

**Remiss till**

*Till*

*Kopia*

*Darienummer*

**Infrastrukturdepartementet**

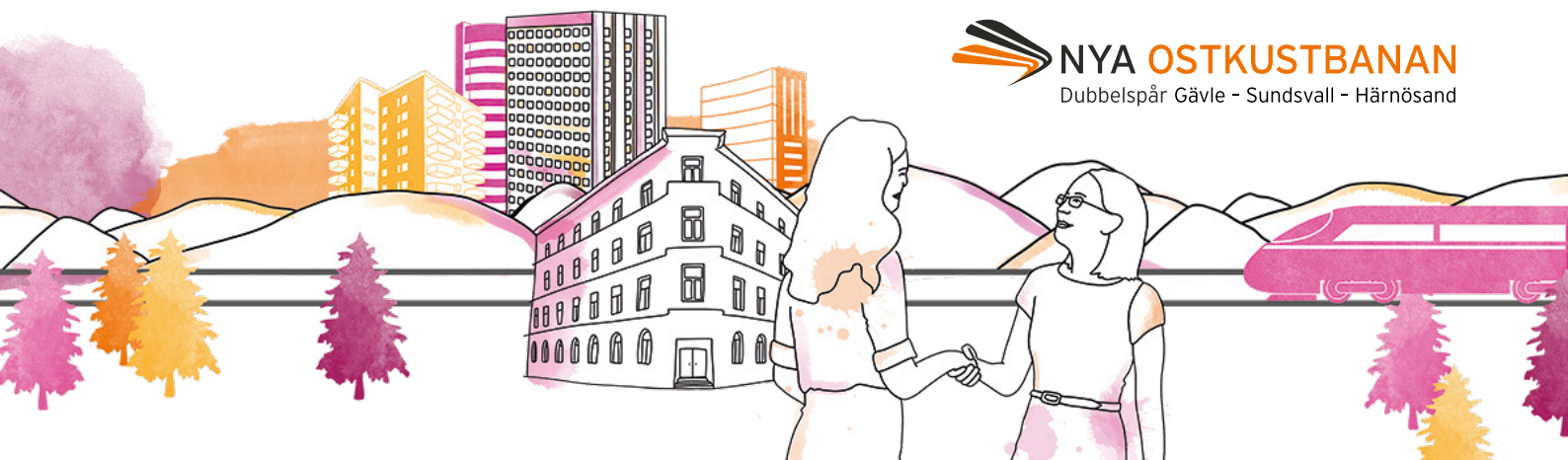
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

[i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se)

I2020/02739

# Bygg sammanhållning,

## fortsätt bygga Sverige starkare



**NYA OSTKUSTBANAN**

Dubbelspår Gävle - Sundsvall - Härnösand

## En positiv utveckling är möjlig. Men då krävs nya tag!

Godstransporterna kommer enligt Trafikverkets prognoser att öka med 50 procent till 2040. Under samma tid kommer personresorna att öka med 28 procent och befolkningmängden med 16 procent. Trots att Trafikverkets prognoser pekar på kraftiga öknings av godstransporter och personresor kommer myndigheten till slutsatsen att inga nya investeringar ska göras i infrastrukturen. Detta samtidigt som riksdagen har beslutat att Sverige ska bli världens första klimatneutrala välfärdsland senast 2045. Denna ekvation går inte ihop!

Vi är förvånade över att inriktningsunderlaget inte speglar den framtidstro och optimism som finns inom det svenska näringslivet och politiken, pandemin till trots. Redan nu investerar industrin 1 000 miljarder kronor i nya anläggningar och ny teknik bara i norra Sverige. Investeringar för jobb, tillväxt, exportintäkter och ökad hållbarhet.

Att då samtidigt säga nej till nödvändiga investeringar i viktig infrastruktur – infrastruktur som ger kraftigt minskade transportkostnader, kortare restider, ökar överflyttning från väg till järnväg och sjöfart och på allvar gör att Sverige blir en permanent världsutställning – är inte bara dumt, utan fullständigt orimligt. Hur ska näringslivet kunna hålla fast sin framtidstro om staten inte vill investera en enda krona i ny infrastruktur?

Det är dags för en ny inriktning där Sverige tar vara på alla de fördelar som vi skapat genom åren.

### Trafikverket säger nej till nyinvesteringar i svensk infrastruktur:

- Trafikverkets förslag till inriktning skulle göra det omöjligt för regeringen och samarbetspartierna att infria sina löften från Januariavtalet om att bygga ut järnvägen i norra Sverige.
- Trafikverkets förslag att skjuta upp nya investeringar såsom Nya Ostkustbanan, innebär att systemeffekterna av redan gjorda investeringar uteblir och att Sveriges längsta flaskhals, Gävle–Sundsvall–Härnösand/Västeråsby, även fortsättningsvis stryper överflyttning från lastbil till järnväg och sjöfart, men också att andra viktiga investeringar i andra delar av Sverige stoppas.

## Trafikverkets förslag är inte OK!

Sverige 2040:



Godstrafik  
**+50%**



Passagerartrafik  
**+28%**



Befolkning  
**+16%**



Investeringar  
i ny infrastruktur

**+0%**

## **Vi föreslår att Sverige ska genomföra viktiga infrastrukturinvesteringar genom att bygga ny kapacitet. När Nya Ostkustbanan är klar kommer...**

- ... restiderna att halveras och pendlingsmöjligheterna längs hela kusten från Gävle och norrut att kraftigt förbättras.
- ... både män och kvinnors arbetsmarknad att stärkas, men kvinnor gynnas särskilt av de förbättrade pendlingsmöjligheterna.
- ... kostnaderna för godstransporterna att minska kraftigt och det svenska näringslivets konkurrenskraft stärkas, inte minst för företag i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Gävleborg där städer och industrier ligger som ett pärlband längs kusten.
- ... överflyttning från väg till järnväg och sjöfart att underlättas. Därmed skapas förutsättningar för effektivare mer klimatsmarta transportlösningar, dessutom till en lägre kostnad.
- ... städer som exempelvis Sundsvall, Östersund, Örnsköldsvik och Umeå att få ett funktionellt alternativ till flyget. Det skapar en robusthet inför framtiden.
- ... fler människor att resa fossilfritt. 1 miljon resenärer kommer varje år att ta tåg istället för flyg.

## **Nya investeringar krävs för att hela Sverige ska fortsätta växa**

Trafikverket har lämnat underlag till regeringens infrastrukturproposition, som bestämmer inriktningen på infrastrukturpolitiken under de närmaste 12 till 16 åren. Inriktningen är att satsa huvuddelen av tillgängliga medel på att lappa och laga dagens infrastruktur, och skjuta nödvändiga investeringar på framtiden. Grunden för Trafikverkets prioriteringar är fyrstegsprincipen; att först försöka hitta lösningar som minskar behoven innan beslut om ny infrastruktur fattas. Det är ett sätt att säkra resurser för att vårda den statliga infrastrukturen som vi har. Den är en princip som vid en första tanke verkar både sympatisk och klok.

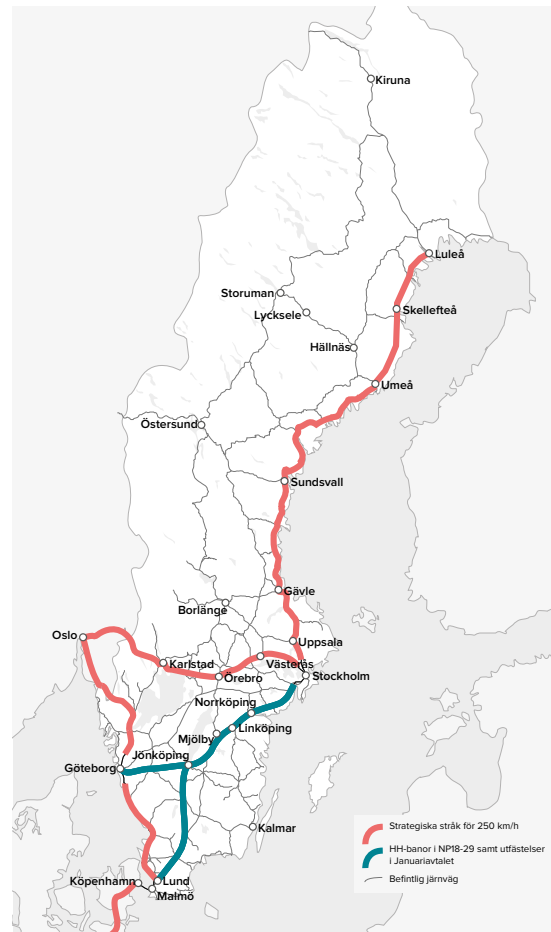
Problemet är att det är en princip, som när den dras ut för långt visserligen vårdar dagens infrastruktur, men samtidigt vanvårdar Sveriges övriga tillgångar. Det blir tyvärr effekten av Trafikverkets förslag. Det bekymrar oss. Vi efterlyser mer framtidstro och en vilja att genom kloka och strategiska infrastrukturinvesteringar lyfta hela Sverige.

Vi har identifierat sex risker med den inriktning som Trafikverket pekar ut i sitt underlag. Vi lyfter särskilt fram konsekvenserna för vår egen del, men vill framhålla att uteblivna investeringar är ett generellt problem som drabbar hela Sverige.

### **Risk: Regeringen kan inte uppfylla Januariavtalets järnvägslofte**

Trafikverket föreslår i sitt grundalternativ att alla namngivna infrastrukturprojekt i dagens plan, som inte är byggstartade, ska skjutas på framtiden. Det innebär bland annat att Nya Ostkustbanan inte kommer att färdigställas. De kvarvarande sträckorna, inklusive de sträckor som ingår i dagens plan, skulle inte byggas ut. Samma gäller ett antal andra investeringar som redan finns i den nationella planen. Det leder till ett stort slöseri med samhällets tillgångar. Enbart det alternativ där den ekonomiska ramen ökar med 20 procent och höghastighetsbanorna är utlyfta leder till att dagens plan kan genomföras. Även i detta alternativ är utrymmet för att göra klart halvfärdiga projekt som exempelvis Nya Ostkustbanan begränsad.

**Januariavtalet kommer inte att uppfyllas med Trafikverkets förslag.**



## Risk: Systemeffekterna av redan gjorda investeringar uteblir

Sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand/Västeråsby beskrivs ofta som Sveriges längsta flaskhals. Det är 27 mil enkelspårig järnväg som begränsar hela det svenska järnvägsnätet. Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall samt Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand/Västeråsby (Nya Ostkustbanan) är av skiftande kvalitet. Vissa sträckor skulle relativt enkelt kunna uppgraderas till snabbtågsstandard samtidigt som andra sträckor för tankarna till de tidiga rallarnas vedermödor. Det betyder att nyttan av de högkvalitativa järnvägssträckorna inte kan användas fullt ut. Det är inte rimligt att köra snabbtåg på sträckor som är byggda för ångtåg. Med Ostkustbanan utbyggd i kombination med Botniabanan och Norrbotniabanan skulle både fjärrtåg och regionaltåg för 250 km/h kunna binda samman hela Norrlandskusten, stärka och förstora arbetsmarknadsregionerna och samt skapa redundans och ett starkt alternativ till inrikesflyget.

Idag går relativt få godståg på kustjärnvägen. Det beror på att Ostkustbanan inte kan ta emot långa och tunga godståg. När Nya Ostkustbanan är klar kommer kostnaderna för en järnvägstransport att halveras, vilket har stor betydelse för den svenska basindustrins framtid. Det innebär att tunga och långa godståg skulle kunna trafikera Nya Ostkustbanan. Nu går många av dessa på Norra Stambanan, men den är inte byggd för moderna godståg och kommer inte heller i framtiden att byggas om för den standarden. En ny kustjärnväg innebär att lutningen på sträckan mellan Umeå och Göteborg som högst skulle uppgå till 10 promille, vilket är avgörande för godstrafiken. En ny kustjärnväg betyder också ökad tillförlitlighet, kortare transportsträckor, högre hastigheter, snabbare omlopp och mindre skogstid. Sammantaget kan kostnaderna för en järnvägstransport upp emot halveras (Sweco 2016), vilket gör denna investering till en av de viktigaste för att stärka näringslivets konkurrenskraft.

- ☑ **Trafikverkets förslag att skjuta upp nya investeringar såsom Nya Ostkustbanan innebär att systemeffekterna av redan gjorda investeringar uteblir och att Sveriges längsta flaskhals även fortsättningsvis kommer att strypa överflyttning från lastbil till järnväg och sjöfart.**

### **Risk: Den regionala utvecklingen försvåras, särskilt i norra Sverige**

Det är inte bara trafiksystemeffekter som äventyras med Trafikverkets förslag till inriktning, hela norra Sveriges utveckling riskeras. Investeringar för 1 000 miljarder kronor är på gång i norra Sverige. Många orter längs kusten har en ensidig näringslivsstruktur, där goda pendlingsmöjligheter är avgörande för företagets möjlighet att hitta kompetenta medarbetare. Det är inte bara frågan om inpendling från den lilla orten till staden, utan i minst lika hög grad möjligheten för ett företag på den lilla orten att rekrytera personal som är bosatt i den större staden. Arbetslivet förändras också snabbt, där allt fler personer sällanpendlar över långa avstånd. Sammantaget ställer det krav på goda pendlingsmöjligheter.

- ☑ **När Nya Ostkustbanan är klar kommer pendlingsmöjligheterna längs hela kusten från Gävle och norrut att kraftigt förbättras.**

### **Risk: Norra Sveriges starka flygberoende kvarstår**

Även om tågresandet har ökat kraftigt under senare år finns ett fortsatt beroende av inrikesflyget för orter som Sundsvall, Östersund, Örnsköldsvik och Umeå. Trafikverket räknar med oförändrat inrikesflyg i framtiden. Den analysen bygger på att inga nya investeringar görs i järnvägsnätet, vilket givetvis försämrar för tåget att konkurrera med flyget. Covid-19 visar hur sårbara helt flygberoende orter är. Regeringen fick gå in och ge Trafikverket i uppdrag att upphandla flygtrafik, mitt under brinnande pandemi. När Nya Ostkustbanan är klar kan många fler välja tåget före flyget. Försiktiga beräkningar, baserade på restidernas påverkan på val av färdmedel, visar att cirka 850 000 potentiella flygresenärer skulle välja tåget när Nya Ostkustbanan och Norrbottenbanan står färdiga. SJ bedömer att potentialen är ännu högre och menar att närmare en miljon passagerare skulle flyttas över från flyg till tåg när Nya Ostkustbanan är klar. Det motsvarar en minskning med cirka 60 000 ton koldioxid-ekvivalenter per år, relativt dagens nivåer.

- ☑ **När Nya Ostkustbanan är klar skulle städer som Sundsvall, Östersund, Örnsköldsvik och Umeå ha ett funktionellt alternativ till flyget. Det skapar en robusthet inför framtiden.**

### **Risk: Svenska företag försvagas, särskilt basindustrin**

Basindustrin har också i framtiden en central roll att spela i den svenska ekonomin och basindustrins behov av fossilfria transporter kommer inte under överskådlig tid att kunna säkras med ellastbilar. Dessutom är en stor del av basindustrins transporter av en karaktär att de inte lämpar sig för vägtransporter. Vägnetet har dessutom inte kapacitet för att klara transportbehovet.

Med dagens låga kvalitet och kapacitet på gamla Ostkustbanan och Ådalsbanan blir järnvägstransporter dyra och det finns en risk för att ännu mer gods går på väg. Målet borde istället vara att lyfta godstransporter från väg till järnväg. Med Trafikverkets förslag till dramatiskt ökade drivmedelskostnader krävs också kostnadseffektiva och bra järnvägstransporter, annars kommer basindustrin att tappa konkurrenskraft på grund av ökande transportkostnader. När Nya Ostkustbanan står klar kan transportkostnader halveras tack vare längre, tyngre och större tåg med kortare transporttider jämfört med idag.

Just nu genomförs rekordstora investeringar i norra Sverige inom en mängd sektorer, inte minst i Norrbotten och Västerbotten. Norrbotniabanan har byggstartats, men så länge som kustjärnvägen söder om Botniabanan inte åtgärdas kommer godset inte att kunna gå den mest naturliga och kortaste vägen utan tvingas ta omvägen via Norra Stambanan eller fortsätta att gå med lastbil längs kusten.

- ☑ **När Nya Ostkustbanan är klar kommer godstransportkostnaderna att sjunka kraftigt. Det betyder stärkt konkurrenskraft för näringslivet, inte minst för företag i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland där såväl städer som industrier ligger som ett pärlband längs kusten.**

### **Risk: Sverige klarar inte av överflyttningen från väg till järnväg och sjö**

En annan viktig faktor är att de internationella handelsströmmarna förändras. Det påverkar våra godsflöden. En allt större del av den svenska exporten går österut. Länder som Estland, Polen och Tjeckien får en ökad betydelse samtidigt som länder som Storbritannien, Belgien och Nederländerna får en minskad betydelse relativt sett. Det gör att Östersjöhamnarna behöver utvecklas och stärkas, bland annat genom bättre landförbindelser. Inom Sverige har Mälardalen fått en tydlig logistisk roll med stora centrallager varifrån varorna distribueras över hela Sverige. Här står Sverige inför ett vägval. Med dagens dåliga järnväg längs kusten kommer huvuddelen av distributionen till norra Sverige ske med lastbil, men när Nya Ostkustbanan står klar kommer det att vara lönsamt med järnvägstransporter.

Trafikverkets egna siffror visar att godsmängderna förväntas öka med 40 procent till år 2040. För södra Norrlandskusten innebär det att antalet lastbilar som varje dygn trafikerar E4:an kommer att öka från dagens maxantal 2 500 till 3 500 lastbilar.

En undermålig järnväg riskerar att äventyra den positiva utvecklingstrenden med stora och viktiga investeringar och en växande besöksnäring som vi nu ser i norra Sverige. Betydelsen av snabba och säkra järnvägstransporter längs kusten för hela norra Sveriges utveckling kan inte underskattas.

- ☑ **När Nya Ostkustbanan är klar kommer överflyttning från väg till järnväg och sjöfart att underlättas och effektiva, mer klimatsmarta transportlösningar öppnas – dessutom till en lägre kostnad.**

### **Risk: Sverige når inte sina jämställdhetsmål**

Rätt infrastruktursatsningar hjälper till att nå viktiga samhällsmål; exempelvis ökad jämställdhet, ökad regionförstoring och klimatneutralitet. I ett läge då Trafikverket säger nej till alla nya investeringar hotas den samhällsutveckling som regering och riksdag eftersträvar. Utan investeringar cementeras dagens strukturer. Med investeringar kan utvecklingen vändas och gå i rätt riktning. De investeringar som Trafikverket genomför påverkar människors liv och vardag och inriktningen på vilka åtgärder som prioriteras leder till ökade eller minskade klyftor i samhället. Under lång tid har åtgärder för att förbättra personbilstrafiken dominerat. Huvuddelen av dessa nyttor har tillfallit män som använder personbilen mer än kvinnor. De senaste decennierna har även åtgärder som förbättrar för kollektivtrafiken fått sin del av kakan. Det leder till en jämnare fördelning av nytta mellan män och kvinnor, men det är viktigt att inte bara se till totalbeloppen utan till typ av investering. Trafikverket har visat att nyttan av en investering i höghastighetsbanor till stor del tillfaller män. En satsning på snabb, smidig och frekvent arbetspendling med tåg längs Norrlandskusten ger däremot förbättrade möjligheter för både kvinnor och män. Både män och kvinnor genomför lika många resor, men män reser längre och har en bredare arbetsmarknad till sitt förfogande. Bättre möjligheter skulle utmana befintliga könsroller och få fler män att välja andra färdssätt än bilen. Fler män skulle då få möjlighet att minska sin restid och därmed kunna ta ansvar för sin del av det obetalda hemarbetet. När fler män reser kollektivt och tar sitt ansvar för det obetalda hemarbetet, frigörs mer tid för kvinnor att konkurrera om arbeten både nära och längre ifrån hemmet.

- ☑ **När Nya Ostkustbanan är klar stärks både mäns och kvinnors arbetsmarknad, men kvinnorna kommer att gynnas mer av utbyggd pendling än männen, eftersom fler män då kan ta större ansvar för det obetalda hemarbetet och kvinnor kan konkurrera om arbeten utifrån mer likvärdiga villkor.**

### **Risk: Sverige misslyckas att ställa om till ett fossilfritt transportsystem**

Det är förvånande att Trafikverket inte lyfter fram infrastrukturens roll i att skapa goda transportmöjligheter för alla i Sverige. Om 25 år ska Sverige vara klimatneutralt, vilket innebär att i princip alla transporter ska vara fossilfria. Det är därmed dags att bygga upp ett fungerande fossilfritt transportsystem – ett system som fungerar i hela landet. I inriktningsunderlaget fokuseras enligt vår mening allt för mycket på stadstrafiken, trots att just stadstrafiken är lättast att göra klimatneutral. De stora utmaningarna handlar om Sverige utanför de stora städerna. Vi menar att det nu är hög tid att bygga upp en infrastruktur för fossilfria transporter även utanför storstäderna. De styrmedel som Trafikverket föreslår är till och med skadliga – åtminstone om utgångspunkten är att hela Sverige ska leva.

Trafikverkets konsekvensbeskrivningar är inte alltid lätta att ta till sig och många beskrivningar är otydliga och svepande generella. Men det framgår med all tydlighet att Trafikverkets strategi för att nå klimatmålen leder till fördelningspolitiska bekymmer, både mellan olika inkomstgrupper, men också mellan stad och land. Strategin bygger på höjda drivmedelskostnader och ökad användning av biodrivmedel och el. Drivmedelskostnaderna beräknas öka till 27 kr per liter i det långa perspektivet. Till 2030 räknar Trafikverket med att drivmedelskostnaderna kan behöva höjas till upp mot 50 kr per liter för att nå klimatmålet. Trafikverket använder sig av vedertagna elasticitetstal som bygger på historiska data och extrapolerar dem långt in i framtiden och till prisnivåer som världen aldrig har sett förut. Det innebär att trovärdigheten i klimatstrategin inte är den högsta. Det är nog troligare att en flerdubbling av dagens drivmedelspriser leder till icke-linjära samband. Långt innan vi har ett pris på 50 kronor litern kommer stora delar av Sverige och den svenska basindustrin att slänga in handduken.

Detta ger en fördelningseffekt som slår hårt mot landsbygden som drabbas extra hårt av höga drivmedelspriser. Drivmedelsskatter är också regressiva, det vill säga att låginkomsttagare får betala en högre andel av sin inkomst än höginkomsttagare, vilket gör att Trafikverkets klimatstrategi leder till ökade klyftor även mellan hög- och låginkomsttagare.

- ☑ **När Nya Ostkustbanan står klar kommer fler människor resa fossilfritt.**

- ☑ **När Nya Ostkustbanan står klar kommer mer gods att transporteras fossilfritt.**

# Fem åtgärder för en mer framtidsinriktad infrastrukturpolitik – en politik som gör Sverige till en vinnare!

## 1. Bygg framtiden nu genom ett nationellt järnvägssystem för 250 km/h och stärkta kopplingar till hamnarna!

Sverige står inför många utmaningar, men också inför många möjligheter. Ny teknik, nya handelsmönster och nya sätt att organisera arbete och fritid skapar förutsättningar för ett bättre liv. Den negativa befolkningsutveckling som Trafikverket prognostiserar för norra Sverige kan ersättas med en positiv utveckling genom bättre infrastruktur.

- Vårt förslag är att Sverige nu kraftsamlar och snabbt bygger upp ett nationellt järnvägsnät för 250 km/h, i väntan på nya stambanor för höghastighetståg. Järnvägsnätet för 250 km/h skulle omfatta Stockholm–Luleå, Stockholm–Oslo, Oslo–Göteborg och Göteborg–Malmö och skulle kunna stå klart redan 2035 och kostar runt 150 miljarder. Vi har nyligen redovisat vårt förslag till den pågående utredningen om nya stambanor för höghastighetståg.<sup>1</sup>
- Bygg bort flaskhalsarna i järnvägssystemet för att Sverige ska leva upp till målen för det europeiska stornätet TEN-T. Då kan långa, tunga och snabba godståg trafikera hela vägen – från norra Sverige ut på kontinenten. Det skulle stärka den svenska basindustrins konkurrenskraft och underlätta för passagerartrafik med tåg som korsar landsgränser.
- Bygg samman järnvägssystemet med Östersjöhamnarna så att den ökande svenska exporten österut underlättas och handeln söderut i större utsträckning kan ske med sjötransporter till hamnar i norra och mellersta Sverige. Här spelar kustjärnvägen en avgörande roll.

## 2. Bryt Coronakrisen genom att bygga för en robust arbetsmarknad nu!

Arbetslösheten ökade till nästan 9 procent i oktober 2020, som ett resultat av Coronakrisen. Även långtidsarbetslösheten ökar kraftigt. All erfarenhet visar på vikten att vidta åtgärder tidigt för att inte arbetslösa ska riskera att slås ut från arbetsmarknaden. En hög långtidsarbetslöshet skulle bli en ekonomisk och social börda för samhället att bära under mycket lång tid. Coronakrisen har också medfört att det låga ränteläget fortsätter. Det är därför ett bra läge för staten att förskottera infrastrukturinvesteringar. Insatser för att förbättra pendlingsmöjligheterna och skapa en regionförstoring är ett effektivt sätt att motverka långtidsarbetslöshet.

I beslutet 2018 för gällande nationella plan pekade regeringen ut 16 brister i infrastrukturen. Dessa utreds av Trafikverket och åtgärder tas fram för att åtgärda dem.

Vi föreslår att det fortsatta arbetet utgår ifrån att åtgärda utpekade och redan utredda brister. En sådan är Nya Ostkustbanan där Trafikverket har tagit fram en utbyggnadsstrategi. Nya Ostkustbanan är långt framme i planeringen och skulle kunna byggas ut i närtid. Varje färdig etapp ger restidvinster och ökar kapaciteten och blir en viktig del i ett framtida järnvägsnät för 250 km/h för hela landet.

<sup>1</sup> Bilaga 1: Synpunkter med anledning av pågående utredningsarbete om nya stambanor för höghastighetståg  
Ärendenummer TRV 2020/85985



### **3. Bygg ett mer jämställt och jämlikt transportsystem!**

Dagens transportsystem har stora brister, särskilt i norra Sverige. Det räcker därför inte att lappa och laga den infrastruktur vi har – vi måste också bygga mer kapacitet. Trafikverkets prognostiserar för en kraftig befolkningsminskning i de nordligaste sju regionerna, vilket inte är en acceptabel utveckling. Infrastrukturpolitiken måste bygga på att hålla ihop Sverige, inte öka eller skapa fler klyftor i samhället. Ett problem i norra Sverige är att många arbetsmarknader är ensidiga. Det begränsar möjligheterna att hitta ett passande jobb och utbildningar för alla inom en familj. Ofta är det kvinnor som får begränsade möjligheter till jobb och karriär när arbetsmarknaden är ensidig. En utbyggnad av kollektivtrafiken som Nya Ostkustbanan möjliggör för fler män att välja att resa kollektivt och resa med tåg. Det öppnar även upp för fler män att minska restider och därmed öka sin del av det obetalda hemarbetet. Detta ger mer tid för män att bygga relationer med sina barn och skapar nya chanser för kvinnor att hitta rätt jobb.

### **4. Låt klimatfrågan utveckla hela Sverige!**

Klimatutmaningen ska tas på allvar och de mål som riksdagen beslutat ska uppnås. Det innebär att transportsystemet ska vara fossilfritt om 25 år. Trafikverkets förslag till lösning på detta är ökade drivmedelskostnader i kombination med förhoppningar om en snabb elektrifiering. Men drivmedelskostnader på upp mot 50 kronor per liter om 10 år är ett effektivt sätt att stänga ner norra Sverige och den svenska basindustrin. Det finns ett annat alternativ till Trafikverkets strategi och det är att bygga ut ett väl fungerande fossilfritt transportsystem. Genom att bygga Nya Ostkustbanan kommer både gods och människor att kunna transporteras fossilfritt. Det leder till att godstransportkostnaderna till och från norra Sverige kan sänkas, istället för att kraftigt höjas. Det leder till att människor kan ta sig både till jobbet och till nöje och kultur utan att använda bilen. Det leder också till att norra Sveriges oproportionerligt stora flygberoende bryts. 25 år är en kort tid för att bygga ett transportsystem, men det tog bara 25 år att införa massbilismen. Därför krävs det att nödvändiga satsningar sker nu.

### **5. Utveckla fyrstegsprincipen med ett femte steg – börja med att bygga klart!**

Trafikverkets förslag till inriktning bygger på fyrstegsprincipen – en princip om att undvika nyinvesteringar genom att i första hand minska efterfrågan, i andra hand optimera dagens system och i tredje hand bygga om. Först i fjärde hand blir det fråga om att bygga nytt. Denna princip kan verka klok, men hårdrar vi fyrstegsprincipen leder det till det som Trafikverket föreslår i inriktningsunderlaget; att halvbyggda projekt såsom Nya Ostkustbanan, inte byggs färdigt. Valet att bygga nytt är i själva verket redan gjort och måste fullföljas. De fulla effekterna av gjorda investeringar i Ostkustbanan, Ådalsbanan, Botniabanan och Norrbotniabanan kan inte tillgodogöras förrän den sista etappen är klar. Först då kan långa, tunga och snabba tåg sättas in och transportkostnader kapas. Att inte ta vara på systemeffekterna är ett gigantiskt resursslöseri som går tvärs emot hela tankegången bakom fyrstegsprincipen.

## Investeringar i infrastrukturen – en överlevnadsfråga för Sverige

Sverige är ett stort och rikt land, med stora avstånd och en stark industri. Att tro att vi kan fortsätta denna framgångssaga utan att investera i ny infrastruktur är orimligt.

För att klara av våra fem steg inför framtiden krävs resurser till att bygga klart Nya Ostkustbanan. Det innebär att inget av Trafikverkets alternativ är rimliga. Inget av alternativen lever upp till de krav som ställs i regeringens direktiv till Trafikverket eller i Januariavtalet.

För att viktiga investeringar ska kunna genomföras krävs effektiviseringar och skarpare upphandlingar – allt för att säkerställa att staten får så mycket ”pang för pengarna” som möjligt. Det är bra att regeringen nu gett Trafikverket i uppdrag att analysera kostnadsutvecklingen och återkomma med förslag på åtgärder.

Skenande kostnader för höghastighetsbanorna gör att alla andra projekt förskjuts – ska den satsningen genomföras måste den lyftas ut ur planen och alternativa finansieringsmöjligheter användas.

Trafikverket är en av de större statliga myndigheterna med en årsarbetskraft inklusive konsulter som numera överstiger 10 000 personer. Antalet årsarbetskrafter på Trafikverket har ökat med 33 procent mellan åren 2015 och 2019, samtidigt som konsultanvändningen ökat med 21 procent. Det rimliga vore att se över möjligheterna att effektivisera den egna organisationen för att frigöra medel till investeringar.

Nya uppgifter leder till att gamla uppgifter inte klaras av. I Trafikverkets förslag ingår nya poster som kräver resurser. Varje ny anslagspost såsom civilförsvaret, steg 1-åtgärder och stadsmiljöavtal bygger på behov som inte ifrågasätts, men de leder också till allt mindre resurser för ursprungsuppgiften; att vårda och utveckla den statliga infrastrukturen. Vi menar därför att nya uppgifter alltid borde följas av nya anslag.

Sammantaget innebär det att Trafikverkets förslag med en utökad ram på minst 20 procent utan att höghastighetsbanorna ingår i ramen, är det enda tänkbara alternativet av de presenterade. Även detta alternativ behöver ökade resurser för nyinvesteringar så att centrala projekt såsom att färdigställa Nya Ostkustbanan, kan inrymmas kommande nationella plan. Trafikverket behöver vidta åtgärder för att sänka prisnivån för infrastrukturåtgärder. Det är därför rimligt att alla anslagsposter får ett besparingskrav som ska mötas med effektivisering och smartare lösningar.

# Bygg sammanhållning, fortsätt bygga Sverige starkare!

Vi vet att Trafikverket har lagt ned mycket arbete på inriktningsunderlaget, men det vore fel av oss dölja att vi är besvikna. Vi känner väl till den kompetens och det stora engagemang som finns inom Trafikverket, och det gör att vi också hade högt ställda förväntningar på underlaget. Vi hade väntat oss en mer framtidsinriktad och offensiv inriktning för det är det som krävs just nu. Nu lägger vår förhoppning på att regeringen kommer att omforma inriktningsunderlaget till en kraftfull proposition.

## Styrelsen för Nya Ostkustbanan 9 december 2020

Ingela Bendrot  
vd

Glenn Nordlund (S)  
Ordförande, regionstyrelsens  
ordförande Region Västernorrland

Eva Lindberg  
Vice ordförande, regionstyrelsens  
ordförande Region Gävleborg

### Styrelseledamöter

Johan Andersson (C), kommunstyrelsens ordförande i Sollefteå kommun  
Stefan Dalin (S), kommunstyrelsens ordförande i Timrå kommun  
Jörgen Edsvik (S), kommunalråd Gävle kommun  
Stig Eng (C), vice ordförande i kommunstyrelsen Nordanstigs kommun  
Bodil Hansson (S), kommunstyrelsens ordförande i Sundsvalls kommun  
John-Erik Jansson (C), kommunstyrelsens ordförande i Söderhamns kommun  
Mikael Löthstam (S), kommunstyrelsens ordförande i Hudiksvalls kommun  
Erik Lövgren (S), kommunstyrelsens ordförande i Ånge kommun  
Per Nylén (S), kommunstyrelsens ordförande i Örnsköldsviks kommun  
Andreas Sjölander (S), kommunstyrelsens ordförande i Härnösands kommun  
Malin Svanholm (S), kommunstyrelsens ordförande i Kramfors kommun

### Adjungerade

Daniel Gustafsson, Enhetschef Länsstyrelsen Västernorrland  
Mats Hindström, Stabschef Länsstyrelsen Gävleborg



I samarbete med



**BYGGFÖRETAGEN**

i Gävleborg och Västernorrland

## Om bolaget Nya Ostkustbanan

I augusti 2015 bildade Region Gävleborg, Region Västernorrland och kommunerna Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Härnösand, Kramfors och Örnsköldsvik det gemensamma bolaget Ostkustbanan 2015 AB. Länsstyrelserna i Västernorrland och Gävleborg är adjungerade i styrelsen. I dagligt tal kallas bolaget för Nya Ostkustbanan. 2020 utvidgades bolaget med tre nya delägare; kommunerna Timrå, Ånge och Sollefteå. Handelskammaren Mitt, Mellansvenska Handelskammaren och Byggindustrierna i Västernorrland och Gävleborg är samarbetspartner till bolaget. Umeå kommun ingår på tjänstepersonsnivå i bolagets referensgrupp.

Bolagets uppdrag är att påskynda utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Gävle–Härnösand/Västeråsby. Sträckan är idag Sveriges längsta flaskhals. Den nya järnvägen byggs för längre, tyngre och snabbare tåg. En utbyggnad innebär halverade restider och fördubblad kapacitet.

Planbesluten 2014 och 2018 innebar att drygt 8 miljarder har avsatts till Nya Ostkustbanan. Så sent som i våras presenterade Trafikverket sitt förslag till utbyggnadsstrategi för hela sträckan. Rapporten<sup>2</sup> har remitterats och stödet för utbyggnadsstrategin är stort. Utbyggnaden av Ostkustbanan har också beviljats EU-stöd, senast sommaren 2020. Bolaget ingår i samarbetet Botniska korridoren, ett samarbete mellan de sju nordligaste regionerna i Sverige. Samarbetet täcker mer än 70 procent av Sveriges yta.

## Bilagor

**Bilaga 1:** [Synpunkter med anledning av pågående utredningsarbete om nya stambanor för höghastighetståg](#)  
[Ärendenummer TRV 2020/85985.](#)

**Bilaga 2:** [”Bristanalys Nedre Norrland – förslag till utbyggnadsstrategi – Bristande kapacitet och långa restider på Ostkustbanan och Ådalsbanan Gävle – Västeråsby”](#) Version 2020-05-25. Ärendenummer TRV 2020/57564.

---

<sup>2</sup> Bilaga 2:”Bristanalys Nedre Norrland - förslag till utbyggnadsstrategi. Bristande kapacitet och långa restider på Ostkustbanan och Ådalsbanan Gävle - Västeråsby”