synpunkter på EU-kommissionens förslag till förordning om det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T)

Europaforum Norra Sverige (EFNS) är ett nätverk för politiker på lokal och regional nivå från Norrbotten, Västerbotten, Jämtland Härjedalen och Västernorrland. EFNS är en mötesplats och kunskapsarena där EU:s politik analyseras och diskuteras i de avseenden där den berör norra Sverige. EFNS bevakar Europafrågor för att påverka EU:s lagstiftning, EU:s strategier och handlingsprogram samt EU:s budget. Syftet med EFNS är att tillvara ta norra Sveriges intressen både på den europeiska arenan och i förhållanden till den nationella nivån i frågor med ett tydligt europeiskt perspektiv.

Med anledning av EU-kommissionens förslag till ändring av förordning (nr 1315/2013) om det transeuropeiska nätverket, TEN-T så önskar EFNS lämna följande synpunkter på EU-kommissionens offentliga samråd. Förslaget är en del i mobilitetspaketet, "Efficient and green mobility package" som presenterats till följd av den nya europeiska gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet. Förslaget ska bidra till utbyggnaden av TEN-T och en hållbar omställning av transportsektorn. Europaforum Norra Sveriges synpunkter har avgränsats till den del av mobilitetspaketet som berör förslag till ändring av förordning om TEN-T.

Europaforum Norra Sverige välkomnar

- det nya konceptet med europeiska transportkorridorer som en sammanslagning av stamnätsskorridorer och godskorridorer på järnväg.
- att förslaget uppgraderar **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 för fler människor och organisationer samtidigt som det främjar omställningen till ett hållbarare samhälle genom en snabbare utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.
- förslaget att inkludera terminalerna i **Sundsvall, Umeå, Luleå** i TEN-T-nätverket. Väl fungerande multimodala terminaler är avgörande för en effektiv överflyttning 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 och korridorssamordnarna ytterligare möjligheter att följa upp genomförandet av projekt i TEN-T-nätverket.



Europaforum Norra Sverige föreslår

- att **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 **Kalix, Piteå, Skellefteå, Örnsköldsvik och Härnösand** inkluderas i TEN-T-nätverket.
- att terminaler i **Haparanda/Tornio, Kiruna, Skellefteå, Storuman, Örnsköldsvik och Ånge** inkluderas i TEN-T-nätverket.
- att inkludera ytterligare stråk för att säkerställa resiliens i transportsystemet
- att uppgradera flygplatserna **Luleå, Umeå och Åre Östersund** från övergripande nät till stomnät.

Det europeiska Arktis är mer aktuellt än någonsin och i det europeiska samarbetet utgör Norra Sverige ett strategiskt läge i den arktiska geografin. I norra 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. Europaforum Norra Sverige understryker därför vikten av att inkludera ytterligare noder, hamnar och terminaler i TEN-T-nätverket för att stärka tillgängligheten för alla regioner, särskilt med hänsyn till utmaningarna i regioner med långa avstånd till större marknader, samt för att förbättra den gränsöverskridande rörligheten i enlighet med den europeiska strategin för hållbar och smart mobilitet.¹

Urbana noder som bör inkluderas i TEN-T

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 Sveriges del handlar det om att utöver Sundsvall och Umeå även peka ut **Luleå och Östersund** som urbana noder. Det finns "twin city"-funktionalitet för båda

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



(Luleå/Boden och Östersund/Åre) vilket innebär att befolkningsunderlaget i praktiken är högre än 100 000 invånare.

Luleå-Boden har tillsammans ca 106 000 invånare och ingår i Luleåregionen (Boden, Kalix, Piteå, Luleå och Älvsbyn) med ca 173 000 invånare, som är den största funktionella arbetsmarknadsregionen norr om Uppsala. 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. Stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavets sträckning passerar Luleå-Boden och i Luleå hamn, som är en utpekad stomnätshamn, startar stomnätskorridoren 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 den kommande TEN-T-förordningen fastställer att alla urbana noder ska ha på plats 2025.

Östersund-Åre med sina 110 000 invånare i den regionala arbetsmarknaden utgör en bärande tillväxtmotor i Norrlands inland. Östersund är centralorten som är mycket viktig för sitt omland. Staden utgör också en viktig nod i det anslutande nätet mot TEN-T:s stomnätskorridor. Viktiga regionala funktioner är Mittuniversitetet, det statliga myndighetsklustret samt Försvarmaktens 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.

Hamnar och terminaler som bör inkluderas i TEN-T

EFNS ifrågasätter även att man bäst skulle uppnå målsättningen med TEN-T genom att så tydligt fokusera på godsvolymer när det gäller hamnar och terminaler utan att ta aspekter som hållbarhet, användandet av fossilfria bränslen och innovativa arbetssätt i beaktning. För att uppnå bästa funktionalitet är det lämpligt med en terminal och hamn var sjätte till sjunde mil. De hamnar som då behöver inkluderas på kartorna är hamnar i eller i anslutning till städerna **Kalix, Piteå, Skellefteå, Örnsköldsvik och Härnösand**. De väg- och järnvägsterminaler som behöver inkluderas på motsvarande sätt (utöver Sundsvall, Umeå och Luleå) är **Kiruna, Skellefteå, Storuman, Örnsköldsvik och Ånge**.

Haparanda/Tornio är en kritisk omlastningsterminal för att överbrygga spårviddsskillnaden på järnvägen och är även en viktig gränsnod för samspelet mellan Sverige och Finland så även den behöver inkluderas.



Sträckor som behöver inkluderas i TEN-T

EFNS efterfrågar även en uppdatering av TEN-T-kartorna för sträckor som borde införlivas i det övergripande nätet för att stärka resiliensen i transportsystemet.

- **Västerasby-Långsele** (Övre Ådalsbanan), **Örnsköldsvik-Mellansel** (Mellanselspåret), **Bastuträsk-Skelleftehamn** (Skelleftebanan) och **Piteå-Älvsbyn** (Piteabanan) 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 redundansen 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.
- **Mora-Gällivare** (Inlandsbanan). Det arktiska perspektivet har fått ett allt större genomslag inom EU och det finns, utifrån flera olika aspekter, skäl att säkerställa transportsystemets funktion ytterligare i unionens norra delar. Den parallella vägen E45 är inkluderad i det övergripande nätet enligt den nuvarande metodologin, varför även motsvarande järnväg bör inkluderas för att tillsammans med tvärbanan säkerställa redundans i transportsystemet i händelse av trafikstörning på stambanan och ge möjligheter för mer järnvägstrafik totalt sett.

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

- **Luleå**, är med ca 1,2 miljon passagerare största flygplatsen utanför storstadsregionerna. 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 Norrbotniabanen och ett framtida stationsläge.
- **Umeå flygplats**, 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 erfarna sjuksköterskor och kvalificerad operativ personal, med tillgång till beslutsstöd för komplexa medicinska frågor.

- **Åre Östersund Airport** bör lyftas från övergripande till stomnätsflygplats. Flygplatsen med sitt strategiska läge i norra Sveriges inland kommer att spela en 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. Antal passagerare var under 2019, 470 000.

Antaget vid Europaforum Norra Sverige den 25 februari 2022

Glenn Nordlund (S) Ordförande EFNS Region Västernorrland	Åsa Ågren Wikström (M) Vice ordförande EFNS Region Västerbotten	Nils-Olov Lindfors (C) Region Norrbotten	Elise Ryder Wikén (M) Region Jämtland Härjedalen
Jonny Lundin (C) Region Västernorrland	Rickard Carstedt (S) Region Västerbotten	Britta Flinkfeldt (S) Norrbottens Kommuner	Robert Uitto (S) Region Jämtland Härjedalen
Erik Lövgren (S) Kommunförbundet Västernorrland	Ann Åström (S) Region Västerbotten	Anders Josefsson (M) Norrbottens Kommuner	Jonas Andersson (S) Kommunerna i Jämtlands län
			Daniel Danielsson (C) Kommunerna i Jämtlands län