

## Synpunkter från Nya Ostkustbanan (Nya Ostkustbanan 2015 AB): Trafikverkets arbete med regeringsuppdrag att analysera behovet av åtgärder i transport-infrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län

Ärendenummer TRV 2021/111367

### Ärendet

Trafikverket har fått i uppdrag att analysera och beskriva vilken påverkan de stora företagsetableringarna och företagsexpansionerna som nu pågår eller planeras i Norrbottens och Västerbottens län har för transportinfrastrukturen. I direktiven framgår att Trafikverket ska analysera vilka behov av åtgärder, främst i Norrbottens och Västerbottens län, som kan väntas uppstå med anledning av denna samhällsomställning.

Trafikverket ska vidare analysera vilka eventuella brister och flaskhalsar som kan uppkomma i transportsystemet med anledning av de företagsetableringar och företagsexpansioner som pågår eller planeras samt, utifrån den samhällsomställning som sker till följd av dessa processer, föreslå åtgärder för en långsiktigt hållbar transportförsörjning och transportinfrastruktur.

Nya Ostkustbanan deltog vid informationsmötet som anordnades av Region Nord – som är de som genomför arbetet – den 28 oktober och vill även ta tillvara möjligheten att inkomma med ett kortfattat yttrande. Vi ställer oss också bakom yttrande från samarbetet Botniska korridoren.

### Vad är Nya Ostkustbanan?

Dubbspår på Ostkustbanan är den enskilda utvecklingsfrågan som är högst prioriterad bland regioner och kommuner efter södra norrlandskusten. Även samarbetet Botniska Korridoren står bakom denna viktiga satsning. Därför pågår ett intensivt arbete för att visa alla de fördelar som projektet har – för jobb, tillväxt och miljö och klimat.

Den 27 mil långa järnvägen mellan Gävle och Härnösand är Sveriges längsta och mest belastade enkelspår. Ett nytt dubbspår skulle skapa helt nya möjligheter för såväl gods som passagerare. Norra Sverige skulle knytas ihop och Sveriges konkurrenskraft skulle stärkas.

2015 bildade Region Gävleborg, Region Västernorrland och kommunerna Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Härnösand, Kramfors och Örnsköldsvik ett gemensamt bolag för att påskynda utbyggnaden av dubbspår mellan Gävle och Härnösand. 2016 utsåg styrelsen 2021 även kommunerna Ånge, Timrå och Sollefteå till delägare i bolaget. Länsstyrelserna i Västernorrland och Gävleborg är adjungerade i styrelsen. Handelskammaren Mittsverige och Mellansvenska Handelskammaren samt Byggföretagen i södra Norrland, har slutit upp bakom Nya Ostkustbanan.

Projektet har också starkt stöd i EU, det märks inte minst genom att EU nu medfinansierar pågående utbyggnad.

## Nya Ostkustbanans kommentarer till pågående arbete

Utifrån den redovisning som Trafikverket Region Nord gavs den 28 oktober vill vi inkomma med följande kommentarer.

Det är bra att regeringen gett Trafikverket i uppdrag att utreda den påverkan de stora företagsetableringarna och företagsexpansionerna som nu pågår eller planeras i Norrbottens och Västerbottens län har för transportinfrastrukturen. Redan 2014, långt innan dessa företagsetableringar var kända, utpekades sträckan som en brist i det nationella transportsystemet.

Även 2018 utpekades sträckan som en brist och ett omfattande utredningsarbete tog fart. 15 juni 2021 presenterades slutrapporten Bristanalys Nedre Norrland. Utbyggnadsstrategi och förslag till utbyggnadsordning (TRV 2021/3562). Bristen beskrevs av regeringen 2018 på följande sätt: "Nedre Norrland, bristande kapacitet i järnvägssystemet – återstående delsträckor med kapacitetsproblem och långa restider, såsom Ostkustbanan Gävle–Sundsvall och Ådalsbanan Sundsvall–Härnösand".

Tack vare denna rapport finns nu en ordentlig beskrivning av bristerna längs södra Norrlandskusten och ett gediget underlag för den fortsatta utbyggnaden. Eftersom denna sträcka redan tidigare identifieras som en av de största kapacitetsbristerna i det nationella transportsystemet, inte minst när det gäller trafiken till och från norra Sverige, borde den prioriteras i pågående utredningsarbete. I utredningsuppdraget står att Trafikverket ska prioritera åtgärder för en långsiktigt hållbar transportförsörjning och transportinfrastruktur, och med tanke på hur länge Nya Ostkustbanan utpekats som en brist borde åtgärder snabbt sättas in här.

Enligt vår bedömning finns det inte någon annan bristbeskrivning som är så omsorgsfullt genomarbetad och dessutom förankrad via samråd och remitteringar.

### Gediget underlag och hög planmognad

Nya Ostkustbanan är ett av de viktigaste järnvägsprojekten i Sverige. Sedan 2014 har regeringen avsatt 8 miljarder till investeringar. I Sundsvall börjar vi nu se resultaten. I Gävle pågår ett omfattande planeringsarbete. Genom dessa två etapper har Nya Ostkustbanans viktigaste noder tagits omhand, bättre trafikering genom städerna, nya resecentrum, lokalstationer och väsentligt bättre kopplingar till respektive hamn och anslutande banor skapar stora förbättringar, men kapaciteten begränsas fortfarande av de långa enkelspåriga sträckorna.

## UTREDNINGAR OCH UNDERLAG 2011 – 2021

- |  |   |
|--|---|
| <p><b>2011</b> Samordnad planering Gävle – Sundsvall<br/>Samhällsekonomiska kalkyler för Ostkustbanan Gävle – Sundsvall</p> <p><b>2012</b> Kapacitetsutredningen – med fokus på kapacitet och flaskhalsar (Trafikverket)</p> <p><b>2013</b> Järnvägsutredning Sundsvall – Härnösand</p> <p><b>2014</b> Regionförstyringens inverkan på landets ekonomi och statens finanser – exemplet norra Sverige</p> <p><b>2015</b> Järnväg 2050, En vision om järnvägens framtida roll i samhället</p> <p><b>2016</b> Nyttöanalys av projektet Nya Ostkustbanan (Sweco)<br/>Järnväg 2050 – näringslivets godstransporter<br/>Järnväg i norra Sverige Underlag till Sverigeförhandlingen (Trafikverket)</p> <p><b>2017</b> 2035 En resa längs södra norrlandskusten (Nya Ostkustbanan)</p> | <p><b>2018</b> Korridorsval återstående delsträckor (del av svar på nationell brist)<br/>Mer Pang för pengarna – hur de samhällsekonomiska analyserna kan utvecklas med lärdomar från Nya Ostkustbanan (Sweco)</p> <p><b>2019</b> Förslag till utbyggnadsoptimering med fokus på godstrafiken för Ostkustbanan och Ådalsbanan (Sweco)<br/>ÅVS Kuststråket Gävle – Umeå (Trafikverket)<br/>Järnvägsplan Birsta – Timrå (Trafikverket)</p> <p><b>2020</b> 250 km/h utredning (Trafikverket)<br/>Utbyggnadsstrategi remiss (Trafikverket)<br/>Godsflödesutredningen Region Mitt (Trafikverket)</p> <p><b>2021</b> Utbyggnadsstrategi (Trafikverket)<br/>Godsstudie (Trogon Consulting m fl.)<br/>Sundsvalls arbetsmarknadsregion och Nya Ostkustbanan (Sweco)<br/>Gävles arbetsmarknadsregion och Nya Ostkustbanan (Sweco)</p> |
|--|---|

Nya Ostkustbanan har en hög planeringsmognad



### Flaskhalsar och brister i anslutande infrastruktur måste inkluderas

På mötet den 28 oktober framkom tydligt att Region Nord valt att enbart titta på tidigareläggning av infrastrukturinvesteringar i nära anslutning till de större företagsetableringarna. Självfallet måste dessa behov undersökas, men för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem krävs en mer utvecklad systemsyn där fokus läggs på viktiga stråk och på att undanröja flaskhalsar och andra hinder för fortsatt industriell utveckling i norra och mellersta Sverige. De godsflöden som nu genereras ska ju föras ut i världen, då duger det inte att ensidigt titta på investeringar i Norrbotten och Västerbotten. I direktiven anges att Trafikverket ska analysera och beskriva vilken påverkan de stora företagsetableringarna och företagsexpansionerna som nu pågår eller planeras i Norrbottens och Västerbottens län har för transportinfrastrukturen i främst i Norrbottens och Västerbottens län, men vi vill understryka att närliggande län och länder inte undantas.

Även om all infrastruktur i Västerbotten och Norrbotten skulle byggas ut så skulle det inte lösa problemen med att få ut och in varor och råvaror. Flaskhalsar i närliggande regioner skulle begränsa eller omöjliggöra flödet och riskera att äventyra den samhällsomvandling som nu inletts. Samarbetet Botniska Korridoren har också varit mycket tydliga i denna del. Det går inte att se Västerbotten och Norrbotten som en isolerad ö.

Vi vill också nämna att Nya Ostkustbanan har tagit fram en godsstudie som tittar på hur godsflödena har förändrats över tid, och hur transportkostnaderna till och från norra Sverige kommer att utvecklas. Vi vill varmt rekommendera denna rapport i det fortsatta arbetet. En utbyggd kustjärnväg spelar en helt avgörande roll, både för att överföra gods från väg till järnväg och sjöfart och för att hindra ökade godstransportkostnader. När Nya Ostkustbanan är klar kommer transportkostnaderna till och från norra Sverige att minska. Vår studie tittar – till skillnad från Trafikverkets underlag – på flödena till och från Sverige, inte bara inom Sverige. För vår del är det ett självklart perspektiv, särskilt med tanke på att Sverige är en mycket viktig exportnation.

Vi vill också nämna att Trafikverket Region Mitt har gjort en nära 70 sidor lång studie om överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Tyvärr lyckas vi inte hitta den på internet, men har skickat den i pappersversion till regiondirektören för Trafikverket Region Nord.

## Pågående nyindustrialisering är bara början

Även utanför Norrbotten och Västerbotten sker nu en snabb omvandling av industrin. Många företag ställer om sin verksamhet till fossilfri produktion och helt ny och mer miljö- och klimatvänlig produktion. Det betyder att vid sidan av nyindustrialiseringen sker en ”nyvitalisering” av befintlig industri längs hela kusten.

Här finns sedan lång tid en väl utvecklad industritradition, många starka industrier och ett pärlband av städer – men ingen fungerande kustjärnväg. Bristanalysen pekar på brister i form av kapacitetsbrist, men också på att nuvarande infrastruktur inte klarar av tunga, långa och snabba tåg. För att kunna möta de snabbt växande behoven krävs en snabb utbyggnad av dubbelspåret mellan Gävle och Västeråsby, men också de andra två högst prioriterade delarna av den Botniska korridoren, det vill säga Norrbotniabanan och Godsstråket genom Bergslagen. På så sätt skulle de nordligaste regionerna knyts samman med resten av Sverige och vidare ut mot EU:s inre marknad och världsmarknaden.

## Viktigt att nu satsa på det mest energieffektiva transportslaget

Runt om i Europa, men också i Sverige kommer nu larmrapporter om skenande elpriser som en följd av elbrist. För att samhällsomvandlingen ska fungera krävs stora mängder el, och att den el som finns används på det mest effektiva sättet. En storskalig elektrifiering av vägtrafiken kommer att ställa krav på att tillgänglig el används på rätt sätt. Järnvägen är det mest energieffektiva transportslaget alla kategorier. Elektrifierade vägtransporter kommer att spela en viktig roll i samhällsomvandlingen, men när det kommer till tunga och långa godstransporter – sådana som krävs för att nyindustrialiseringen ska få fullt genomslag – är ellastbilar inte ett alternativ. Där spelar järnvägen en avgörande roll. Järnvägen spelar också en avgörande roll för att pendlingstrafik samt långväga personresor ska bli energieffektiva.

## Ta vara på medfinansiering från EU

Att bygga klart den Botniska korridoren kostar cirka 60 miljarder, utöver de satsningar som redan pågår. EU har beslutat medfinansiera upp till 50 procent av investeringarna för att bygga den Botniska korridoren, men det kräver att Sverige pekar ut Botniska korridoren som ett sammanhängande stråk och beräknar samhällsnyttan utifrån hela stråknyttan och inte isolerat, i de ofta små och korta, deletapperna.

Genom att bygga klart den Botniska korridoren får Sverige och hela EU ett starkt och sammanhängande stråk där tunga, långa och snabba tåg kan passera. Det halverar industrins transportkostnader och ökar konkurrenskraften, och bidrar också till kraftigt förstörade arbetsmarknadsregioner genom att restiderna halveras. Utan en utbyggd järnvägsinfrastruktur längs hela kusten från Stockholm till Luleå riskerar vi en framtida situation där vi tvingas transportera fossilfria varor på dieseldrivna lastbilar!

På uppdrag av styrelsen för Nya Ostkustbanan 1 november 2021

Ingela Bendrot vd Nya Ostkustbanan

## Sammanställning av rapporter publicerade av Nya Ostkustbanan

### ***Den samhällsekonomiska nyttan av Nya Ostkustbanan (2021)***

En samhällsekonomisk analys av nyttan av att bygga ut hela Nya Ostkustbanan. Kalkylen bygger på Trafikverkets metodik. Nettonuvärdeskvoten beräknas vara knappt 0,1. Den största nyttan kommer från förbättrad persontrafik. Även godstrafiken bidrar substantiellt, trots att analysen bygger på mycket konservativa antaganden om godstrafikens utveckling. En förutsättning för en positiv samhällsekonomisk nytta är att hela Nya Ostkustbanan byggs ut, eftersom det är då som hela systemeffekten uppstår. Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan är också en förutsättning för att fulla samhällsnyttan av gjorda och pågående investeringar norr om Nya Ostkustbanan kan tillgodogöras. [http://nyaostkustbanan.se/app/uploads/2021/06/210611\\_Samhallsekonomiska\\_nyttan-1.pdf](http://nyaostkustbanan.se/app/uploads/2021/06/210611_Samhallsekonomiska_nyttan-1.pdf)

### ***Gävleborgs arbetsmarknad och Nya Ostkustbanan (2021)***

PM som beskriver hur Nya Ostkustbanan bidrar till att utveckla Gävleborgs arbetsmarknadsregion genom klassiska regionförstoringseffekter. Antalet människor och arbetsplatser som nås inom 45 minuters restid ökar från 10 % för Gävle kommun upp till nära 400 % för Hudiksvalls kommun. Nordanstig, Hudiksvall, Söderhamn och Älvkarleby inkluderas i gemensamma arbetsmarknadsregioner med Sundsvall och/eller Gävle. Regionerna får över 150 000 arbetstillfällen och därmed mycket goda utvecklingsförutsättningar. Hudiksvall tillförs exempelvis nästan 200 branscher inom 45 min restid. En försiktig bedömning indikerar ungefär 2 400 fler jobb som en följd av den högre dynamiken i stråket. [http://nyaostkustbanan.se/app/uploads/2021/06/G%C3%A4vleborgs\\_arbetsmarknad\\_Nya\\_OKB\\_Sweco\\_210518.pdf](http://nyaostkustbanan.se/app/uploads/2021/06/G%C3%A4vleborgs_arbetsmarknad_Nya_OKB_Sweco_210518.pdf)

### ***Nya Ostkustbanan – Vägen till överflyttning av gods till järnväg och sjöfart (2021)***

Rapporten visar på effekterna av Nya Ostkustbanan på godstransportkostnaderna för ett antal transportupplägg. Kostnaderna för en transport år 2020 mellan Eskilstuna och Umeå, Sundsvall-Wuppertal och Kramfors-Poznan är analyserad och jämförd med beräknade kostnader för en transport 2030, med Nya Ostkustbanan utbyggd. Kostnaderna 2030 bygger på fattade eller aviserade politiska beslut samt bedömningar om teknisk utveckling. Känslighetsanalyser av högre drivmedelspriser, en snabb elektrifiering samt introduktion av längre fordon kompletterar analysen. Utan Nya Ostkustbanan kommer transportkostnaderna öka markant de närmaste 10 åren. Med Nya Ostkustbanan sjunker kostnaderna, samtidigt som en överflyttning till järnväg och sjöfart kommer att ske. Den pågående förskjutningen av Sveriges utrikeshandel österut innebär också att hamnar såsom Gävle och Norvik kommer få en mera strategisk roll i framtiden. [http://nyaostkustbanan.se/app/uploads/2021/04/Godsstudie\\_Nya\\_Ostkustbanan\\_2021.pdf](http://nyaostkustbanan.se/app/uploads/2021/04/Godsstudie_Nya_Ostkustbanan_2021.pdf)

### ***Sundsvalls arbetsmarknadsregion och Nya Ostkustbanan (2021)***

I ett kortfattat PM beskrivs hur Nya Ostkustbanan bidrar till att utveckla Sundsvalls arbetsmarknadsregion genom klassiska regionförstoringseffekter. Tillgängligheten för kommunerna i stråket Kramfors-Söderhamn ökar dramatiskt. Antalet människor och arbetsplatser som nås inom 45 minuters restid ökar med mellan 40 % och ett par hundra procent för aktuella kommuner.

Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Timrå, Härnösand och Kramfors bildar en gemensam arbetsmarknadsregion. Branschbredden ökar, vilket minskar sårbarheten och ökar innovationsförmågan. Sammantaget förbättras arbetsmarknaden, produktiviteten ökar och en försiktig bedömning visar på ungefär 2 100 fler jobb.

[http://nyaostkustbanan.se/app/uploads/2021/03/Sundsvall\\_arbetsmarknad\\_Nya\\_-OKB\\_210325.pdf](http://nyaostkustbanan.se/app/uploads/2021/03/Sundsvall_arbetsmarknad_Nya_-OKB_210325.pdf)

### ***Förslag till utbyggnadsoptimering med fokus på godstrafiken för Ostkustbanan och Ådalsbanan (2019)***

Rapporten beskriver den bästa utbyggnadsordningen av Nya Ostkustbanan om man enbart beaktar godstrafikens behov. Genom att sätta godstrafiken i fokus balanserar studien den övervikt som ofta ges till persontransporter i exempelvis samhällsekonomiska kalkyler. Analysen visar att utbyggnaden av Ådalsbanan är mycket angelägen för att möjliggöra effektiva godstransporter längs kusten. När hela Nya Ostkustbanan är utbyggd kommer mellan 25 och 28 godståg att flytta från stambanorna i inlandet, då kustjärnvägen erbjuder en genare och snabbare väg och dessutom passerar närmare de stora industrierna.

[http://nyaostkustbanan.se/app/uploads/2019/10/Forslag\\_till\\_utbyggnadsoptimering\\_Nya\\_Ostkustbanan\\_rapport\\_ver\\_1.3.pdf](http://nyaostkustbanan.se/app/uploads/2019/10/Forslag_till_utbyggnadsoptimering_Nya_Ostkustbanan_rapport_ver_1.3.pdf)

### ***Mer pang för pengarna – hur de samhällsekonomiska analyserna kan utvecklas med lärdomar från Nya Ostkustbanan (2018)***

Rapporten belyser både styrkor och svagheter med de samhällsekonomiska beslutsunderlagen. Med hjälp av experter från bland annat Trafikanalys, universitet och konsultföretag identifierar studien utvecklingsbehov samt belyser hur tidigare prognoser faktiskt har fallit ut. En central del i rapporten är systemperspektivet, vilket belyses med konkreta exempel från Ostkustbanan och Ådalsbanan. Så länge som det kvarstår flaskhalsar för exempelvis tillåten axellast på en sträcka så kan inte den fulla systemnyttan förverkligas. Studien tar också upp värdet av så kallade wider economic benefits, effekter som forskningen är enig om inte fångas på ett adekvat sätt i nuvarande kalkyler.

[http://nyaostkustbanan.se/app/uploads/2018/05/Mer-pang-for-pengarna\\_20180425.pdf](http://nyaostkustbanan.se/app/uploads/2018/05/Mer-pang-for-pengarna_20180425.pdf)

### ***Nyttoanalys Nya Ostkustbanan (2016)***

Rapporten analyserar nyttorna av Nya Ostkustbanan enligt Sverigeförhandlingens struktur.

Rapporten visar tydligt de systemeffekter som uppstår när hela stråket byggs ut och då möjliggör en effektiv och konkurrenskraftig trafik för både gods och passagerare. Analysen har lyfts fram av Sverigeförhandlingen som ett av de bästa underlagen för deras arbete, framför allt för beskrivningen av systemnyttan för godstransporter.

[http://nyaostkustbanan.se/app/uploads/2016/10/Nyttoanalys\\_Nya\\_Ostkustbanan\\_slutversion\\_1-3\\_160527.pdf](http://nyaostkustbanan.se/app/uploads/2016/10/Nyttoanalys_Nya_Ostkustbanan_slutversion_1-3_160527.pdf)