

YTTRANDE

Yttrandet antagen av Tornedalsrådets styrelse 18/9 2018

Tornedalsrådets yttrande till finska kommunikationsministeriet angående ministeriets förslag för förordning om väg- och järnvägsstamnät samt dess underhåll och service.

Nummer för yttrandebegäran: LVM/1436/03/2018

Referens: <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=a175496b-b434-4bb9-9f1f-de72da518ce9>

Förslaget går ut på att det stiftas en ny stamnätsförordning som definierar vilka vägar och järnvägar som ingår i det riksomfattande stamnätet. Ytterligare ska det också stiftas om den servicenivå som ska följas på de vägar och järnvägar som ingår i nätet.

Målsättningen är att genom stamnätsbeslutet säkerställa en enhetlig och högklassig servicenivå för resor och transporter för att främja näringslivets konkurrenskraft och tillgängligheten mellan olika regioner och att erbjuda viktig information som stödjer näringslivsplaneringen.

Ministeriets stamnätsförslag utgår från befintliga nationella vägar och järnvägar. Tanken med stamnätet är att skapa förutsättningar för utveckling av nya tjänster och bättre fungerande färd- och transportkedjor.

Som kriterier i ministeriets förslag används trafikmängder på vägar och järnvägar, den regionala tillgängligheten och nätverkets enhetlighet. Även TEN-T nätet har beaktats vid definition av stamnätet. Man har också tagit hänsyn till dagens situation och utvecklingsutsikter.

Bakgrund

Beredning av stamnätsförordning är kopplad till reform av lagen om landsvägar (503/2005, nuvarande lagen om trafiksystem och landsvägar) och banlagen (110/2007). Förändringarna i lagen om vägar och banlagen godkändes i riksdagen sommaren 2018 och har börjat gälla från och med 1.8.2018.

Målsättningar

Syftet med utkastet är att bestämma vilka vägar och järnvägar som ska ingå i det nationellt viktiga stamnätet enligt lagen om trafiksystem och vägar (503/2005) 4 §, moment 3 och banlagen (110/2007) 4 §, moment 3. Det centrala i förslaget är också att försäkra att de

vägar och järnvägar som ingår i stamnätet ska få en högre servicenivå än det övriga väg- och järnvägsnätet.

Stamvägnätet

Det största problemet med förslaget är att det saknar en internationell dimension. Den tar inte heller hänsyn till den stora mängd av internationell långtradartrafik som använder Riksväg 21/E8. Finska Tornedalen är granne med Sverige och Norge och ändå är det endast gränsövergången i Torneå som nås via stamnätet. Hela Tornedalen med gränsöverskridande broar och vägförbindelser har lämnats utanför stamnätet med Torneå som ett undantag.

Transportkedjorna i Tornedalen är ofta internationella och den gränsöverskridande tunga trafiken är förstås överlägset störst i Torneå, men det räcker inte. Transittrafiken har inte alls beaktats eftersom den inte alls syns i statistiken över godstransporter, och ändå är dess volym betydelsefull bl.a. för riksväg 21/E8 .

Grannländerna har också en stark utveckling inom bl.a. fiske-, gruv- och byggindustrin. Att vara med i denna utveckling är något som aktivt bör främjas även i Finland. Om stamnätet blir som ministeriet föreslår kommer den inte att främja kopplingen till internationella förädlingskedjor. Den internationella kopplingen betyder att hela Riksväg 21 fram till Kilpisjärvi och gränsövergången till Norge liksom anslutningen från Hetta till Kivilompolo tullstation (och vidare till Alta) ska ingå i stamnätet. Även Troms fylkeskommuns yttrande, poängterar starkt vägens internationella betydelse (i bilagan fylkeskommunens yttrande).

Det norska trafikverket ser E8-vägen som en strategiskt viktig helhet och en led för den nordnorska fiskeindustrin och även för andra export- och importvaror. Norska trafikministeriet har på grund av detta tagit fram en underhålls- och utvecklingsplan för E8-vägen och Borealis, den intelligenta vägen För detta ändamål har man reserverat 60 miljoner euro för de kommande 5 åren.

Mängden av tung trafik på väg 21 mellan Torneå och Kilpisjärvi har fördubblats under de senaste 10 åren (se bifogad statistik över gränsöverskridande långtradartrafik som projektchef, professor Jarkko Rantala från Lapplands förbund tagit fram). För närvarande uppgår den tunga trafiken till hälften av all trafik. Tillväxtutsikter för den nordnorska fiskeindustrin genererar en ytterligare fördubbling av den tunga trafiken fram till 2030. Trafik med tunga fordon sliter vägnätet mer än personbilar och ökar risken för trafikolyckor. Riksväg 21 mellan Torneå och Kilpisjärvi anses vara en av det finska vägnätets mest farliga och utsatta vägsträckor, speciellt under vintertid.

Vinterturismen men även sommarturismen ökar i Muoniotrakten och längre upp i Lapplands fjällområde. De ökade turistmängderna förutsätter en fungerande logistik och ett bra vägnät är en central del av den. Viktiga logistiska punkter för Muonio och Fjällapland är flygplatsen i Kittilä och järnvägsstationen i Kolari. Lika viktigt är ett bra vägnät som används för att

transportera turistströmmarna från flyg- och tågstationer till turistanläggningar. Vägnätet används förstås även av turister som reser med egna fordon. Räknat i antalet turister och bäddplatser är Riksväg 21 och i synnerhet genom fjällområdena betydligt mer trafikerat än E75 i norra Finland.

En 10 km lång testväg för intellektuella transporter med namnet Aurora har byggts på E8-vägen och Riksväg 21 i höjd med Muonio. Aurora är den bästa utrustade testvägen i hela Europa. Norrmännen har byggt en 40 km lång teststräcka med namnet Borealis på E8-vägen mellan Kilpisjärvi och Skibotn. Dessa teststräckor kombinerar varandra så att Aurora-vägen med mer omfattande utrustning och teknik fungerar som teststräcka för förarlösa fordon på väg med lättare profil och skonsammare väderförhållanden medan Borealis med mindre teknik har en mer krävande vägprofil och är utsatt för svårare väderleksförhållanden. Båda teststräckor fungerar för testning, forskning och utveckling av lösningar för automatiserade förarlösa fordon (Autonomous Driving) samt för följande delområden: Connected Vehicles, Mobility as a Service och Intelligent Road Management.

Vintertid har Muonio också en omfattande biltestverksamhet som kontinuerligt vuxit under de senaste 30 åren. Förutom testbanor använder testfordonen även allmänna vägar, inklusive Riksväg 21. Det finns planer på att förlänga testverksamheten även till sommarhalvåret. Den växande biltestbranschen tillsammans med ökad tung trafik och turism ökar användningen av Riksväg 21. Biltestverksamheten har en stor betydelse för sysselsättningen i regionen.

Det är också viktigt att komma ihåg de redan startade och planerade gruvprojekt längs riksväg 21 både på den finska och den svenska sidan. Dessa kommer att ytterligare öka mängden tunga transporter både i form av malmtransporter och övriga gruvtransporter. I och med gruvorna ökar också persontrafiken. När man planerar malmtransporter tittar man förstås även på järnvägsnätet.

En stor brist i förslaget är att det inte tar hänsyn till näringslivets koncentrationer och transportbehov. Kemi-Torneå området med störst koncentration av industri kan förstås nås från stamnätet men industrin genererar till stora transportströmmar både när det gäller inköp och slutprodukter och detta bör beaktas i stamnätförslaget. T.ex. Metsä Fiber planerar på att bygga en ny industrianläggning i Kemi (en investering på ca. 1,2 miljarder euro) eller eventuellt renovera den nuvarande. I en nyanläggning skulle bruket av träd dubblas till ca. 6 miljoner kubikmeter.

Ett stort problem är också att förslaget inte tar upp förväntningar inför framtiden utan konstaterar att den utgår från nuläget. Det finns skäl att fråga varför stamnätet överhuvudtaget måste definieras om det i verkligheten utgår från det nuvarande nätets standard och definitioner samt på statistik över gränsöverskridande lånstradartrafik. Lapplands läns västra gräns är den mest trafikerade när det gäller gränsöverskridande

långtradartrafik. Förståelsen över näringslivsstruktur och transportbehov i anslutning till den borde ingå i den här typen av förslag men tyvärr lyser den nu med sin frånvaro.

Tornedalsrådet anser att det är viktigt att den internationella dimensionen och kopplingen ska ingå i stamnätsförslaget. Bättre fokus ska riktas på näringslivets placering och transportbehov. När det gäller Lapplands län borde stamnätsförslaget göra skäl för sitt namn och åtminstone till en del se ut som ett nät. Enligt förslaget ska Lapplands väg- och järnvägsnät endast bestå av en väg till Ivalo centrum och en till Kemi-Torneå, och en järnväg till Kemi-Rovaniemi.

Förslaget saknar ambition och målinriktning och en mångfacetterad analys av person- och godstrafikens verkliga behov. Således är texten som motiverar stamnätet motsägelsefull i förhållande till vägnätet som kartan presenterar.

Stamnätet för järnvägar

Stamnätsförslagets finska och svenska versioner avviker från varandra. I den finskspråkiga versionen har järnvägstrafikens profil i Torneå definierats med godstrafik. Den ska korrigeras till att motsvara den svenska texten där profilen omfattar både gods- och persontrafik.

När det gäller järnvägsnätet ska elektrifieringen av sträckan Laurila-Torneå äntligen genomföras. Tornedalsrådet har haft ett intensivt samarbete med Blomster Consulting AB för att tågförbindelsen Kouvola-Xian ska ha en fortsättning till Narviks hamn genom Haparanda-Torneå. Haparanda och Narvik har skrivit en avsiktsförklaring med Kina när det gäller godstrafik norrut genom Kouvola. Detta ingår i Kinas sk. Belt and Road – logistiksatsningar som uppskattas till nästan 1000 miljarder dollar under de kommande fem åren.

Containertrafiken mellan Haparanda-Torneå-Kouvola skulle till att börja med ske via landsvägar. Nya bestämmelserna om vägtransporter i Finland som träder i kraft 1.11.2018 tillåter transport av två 40TEU containers med lastbil förutsatt att den gemensamma vikten inte överstiger 76 ton. När godsmängden ökar övergår transporterna till järnväg. Den nya trafikförbindelsen förenar på ett unikt sätt godstrafiken till järnvägsnätet mellan Kouvola, Kazakstan och Xian i Kina. Man kan också ta över en del gods för vidare transport till Mellanöstern. Potentialen är enorm.

Att förlänga persontrafiken på tåg till Torneå och därifrån vidare till Norrbotten främjar persontrafikens ökning och utveckling på järnvägar. Persontrafiken från Boden till Haparanda ska enligt planerna starta före år 2020. En elektrifiering av sträckan Torneå-Laurila skulle möjliggöra tågresor mellan Uleåborg och Luleå. En liten investering skulle ha en stor betydelse för både person- och godstrafiken på järnväg samt för försörjningssäkerheten.

Om banan mellan Torneå och Kolari tas med i stamnätet och elektrifieras har den en stor betydelse för turistnäringen med dess nordligaste station i Kolari. Även godstrafiken (speciellt träd) skulle bli miljövänligare när godset skulle fraktas med tåg i stället för lastbilar. VR (Statens järnvägar) har lovat att satsa på marknadsföringen av Kolari järnvägsstation. Miljövänliga tågtransporter intill Ylläs-Levi och Pallas-Olos turistorter och därmed turistströmmar ökar om banan elektrifieras. Gruvbolagen Kaunis Iron i svenska Pajala och LKAB i Kiruna har försökt påverka det svenska Trafikverket för att till en tvärgående bana mellan Kolari-Kaunisvaara-Svappavaara-Narvik. Även kommande transportbehov på cirka två miljoner om året från gruvan Hannukainen i Kolari talar för en förbättring av både väg- och järnvägsförbindelser inklusive elektrifiering av järnväg och upprustning av vägen.

Till slut

I ljuset av det ovannämnda känns det paradoxalt att man på finska sidan inte ser E8-vägens stora betydelse för näringslivet i Lapplands län, Tornedalen och i Fjällapland båda idag och i framtiden. Vägen är också viktig för den ökande handeln, godstrafiken och persontrafiken mellan Finland, Sverige och Norge. Lapplands handelskammare har lyft fram betydelsen av Riksväg 21/E8 för hela Lapplands län.

Nätverkstänkandet sägs styra stamnätsförslaget. När det gäller vägar syns inte nätverkstänkandet förutom längst i söder. Där finns enstaka strålförbindelser men inte heller de bildar något stamnät utan endast enstaka stamvägar.

När det gäller järnvägar skulle en elektrifiering av sträckan Laurila-Torneå för både person- och tågtrafik, samt att banan Torneå-Kolari skulle tas med i stamnätet vara en stark signal från ministeriets sida att man vill att västra Lappland inklusive Tornedalen får utvecklas enligt kommunernas, invånarnas och näringslivets önskemål utan att logistiken utgör ett hinder.

Tornedalsrådet poängterar att områdets medlemskommuner (Torneå, Ylitornio, Pello, Kolari, Muonio och Enontekiö) kan även ge sina egna/kompletterande yttranden angående stamnätsförslaget.

Tornedalsrådet

Bilaga: gränsöverskridande trafik med tunga fordon i Lapplands län (statistik framtaget av Jarkko Rantala, Lapplands förbund).

Bilaga: Troms fylkeskommuns yttrande