

Botniska korridorens yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag

Till: Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Diarienummer: LI2023/03919

I korthet anser samarbetet Botniska korridoren

- att staten behöver matcha de historiska privata och offentliga investeringar som nu genomförs i norra och mellersta Sverige genom att bygga ut järnvägen och dess kopplingar för att maximera den svenska konkurrenskraften som bygger vårt välstånd och finansierar vår gemensamma välfärd och för att stärka EU:s konkurrenskraft och gröna omställning,
- att de ekonomiska ramarna för planperioden 2026–2037 måste utökas med minst 20 procent för att minska underhållsskulden och samtidigt stärka den svenska konkurrenskraften genom att bygga ut stomnätskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön (målår 2030) där bland annat Godsstråket genom Bergslagen, Malmbanan, Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan ingår samt det övergripande nätet (målår 2050),
- att regeringen fattar beslut om att använda alternativa finansierings- och utförandemodeller för att påskynda och effektivisera viktiga investeringar i stomnätskorridorerna och det övergripande nätet samt att Trafikverket får uppdrag att beskriva hur detta ska utföras i den nationella planen 2026–2037,
- att Trafikverket, i linje med regeringens direktiv, skyndsamt utreder vad det innebär för Sverige att bygga ut stomnätskorridorerna Skandinavien- Medelhavet och Nordsjön-Östersjön samt andra relevanta infrastrukturlänkar och noder,
- att Trafikverkets prognosstyrda arbetssätt kopplat till utvecklingen av järnvägen ska kompletteras med politisk målstyrning,
- att regeringen i sin kommande infrastrukturproposition formulerar en målbild för den långsiktiga utvecklingen av landets järnvägssystem som sträcker sig bortom de tolvåriga planeringsramarna och som överensstämmer med TEN-T,
- att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att fullfölja arbetet med att implementera ett nationellt järnvägssystem för 250 km/h i enlighet med de utredningar som gjordes 2020,
- att målbilden för den fortsatta utvecklingen av ett sammanhållet trafikslagsövergripande svenskt transportsystem fångar upp de nordsydliga och östvästliga kopplingarna och perspektiv som konkurrenskraft, industriell grön omställning, regional pendling, godstransporter, militär rörlighet med mera,
- att det geopolitiska läget, Sveriges Natointräde och regeringens avsikt att ta ett särskilt ansvar för vårt närområde förstärker behoven av ett sammanhållet och intermodalt transportsystem ytterligare,
- att Plattform norr kan användas till att stärka de gränsöverskridande transportererna i Norden och till övriga EU bland annat genom att stärka Sveriges arbete med att säkra mer medfinansiering från EU till utbyggnad av svensk infrastruktur,
- att länsplanernas ramar behöver stärkas och utgöra en större andel av nationella planens totala ekonomiska ramar 2026–2037, samt
- att vi gärna medverkar i det fortsatta arbetet med att utveckla uttalande transportpolitiken och vi värdesätter den goda dialogen med företrädare för riksdagen och regeringen, samt med Trafikverkets nationella och regionala ledningar.

Den industriella gröna omställningen måste matchas med grön infrastruktur

Norra och mellersta Sverige leder den industriella gröna omställningen och just nu pågår en mycket stark industriell utveckling och expansion. Det handlar om tusentals miljarder kronor som investeras i ny och grön teknik, nya batterifabriker, nya vindkraftsparker, energisystemet, nya anläggningar för produktion av vätgas och biobränslen till flyg och sjöfart med mera. Även befintlig industri växer så det knakar. Vi är stolta över att denna utveckling är så stark och tydlig i våra regioner.

Samtidigt saknas fungerande infrastruktur, inte minst inom järnvägsområdet. Ständiga rapporter om urspårade tåg, raserade banvallar, brist på tåglägen och driftstörningar visar att situationen är ohållbar. Stopp i logistikkedjorna kostar mångmiljonbelopp, och äventyrar kundernas tilltro till de svenska exportföretagens förmåga att leverera i tid. Kostnadsutvecklingen i Trafikverkets planerade och pågående byggprojekt är också oroande och måste hanteras för att inte tränga ut viktiga åtgärder och investeringar.

Bristande kapacitet och långa restider har blivit vardag och drabbar både det svenska folket och våra företag. Infrastrukturen har varit eftersatt för länge och nu är det hög tid att bygga ikapp så att vi kan möta framtiden och fortsätta vara världsledande i den industriella gröna omställningen.

Men det är inte bara den gröna omställningen som ställer krav på vår infrastruktur. Med ett förändrat geopolitiskt läge i kombination med Finlands och Sveriges Nato-inträden förändras förutsättningarna i grunden. Våra försörjningskedjor, transportleder och logistiska kedjor måste ses i ett nytt ljus. Vi måste rusta vår infrastruktur så att den klarar av att möta upp de behov och krav som vårt Nato-inträde medför.

Samarbetet Botniska korridoren menar att staten behöver matcha de historiska privata och offentliga investeringar som nu genomförs i norra och mellersta Sverige genom att bygga ut järnvägen för att maximera den svenska konkurrenskraften som bygger vårt välstånd och i förlängningen också finansierar vår gemensamma välfärd.

De ekonomiska ramarna för planperioden 2026–2037 måste utökas kraftigt, med minst 20 procent

Den nuvarande ramen om 881 miljarder kronor är omfattande, men tyvärr inte tillräcklig. Vi framhåller därför att minst 20-procentsalternativet bör vara en huvudsaklig inriktning för den fortsatta processen med revideringen av den nationella planen 2026–2037.

Behoven är stora och många. Stärkt regional utveckling, ökad arbetspendling, viktiga godstransporter, behov av militär rörlighet, klimat- och miljöhänsyn är några exempel på sådant som ställer krav. Vi har förståelse för regeringens beslut om att prioritera underhåll av befintlig infrastruktur, vilket är avgörande för att svensk konkurrenskraft ska upprätthållas och för att vi inte ska tappa en redan befintlig konkurrensposition på världsmarknaden. Som land kan vi dock inte stärka vår konkurrenskraft enbart genom att underhålla redan befintlig infrastruktur. Sverige måste matcha näringslivets historiska reinvesteringar och nyinvesteringar i svensk bas- och exportindustri – som är ryggraden i vår ekonomi och förutsättningen för vår gemensamma välfärd. Som tur är står vi inte ensamma. EU är redo att medfinansiera delar av utbyggnaden av TEN-T-korridorerna och -nätet samtidigt som Natomedlemskapet ställer krav på men också kan skapa förutsättningar för utbyggd järnväg.

För att näringslivet och Sverige ska få ut maximalt av de investeringar som nu görs i norra och mellersta Sverige behöver vi också kraftfullt och skyndsamt investera i den infrastrukturella

ryggraden i form av stamnätsskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön, dess kopplingar till hamnarna på ostkusten mellan Stockholm-Norvik och Luleå, till hamnarna i Göteborg och Skåne, samt till det övergripande TEN-T-nätet.

Alternativ finansiering och alternativa utföranden kan bidra med utökade ramar och snabbare utbyggnad av järnvägen

Frågor om alternativ finansiering eller medfinansiering av infrastruktur är en ständigt aktuell fråga. Samarbetet Botniska korridoren hade gärna sett att Trafikverket hade utvecklat resonemangen kring alternativ finansiering ytterligare i inriktningsunderlagen, inte minst kopplat till medfinansiering från EU som vi menar att Sverige kan bli ännu bättre på.

Utöver frågor om alternativ finansiering vill vi också lyfta alternativa utförandeformer, kopplat till utveckling och utbyggnad av järnväg. Vi har flera exempel på alternativa utförande som Brenner-Base-tunneln mellan Italien och Österrike, Fehmarn-Belt-tunneln mellan Danmark och Tyskland men även svenska exempel. De senaste decennierna har vi i Sverige byggt Arlandabanan, Botniabanan och Öresundsbron genom alternativa driftsformer som bolag och konsortium. Dessa bolag och konsortium har i mångt och mycket varit framgångsrika försök eller projekt. Det sistnämnda projektet (Öresundsbron) tog bara sex och ett halvt år att genomföra från beslut till dess att bron öppnade för trafik. Frågan är varför vi i Sverige inte använder kombinationerna av alternativ finansiering och alternativa utförande oftare?

Samarbetet Botniska korridoren menar att en kombination av alternativt utförande (exempelvis genom bildande av ett aktiebolag eller konsortium) i kombination med alternativ finansiering (medfinansiering från EU, lån eller andra lösningar) skapar bättre möjligheter för att finansiera utbyggnaden samt påskyndar färdigställandet av civilt och militärt prioriterad järnvägsinfrastruktur. I det här fallet stamnätsskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön.

Vi menar att Trafikverket aktivt borde föreslå regeringen vilka objekt som kan vara lämpliga att finansiera och bygga på alternativa sätt, precis som verket gjort kring sina förslag om hur ERTMS kan finansieras och byggas ut snabbare än vad dagens förutsättningar tillåter eller medger.

Trafikverket bör skyndsamt utreda vad det innebär för Sverige att bygga ut stamnätsskorridorerna i närtid

Den gröna omställningen i norra och mellersta Sverige följs noggrant på EU-nivå och flera viktiga steg för att möta den snabba utvecklingen har tagits inom ramen för den europeiska transportpolitiken. Stamnätsskorridoren Skandinavien-Medelhavet har förlängts från Stockholm och Örebro-Hallsberg längs med Norrlandskusten och vidare mot Narvik och Uleåborg. På liknande sätt har korridoren Nordsjön-Östersjön förlängts genom Finland och runt Bottniska viken, hela vägen till Luleå. I revideringen av TEN-T har även ytterligare viktiga noder i norr såsom flera urbana noder och terminaler, men även Piteå hamn, lyfts in på kartorna, vilket samarbetet Botniska korridoren drivit en längre tid. Detta öppnar upp för ytterligare möjligheter till medfinansiering från EU-nivå för viktiga infrastrukturprojekt.

Regeringen bad i sina direktiv Trafikverket att särskilt beakta Sveriges åtaganden gentemot EU och att genomföra utbyggnaden av stamnätsskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Medelhavet. Det är därför vi i samarbetet Botniska korridoren med stor förvåning konstaterar att Trafikverket tyvärr inte svarat på regeringens direktiv. Det hade underlättat det fortsatta arbetet om Trafikverket hade preciserat vad som krävs för att Sverige ska fullgöra sina åtaganden gentemot EU och hur Sverige kan maximera medfinansieringen till utbyggd järnväg från EU.

I stället för att hörsamma regeringens direktiv väljer Trafikverket i inriktningsunderlaget att poängtera att EU-kommissionen kan medge undantag om åtgärder inte kan motiveras samhällsekonomiskt. Trafikverket ger uttryck för en mer offensiv och innovativ inriktning gällande utbyggnaden och finansieringen av signalsystemet ERTMS – en utbyggnad som effektivast görs i kombination med att helt ny järnväg byggs. Trafikverket har också beräknat vad en fullskalig utbyggnad av ERTMS skulle kosta samt vad som kan hända om staten inte finansierar utbyggnaden av ERTMS.

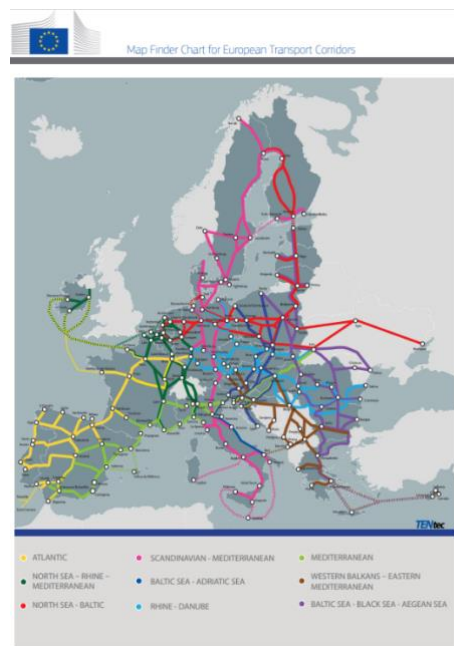
Det är ytterst angeläget att regeringen nu skyndsamt säkerställer att Sverige uppfyller kraven i EU:s TEN-T-förordning genom att bygga ut stornätet till 2030 samt det övergripande nätet till 2050.

Vi önskar därför att Trafikverket tar initiativ till att räkna på vad en full utbyggnad av stornätskorridorerna skulle kosta, hur mycket medfinansiering från EU som det skulle kunna uppbära samt när korridorerna kan vara klara. Alternativt bör regeringen uppdraga till Trafikverket att ta fram en sådan beskrivning.

Komplettera den prognosstyrda utvecklingen av svensk järnväg med politisk målstyrning

I inriktningsunderlagen beskrivs utvecklingen av det svenska och europeiska järnvägsnätet i vad som skulle kunna beskrivas som prognosstyrda eller planekonomiska termer. Det är en defensiv eller deterministisk hållning menar vi. Prognosstyrningen av järnvägens utveckling står också i skuggan av hur Trafikverket arbetar med andra perspektiv såsom trafiksäkerhet genom Nollvisionen eller miljö- och klimatfrågor kopplat till Fit For 55.

Trafikverket beskriver att SCB:s befolkningsprognoser ligger till grund för trafikprognoserna som används i inriktningsunderlaget. Vi kan konstatera att de gamla underlagen som Trafikverket gör sina prognoser på inte överensstämmer med verkligheten. Sammantaget innebär Trafikverkets inriktningsunderlag en sänkt prognos för kollektivtrafiken och för godstransporterna i norra och mellersta Sverige jämfört med vad Trafikverket tidigare antagit. Detta går tvärt emot den utveckling som sker och leder till att regeringen får ett felaktigt underlag avseende behoven av infrastruktur i norra och mellersta Sverige.



Det starkt visionära och målstyrda arbetet som genomsyrar Trafikverkets arbete med att skydda trafikanter, miljön och klimatet skulle med fördel även kunna tillämpas på utvecklingen av järnvägen. Samarbetet Botniska korridoren förordar att utvecklingen av den svenska järnvägen förtjänar ett lika strategiskt och målinriktat arbete från alla involverade parter.

Med ett mer utvecklande och framåtsyftande förhållningssätt skulle infrastrukturplaneringen bli ett reellt stöd och en katalysator för bland annat den industriella gröna omställningen, näringslivets konkurrenskraft samt den civila och militära beredskapen – för hela Sverige.

Sverige behöver ta fram en målbild som speglar våra överenskommelser med och åtaganden gentemot EU, och numer även Nato. En sådan strategi eller vision bör också innehålla tydliga mål och förutsättningar för när och hur den svenska järnvägen ska resurssättas och byggas. Förslagan i

form av TEN-T finns redan och speglar Sveriges, EU:s och Natos prioriteringar och behov på ett tydligt sätt. Målsättningen finns också med tydliga målår för stamnätsskorridorerna (2030), det utvidgade stamnätet (2040) och det övergripande nätet (2050). Med ökat fokus på militär rörlighet bör en sådan målbild även innebära en ambition om att införliva fler stråk och noder i det övergripande TEN-T, för att stärka redundans och kapacitet i transportsystemet genom medfinansiering från EU.

En sådan målbild bör också fånga upp aspekter och perspektiv som blandad trafik på järnvägen med hastigheter om upp till 250 km/h samt längre, tyngre och snabbare godståg, men också militär rörlighet.

Utbyggda stamnätsskorridorer och stärkta östvästliga förbindelser kopplat till sjöfarten ger ett intermodalt och trafikslagsövergripande transportsystem

I texten om godstransporternas fördelning mellan olika Trafikslag nämner Trafikverket exempelvis hur viktiga Malmbanan och Öresundsbron är för vår utrikeshandel, vilket de också är. Däremot beskrivs det i inriktningsunderlaget att hamnarna på ostkusten ha en mer östlig anknytning – detta utan någon djupare analys eller beskrivning.

Merparten av vår export och import är koncentrerad till Europa. Cirka 73 procent av värdet på vår export och 84 procent av importen uppstod i Europa 2022. Sveriges handel med Europas östra delar har blivit viktigare än vad den var under krigstiden 1914–1989 och utgjorde 2022 ungefär 10 procent av landets samlade export- och importvärde. Det gör att vår handel med östra Europa nu är lika stor som den med hela Asien eller den med Nord- och Sydamerika. De cirka 30 hamnarna efter ostkusten mellan Luleå och Stockholm-Norvik har därför en större betydelse och potential än vad som går att utläsa i underlaget.

Dessa hamnar (mellan Luleå och Stockholm-Norvik) har i många fall en överkapacitet men också kopplingar till järnvägen och vägarna som är av varierande kvalitet och kapacitet. Med ett utbyggt europeiskt transportsystem (som tar vara på samtliga trafikslag) skapas robusthet, resiliens och redundans samtidigt som mer konkurrenskraftiga transporter kan säkerställas till och från våra viktiga export och importmarknader, inte minst i vårt närområde.

När vi också väger in våra egna nationella säkerhetsaspekter och åtaganden gentemot våra grannländer, EU och Nato förstärks behoven av ett sammanhållet och intermodalt transportsystem ytterligare.

Sverige har bara en järnvägskoppling med Finland via Haparandabanan och fyra järnvägskopplingar med Norge – varav Malmbanan, Mittbanan och stråket Oslo-Stockholm finns i samarbetet Botniska korridorens geografi. Genom att bygga ut stamnätsskorridorerna (inte minst flödet Luleå-Hallsberg via kusten) och de östvästliga stråken (övergripande nätet) med hamnarna, terminalerna och de funktionella urbana noderna blir vi mer konkurrenskraftiga och bättre rustade. Först då har vi ett sammanhållet transportsystem som skapar bättre förutsättningar, exempelvis för den gröna industriella omställningen, svensk konkurrenskraft, tillförlitliga godstransporter, goda möjligheter till regional pendling samt stärkt militär rörlighet i Sverige, Norden och EU.

Plattform norr kan bli en kraftsamling för mer finansiering och snabbare utbyggnad av järnvägssystemet

I regeringsuppdraget om att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län beskriver Trafikverket ett initiativ som de kallar Plattform Norr. Vi välkomnar

Trafikverkets initiativ och har fört löpande dialog om hur plattformen kan formuleras. Plattformen kan användas för att möta den ökade transportefterfrågan, industriinvesteringarna och politiska ambitioner.

Vårt förslag är att Plattform Norr bland annat kan användas till att stärka våra gemensamma och gränsöverskridande band och kopplingar till Finland och Norge samt stärka Sveriges arbete med att säkra mer medfinansiering från EU, utbyggnaden av stomnätsskorridoren och det övergripande nätet samt ERTMS.

Länsplanernas ramar behöver stärkas och utgöra en större andel av den nationella planens omslutning 2026–2037

I regeringens direktiv gavs Trafikverket i uppgift att bedöma möjliga effekter för tillväxt, regional utveckling, landsbygdsutveckling och bostadsbyggande samt att möjliga effekter för olika typer av funktionella regioner och storstäder, andra städer, lands- och glesbygder ska belysas på en övergripande nivå. Tyvärr verkar dessa övergripande perspektiv i stora delar saknas i inriktningsunderlagen vilket är en brist i planeringen för en mer sammanhållen och robust infrastruktur.

Samarbetet Botniska korridoren menar att länsplanernas ramar behöver stärkas och utgöra en större andel av nationella planens ekonomiska ramar. Detta för att regeringens och våra egna prioriteringar om stärkt landsbygdsutveckling, regional utveckling och utvecklade möjligheter till regional pendling och godstransporter ska kunna infrias.

Vi motsätter oss också Trafikverkets förslag om att fler uppdrag ska inrymmas och finansieras genom länsplanerna (exempelvis det om mötesseparering på väg), särskilt om budgetramarna inte utökas kraftigt.

Sverige har en unik chans att inta en mer central handels- och geopolitisk roll i en snabbt föränderlig värld

De senaste åren har varit omvälvande för Sverige och vår omvärld. Den världsomspännande pandemin satte den globala folkhälsan, ekonomin och logistiken på prov, bara för att nämna några konsekvenser. Sedan februari 2022 lever vi också med ett fullskaligt krig i Europa efter att Ryssland inlett sitt anfällskrig mot Ukraina.

Trots att och delvis på grund av omvärldsläget har befintliga och nya företag valt att göra investeringar av historiska proportioner i norra och mellersta Sverige. I april 2021 rapporterade Dagens industri om att 1 070 miljarder kronor investeras i norr. Sedan dess har en strid ström av nya och ytterligare investeringar annonserats och idag uppgår de totala investeringarna bara i de två nordligaste regionerna till mer än 1 500 miljarder kronor samtidigt som rekordordrar börjar avlösa varandra, med den högsta hittills om 147 miljarder kronor till Hitachi Energy i Dalarna.

Med ett förändrat geopolitiskt läge i kombination med Finlands och Sveriges inträde i Nato förändras även förutsättningarna för landets befolkning och näringsliv. EU och Sverige börjar se över sina försörjningskedjor, transportleder och logistiska kedjor. Inte minst EU, och därmed också Sverige, betonar vikten av att bli mindre beroende eller helt fri från försörjning av kritiska och strategiska råvaror, livsmedel, teknologi med mera.

EU-länderna och övriga Europa är Sveriges viktigaste handelsmarknad dit 73 procent av vår export gick och 84 procent av vår import kom från 2023 (SCB). Sveriges beroende av Europa för handel är uppenbart men Europa är lika eller kanske till och med än mer av sin import från Sverige – ett beroende som kan antas öka i en nära framtid. Om EU och Europa ska bli mindre beroende av

fossila drivmedel och produkter är svensk skogsindustri avgörande. Detsamma gäller Europas självförsörjning av malm, kritiska jordartsmetaller, grön el, en innovativ verkstadsindustri i framkant – bara för att nämna några områden. Därtill är besöksnäringen i norra och mellersta Sverige på stark frammarsch från en redan stark position.

Den svenska konkurrenskraften bygger vårt välstånd som i sin tur är förutsättningen för vår välfärd. De historiskt stora investeringarna som nu genomförs och planeras utföras på kort tid utmanar det offentliga på alla nivåer. För att hantera utmaningarna och ansträngningar som de välkomna investeringarna och etableringarna för med sig behöver hela landet kraftsamla genom att tydligt peka ut vad som ska göras, exempelvis rusta upp och anlägga ny transportinfrastruktur, bygga nya bostäder, utveckla elförsörjningen med mera.

Det är i denna kontext som regeringen bör föreslå en utökad ekonomisk ram för transportpolitiken inför fastställelsen av den nationella planen för landets transportinfrastruktur 2026–2037.

Samarbetet Botniska korridoren menar att staten behöver matcha de historiska privata och offentliga investeringar som nu genomförs i norra och mellersta Sverige genom att bygga ut järnvägen och dess kopplingar för att maximera den svenska konkurrenskraften som bygger vårt välstånd och i förlängningen finansierar vår gemensamma välfärd.

Samarbetet Botniska korridoren vill fortsätta bidra aktivt

Vi medverkar gärna i det fortsatta arbetet med att utveckla den uttalande transportpolitiken och vi värdesätter den goda dialogen med företrädare för riksdagen och regeringen, samt med Trafikverkets nationella och regionala ledningar.

Samarbetet Botniska korridoren vill också lyfta följande organisationers yttranden

Samarbetet Botniska korridoren verkar gemensamt för att Godsstråket genom Bergslagen, Malmbanan, Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan ska färdigställas i sin helhet för att uppfylla kraven i TEN-T förordningen till 2030. Norrbotniabanegruppen och Nya Ostkustbanan AB ingår i samarbetet Botniska korridoren och har lämnat in egna remissvar. Vi vill uppmärksamma regeringen på att de sju regionerna som ingår i samarbetet Botniska korridoren också kommer skriva enskilda yttranden över inriktningsunderlagen.

Samarbetet Botniska korridoren är en unik regionsamverkan som verkar för och uppträder gemensamt för att påskynda utbyggnaden av järnvägsinfrastruktur i norra och mellersta Sverige. Botniska korridoren utgörs av Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Norrbotten, Region Västerbotten, Region Västernorrland och Region Örebro län. I samarbetet ingår även Norrbottenregionen samt Nya Ostkustbanan AB och vi har en nära samverkan med handelskamrarna i våra regioner. Tillsammans utgör våra sju regioner 72 procent av landets yta och gemensamt prioriterar och verkar vi nationellt för:

- att stamnätskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön (där bland annat Godsstråket genom Bergslagen, Malmbanan, Norrbottenregionen och Nya Ostkustbanan ingår) ska vara fullt utbyggt till 2030,
- att det övergripande nätet ska vara fullt utbyggt till 2050, samt
- att det övergripande nätet bör utökas med fler tvärstråk och noder för ett sammanhållet intermodalt och trafikslagsövergripande transportsystem.

Vi verkar också för ett nationellt järnvägssystem i 250 km/h med blandad trafik för hela Sverige vilket också skulle möjliggöra för längre, tyngre och snabbare godståg.

