

## Inspel till Trafikverkets arbete med att ta fram inriktningsunderlag

Transportinfrastrukturens utveckling spelar en avgörande roll för omställningen av Sverige till det första fossilfria välfärdssamhället. Klimatfrågans ökade tyngd och utfästelsen att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland förpliktigar. Om detta ska uppnås måste rätt åtgärder sättas in i nästa nationella plan. Januariavtalet är tydligt – det ska ske fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige. För oss betyder det att nästa nationella plan fastställer en utbyggnadsplan för de största bristerna utmed Botniska korridoren för att nå TEN-T målen. Samt att även övriga prioriterade stråk får en utvecklingsplan och viktiga åtgärder genomförda.

*Botniska korridoren är ett samarbete mellan sju regioner – Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Norrbotten, Region Västerbotten, Region Västernorrland och Region Örebro län – som grundar sig i vårt arbete med infrastrukturfrågor inom det regionala tillväxtuppdraget. Samarbetet ska stärka transportinfrastrukturen och förbindelserna mellan norra och mellersta Sverige och övriga Europa. I samband med framtagandet av nuvarande nationella plan tog Botniska korridoren fram en övergripande systemanalys (2016). Nu pågår arbete för att ta fram en ny storregional systemanalys inom ramen för dagens samarbete.*

### **Vi ser många möjligheter och vill särskilt peka på följande:**

- Under de senaste åren har vi sett en stark nyindustrialisering i norra och mellersta Sverige. Den kräver särskild uppmärksamhet i nästa nationella plan.
- Hänsyn måste tas till de stora och växande volymer gods som produceras i norra och mellersta Sverige. Eftersom det handlar om stora volymer och långa avstånd till de stora marknaderna är åtgärderna i denna av Sverige av särskild vikt.
- Besöksnäringen och de gröna näringarna spelar en allt viktigare roll i den svenska ekonomin. Det är viktigt att det speglas i nästa nationella plan.
- Slutförandet av EU:s stomnätskorridorer och uppfyllandet av kraven i TEN-T förordningen och de gemensamma gränsöverskridande stråken inom Norden är helt avgörande för den fortsatta utvecklingen av vårt transportsystem.
- Huvudinriktningen för Sverige måste vara att ta fram långsiktiga utvecklingsplaner för alla järnvägar och gränsöverskridande stråk och realisera ett nationellt järnvägsnät för 250 km/tim. Vi ser stråket Stockholm–Luleå som självklar första del i detta nät, inte minst därför att Botniabanan samt de etapper som nu byggs på Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan redan har ERTMS, något som är nödvändigt för övergången till 250 km/h trafik.
- För att uppnå överflyttning till järnväg och sjöfart måste även anslutningar, terminaler och hamnar utvecklas parallellt med infrastrukturen i stråken.
- Länsplanernas ramar måste utökas och beräkningsmodellen behöver göras om,
- Vägarna kommer fortsatt att vara viktiga för våra regioner. Det krävs en fortsatt satsning på våra europavägar, vägunderhåll, mötesseparering och BK4.

Detta är ett samlat inspel från våra regioner till Trafikverkets arbete med inriktningsunderlaget. Kommentarer, som är en blandning av storregionala och länsspecifika frågor, understöds av en stor mängd underlag. Dessa listas i slutet av denna PM. Underlagen finns tillgängliga via Botniska korridorens hemsida [www.bothnianscorridor.com](http://www.bothnianscorridor.com).

Botniska korridoren vill också hänvisa till det ställningstagande som Sveriges Kommuner och Regioner gjort rörande processen med framtagande av den senaste nationella planen. Vi vill understryka att det finns en bred enighet mellan landets regioner i synen på hur regelverk inom infrastrukturområdet och formerna för infrastrukturplaneringen kan utvecklas.

På följande sidor utvecklar vi våra ståndpunkter. Vi ser fram emot att få fortsätta att diskutera dessa under den kommande processen för att ta fram nästa nationella plan.

### **Styrgruppen för samarbetet Botniska korridoren**

**Elvy Söderström (S)**, ordförande samarbetet Botniska korridoren

**Nils-Olov Lindfors (C)**, regionråd, Region Norrbotten

**Anders Öberg (S)**, oppositionsråd, Region Norrbotten

**Richard Carstedt (S)**, ordförande regionala utvecklingsnämnden, Region Västerbotten

**Åsa Ågren Wikström (M)**, vice ordförande regionala utvecklingsnämnden, Region Västerbotten

**Glenn Nordlund (S)**, regionstyrelsens ordförande Region Västernorrland

**Jonny Lundin (C)**, 2:e vice ordförande regionstyrelsen, Region Västernorrland

**Elise Ryder Wiken (M)**, ordförande regionala utvecklingsnämnden, Region Jämtland Härjedalen

**Jonas Andersson (S)**, ledamot regionala utvecklingsnämnden, Region Jämtland Härjedalen

**Eva E Lindberg (S)**, regionstyrelsens ordförande, Region Gävleborg

**Jan Lahenkorva (S)**, regionråd, Region Gävleborg

**Birgitta Sacredeus (KD)**, regionråd, Region Dalarna

**Abbe Ronsten (S)**, oppositionsråd, Region Dalarna

**Magnus Lagergren (KD)**, vice ordförande samhällsbyggnadsnämnden, Region Örebro län

**Fredrik Askhem (L)**, ledamot samhällsbyggnadsnämnden, Region Örebro län

**Peter Roslund (S)**, vice ordförande, Norrbotniabanegruppen

## Transportinfrastrukturen kan bidra till att minska utsläppen i hela samhället

Effekten av utbyggd transportinfrastruktur handlar inte enbart om transportsystemets egna utsläpp. En utvecklad infrastruktur är också en förutsättning för att kunna använda norra och mellersta Sveriges gröna energi, vilket ger möjligheter för befintliga och tillkommande stora industrier att utvecklas. Vi har en världsunik tillgång till grön el i form av exempelvis vattenkraft, råvara för biobränslen och gynnsamma förutsättningar för vindkraft och dessutom ett elnät med hög kapacitet. Våra regioner är innovationsledande men har stora avstånd, mellan arbetsmarknadsregioner och till de stora marknaderna. De 600 miljarder i planerade investeringar bygger till stor del på vår innovationskraft, våra råvaror och vår billiga och gröna el. Tillgången till högkvalitativ infrastruktur med hög kapacitet är en förutsättning för att denna nyindustrialisering och omställning ska kunna fortsätta.

### Botniska korridoren anser:

- Kommande nationell plan bör, utöver transportplanens bidrag till att minska utsläppen från transportsektorn, beakta infrastrukturens bidrag till att möjliggöra en grön omställning av hela samhället. Detta gäller särskilt möjligheten till ytterligare etableringar i regioner med tillgång till grön energi och omställning av existerande verksamheter såsom stålproduktion, gruvnäring och besöksnäring.

## Stor potential för överflyttning av gods och persontransporter till hållbara alternativ

I direktiven betonas bland annat överflyttning från väg och flyg till mer energi- och klimateffektiva trafikslag. Järnvägen i våra regioner har en potential att på relativt kort till och till en relativt låg kostnad flytta cirka en miljon passagerare per år från flyget till järnväg, i nivå med effekterna av de föreslagna nya stambanorna mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. Både transportsystemet och tillgängligheten stärks genom att flyget kompletteras med ett attraktivt trafikslag på långa distanser.

Utvecklingen av järnvägen i norra och mellersta Sverige möjliggör också en omfattande överflyttning från väg till järnväg, såväl för passagerare som för gods.

Ska det bli verklighet måste det dock till standardhöjningar och kapacitetsförbättringar även på andra banor än de tyngsta stråken. Staten måste också ta ett större ansvar för omlastning och "anslutningsspår" till de större stråken.

### Botniska korridoren anser:

- De stora och relativt snabba bidragen till klimatmålen, genom överflyttning av såväl passagerare som gods från väg och flyg till järnväg, som kan ske genom att utveckla järnvägen i våra regioner, bör inkluderas i Trafikverkets prognoser och underlag till prioriteringar.

Fördjupande underlag:

*Botniska korridoren/ÅF-Infraplan (2019). Framtida resande med tåg och flyg  
Ramboll 2019-05-17 Godstransporter och omlastningspunkter i Mittstråket.*

## Vägtransporter fortsatt viktiga

Vissa strategiska vägåtgärder är nödvändiga för att klara såväl de nationella miljö- och klimatmålen som människors hälsa. Tillgänglighetsmålen kommer inte att kunna nås utan ett vidmakthållande och även fortsatt utveckling av våra vägar. Att åtgärda bristerna längs våra Europavägarna skulle ge ett starkt bidrag till att nå miljö-, klimat- och hälsomål samtidigt som tillgängligheten i hela landet stärks.

Det är samtidigt uppenbart att vårt stora beroende av vägtrafiken innebär ett behov av en omfattande omställning till alternativa, förnyelsebara bränslen. Den översyn av tillgänglighet till alternativa drivmedel som gjort av Trafikverket och Trafikanalys är ett viktigt underlag för att i den kommande åtgärdsplaneringen rikta åtgärder mot en ökad tillgänglighet i hela vägnätet.

Trafiksäkerhet på väg är ett utpekad målområde som i många fall bäst löses med en utökad satsning på mötesseparering. Att med dagens modell finansiera dessa åtgärder via länsplanerna innebär att investeringar för trafiksäkerhet, såsom mitträcken, tränger undan avgörande satsningar för att nå miljö- och klimatmålen, såsom gång- och cykelinvesteringar. I dagens nationella plan finns det möjlighet att söka samfinansiering från nationell plan. Även med medfinansiering så kommer inte länsplanerna att räcka för att bygga mitträckesvägar. Vi anser att det är mer lämpligt med utökade ekonomiska ramar för länsplanerna och att exempelvis potter kan villkoras för att motsvara regeringens ambitioner eller att finansieringen av mitträckesvägar avsätts på nationell nivå.

Utbyggnaden av bärighetsklass 4 (BK4) för lastbilar upp till 74 ton är särskilt viktig i norra och mellersta Sverige. Både skogsindustri och gruvnäring är beroende av transporter där järnvägen inte finns som alternativ. BK4 ger lägre klimatpåverkan per transportvolym och stärker samtidigt näringslivet. Vägunderhållet måste stärkas i hela vägnätet, inte minst längs de sträckor som fått ett eftersatt underhåll under den innevarande perioden.

Det är avgörande att Trafikverket får möjlighet att genomföra de utredningar som krävs för att även framtida satsningar ska kunna genomföras så kostadseffektivt som möjligt. Detta gäller exempelvis samordning mellan stora järnvägs- och vägprojekt.

Elektrifiering är en viktig del i omställningen av transportsystemet. I det arbetet bör först åtgärder för att elektrifiera kvarvarande delar av järnvägen prioriteras för att kunna öka järnvägens konkurrenskraft och inkludera dessa i de större trafikeringssystemen för både godstransporter och persontrafik.

### **Samarbetet Botniska korridoren anser:**

- Sveriges beroende av vägtransporter ställer krav på en omfattande omställning till förnyelsebara bränslen
- Vissa vägprojekt behöver prioriteras för att minska miljöpåverkan, vägunderhållet måste öka, BK4-nätet behöver byggas ut och det behöver ske en utökad satsning på mötesseparering längs europavägarna.
- Trafikverket tillåts inkludera framtida investeringar vid utredningar av anslutande åtgärder.

## Uppfyll vår del av det europeiska och nordiska gemensamma transportsystemet

Regeringens direktiv nämner att inriktningsunderlaget ska beakta utvecklingen av internationella transportstråk och system samt EU:s regelverk. Trafikverket har på ett positivt sätt grundat för detta genom exempelvis kunskapsunderlaget ”Gränsöverskridande planering” (Trafikverket 2020:048). Rapporten betonar den ökande betydelsen av gränsöverskridande infrastrukturplanering, i synnerhet med våra grannländer. Vidare lyfter rapporten att TEN-T-förordningen definierar tydliga krav för infrastrukturen med skarpa målår i form av 2030 för stomnätet och stomnätskorridorerna och 2050 för hela TEN-T-nätet. Sverige har åtagit sig att utveckla nätet så att det uppfyller förordningens riktlinjer. Det betyder bland annat att Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Godsstråket genom Bergslagen ska vara åtgärdade till 2030. Nästa nationella plan måste innehålla en tydlig planering för när Sverige avser att uppfylla sin del av det europeiska transportsystemet för både stomnät och det övergripande nätet.

Ett gott exempel på gränsöverskridande planering är ”Joint Barent Transport Plan (2019)” där gemensamma stråk och åtgärder pekats ut. Planen är ett viktigt underlag för bättre samordning av gränsöverskridande planering i Barentsregionen.

Både Norge och Finland har inlett stora upprustningar av järnvägen längs de gränsöverskridande stråken som de delar med Sverige. De möjligheter som kommer med dessa upprustningar måste ingå i underlaget till åtgärdsplaneringen och mötas upp med åtgärder på svensk sida.

### **Samarbetet Botniska korridoren anser:**

- att det internationella perspektivet behöver få stor uppmärksamhet i den nationella infrastrukturplaneringen, bland annat mot bakgrund av godstransporternas betydelse för Sveriges exportintensiva industri,
- att inriktningsunderlaget måste lyfta målbilderna avseende standard och målår för TEN-T-nätet och stomnätskorridorerna och att nästa nationella plan måste innehålla en tydlig planering för när Sverige avser att uppfylla sin del av det europeiska transportsystemet för både stomnät och det övergripande nätet,
- att möjligheten till medfinansieringen på upp till 30 procent från EU för utbyggnaden av TEN-T stomnät måste belysas och bör nyttjas mer aktivt,
- att den planerade förlängningen av stomnätskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön norrut inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa är positiv och ska kompletteras med en förlängning av den parallella godskorridoren,

Fördjupande underlag:

*Botniska korridoren/Trogon Consulting (2019). Vilka krav finns för arbetet med Transeuropeiska nätverk?*

*Botniska korridoren (2020). Botniska korridorens synpunkter i revideringen av förordning (EU) nr 1315/2013 om Europeiska unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T*

*Näringsdepartementet/ÅF (2019): Joint Barent Transport Plan*

## Bygg ett nationellt nät för 250 km/h

Trafikverket har genomfört ett framsynt arbete om nyttan av att bygga nu planerade järnvägsprojekt för 250 km/tim i stället för 200 km/tim (Trafikverket 2020:090). Två delar är särskilt spännande, dels den stora lönsamheten i åtgärden, dels hur Trafikverket visar en långsiktig utvecklingsplan för ett järnvägsnät för 250 km/tim som delvis svarar mot behovet av en långsiktig målbild för järnvägens utveckling som har uttalats av aktörer som Tågoperatörerna och Swedtrain.

I rapporten föreslår Trafikverket att hela kustjärnvägen Stockholm-Luleå får 250 km/tim-standard, vilket Botniabanan redan har. Realiserandet av en sådan målbild skulle starkt bidra till uppfyllandet av klimatmålen samt till målsynergier mellan samtliga hållbarhetsområden. Fördelen med att börja i här är att ett sammanhängande nät kan stå klart på kort tid till en lägre kostnad, jämfört med de nya stambanorna i södra Sverige. Då realiserar nyttan tidigare och operatörer kan tidigt få ut nyttan av att köpa fordon för 250 km/h.

Utöver ett nationellt nät för 250 km/h behöver samtliga järnvägar och stråk få en långsiktig utvecklingsplan som ligger väl i linje med de regionala utvecklingsstrategierna.

Ett flertal stråk har under de senaste åren upprustats genom mindre men viktiga åtgärder som ligger utanför åtgärdsplaneringens namngivna objekt. Det är viktigt att även dessa åtgärder även beaktar ett restidsmål eller en långsiktig utvecklingsplan för hela sträckan, vilket skulle gynna målen om regionförstoring, överflyttning och bidra till genomförandet av regionala utvecklingsstrategier. En utvecklad infrastruktur i våra regioner har stor effekt på jämlikhet och jämställdhet i och med att våra arbetsmarknadsregioner kan växa samman. Tio år efter Botniabanans färdigställande ser vi ett minskat kvinnunderskott, ökad jämlikhet och ökad jämställdhet.

### **Samarbetet Botniska korridoren anser:**

- Det är viktigt att inriktningsplaneringen förmår belysa behovet av en tydlig målbild för järnvägens utveckling.
- Trafikverkets analys av ett framtida järnvägsnät för 250 km/tim bör inarbetas i inriktningsplaneringen.
- Att en långsiktig utvecklingsplan inom järnvägen bör tas fram för alla prioriterade banor och stråk.

### Fördjupande underlag

*Trafikverket (2020b). Huvudrapport. 250 km/tim med blandad trafik. Underlag till nationell plan TRV 2019/89255 (2020-03-25)*

*Trivector 2017, kapacitetsutredning Mittbanan (på uppdrag av Mittstråket).*

*Tågoperatörerna, Swedtrain m fl (2015). Järnväg 2050 En vision om järnvägens framtida roll i samhället*

*Sveriges riksdag/Norrtåg/ÅF (2019). Utvärderingen av Norrtåg*

### Det krävs en koordinerad utveckling av järnvägsanslutningar, terminaler och hamnar

Den nationella godstransportstrategin har inneburit ett viktigt avstamp för att på ett samlat sätt arbeta för att stärka Sveriges konkurrenskraft. De punkter som ingår i strategin måste genomföras. Denna samordnade insats måste även inkludera anslutningar till de större infrastrukturstråken och på så sätt knyta samman godstransportstrategi och nationell plan.

Med en framgångsrik utveckling uppstår ett behov av utvecklad eller uppgraderad infrastruktur – både nationell och regional – ”den sista eller första” milen. Detta rör dels utvecklingen av hamnar och terminaler, dels länkarna till stamnätsskorridorerna. Exempel på behoven avseende järnvägen är uppgraderingar av signalsystem, förändringar av läge för godsterminaler, möjligheter till omledning för att slippa lokvändningar, elektrifiering av redan idag starka och framgent ökade godsvolymer eller persontrafik samt säkerställande att skrymmande gods får god framkomlighet på vägnätet. För att uppnå målen med transportsystemen måste även samhället ta ett större ansvar för omlastning mellan transportslag, särskilt utanför stamnätshamnar och terminaler.

Idén med Näringslivspott för att snabbt kunna göra åtgärder där behov uppstår är god. Dock måste inriktningsplaneringen och åtgärdsplaneringen bättre analysera och inkludera de stora investeringar som sker, bland annat i samarbetet Botniska korridorerna regioner. Över 600 miljarder i investeringar i nya industrier, omställning av nuvarande och besöksnäring som några tillväxtbranscher ställer krav på åtgärder i infrastrukturen, särskilt anslutande infrastruktur, hamnar och terminaler. Dessa är ofta väl kända och planerade för i de regionala utvecklingsplanerna men saknas i underlagen till nationell plan för infrastrukturen. Idén med Näringslivspott måste kompletteras med en ökad flexibilitet i åtgärdsplaneringen och att kända investeringar inkluderas i underlagens huvudanalyser.

Förändrade och hållbarare trafikmönster med järnväg och sjöfart som bärande transportslag kan bara skapas genom långsiktigt strategiska investeringar i samspel mellan de infrastrukturansvariga aktörerna, på statlig, regional och kommunal nivå. En radikal förändring av transportmönstren är nödvändig av både miljö- och klimatskäl. Då krävs också hårda prioriteringar av dessa transportslag.

#### **Samarbetet Botniska korridorerna anser:**

- Det krävs ett större nationellt ansvar och en större koordinering av insatser för att säkerställa omlastning och anslutning till transportsystemet.
- De stora investeringar som sker och planeras i Sverige kommer att ställa stora krav på uppdaterade analyser av kraven på infrastrukturen och ett större nationellt ansvar för infrastrukturåtgärder i anslutning till investeringarna.



### Sveriges geografi kräver olika lösningar inom den regionala utvecklingen

För att inte åtgärder för att nå klimatmålen ska ske på en onödigt stor bekostnad av sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekter bör målsynergier eftersträvas, vilket också lyfts av regeringen i direktiven. Sådana synergier är rikligt förekommande i norra och mellersta Sverige.

Eftersom regionala förutsättningar skiljer sig ställer det krav på olika typer av mål, strategier, åtgärder och även effektbedömningar över landet. Våra regioner är innovationsledande i en internationell jämförelse. I både våra städer och på mindre orter startas och utvecklas världsledande verksamheter. I stora delar av norra och mellersta Sverige finns det goda möjligheter att bidra till de transportpolitiska målen genom samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder. I andra delar måste infrastrukturplaneringen sannolikt utgå från tydligare tillgänglighetsmål med fokus på ett acceptabelt utbud av daglig samhällsservice. Här är inte alltid samhällsekonomisk lönsamhet ett relevant mått för måluppfyllelse utan exempelvis fördelningseffekter blir mer angelägna. Såväl Trafikverket som Tillväxtverket och Trafikanalys har arbetat med den typen av målformulering och -uppföljning men genomslaget i transportplaneringen har varit begränsat.

Regeringen betonar en starkare integration mellan planeringen av transportinfrastrukturen och regionala strategier och planer. Det är ett välkommet synsätt som tar fasta på att transportinfrastruktur samverkar med regionala förutsättningar och annan planering för att skapa hållbar utveckling. Även här har Trafikverket genomfört proaktivt arbete, bland annat under ledning av Region Mitt (Trafikverket/Sweco 2018). Det finns många goda exempel på ett konstruktivt samarbete mellan Trafikverket, regioner och kommuner, bland annat i form av projekten Samordnad planering längs Ostkustbanan, Den Attraktiva Regionen och Projekt Mittstråket i korridoren Sundsvall-Östersund-Trondheim.

För närvarande pågår uppdatering av de regionala utvecklingsstrategierna i flera regioner inom Botniska korridoren. I samtliga dessa ingår utvecklad infrastruktur som ett viktigt målområde. I dagens regionala utvecklingsstrategier är infrastrukturen en av de viktigaste frågorna att hantera inom det regionala utvecklingsuppdraget. Med relativt små insatser kan arbetsmarknadsregionerna två till tredubblas i norra och mellersta Sverige. Utvärderingen av Norrtåg och rapportern ”Regionförstörelsens effekter – exemplet norra Sverige” visar tydligt att det har en stor inverkan på både jämlikhet och jämställdhet.

#### **Samarbetet Botniska korridoren anser:**

- Ambitionen att stärka kopplingen mellan planeringen av transportinfrastruktur och regionala strategier och planer välkomnas.
- Det är centralt att Trafikverket beaktar de regionala utvecklingsstrategierna i respektive län.
- Att inriktningsplaneringen bör ha som uttalad strategi att realisera målsynergier mellan samtliga hållbarhetsdimensioner samt mellan funktions- och hänsynsmål.
- Trafikverket bör föreslå tillgänglighetsmål för daglig samhällsservice samt strategier för hur dessa kan realiseras.
- Regionförstoring är ett viktigt verktyg för att öka jämlikhet och jämställdhet.



## Staten måste ta ett större ansvar för finansiering av den statliga infrastrukturen

Nuvarande modellen för fördelning av de ekonomiska ramarna till länstransportplanerna bygger till övervägande del på antalet folkbokförda invånare i respektive region. Denna modell väger inte in omfattningen av det statliga vägnätet i respektive region eller omfattningen på den trafik som bedrivs på vägarna i tillräcklig omfattning. Våra regioner täcker mer än 70 procent av landets yta. Vi har också en bebyggelsestruktur med boende och arbetsplatser på alla håll i våra respektive regioner. Vi har dessutom, som en naturlig följd av detta, ett mycket högre antal km väg per invånare än i andra delar av landet. Våra vägar används av många fler än vi som bor här. De fungerar i hög grad som ”transitvägar” och används av våra besökare vilket leder till ett mycket högre nyttjande än befolkningsmängd. Besöksnäringen är en av de starkast växande näringarna i hela landet.

Till stor del sammanfaller besöksnäringens och skogsnäringens behov när det gäller utveckling av transportinfrastrukturen och att ge dessa förutsättningar att fortsätta utvecklas är vara av stort nationellt intresse. Behoven sammanfaller också till stor del med behoven av förbättrad infrastruktur för bättre pendlingsmöjligheter till både arbete och studier. Nuvarande länsplaner räcker inte till för att hantera vägnätet. Beräkningsmodellen måste dessutom bättre spegla nyttjandet av och storleken på transportsystemet.

Samarbetet vill påpeka att det är viktigt att stadsmiljöavtal och liknande statliga satsningar samspelar med inriktning i nationell plan som de regionala planerna för att maximera nyttan av satsningarna. Ett sätt att lösa det är genom en ökad regional rådighet över statliga program, exempelvis genom öronmärkta satsningar som inriktar sig mot viktiga områden, men beslutas av regionerna. Det är även viktigt att det inte förutsätts att länsplaner ska finansiera nationell infrastruktur, såsom planarbete, för att få tillstånd beslutade satsningar. Staten måste även i projekten ta ett större ansvar för finansiering av stationslägen och anslutningar till nationell infrastruktur. Utan anslutningar och stationslägen så får vi inte några brukare och därigenom en lägre nytta för staten med investeringarna.

### **Samarbetet Botniska korridoren anser:**

- Länsplanernas ramar måste utökas och beräkningsmodellen behöver göras om.
- Det behövs en översyn av hur de olika formerna av statlig medfinansiering kan samverka än mer.
- Planupprättarna i enlighet med det regionala utvecklingsuppdraget bör ha rådighet över de beslut som tas om statlig medfinansiering inom respektive län.

Fördjupande underlag:

*Botniska korridoren (2014) Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi och statens finanser - Exemplet norra Sverige*

*Trafikverket/Sweco (2018). Fördelning av tillgänglighet i transportplanering. Erfarenheter från våra grannländer. Slutversion utkast 181207. Referens: Jon Hansson, Trafikverket*

### Viktigt med en effektivare planprocess

Länsstyrelserna måste få bättre förutsättningar för att kunna hantera miljö- och tillståndsprövning i samband med de stora investeringarna som planeras. Om inte riskerar staten att bli en flaskhals i arbetet med de statliga investeringarna.

Bland annat föreslår Länsstyrelserna i sin gemensamma rapport ett förtydligt samråd mellan länsstyrelse och Trafikverket.

#### **Samarbetet Botniska korridoren anser:**

- De förslag som Trafikverket såväl som Länsstyrelserna lämnat i sina rapporter behöver förverkligas.

Fördjupande underlag:

*Trafikverket (2020): Uppdrag att analysera resursbehov för länsstyrelserna vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar*

*Länsstyrelserna (2019): Gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar (400-34905-2019)*

### Trafikprognoser måste i högre grad beakta möjliga nya transportlösningar

Precis som SKR påpekar i sitt ställningstagande behöver skillnaden tydliggöras mellan prognosticerad trafik- och transportutveckling utifrån vissa förutsättningar (exempelvis beslutad politik) och önskad trafik- och transportutveckling, samt vilka styrmedel som kan leda till uppsatta mål.

Det finns en betydande risk i att trafikprognoser, som bygger på utvecklingen fram till idag, kraftigt underskattar möjligheterna att skapa nya transportmönster. På regional nivå, i kontakt med såväl företag och operatörer inom transportsystemet, uppstår stora svårigheter att byta till ny transportlogistik på grund att transportsystemet inte medger en kostnadseffektiv lösning genom att "transportprodukten" inte existerar. Detta strukturproblem finns främst vad gäller järnvägen men också i vissa hamnar. Varuägare och transportoperatörer kan alltså i många fall inte övergå till nya lösningar förrän infrastrukturen medger det. Prognoser, som i många fall bygger på "historisk utveckling" riskerar att förstärka denna "moment 22-situation". Även samhällsekonomiska beräkningar, som bygger på dessa prognoser, kan ge en "inlåsningsseffekt". Investeringar sker först när volymökningar är realiserade, vilket i vissa fall inte skett på grund av befintligt transportsystem.

Den starkt växande besöksnäringen ställer högre krav på utvecklad infrastruktur och ökad möjlighet till klimatsmarta resor. Under den pågående pandemin har många valt att semestra i Sverige vilket ställer det ytterligare krav på goda infrastrukturstråk mot populära destinationer. Samtidigt söker sig fler ut från större städer. Urbaniseringen kommer säkerligen fortsätta men kanske mattas av lite i tempo. Det är viktigt att de strategier som tas fram svarar mot denna samhällsutveckling på lång sikt.

#### **Samarbetet Botniska korridoren anser:**

- att trafikprognoserna även ska inkludera kända investeringar och ta höjd för förändrat resande i större utsträckning än idag.

Fördjupande underlag

*Boverket: Storstadsregionerna och de större städerna fortsätter att växa. Men det beror inte längre på inflyttning från landsbygden utan på födelseöverskott och inflyttning från andra länder.*

### Digitalisering kräver en ny modell för fördelning av kostnader

Norra och mellersta Sverige, Norge och Finland är av OECD utsedda som ledande inom innovation. Där utvecklas den senaste tekniken för allt från gruvdrift, stålproduktion och råvaruanvändning till besöksnäring, Artificiell Intelligens och rymdteknik. På grund av de stora avstånden till marknaderna och våra särskilda förutsättningar är digitalisering en naturlig del av vårt dagliga arbete.

I normalfallet är det slutkund eller brukaravgifter med visst riskstöd som finansierar utveckling av tjänster och ny teknik. Även om infrastrukturen i norra och mellersta Sverige hanterar Sveriges första ERTMS-banor i drift - sker inte samma omställning och teknikutveckling av fordon. En av anledningarna är att digitalisering i normalfallet finansieras av brukarna. När det gäller ny teknik för fordon faller inte nyttan ut samtidigt som kostnaden. I kombination med att det i norra och mellersta Sverige är färre aktörer som ska dela på utvecklingskostnader innebär att kostnaden att gå före i teknikutveckling blir för stor, jämfört med att använda det billigaste tillgängliga alternativet.

Genom en modell som ger en ekonomisk nytta till den som väljer att gå före i teknikutveckling genom att delta i utveckling, pilotprojekt eller investera i ny teknik kan digitaliseringen av transportsektor ske i en snabbare takt och i hela TEN-T systemet. Modellen kan exempelvis handla om undantag i statsstödsregler för att möjliggöra statligt stöd till en begränsad grupp eller finansieringsmodeller där medlemsstaterna och EU står för de initiala kostnaderna mot att användare börjar betala när nyttan faller ut.

Det sistnämnda har använts i Nederländerna för att finansiera implementeringen av ERTMS där de som uppgraderar fordon för ERTMS börjar betala först när systemet är fullt utbyggt. Motsatsen är införandet i Sverige där infrastrukturägaren valt ut ett antal sträckor på ordinarie järnvägsnät som testbanor. De aktörer som använder banan tvingas då löpande installera nya versioner av ERTMS, 5-20 år innan hela systemet byggs ut och nyttorna uppstår för brukaren.

En liknande modell bör även kunna användas för effektivare omlastning och stadsnära logistik. Även EU-övergripande samordning och projekt där små och medelstora företag och aktörer kan delta med idéer, praktiska tester och med erfarenhetsutbyte kan inkluderas i arbetet. Allt detta skulle kunna samordnas som ett särskilt uppdrag inom korridorarbetet eller som horisontell prioritet likt dagens ERTMS och Motorways of the Sea.

#### **Samarbetet Botniska korridoren anser:**

- Det behövs en utvecklad finansieringsmodell på EU-nivå som skapar snabbare nytta eller en bättre fördelning av kostnader för de som väljer att gå före i teknikutvecklingen.

*Botniska korridoren har för avsikt att bidra med relevanta underlag och synpunkter i arbetet med att fram långsiktiga planer för transportsystemet och välkomnar en fortsatt dialog med Trafikverket.*