

till: uppdrag\_bdac@trafikverket.se  
ärendenummer Trafikverket: TRV 2021/111367

medskick till Trafikverket inom  
"Uppdrag att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län"

## Vad är framtiden för en grön industri utan grön transportinfrastruktur?

Detta är ett medskick från handelskamrarna Norrbotten, Västerbotten, Mitt och Mellansvenska i samverkan med samarbetet Botniska korridoren med regionerna Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Gävleborg, Dalarna och Örebro län. Läs mer på <https://bothniancorridor.com> och sidor för respektive handelskammare.

Trafikverket har fått i uppdrag att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län. Regeringen är tydlig. Det ska ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige, utöver Norrbotniabanan. Och det är tydligt att det är inte minst regionernas behov och prioriteringar som Trafikverket har att lyssna in.

Vi välkomnar möjligheten att ge medskick till Trafikverket i genomförandet av uppdraget och lämnar härmed gemensamt in det som är viktigast för handelskamrarna Norrbotten, Västerbotten, Mitt och Mellansvenska i samverkan med samarbetet Botniska korridoren med regionerna Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Gävleborg, Dalarna och Örebro län i denna fråga.

Trafikverket bör i sin redovisning:

- ta in hur industrins utveckling påverkar transporter i hela mellersta och norra Sverige och de gränsöverskridande stråken.
- tydligt redovisa hur stomnätskorridoren kan byggas färdigt till 2030.
- särskilt beakta möjligheten till medfinansiering från EU - särskilt med anledning av den nu förlänga stomnätskorridoren.
- särskilt redovisa hur överflyttning och en stärkt sjöfart längs hela Norrlandskusten kan utvecklas.
- särskilt beskriva förutsättningarna och infrastrukturåtgärder som krävs för att möjliggöra regionförstoring.
- särskilt beskriva hur genomförandet av infrastrukturåtgärder kan bli effektivare genom en bättre samverkan mellan aktörer och i delar uppdaterat regelverk.
- ge en samlad bristbeskrivning över transportinfrastrukturen i norra och mellersta Sverige.
- beskriva lämpliga åtgärder som kan genomföras via en alternativ organisering för genomförande, motsvarande Botniabanan AB.
- beskriva inom frågor om finansiering innehålla erfarenheter och medskick från pågående uppdrag till Statskontoret att utvärdera tidigare förhandlingar.

## Det behövs ett systemperspektiv för att möta dagens utmaningar inom infrastrukturen

- Trafikverkets redovisning bör ta in hur industrins utveckling påverkar transporter i hela mellersta och norra Sverige och de gränsöverskridande perspektiven.
- Trafikverkets redovisning bör tydligt redovisa hur stomnätskorridoren kan byggas färdigt till 2030.
- Trafikverkets redovisning bör särskilt beakta möjligheten till medfinansiering från EU - särskilt med anledning av den nu förlänga stomnätskorridoren.

Trafikverkets uppdrag avseende "större företagsetableringar och företagsexpansioner" är ett nationellt uppdrag men för många avgränsat till de två nordliga länen. Vi anser att ser att det i praktiken handlar om industrins tillgång till en nationell och internationell marknad och kompetensförsörjning.

Det är en accelererande utveckling där vi är i början av något än större. Dagens koncentration av etableringar i Norrbotten och Västerbotten ger följdverkningar i närliggande län. Det finns en stor efterfrågan avseende motsvarande etableringar i mellersta och norra Sverige. Det finns även kopplingar med transportbehov inom de företag som arbetar med etableringar inom Norrbotten och Västerbotten då de även är lokaliserade i andra delar av landet. Med det som sker nu kommer behovet av att en väl fungerande hållbar infrastruktur genom hela Sverige bli än större.

### *Vi har endast sett början på samhällsomvandlingen i norra och mellersta Sverige*

De kända investeringarna är bara en del av det som kommer. En av de senaste nyheterna är Northvolts biprodukt salt som ska bli insatsvara till konstgödsel på fabriker i Skellefteå och i Örnsköldsvik. Och i Luleå-Bodenregionen planeras för liknande investeringar kring grön ammoniak och konstgödsel. Bara den senare med investeringsnivåer om tio miljarder kronor. Tillkommer gör bland annat arbetet inom ReeMAP som ska återvinna LKAB:s restprodukter i Luleå, Skellefteå och Helsingborg. Så detta handlar om hela Sverige. Det i sin tur innebär att huvuduppgiften är att bygga klart stomnätskorridoren för att skapa kapacitet för gröna transporter inom, till och från Sverige och norra Europa.

### *Vi har en gemensam prioritering inom EU*

Infrastrukturen längs kusten norr om Gävle och Malmbanan till Narvik är en del av EU:s stomnät där målet är en utbyggnad till 2030. Den gemensamma prioriteringen innebär även en möjlighet till medfinansiering av planering och byggnation av åtgärderna i stomnätet på mellan 30 och 50 procent. För att detta ska kunna bli verklighet är det kritiskt att åtgärder för färdigställande i sin helhet prioriteras. Det är en kombination av effektivare planering, genomförande och tilldelning av ekonomiska resurser. 2030 är i närtid och takten inom infrastrukturbyggandet behöver öka.

## Utan att åtgärda de främsta bristerna i transportinfrastrukturen kan transportkostnaderna på järnväg inte bli konkurrenskraftiga

- Trafikverket bör särskilt beskriva hur överflyttning och en stärkt sjöfart längs hela Norrlandskusten kan utvecklas.
- Trafikverket bör särskilt beskriva förutsättningarna och infrastrukturåtgärder som krävs för att möjliggöra regionförstoring.
- Trafikverket bör särskilt beskriva hur genomförandet av infrastrukturåtgärder kan bli effektivare genom en bättre samverkan mellan aktörer och i delar uppdaterat regelverk.

Genom att åtgärda de främsta bristerna i järnvägsinfrastrukturen kan transportkostnaderna minska kraftigt. För att skapa långsiktiga förutsättningar för en konkurrenskraftig industri är det viktigt att möjliggöra kustnära järnvägstransporter med stärkta kopplingarna till hamnarna, från Stockholm och norrut längs hela kusten norrut

### *Rätt prioriteringar i en del av systemet skapar möjligheter i andra delar av systemet*

Det behövs ett systemperspektiv för ett sammanhållet transportsystem – i Sverige och i Europa. Varje år går motsvarande 400 000 containrar gods på väg mellan norra Sverige och Skåne för att gå över kaj i södra Sverige. För att minska dessa lastbilsflöden krävs sammanhängande järnvägsstråk genom Sverige. När Nya Ostkustbanan och Norrbottenbanan är utbyggda och kapacitetshöjande åtgärder på Godsstråket genom Bergslagen är genomförda kommer godset att i större utsträckning gå via järnväg och sjöfart och därmed förbättras kapaciteten på vägarna i Mälardalen och söderut. Trafikverkets prognoser – innan det var känt med de investeringar som sker i dagsläget – pekade på en ökning av godstrafik med 50 procent.

### *En järnväg med kopplingar till många hamnar*

Från att under nästan ett hundra år varit ett stängt hav ser vi en utveckling där Östersjön återtar sin plats som en betydelsefull handelsväg. Dagens omställning av transportmönster till hållbara intermodala transportlösningar kommer endast att fungera med en väl utbyggd kustjärnväg med bra kopplingar till hamnarna längs Norrlandskusten - från Norvik i söder till Kalix i norr. Och vidare till Finland och Norge.

### *En järnväg för 250 km/h skapar förutsättningar för eftersträvd regionförstoring*

Ett väl utbyggt och konkurrenskraftigt trafiknät av regional, långväga och nattågstrafik kan komma på plats när hela Botniska korridoren är utbyggd. Då finns förutsättningar för persontrafik i 250 km/h och nattågstrafik som når nordligaste Sverige på en natt. Ett starkt – kapacitetsstarkt och robust – kuststråk öppnar upp åtkomsten till inlandet som vilar på en enorm utvecklingspotential. Att strategiskt utvecklad järnvägsinfrastruktur bidrar till regional utveckling vittnar inte minst Botniabanen om sett både till hur besöksnäring och arbetsmarknader utvecklats över tid.

### *Behovet av effektiviserat genomförandet av infrastrukturåtgärder*

Genomförandet infrastrukturåtgärder behöver effektiviseras. I dag fördröjs många infrastrukturåtgärder – både inom transportinfrastrukturen och andra viktiga områden såsom elförsörjningen – till följd av utdragna planerings- och tillståndsprocesser. Detta lyfter många aktörer som ett hinder för den en grön omställningen inom både industrin och infrastrukturplaneringen vilket bör återspeglas i Trafikverkets redovisning.

## Kommande nationella plan för transportsystemet kommer inte att lösa alla frågor

- Trafikverkets redovisning bör innehålla en samlad bristbeskrivning över transportinfrastrukturen i norra och mellersta Sverige.
- Trafikverkets redovisning bör innehålla en beskrivning av lämpliga åtgärder som kan genomföras via en alternativ organisering för genomförande, motsvarande Botniabanan AB.
- Trafikverkets redovisning bör inom frågor om finansiering beskriva erfarenheter och medskick från pågående uppdrag till Statskontoret att utvärdera tidigare förhandlingar.

*Sverige behöver en samlad bristbeskrivning och målbild för utvecklingen av transportinfrastrukturen*  
Även om flera åtgärder kan tidigareläggas genom en effektiviserad planerings- och genomförandeprocess och ökad tilldelning av ekonomiska medel kan vi förvänta oss att vissa åtgärder kommer att kvarstå. Dels sådana som inte kan byggas förrän längre fram, dels sådana som inte ryms inom ekonomiska ramar. Dessa bör särskilt redovisas av Trafikverket i ett systemperspektiv för hela landet. I detta finns ett behov av samordning mellan många aktörer för att det ska vara möjligt att genomföra den gröna omställning som nu pågår.

*Större projektbolag kan effektivisera genomförandet och öka möjligheterna till medfinansiering*  
Handelskamrarna och samarbetet Botniska korridoren ser bildandet av ett gemensamt projektbolag för genomförandet av ett eller flera av de viktigaste infrastrukturåtgärderna som ett effektivt sätt att snabbt slutföra prioriterade åtgärder. Erfarenheterna från Botniabanan AB talar för ökade möjligheter att genomföra delar av planeringsarbetet och byggnationen på ett effektivare sätt och på så sätt även begränsa investeringskostnaderna. Detta skulle även skapa bättre förutsättningar för medfinansiering från EU.

### *Ta vara på erfarenheterna från redan genomförda förhandlingar*

Trafikverket redovisning ska bland annat innefatta vilka förutsättningar och möjligheter som finns för medfinansiering av statliga åtgärder. I denna redovisning bör Trafikverket även redovisa erfarenheter och medskick från pågående uppdraget inom Statskontoret – bland annat Sverigeförhandlingen med utbyggd järnväg i norr och uppdraget Större samlade exploatering – om att utvärdera förhandlingsuppdrag som metod för att lösa stora samhällsutmaningar.

## Ytterligare fördjupning, rapport med mera

Botniska korridoren och andra aktörer har tagit fram olika underlag som kan vara till nytta i genomförandet av aktuellt uppdrag. Ta gärna kontakt med projektledningen för samarbetet Botniska korridoren vid behov av dialog och fördjupning kring dessa. Se även <https://bothniancorridor.com>

### *Exempel på rapporter*

**Kickstarta Sverige!** [Läs mer \(pdf\)](#) Infrastrukturåtgärder i norra och mellersta Sverige som gynnar välfärden, ekonomin och klimatomställningen och som kan påbörjas och slutföras de närmsta åren för att Kickstarta Sverige. Rapporten togs fram i samband med att pandemin covid-19 inleddes och ger förslag på åtgärder som kan realiserats inom en relativt kort tidshorisont utifrån att satsningar på infrastrukturåtgärder kan vara ett medel för att få igång Sverige efter pandemin.

**Ett järnvägsnät för 250 km/h för hela landet** [Läs mer \(pdf\)](#) Ett förslag till ny målbild för Sveriges järnväg med en potential att flytta 2,6 miljoner flygresenärer till tåget och inkludera 1,1 miljoner fler medborgare i arbetsmarknadsregioner med fler än 100 000 jobb, så kallade självförstärkande regioner. En beskrivning av Botniska korridorens förslag, preliminära kostnader och några av de nyttor som ett järnvägsnät för 250 km/h kan ge. Arbetet tar i huvudsak avstamp i Sverigeförhandlingens ursprungliga förslag om nya stambanor mellan storstads länen och Trafikverkets långsiktiga systemsyn för ett järnvägsnät för 250 km/h. Med en beskrivning av dessa satsningar avseende kostnader, restider, överflyttning av passagerare från flyget samt regionförstoringseffekter.

**Kommande rapport** Under november kommer Botniska korridoren presentera en rapport som är en fallstudie med tre transportupplägg som går både inom Sverige och vidare utanför landets gränser. Med det hur vi kan se att transportkostnader kan komma att utvecklas över tid. Nedan återfinns en tabell från det arbetet som utifrån kartläggning inom rapporten uppskattade volymer som vi tror kan vara av intresse för Trafikverkets pågående arbete. Till den ska även läggas ökade transporter av insatsvaror såsom skrot, vätgas, metaller, byggmaterial och effekten på godstransporter av en ökad befolkning och därmed en ökad konsumtion. Sammantaget innebär detta ökade kapacitetskrav på infrastrukturen. De tre transportupplägg som kommer att redovisas i rapporten är Eskilstuna-Luleå, Skellefteå-Wuppertal samt Älvsbyn-Falköping. Transportkostnader för det första av dem återfinns i tabell nedan.

Tabell 2. Planerade större investeringar i Norr- och Västerbotten

Investering	Företag	Produkt	Uppskattad volym	Huvudsaklig transportväg
Fossilfritt stålverk (H2 Green Steel, 2021)	H2 Green Steel	Stålcoils	5 miljoner ton	Huvudsakligen Boden-Luleå
Fossilfritt järn (SSAB, 2021)	Hybrit (LKAB, SSAB och Vattenfall)	Järnsvamp	2,7 miljoner ton	Malmbergen-Luleå
ReeMAP (LKAB, 2020)	LKAB	Gips, gödsel, metall m.m.	1 miljon ton	Kiruna/Malmberget-Luleå/Skellefteå/Helsingborg
Grafitgruva (Talga Resources, 2021)	Talga	Grafit	0,1 miljon ton	Vittangi-Luleå
Koppargruva (Umeå tingsrätt, 2021)	Boliden	Kopparslig	0,5 miljoner ton	Gällivare-Skellefteå
Batterifabrik (Umeå Tingsrätt, 2019)	Northvolt	Batterier med mera	0,125 miljoner ton	Skellefteå-Skellefteå hamn

Tabell 4. Kostnadsjämförelse för en trailer på sträckan Eskilstuna-Luleå.

Transportsätt	2020	2030	2030 Trafikverkets bränslekostnad	2030 Ellastbil	2030 Lång lastbil
Lastbil	15 389	17 221	21 251	12 641	13 373
Järnväg	17 320	10 561	10 561	10 561	10 561

## Handelskamrarna norra och mellersta Sverige i samverkan med styrgruppen för samarbetet Botniska korridoren

Linda Nilsson, VD Norrbottens Handelskammare

Anders Hjalmarsson, VD Västerbottens Handelskammare

Oliver Dogo, VD Handelskammaren Mittsverige

Kristina Snitt, VD Mellansvenska Handelskammaren

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 och ordförande Nya Ostkustbanan

Jonny Lundin (C), oppositionsråd, Region Västernorrland

Eva Lindberg (S), regionstyrelsens ordförande, Region Gävleborg

Jan Lahenkorva (S), regionråd, Region Gävleborg

Birgitta Sacrédeus (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

*Detta är ett medskick från handelskamrarna Norrbotten, Västerbotten, Mitt och Mellansvenska i samverkan med samarbetet Botniska korridoren med regionerna Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Gävleborg, Dalarna och Örebro län inom Trafikverkets uppdrag att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län. Läs mer på <https://bothnianscorridor.com> och sidor för respektive handelskammare.*

*Samarbetet Botniska korridoren arbetar för att stärka transportinfrastrukturen och förbättra förbindelserna mellan Sverige och övriga Europa. Den Botniska korridoren är en del av EU:s stomnätsskorridor Skandinavien-Medelhavet och knyter ihop Norge, Sverige och Finland, tillsammans med de anslutande stråken. Samarbetet fokuserar på järnvägskorridorerna, men inkluderar även viktiga anslutningar till de andra trafikslagen. De viktigaste åtgärderna är nu att av EU:s stomnätsskorridor, delen Botniska korridoren, med Norrbotniabanen, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen, färdigställs.*