

Samverkan i Haparanda och Torneå kring klimatsmart mobilitet

Intervju med Göran Wigren, Förvaltningschef Samhällsbyggnadsförvaltningen Haparanda Stad och Kirsi Ylipiessa, Kollektivtrafikansvarig, Torneå Stad.

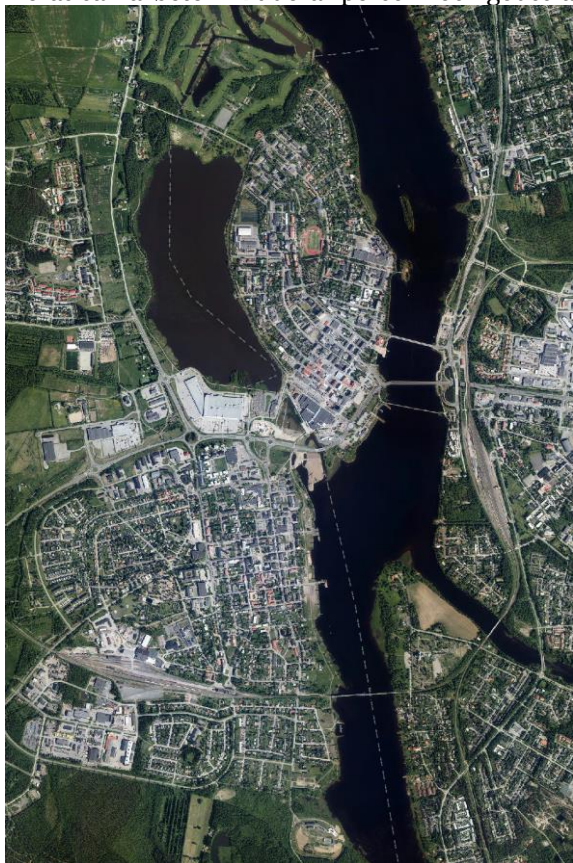


Fotograf Anita Lundström, Haparanda stad

Ett gränsöverskridande samarbete

Göran och Kirsi berättade att Haparanda i Sverige och Torneå i Finland sedan många år har ett kontinuerligt samarbete kring olika områden, ett så pass starkt samarbete att de båda städerna kallas tvillingstaden TornioHaparanda. Sedan år 1987 har man den gemensamma, officiella samarbetsorganisationen Provincia Bothniensis som består av förtroendevalda från båda städerna.

Deras samarbete inkluderar person- och godstransporter som också är i fokus för intervjun.



Kartbild över Haparanda och Torneå. Haparanda stad och Lantmäteriet 2019-05-02

Gränsöverskridande persontransporter

De båda städerna samarbetar i frågor om persontransporter sedan flera år. En del i samarbetet har varit att knyta ihop städerna via gång- och cykelstråk. Befolkningarna i de två städerna pendlar regelbundet fram och tillbaka för arbete och studier, shopping och nöjen.

Tidigare har de finska och svenska regionala och nationella bussarna i kollektivtrafiken stannat på olika busshållplatser, men i januari 2014 invigdes ett gemensamt resecentrum, vars projekt som ledde fram till det är ett gott exempel på internationellt samarbete. Nu stannar alla lokala, regionala och nationella bussar vid resecentrumet med syfte att få till mer smidiga övergångar och underlätta pendling med kollektivtrafik. Man arbetar nu vidare för att även ha en gemensam kollektivtrafikoperatör för stadstrafikens bussar, istället för som idag en finsk och en svensk. På lokal nivå har man inte satt specifika mål för ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik, men båda städerna har som mål att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka. Senaste investeringen är en gång- och cykelbro söder om Victoriatorget vid väg E4 på gränsen mellan städerna och länderna, bron invigdes 2019-06-10.

Städerna samverkar också för att få till bättre anslutningar för passagerartransporter på järnvägen till området, både med dag- och nattrafik. Detta upplevs dock som svårare eftersom städerna inte har egen rådighet över de besluten såsom med busstrafiken samt gång- och cykelstråken, utan det hänger på bra samarbeten på regional och nationell nivå. Och även på gränsöverskridande samarbete mellan trafikverken i Sverige och Finland. Det har hittills varit svårt för Haparanda och Torneå att få inblick i samverkan mellan respektive lands trafikverk med återkoppling på hur deras frågor tas om hand.

”Vi har en stark samverkan gentemot både Sverige och Finland för att få till bättre tågförbindelser, då detta är en nyckelfråga för oss för att kunna ställa om till fossilfria transporter i Haparanda och Torneå.” (Göran Wigren, Haparanda Stad)

På svenska Trafikverkets webbsida finns information om att Haparandabanan ingår i den så kallade Botniska korridoren som är en strategiskt viktig transnationell länk i Europas godstransportsystem. Den binder samman öst-västliga och nord-sydliga transnationella axlar i Sverige, Finland, Norge och Ryssland. Göran och Kirsi säger att redan innan nya Haparandabanan invigdes år 2013 har Haparanda och Torneå tagit upp behovet av att även ha passagerartrafik, inte bara godstrafik, på banan med tanke på att personresor med tåg ger bättre möjlighet för pendling för studier och arbete inom regionen likväl som för besöksnäringen, men idag går det inte att åka tåg till Haparanda från den svenska sidan. Dock planeras nu åtgärder för att möjliggöra persontrafik på Haparandabanan, och Trafikverket planerar att bygga en ny plattform i Kalix och rusta upp den befintliga plattformen i Haparanda under våren 2020. Detta kommer att bidra till städernas tillgänglighet och utveckling. På den finska sidan är det bättre trafikering och nattåg stannar idag i Torneå under vintertid. Från och med i år ska den trafiken utökas till året om. Båda städerna har haft persontågstrafik fram till 1990-talet så återstarten är efterlängtat.

Delar av sträckan, mellan Kemi och Torneå, är inte elektrifierad vilket skulle behövas. Det har varit uppe för diskussion i många år, men nu har den nya regeringen lovat 10 miljoner euro enligt Kirsi². Detsamma gäller järnvägsbron över Torneälven, där ägs dessutom halva bron av Sverige och andra halvan av Finland vilket komplicerar långtidsplaneringen. Kirsi och Göran uppfattar att det är brister i det gränsöverskridande samarbetet på nationell nivå både för järnvägen och för flygplatser. De säger att Finland och Sverige är de enda länderna i EU idag som inte har gränsöverskridande järnvägstrafik för personresor mellan sina länder trots att länderna gränsar till varandra. Båda kommunerna jobbar också med att öka sin besöksnäring. För att göra det hållbart behövs det hållbara resvägar att ta sig till Haparanda och Torneå och kommunrepresentanterna ser järnvägen som en nyckelfaktor. Synen på järnvägen har förändrats på senare tid i både Sverige och Finland till att få en allt viktigare roll i transportsystemet.

Gränsöverskridande godstransporter

För godstransporter fungerar järnvägen bättre. Men problemet med olika spårvidder i Sverige och Finland gör att det blir krångligt och dyrt att använda tåget vilket ger fördel till tunga vägtransporter. Göran önskar lösningar såsom en effektiv omlastningsterminal, där gods kan flyttas över smidigt, billigt och säkert alternativt spårviddsväxlare som finns i Spanien och Frankrike. Det senare kräver dock specialdesignade vagnar och därför tror Göran mer på en omlastningsterminal. Marken ägs idag av Trafikverket, likt spåren och godsbangården. Företrädarna för Haparanda och Torneå anser att den här typen av problem bör lösas i nationell och gränsöverskridande samverkan. Det planeras just nu också för en stor cellulosafabrik i Kemi som kommer att påverka regionen med kraftigt ökad mängd transporterat gods till och från fabriken, även över nationsgränserna. Då en liknande fabrik byggdes i södra Finland och investerades ungefär 190 miljoner EUR i anslutande infrastruktur till anläggningen enligt Göran och Kirsi.

Framgångsfaktorer för det gränsöverskridande samarbetet

Haparanda och Torneå har historiskt sett hört ihop, och gränsen mellan städerna från tidigt 1800-tal, kan ur det perspektivet ses som relativt ny. Så det finns en lång historik av gemenskap mellan städerna och möjligheten att kunna förflytta sig fritt över gränsen. Haparanda och Torneå har också funnit ett bra arbetssätt genom Provincia Bothniensis. Tack vare att det är relativt liknande planeringsprocesser i Sverige och Finland, där regleringarna som styr är liknande, har en gemensam kommunal planering fungerat väl. Vidare finns gemensamma behov där medborgare också ser nyttan med att samarbeta, det blir billigare att dela på utgifterna och utbudet blir större när man får

¹ <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Norrboten/vi-bygger-och-forbattrar/haparandabanan-nya-plattformar-i-kalix-och-haparanda/>

² https://valtioneuvosto.fi/sv/artikeln/-/asset_publisher/10616/sallistava-ja-osaava-suomi-sosiaalisesti-taloudellisesti-ja-ekologisesti-kestava-yhteiskunta

ta del av det på båda sidorna av gränsen. Det ses som en styrka att arbeta så tätt tillsammans, som också andra kan lära sig av. Även för grannkommuner inom ett land.

”Vi är två länder och två städer men vi fungerar tillsammans som en familj, med öppna gränser. Det är en styrka att arbeta så här och som andra kan lära sig av. Det har blivit en del av vårt varumärke” (Kirsi Ylipiessa, Torneå Stad)

Möjligheter för ökad hållbar mobilitet

Både Kirsi och Görän önskar ett större samarbete mellan Trafikverken på regional och nationell nivå, samt mellan länderna/regeringarna. De efterfrågar en ökad prioritering norröver och i de östliga förbindelserna liknande de gränsöverskridande förbindelserna söder ut, och mot kontinenten. Dessutom önskar de en utveckling med nattågstrafik som de anser är särskilt angelägen för deras städer som saknar egen flygplats. De har en tilltro till att nattågstrafik skulle kunna möjliggöra ett mer hållbart resande till och från regionen för både boende och besöksnäringen.

”Vi önskar oss ett bättre samarbete mellan Trafikverket och Traficom, med regelbundna möten. Vi har gemensamma problem och det finns gemensamma lösningar.” (Kirsi Ylipiessa och Görän Wigren)

Kirsi och Görän tar också upp områdets betydelse eftersom Haparanda/Torneå är en mycket trafikerad gränspassage. De 5 finska kommunerna i området står för 9 % av den finska exporten av Finlands bruttonationalprodukt (BNP). I Sverige är Haparandabanan som sträcker sig från Boden till Haparanda/Torneå en internationellt viktig järnvägslänk som binder samman Sverige med Finland och Ryssland.

