

Remissvar, diarienummer: N2017/005430/TTIF

Till:

Näringsdepartementet

Från: Samarbetet Botniska korridoren

Bakom samarbetet står Region Norrbotten, Region Västerbotten, Region Västernorrland, Region Jämtland Härjedalen, Region Gävleborg och Region Örebro län. Utöver dessa ingår även Länsstyrelsen Västerbotten, Länsstyrelsen Norrbotten, Länsstyrelsen Västernorrland, Luleå, Piteå, Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik, Sundsvall, Hudiksvall, Söderhamn och Gävle kommun samt Intresseföreningen Norrtåg.

Remissvar: Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029

BAKGRUND

Trafikverket har lämnat ett förslag till nationell plan till regeringen. Samarbetet Botniska korridoren lämnar här ett gemensamt yttrande kring de frågor vi arbetar med inom samarbetet, som ett komplement till respektive parts egna remissyttranden.



Kartbild över de viktigaste stråken genom norra Sverige för svensk och norsk råvarubaserad industri, besöksnäringen och för kompetensförsörjning och integration. Stråket utgörs av Botniska korridoren, Malmbanan, Midway Alignment of the Bothnian Corridor och Mittstråket.

SAMMANFATTNING SVAR PÅ FÖRSLAGET TILL NATIONELL PLAN OCH MEDSKICK TILL REGERINGEN

- 1. Sverige och Europa står inför stora klimat- och välfärdsutmaningar som transportsystemet har stor inverkan på. De största investeringarna måste färdigställas snabbare, med 2030 som målfår i enlighet med överenskommelsen inom ramen för TEN-förordningen.**

Regeringen bör möjliggöra tidigare byggstart och färdigställande för Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och dubbelspåret Hallsberg-Mjölby.

Även de viktiga investeringarna i de anslutande stråken, elektrifiering Hällnäs-Lycksele och hastighetshöjande åtgärder längs Mittstråket som finns med i Trafikverkets +10 procent-förslag bör genomföras snarast möjligast.

- 2. Utvecklingen i Europa och våra grannländer har stor betydelse för våra prioriteringar.**

Sverige bör skyndsamt ställa sig bakom Finland och Norges förslag om förlängda europeiska stomnätsskorridorer för att säkra framtida medfinansiering och delaktighet.

Trafikverket bör ges i uppdrag att slutföra byggandet av omlastningscentralen i Haparanda för att förenkla gränspassage för godstrafik på järnvägen.

Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram en gemensam nordisk trafikprognos.

- 3. Utbyggnaden av ERTMS får inte orsaka snedvriden konkurrens och orimliga krav.**

Trafikverket bör inkludera medfinansiering till installation, utveckling och test av ombordutrustning för de operatörer som är verksamma på de ERTMS-utrustade banorna till dess att ERTMS är huvudregel.

- 4. Ge Trafikverket tid och resurser att förbättra kalkyler och prognoser.**

Samarbetet kan inte nog poängtera vikten av att Trafikverket får tid och möjlighet att påskynda detta arbete eftersom det idag råder uppenbara brister i gällande modeller i både värderingen av godstransporter och underlag till prognoser som båda har stor betydelse för prioritering av investeringar och underhåll.

DEN BOTNISKA KORRIDOREN

Botniska korridoren är en viktig gränsöverskridande korridor i det europeiska stomnätet för transporter (TEN-T core network) som kopplar ihop Europa med det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland där stora exportvärden skapas. Korridoren knyter samman norra och södra Sverige, regionerna i norr och ett pärlband av städer, tillsammans med de anslutande stråken Malmбанan, Midway alignment of the Bothnian Corridor och Mittstråket. Med flaskhalsarna åtgärdade halveras restiden och möjliggörs ökad kompetensförsörjning, fler jobb och bättre förutsättningar för en växande besöksnäring samtidigt som Sveriges exportberoende basindustri säkras kapacitet i ett hållbart transportsystem.

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 stor brist på kapacitet, exempelvis Härnösand söderut, på Malmбанan och på Godsstråket genom Bergslagen.

De viktigaste satsningarna för att möta dessa utmaningar är en kustjärnväg Umeå-Luleå (Norrbotniabanen), dubbelspår på Nya Ostkustbanan Gävle-Härnösand och stärkt kapacitet på godsstråket genom Bergslagen (satsningarna ingår redan i EU:s TEN-T Core Network med ett svenskt åtagande om ett färdigställande till 2030). Detta tillsammans med de mindre åtgärderna som Trafikverket föreslår inom ram samt i Trafikverkets plus 10 procent alternativ för att höja hastigheten på Mittstråket, höja kapaciteten på Malmбанan, rusta upp Ådalsbanan Västeråsby-Långsele och elektrifiera Tvärbanan mellan Hällnäs och Lycksele, samt projekt Malmbporten.

NORRA SVERIGES SAMLADE INSPEL TILL TRAFIKVERKET FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN

Samarbetet tillstyrker i stort Trafikverkets förslag till nationell plan. Särskilt viktigt är att Trafikverket pekar ut ett antal prioriterade stråk för investeringar och underhåll. Tillsammans med en uppgradering av banklassificeringen för prioritering av underhåll förstärks järnvägens konkurrenskraft i de huvudsakliga stråken i hela Sverige. De namngivna investeringarna leder en bit på vägen för att uppfylla det åtagande Sverige har accepterat inom ramen för det europeiska transportsamarbetet och TEN-förordningen.

De viktigaste objekten för att utveckla den Botniska korridoren finns alla namngivna i Trafikverkets förslag. Tillsammans med viktiga satsningar som elektrifiering av tvärstråket Hällnäs-Lycksele, hastighetshöjande åtgärder längs Mittstråket och kapacitetsförstärkningar på Malmбанan och i Luleå hamn, fyrspår Uppsala-Arlanda och ett färdigställande av sista etappen dubbelspår Hallsberg-Mjölby tar Sverige ett antal viktiga steg för att möta den efterfrågan som vår industri och besöksnäring har redan idag.

Genom att tillåta tidigare byggstart samt möjliggöra tidigare färdigställande av främst Norrbotniabanen och dubbelspåret längs med Nya Ostkustbanan kan regeringen halvera restiden

Botniska korridoren

mellan de större städerna i norr och därigenom möjliggöra ett kraftigt ökat bostadsbyggande på upp till 100 000 nya bostäder, förenklad integration och enklare kompetensförsörjning för välfärden och ett flertal av Sveriges viktigaste näringar.

FYRA OMRÅDEN SOM SVAR PÅ NATIONELL PLAN 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. De största investeringarna måste färdigställas snabbare, med 2030 som målår i enlighet med överenskommelsen inom ramen för TEN-förordningen.**

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.

För att transportsystemet ska 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.

Trafikverkets förslag att peka ut ett antal prioriterade stråk, Södra stambanan, Västra stambanan, Hallsberg-Luleå (Botniska korridoren) och Malmbanan, är väldigt viktigt och helt i linje med överenskommelsen inom TEN-Ts nio stomnätskorridorer och stomnät. Att det även är en viktig utgångspunkt för klassificeringen av banor för underhåll och reinvesteringar och i prioritering av investeringsobjekt är helt rätt väg att gå.

Regeringen bör möjliggöra tidigare byggstart och färdigställande för Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och dubbelspåret Hallsberg-Mjölby genom att omprioritera, höja anslagen till investeringar eller tillåta alternativa finansiella lösningar, med 2030 som målår.

Utan kustjärnväg mellan Umeå och Luleå som förstärkning av Stambanan genom övre Norrland, dubbelspår på Nya 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 möjligheter till omledning gör järnvägen störningskänslig. Detta drabbar även sjöfarten som är beroende av att hamnarna knyts samman med befolkningscentran, industrier och råvaror. För detaljerade beskrivningar, se Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanans yttranden.

Även de viktiga investeringarna i de anslutande stråken, elektrifiering Hällnäs-Lycksele och hastighetshöjande åtgärder längs Mittstråket som finns med i Trafikverkets +10 procent-förslag bör genomföras snarast möjligast. Tillsammans med reinvesteringar på Ådalsbanan (Västeråsby-Långsele) skapar de möjligheter för fler att byta från bil och lastbil till tåg och ökar järnvägens konkurrenskraft i de viktiga öst-västliga transportstråken och dess tillförlitlighet i hela Sverige.

Inlandsbanan har en potential att flytta godstransporter till järnväg och att utgöra ett komplement till de stora transportstråken.

Det är bra att även Inlandsbanan nu ingår i Trafikverkets kontinuerliga arbete för att utveckla Sveriges transportsystem.

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

Sverige bör ställa sig bakom Finland och Norges förslag om förlängda europeiska stomnätskorridorer för att säkra framtida medfinansiering och delaktighet.

Sverige är ett exportberoende land som i stor utsträckning är beroende av kommunikationer till och igenom våra närmaste grannländer. Regeringens vilja att öka möjligheterna för gränsöverskridande trafik för både person- och godstrafik går helt i linje med den europeiska överenskommelsen om ett gemensamt transportsystem, TEN-T, och dess förordning.

Sverige bör snarast möjligt - helst innan utgången av 2017 - ställa sig bakom de norska och finska regeringarnas förslag att förlänga EU:s utpekade stomnätskorridorer med en sammanlänkning runt den Bottniska viken. (se bifogade brev från finska och norska regeringen).

Denna skyndsamma hantering grundar sig i EU:s processer kopplat till den pågående revideringen av Fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF, (EU) nr 1316/2013, som fastställer

dragningen av korridorerna. EU-kommissionen kommer under våren 2018 presentera ett förslag till ny förordning, som därefter godkänns av både Europaparlamentet och rådet. För att Sverige inte skall gå miste om kommande möjligheter till EU-finansiering för projekt norr om Stockholm och Örebro där dagens stomnätskorridorer slutar krävs att Sverige snarast skickar en formell begäran om en förlängning av stomnätskorridoren Scandinavian-Mediterranean, i samverkan med den finska regeringens önskade begäran om förlängning av North Sea Baltic-korridoren.

Erfarenheter från innevarande programperiod, 2014-2020, visar hur projekt som ligger på stomnätskorridorerna till stor del prioriteras för EU-finansiering. En förlängning innebär inte ytterligare förpliktelser än de som redan åtagits i och med genomförandet av TEN-T:s stomnät till 2030. Om merparten av Sverige står utanför stomnätskorridorerna riskeras möjligheterna till EU-finansiering för avgörande infrastruktursatsningar för svensk exportindustri, både längs Botniska korridoren, som inkluderar Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan, som längs de anslutande stråken Malmбанan, Mittstråket och Tvärstråket.

Koordinatorerna för de båda korridorerna har båda uttryckt intresse för en sådan förlängning: *"The current corridor alignment has been clearly defined. However, taking into account geopolitical developments, a future extension of the corridor cannot be excluded. In particular in view of forming a strategic gateway to the Arctic region, connecting the Scandinavian-Mediterranean Corridor with the North Sea-Baltic Corridor at the border between Finland and Sweden through the so-called Bothnian extension should be taken into consideration."* Mr Pat Cox, European Coordinator for the Scan-Med Corridor, in the Second Work Plan (p.42)

"I will support the so-called Bothnian extension of the North Sea-Baltic Corridor which would make the Corridor join the Scandinavian-Mediterranean Corridor at the border between Finland and Sweden and help in tapping the potential of the Northern Dimension in transport and logistics." Ms Catherine Trautmann, European Coordinator for the North Sea – Baltic CNC, in the Second Work Plan (p 51).

Sverige uppfyller inte kraven enligt TEN-förordningen med Trafikverkets förslag

I en helt ny granskningsrapport från Riksrevisionen - "Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv?" (RIR 2017:27) bedömer Riksrevisionen att såväl regeringen som Trafikverket varit passiva vad gäller att beakta EU-målen i planeringen av transport-infrastruktur fram till år 2017.

När det gäller järnvägar finns det enligt rapporten två EU-mål som ännu inte är uppfyllda; att kunna köra godståg med minst 740 meters längd på hela stomnätet och att den så kallade linjehastigheten för godståg ska vara minst 100 km/tim på stomnätet.

I förslaget till nationell plan har Trafikverket prioriterat åtgärder för att uppfylla kravet om 740 meter långa tåg ("8.4.2 Längre, tyngre och större tåg" sid 165-166. Prioriterade sträckor är bland annat Stambanan genom Övre Norrland och Norra stambanan norr om Kilafors. Detta är viktiga åtgärder med dessa sträckor ingår inte i stomnätet. **Trafikverket slutsats att dessa åtgärder räcker för att uppnå kraven är därför felaktig. Först när Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan är på plats kan Sverige anses uppfylla kraven i TEN-förordningen.**

Det är viktigt att Riksrevisionens synpunkter tas på allvar och att regeringen i den kommande planen agerar för att uppfylla dessa mål.

Åtgärder för att minska gränshinder bör ingå i den statliga infrastrukturen

Trafikverket har tidigare meddelat att de inte avser att ansvara för byggandet av en omlastningshall i anslutning till gränspassagen till Finland. Omlastningshallen skulle möjliggöra smidigare byte från europeisk till finsk spårvidd genom omlastning från tåg till tåg. Eftersom gränspassage utan omlastning inte är möjlig för järnvägstrafik bör omlastningshallen räknas som grundläggande infrastruktur och därigenom ett statligt ansvar. **Trafikverket bör ges i uppdrag att bygga en omlastningshall i Haparanda för att möjliggöra gränspassage för godstrafik på järnvägen.**

En gemensam nordisk prognos möjliggör att beslut fattas på rättvisande underlag

Både Danmarks och Norges ambitioner att både öka transporterna 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 Trafikanalys rapport "2016:7 Godstransporter i Sverige - en nulägesanalys" väntas transporterna på järnväg i Danmark och Norge öka kraftigt medan tillväxten på godstransporter på järnväg i Sverige bedöms vara låg i förhållande till lastbilstransporterna. Detta trots att en stor del av järnvägstransporterna i Norge och Danmark sker till, från eller genom Sverige.

Som ytterligare 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 Værnes/Trondheims flygplats med en omfattande internationell trafik. Detta kan komma att ställa stora krav på kapaciteten på Mittbanan och Norra Stambanan. Denna satsning, liksom kapacitetsförstärkningen på Ofotenbanan, syns ej i nuvarande 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.

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

Sverige har beslutat, i enlighet med EU-förordningen om skapandet av ett europeiskt transportsystem, att utrusta det svenska järnvägssystemet med ERTMS.

Beslutet och arbetet är en naturlig följd av att bättre integrera de europeiska marknaderna och järnvägssystemen som samarbetet ställer sig mycket positiva till. EU:s medlemsstater har beslutat att införande ska utgå från ett antal principer, där den första är den viktigaste; Users first and not Designers first.

Innan systemet är fullt utbyggt i hela Sverige innebär övergången till den nya tekniken stora kostnader för en pressad bransch som tågoperatörerna och särskilt godstransportörerna utgör, i kontrast med den tredje principen; A cost structure which supports the competitiveness of the railway system.

Att tidigt investera i ombordutrustning blir idag en konkurrensnackdel för de operatörer som är beroende av transporter längs med de fåtal 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 Botniabanan uppgår till flera tusen per transport. Att installera den nya tekniken i loken kostar miljonbelopp.

En tidig installation av ombordutrustning innebär samtidigt flera följdinvesteringar på miljonbelopp då systemet uppgraderas kontinuerligt. Kostnaden för denna produktutveckling och test hamnar då till största del på de fåtal operatörer som nyttjar banan, 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 infrastrukturinvesteringar kraftigt underutnyttjas och att miljö- och restidvinster uteblir, exempelvis längs med Botniabanan och Haparandabanan.

I linje med aktuella EU-förordningar och överenskommelser mellan medlemsstater som antagits bör regeringen inkludera medfinansiering till installation, utveckling och test av ombordutrustning för de operatörer som är verksamma på de ERTMS-utrustade banorna i kostnaden för införandet av det nya signalsystemet och åter öppna upp för dispens för lok utan ombordutrustning för kortare passager, till dess att systemet är fullt utbyggt.

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

Trafikverket lyfter i sitt underlag fram 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 (se punkt 4). Prognoserna bygger till stor del på befolkningsutvecklingen. För basindustrin och besöksnäringen är dock bofast befolkning ett missvisande mått på transportbehov. Utvecklingen av industrin med en ökad digitalisering och automation innebär inte minskade transportbehov. Besöksnäringens snabba tillväxt i mer glest befolkade områden ställer stora krav på transporterna utan att befolkningen i dessa områden ökar. Som exempel har orten Åre 1300 bofasta invånare men 30 000 besökare som ska bytas ut varje vecka, såväl sommar som vinter.

Samarbetet kan inte nog poängtera vikten av att Trafikverket får tid och möjlighet att påskynda detta arbete eftersom det idag råder uppenbara brister i gällande modeller i både värderingen av godstransporter och underlag till prognoser som båda har stor betydelse för prioritering av investeringar och underhåll.

Samarbetet Botniska korridoren

Elvy Söderström, ordförande,

Maria Stenberg, Region Norrbotten,

Erik Bergkvist, Region Västerbotten

Robert Uitto, Region Jämtland Härjedalen

Erik Lövgren, Region Västernorrland

Eva Lindberg, Region Gävleborg

Peder Björk, Nya Ostkustbanan AB

Lorents Burman, Norrbotniabanegruppen

Kontaktperson:

Joakim Berg, projektledare

070-2395460 , joakim.berglund@bothniancorridor.com

Botniska korridoren

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