

Remissvar, diarienummer: N2015/4305/TIF**Till:**

Näringsdepartementet

Från:

Samarbetet Botniska korridoren

Bakom samarbetet står Länsstyrelsen Norrbotten, Region Västerbotten, Länsstyrelsen Västernorrland, Region Jämtland Härjedalen, Region Gävleborg, Region Örebro län.

Utöver dessa ingår även Norrbottens läns landsting, Landstinget Västernorrland, Länsstyrelsen Västerbotten, Luleå, Piteå, Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik, Sundsvall, Hudiksvall, Söderhamn och Gävle kommun samt Intresseföreningen Norrtåg.

Remissvar: Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029**BAKGRUND**

Trafikverket har, inför inriktningspropositionen hösten 2018, lämnat ett inriktningsunderlag till regeringen. Samarbetet Botniska korridoren lämnar här ett gemensamt yttrande kring övergripande transportpolitiska frågor i underlaget som komplement till respektive parts egna remissyttranden.

DEN BOTNISKA KORRIDOREN

Botniska korridoren är en viktig gränsöverskridande korridor i det Europeiska stomnätet för transporter (TEN-T core network) som kopplar samman Europa med det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland där stora exportvärden skapas.

Samtidigt knyter korridoren, tillsammans med viktiga länkar som Malmbanan, Midway alignment och Mittstråket, regionen och ett pärlband av städer närmare varandra genom halverade restider för ökad kompetensförsörjning, fler jobb och bättre förutsättningar för en växande turismnäring.

Största utmaningarna är idag brist på tillförlitlighet (robusthet) på grund av stora sträckor med enkelspår utan möjlighet till omledning, särskilt på Stambanan genom övre Norrland, och brist på kapacitet, exempelvis Härnösand söderut, Malmbanan och Godsstråket genom Bergslagen.

Viktigaste satsningar, för att möta dessa utmaningar är en kustjärnväg Umeå-Luleå (Norrbotniabanan), dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Härnösand och stärkt kapacitet på godsstråket genom Bergslagen (satsningar ingår i EU:s Ten-T core network med ett svensk åtagande om ett färdigställande till 2030).

NIO PUNKTER SOM SVAR PÅ INRIKTNINGSUNDERLAGET OCH MEDSKICK TILL REGERINGEN.

1. Sverige och Europa står inför stora klimat- och välfärdsutmaningar som transportsystemet har stor inverkan på. Det ställer krav på högre ambitioner i transportpolitiken.
2. Sveriges transportsystem en viktig del av ett sammanhållet europeiskt nätverk och en del av näringslivets produktionskedja – ej enskilda banor eller projekt.
3. Utvecklingen i Europa och våra grannländer har stor betydelse för våra prioriteringar.
4. En nationell godsstrategi kan möta behovet av tillförlitlighet.
5. Transportpolitiken ej samhällsekonomiskt effektiv eller tillförlitlig utan "... i hela landet." med i perspektivet.
6. Även ökade anslag kräver förändrade prioriteringar.
7. Utbyggnaden av ERTMS får inte orsaka snedvriden konkurrens och orimliga krav.
8. Fyrstegsprincipen viktig. Öppna upp för användandet av länsplaner för steg 1 och 2-insatser.
9. Ge Trafikverket tid och resurser att förbättra kalkyler och prognoser.

NIO PUNKTER SOM SVAR PÅ INRIKTINGSUNDERLAGET OCH MEDSKICK TILL REGERINGEN.

1. **Sverige och Europa står inför stora klimat- och välfärdsutmaningar som transportsystemet har stor inverkan på. Det ställer krav på högre ambitioner i transportpolitiken.**

Samarbetet delar i stort Trafikverkets slutsatser att det krävs ökade ambitioner om de transportpolitiska målen ska uppfyllas och att det är av avgörande betydelse att återta och säkra upp järnvägssystemets funktion i hela landet.

Utan denna prioritering kommer näringslivets konkurrenskraft att kraftigt minska eller tvinga godsköpare att välja andra transportmedel än järnväg, med stora negativa konsekvenser för bland annat miljö och säkerhet.

Europas utmaningar för att säkra upp en fungerande välfärd innebär för stora delar av Sverige ökade transporter. Det ställer i sin tur stora krav på utveckling av klimatneutrala transporter. **Samarbetet ställer sig bakom Trafikverkets slutsats att de vägbaserade transporterna måste utvecklas snabbt till att bli klimatneutrala.**

Men Sverige måste göra mer än så för att klara klimatutmaningen. Även klimatsmarta vägtransporter, utvecklingen av tyngre lastbilar och gröna drivmedel ställer stora krav på vår vägtransportinfrastruktur och övrig utveckling. För att klara alla delar av det Transportpolitiska målet måste järnvägen och sjöfarten ta en större andel av transportarbetet och framförallt en stor del av tillväxten av transportarbetet fram till 2050.

Trafikverkets tredje inriktning borde utvecklas vidare för att hitta fler åtgärder och genomföra en djupare analys av hur överförflyttningar mellan trafikslag kan ske samtidigt som samverkan mellan transportslagen kan öka för att klara klimatutmaningarna utan att sätta högre press på exempelvis säkerhet och funktion i det existerande vägnätet, motsvarande det arbete som genomförts i både

Danmark och Norge.

Ska samtidigt transportsystemet vara tillförlitligt i hela landet krävs vidare utveckling.

Precis som Trafikverket poängterar får inte investeringar ske på bekostnad av underhåll, samtidigt som ett enbart väl underhållet järnvägssystem inte räcker för att möta dagens behov av tillförlitlighet genom kapacitet och robusthet.

Utan kustjärnväg mellan Umeå och Luleå som förstärkning av Stambanan genom övre Norrland, dubbelspår på Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand och förstärkt kapacitet längs med ScandMed-korridoren kommer transportsystemet dras med stora problem med tillförlitlighet eftersom kapacitetsbristen och avsaknaden av omledningsmöjligheter gör järnvägen störningskänslig. Detta drabbar även sjöfarten som är beroende av att hamnarna knyts samman med befolkningscentran, industrier och råvaror.

2. Sveriges transportsystem en viktig del av ett sammanhållet europeiskt nätverk och en del av näringslivets produktion.

Sverige är en del av det Europeiska transportsystemet, TEN-T. Samarbetet är mycket positiva till Sveriges engagemang i utvecklingen av detta transportsystem eftersom det har en stor betydelse för Sveriges ekonomi och i slutändan välfärd. Sverige är ett exportberoende land och tillverkningsindustrin blir i allt högre grad en del i globala värdekedjor. Därför är vi beroende av att transporter inte bara fungerar på enskilda sträckor utan som ett helt system helt i enlighet med intentionerna bakom TEN-T. **Engagemanget och utvecklingen av TEN-Ts nio stamnätsskorridorer och stamnät blir en viktig utgångspunkt i kommande nationell plan. Hur vi ska uppfylla vår del av överenskommelsen till 2030 behöver lyftas fram tydligare i kommande arbete. Men även bli en viktig utgångspunkt för prioriteringar av underhåll och reinvesteringar, exempelvis synas i klassificeringen av banor för underhåll och reinvesteringar.**

3. Utvecklingen i Europa och våra grannländer har stor betydelse för våra prioriteringar.

Samarbetet ställer sig i stort bakom Trafikverkets slutsatser i avsnitt 8.3.3 om utvecklingen i våra grannländer. Både Danmarks och Norges ambitioner att både öka transporter och särskilt transporter på järnväg behöver mötas med motsvarande satsningar och ambitioner på svensk sida. Ett hinder för detta är att vi i våra underlag och framförallt prognoser inte tar hänsyn till denna utveckling. I dagsläget kommer transporter på järnväg öka både från Norge och Danmark medan tillväxten på järnväg i Sverige bedöms vara nära noll. Som exempel innebär den planerade elektrifieringen av Meråkerbanan ökade möjligheterna till utveckling av tågtrafiken på banan, såväl för gods- som för persontransporter med bland annat en bättre koppling till Vernaes/Trondheims flygplats med en omfattande internationell trafik samtidigt som Norges satsning kan komma att ställa stora krav på kapaciteten på Mittstråket och Atlantbanan. Dessa satsningar, liksom

Botniska korridoren

kapacitetsförstärkningen på Ofofbanan-Malmbanan, syns ej i nuvarande prognoser. Även Trafikanalys pågående arbete med nulägesanalys av godstransporter visar tydligt på vikten av att utvecklingen i grannländerna måste tas med i våra prognoser. **Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram en gemensam nordisk prognos som tar hänsyn till utvecklingen i Norge, Danmark och Finland för att Sverige bättre ska kunna bedöma vilka krav detta kan komma att ställa på våra prioriteringar.**

4. En nationell godsstrategi kan möta behovet av tillförlitlighet

Industrin planerar stora och avgörande investeringar i hela landet. De måste ha en långsiktig och trovärdig uppgörelse med staten när det gäller infrastrukturen som tar hänsyn till långsiktig råvaruförsörjning och varutransport. Industrin behöver veta att godstransporterna kommer att fungera effektivt på sikt och att godstransportsystemet inte blir en hämmande faktor som omkullkastar deras investeringar.

Landets primära godstransportnät på järnväg behöver byggas ut med 50 procent för att klara industrins behov av effektiva transporter med god kvalitet. En ny nationella godsstrategi ska omfatta landets primära godstransportnät på järnväg, från Malmö och Göteborg till Haparanda och Narvik, men också de viktiga tillfartskorridorerna i öst-västlig riktning och Sveriges kopplingar ut i Europa. **För att uppnå långsiktighet och tillförlitlighet behövs en ny, väl förankrad, nationell godsstrategi.**

5. Transportpolitiken ej samhällsekonomiskt effektiv eller tillförlitlig utan "... i hela landet."

Ska de transportpolitiska målen och regeringens övergripande mål om EUs lägsta arbetslöshet 2020 uppnås måste alla delar av det transportpolitiska målet prioriteras. Det gäller även målets slutdel "... i hela landet."

Trafikverkets resonemang om att stänga ner lågtrafikerade banor innebär att det blir svårt att uppnå övriga delar av transportmålet då stora delar av industrin som är avgörande för Sveriges utveckling ofta är beroende av dessa stråk för att komma ut till de högtrafikerade stråken. Nedlagda banor är dessutom väldigt svåra att åter öppna för trafik, även om en kommun, region eller verksamhet utvecklas och nya möjligheter för att exempelvis flytta transporter till järnväg uppkommer.

Idag står turismnäringen för en betydande del av Sveriges utveckling och har stor potential att öka sitt bidrag till Sveriges övergripande mål om lägre arbetslöshet, ofta i områden utanför de större städerna. För turismnäringen är snabba transporter hela vägen avgörande för att kunna konkurrera, nationellt och internationellt. Med fungerande tågtransporter i hela landet kan turismen fortsätta att växa utan en ökad belastning på klimatet.

Den regionala tågtrafiken står för en stor del av den ökning av persontransporter som skett de

senaste åren. Den arbetsmarknadsförstoring som sker bidrar i hög grad till att minska arbetslösheten.

Då hårda prioriteringar kan komma att krävas måste godstransporternas, turismens och regionförstoringens effekter på ekonomin bättre analyseras och belysas och de negativa effekterna av att stänga ner eller begränsa möjligheterna till järnvägstrafik utanför storstadsområdena få en större betydelse i prioriteringar.

6. Även ökade anslag kräver förändrade prioriteringar.

Trafikverket konstaterar att begränsade anslag kommer att innebära tuffa prioriteringar. För underhåll av Sveriges järnvägssystem styrs dessa prioriteringar av klassificeringen av banorna. Delar av den för godstransporterna viktiga Botniska korridoren är i denna klassificering högt prioriterat vilket är betydelsefullt för att näringslivet och investerare ska kunna lita på att varor och insatsvaror kommer fram och att angiven kapacitet kan utnyttjas. Men mellan Gävle och Luleå är banan lågt prioriterad, trots låg till ingen möjlighet till omledning vid fel. Trafikverket har vid ett flertal tillfällen själva påpekat att klassificeringen får orimliga konsekvenser för betydelsefulla stråk. **Det är av största vikt att, oavsett anslagsnivå, Trafikverket får i uppdrag att se över klassificeringen av banor** och därigenom prioriteringen av underhåll för att bättre möta upp det transportpolitiska målet att skapa ett tillförlitligt och samhällsekonomiskt effektivt transportsystem i hela landet.

7. Utbyggnaden av ERTMS får inte orsaka snedvriden konkurrens och orimliga krav.

Sverige har beslutat att, i enlighet med EU-förordningen om skapandet av ett europeiskt transportsystem, att alla nya järnvägsprojekt ska utrustas med ERTMS.

Beslutet och arbetet är en naturlig följd av att bättre integrera de Europeiska marknaderna och järnvägssystemen som samarbetet är mycket positiva till.

Men innan systemet är fullt utbyggt i hela Sverige och Europa innebär övergången till den nya tekniken stora kostnader för en pressad bransch som tågoperatörerna och särskilt godstransportörerna utgör. Att tidigt investera i ombordutrustning för att kunna framföra fordon på korta sträckor av det svenska järnvägssystemet blir idag en konkurrensnackdel för de som är beroende av transporter längs med de banor som har det nya systemet installerat.

Som exempel har företag i Örnsköldsvik beslutat att helt övergå till vägtransporter då kostnaden för att dra godsvagnarna 600 m längs med Botniabanen uppgår till flera tusen per transport. Att installera den nya tekniken i loken kostar miljonbelopp.

Innan systemet är fullt utbyggt innebär även installationer av ombordutrustning flera följdinvesteringar på miljonbelopp då systemet uppgraderas kontinuerligt. Denna utveckling får de som nyttjar banan i dagsläget stå för då övriga i branschen inte är i behov av utrustningen eller utvecklingen i dagsläget. Att så få har möjlighet att investera i utrustning innebär även att stora

Botniska korridoren

infrastrukturinvesteringar kraftigt underutnyttjas och att miljö- och restidsvinster uteblir, exempelvis längs med Botniabanan och Haparandabanan.

Trafikverket och regeringen bör pröva möjligheten till ett investeringsbidrag för ombordutrustning och åter öppna upp för dispens för lok utan ombordutrustning för kortare passager till dess att systemet är fullt utbyggt.

8. Fyrstegsprincipen viktig. Öppna upp för användandet av länsplaner för steg 1 och 2-insatser.

Samtliga län ställer sig även bakom Trafikverkets fokus på 4-stegsprincipen. Vi ser framför oss att det även innebär att Trafikverket kommer att ges möjlighet att engagera sig även i steg 1 och 2-insatser. I dagsläget har länsplanupprättare inte möjlighet att prioritera steg 1 och 2-insatser i länsplaner. Om fokus på dessa steg ska öka bör även länsplaner kunna innehålla insatser på dessa nivåer. Trafikverket bör även uppdras att i större utsträckning delta i utvecklingen av resecenter och anslutande utvecklingsprojekt där Trafikverket i ett flertal fall sitter på mark, fastigheter och anläggningar som har betydande påverkan på sådan utveckling.

9. Ge Trafikverket tid och resurser att förbättra kalkyler och prognoser.

Trafikverket lyfter fram i sitt underlag behovet av att utveckla prognoser och samhällsekonomiska kalkyler. Samarbetet Botniska korridoren ställer sig mycket positiva till ambitionen att förbättra värderingen och beräkningen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna.

Vi har tidigare även lyft fram behovet av att utveckla och omvärdera prognosen över utvecklingen av transportarbetet och då särskilt utvecklingen i våra grannländer.

Samarbetet kan inte nog poängtera vikten av att Trafikverket får tid och möjlighet att påskynda detta arbete eftersom det idag råder uppenbara brister i både värderingen av godstransporter och i trafikprognosen för 2030.

Samarbetet Botniska korridoren

Genom

Elvy Söderström, ordförande

Kontaktperson:

Joakim Berglund, projektledare

070-2395460 , joakim.berglund@bothnianskorridor.com

Botniska korridoren

bothnianskorridor.com
info@bothnianskorridor.com
070-239 54 60