

Botniska korridorens yttrande över utredning om effektivare organisering genomförande av statlig väg och järnväg

Till: Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Diarienummer: LI2025/02146

Samarbetet Botniska korridoren välkomnar utredningen om effektivare organisering och genomförande av statlig väg- och järnvägsinfrastruktur. Botniska korridoren tog ett tidigt initiativ till att utreda och föreslå alternativa metoder (finansiering och genomförande) kopplat till våra högsta prioriteringar i närtid (Godsstråket genom Bergslagen, Nya Ostkustbanan, Norrbottenbanan och Malmbanan), varför vi är odelat positiva till regeringens initiativ att utreda nya metoder för att säkerställa och skynda på utbyggnaden av prioriterad och kritisk infrastruktur.

Utredningen adresserar flera av de strukturella utmaningar som under lång tid har försvårat snabb och kostnadseffektiv utbyggnad av större infrastrukturprojekt i Sverige.

Vi välkomnar också utredningens ambition om att effektivisera genomförandet av stora infrastrukturprojekt i Sverige och instämmer i huvudsak i problembeskrivningen och de föreslagna lösningarna. Vi anser att reformen kan bidra till en mer effektiv, förutsägbar och sammanhållen utbyggnad av statlig väg- och järnvägsinfrastruktur. För bästa möjliga genomförande av reformen vill vi framföra följande synpunkter.

Bolagskonstruktion

- Kommuner och regioner bör vara delägare i bolaget för att stärka samverkan, lokal förankring och framdrift.
- Styrelserepresentation från stat, framtida förvaltare och berörda kommuner och regioner ger insyn i ekonomi, tidplan och risker för alla parter.
- Lokal och regional representation i styrelsen möjliggör snabbare hantering av miljö-, mark- och planeringsfrågor.
- Samordning av parallella kommunala investeringar (resecentra, vägar, samhällsplanering) underlättas.

Ansvarsfördelning mellan Trafikverket och nytt bolag

- **Markförvärv:** Bör även fortsättningsvis hanteras av Trafikverket av rättssäkerhets- och kompetensskäl.
- **Förvaltning och underhåll:** Ska övergå till Trafikverket vid en tydligt definierad tidpunkt för att integrera banan i det nationella systemet.

Finansieringsmodell

- Enbart fleråriga anslag riskerar att skapa samma flaskhalsar som idag och försvårar långsiktig planering.
- Avsaknad av lånemöjlighet begränsar bolagets förmåga att jämna ut kassaflöden och tidigarelägga byggstarter.
- En kombination av anslags- och lånefinansiering behövs för stabilitet, kontinuitet och realistiska tidplaner.
- En väl avvägd modell som förenar Trafikverkets myndighetskompetens med bolagets effektiviseringspotential kan ge snabbare, mer kostnadseffektivt genomförande och högre samhällsnytta.
- Samordning med regionerna är också viktigt eftersom de ofta kan vara finansiärer via länstransportplanen för exempelvis resecentrum och underlätta för EU-finansiering via ERUF.
- Ett projektbolag underlättar också för ansökan om medfinansiering via Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF- Connecting Europe Facility). Dessutom tillfaller eventuell medfinansiering projektet och inte staten generellt.

Genom att utforma reformen så att den tar tillvara Trafikverkets myndighetskompetens, bolagens effektiviseringspotential och en finansieringsmodell som möjliggör kontinuitet kan projekten genomföras snabbare, mer kostnadseffektivt och med högre samhällsnytta.

Vi ser fram emot fortsatt dialog och medverkan i det fortsatta arbetet.

Jonny Lundin (C)

Ordförande

Botniska korridoren

Henric Fuchs

Verksamhetsledare

Botniska korridoren

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 Norrbotniabanegruppen 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 stomnätsskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön (där bland annat Godsstråket genom Bergslagen, Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanen och Malmbanan 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.