

remissyttrande Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Vad är framtiden för grön industri utan grön infrastruktur?

Regeringen har chansen att under våren 2022 skapa förutsättningar för framtidens gröna resor och transporter och de senaste åren har EU, de nordiska länderna och regeringen varit tydliga – det ska ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige, Norge och Finland. För Botniska korridoren innebär det en tydlig prioritering av Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033 uppfyller inte de mål som regeringen satt upp, och inte heller Sveriges åtaganden gentemot EU. Förslaget möter inte heller upp till de prioriteringar och behov som 70 procent av Sveriges geografi tillsammans har identifierat genom samarbetet Botniska korridoren. Istället för att skynda på viktiga satsningar i infrastrukturen skjuts de fram i tid. Till och med redan namngivna åtgärder i gällande plan skjuts fram flera år, tvärt emot regeringens direktiv om att slutföra påbörjade projekt såsom Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen.

Ska Sverige bli den första fossilfria välfärdsnationen och kunna möta de mer än 1 070 miljarderna i investeringar i norra och mellersta Sverige måste vi slutföra de viktigaste satsningarna i Sverige och bli klara med en järnväg för 250 km/h och långa, tunga och snabba godståg.

Just nu pågår rekordstora investeringar i norra och mellersta Sverige, för att ställa om hela samhället i en grön riktning. Trafikverket tar inte tillräcklig hänsyn till detta faktum. Viktiga satsningar saknas i förslaget och därför kräver vi att regeringen nu prioriterar om för att möta de stora investeringar som näringslivet nu gör i grön teknik och gröna innovationer. Sverige behöver uttalade målår för när viktiga infrastruktursatsningar ska vara färdigbyggda – vi kan inte ha ett system där det portioneras ut små delar under lång tid där ingen kan svara på när infrastrukturen kan börja användas. Tempot behöver öka med ett tydligt fokus på att snabbt få ut nyttan av investeringarna!

Under hela processen med framtagande av nationell plan – från inriktningsplanering och genom åtgärdsplaneringen – har det funnits en samsyn mellan Botniska korridoren och de fyra nordligaste handelskamrarna. Samsynen grundar sig i att vi tillsammans har identifierat vad som krävs för att stödja och skapa förutsättningar för den utveckling som sker inom industrin i norra och mellersta Sverige, kompetensförsörjning och möjlighet till gröna och effektiva transporter till och från de stora marknaderna. Tillsammans har vi utrett och identifierat en möjlighet att halvera restider och på så sätt dubblera, och i vissa fall tredubbla, våra arbetsmarknadsregioner. En förutsättning för att klara kompetensförsörjningen. Det andra är att järnvägstransporter, förutom att vara klimatneutrala, blir den billigaste transporten till hamnarna för transporter ut i världen – och inom kort över Fehrman Bält – för de gröna produkter som nu skapas i Sverige, Finland och Norge. Men ska det bli verklighet måste järnvägen byggas ut hela vägen från Narvik, Haparanda och till hamnarna längs östkusten och Göteborg.

Den gemensamma prioriteringen inom EU är ett bevis för att detta är nödvändiga satsningar för hela EU:s ekonomi och utveckling, precis som att det är avgörande för Sveriges omställning. Sverige behöver bli bättre på att uppfylla beslutade mål, svara upp mot EU:s prioriteringar för Sverige och ta tillvara tillgänglig EU-medfinansiering

Har Sverige råd att förbise denna chans?

Samarbetet Botniska korridoren anser att

- det behövs målår för när viktiga infrastrukturåtgärder ska vara klara.
- Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen ska vara färdigställda till 2030.
- de mer än 1 070 miljarder som näringslivet investerar i norra och mellersta Sverige behöver matchas med en fullt utbyggd Botnisk korridor för att möta den gröna omställning och stärka Sveriges konkurrenskraft.
- nya stambanor för höghastighetståg i södra Sverige bör ha en finansiering utanför nationell plan.
- Sverige måste uppfylla åtaganden inom TEN-T utifrån beslutade målår 2030 och 2050.
- det gränsöverskridande perspektivet är av största vikt inom infrastrukturplaneringen.
- Sverige behöver bli bättre på att ta tillvara möjligheter till medfinansiering från EU.
- ett sammanhållet järnvägsnät för 250 km/h för hela Sverige behöver färdigställas 2030 för att möjliggöra långa, tunga och snabba godstransporter samt tillförlitliga personresor.
- den Botniska korridoren är mogen för en omedelbar utbyggnad varför den är lämplig att finansiera inom nationella planens ordinarie ram, medan lånefinansiering kan vara mer lämpligt för mindre mogna åtgärder.
- först när stomnätsskorridoren är fullt utbyggd kan nyttorna av de anslutande stråken komma transportsystemet till godo.
- regeringen kan skapa förutsättningarna för ett sammanhängande transportsystem i hela landet genom kompletterande vägsatsningar utöver de viktiga järnvägssatsningarna.

Sveriges gröna omställning och konkurrenskraft kan inte vänta**Samarbetet Botniska korridoren anser att**

- det behövs målår för när viktiga infrastrukturåtgärder ska vara klara.
- Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen ska vara färdigställda till 2030.
- de mer än 1 070 miljarder som näringslivet investerar i norra och mellersta Sverige behöver matchas med en fullt utbyggd Botnisk korridor för att möta den gröna omställning och stärka Sveriges konkurrenskraft.
- nya stambanor för höghastighetståg i södra Sverige bör ha en finansiering utanför nationell plan.

Det är nu som industrin investerar i den gröna omställningen i norra och mellersta Sverige

Industrins investeringar på mer än 1 070 miljarder kronor i norra och mellersta Sverige ställer krav på möjligheten till transporter. Ingående och utgående varor behöver transporteras via järnväg och sjöfart så att transporterna precis som produkterna blir gröna och hållbara. De satsningar som vi ser idag är endast början och redan inom tre till fyra år kommer produktionen inom industrin växla upp för att därefter öka än mer. Budskapet kan inte vara att infrastrukturen ska möta upp dagens transportbehov ett kvarts sekel senare. En stor andel av transporterna kommer att gå via sjöfart och vi kommer även se stora behov av en robust och kapacitetsstark järnväg i nord-sydlig riktning, precis som att det kommer att finnas behov av öst-västliga förbindelser i anslutande stråk. Både för godstransporter och personresor.

Sverige måste bygga en sammanhållen transportinfrastruktur

Sverige måste bygga en sammanhållen transportinfrastruktur för att möjliggöra den gröna omställningen och stärka konkurrenskraften. EU:s mål är att stomnätet i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ska vara utbyggt till 2030. Sverige har kommit överens med EU om att bygga ut den Botniska korridoren som är en vital del av det europeiska stomnätet. Den ambitionsnivå som återfinns i Trafikverkets förslag är långt ifrån att uppfylla detta. För att det ska finnas tillit till infrastrukturplaneringen behöver Sverige målår när viktiga infrastrukturåtgärder ska vara klara. Näringsliv och invånare behöver få veta när åtgärder ska vara klara för hela stråk. I den nuvarande planen finns många exempel på investeringar i korta järnvägsetapper som endast påbörjas och inte leder till ett sammanhängande nät. Det är inte en hållbar lösning. Att endast namnge delsträckor är inte en framgångsrik strategi för den viktiga Botniska korridoren med kopplingar till både Finland och Norge. Flera åtgärder behöver färdigställas tidigare än nu angivet – vilket också regeringen tydligt har uttalat. Att istället, som Trafikverket föreslår, senarelägga centrala delar motverkar regeringens uttalade intentioner. Först med investeringar som leder till sammanhängande stråk får vi mer klimatsmarta och kostnadseffektiva järnvägstransporter där det inte som idag är billigare med lastbilstransporter.

Bygg klart Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen

Botniska korridorerna högst prioriterade åtgärder är att Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen byggs färdigt i sin helhet. Hela sträckorna behöver namnges i sin helhet för att underlätta för medfinansiering från EU. Målåret för färdigställande ska vara 2030. Detta är tre åtgärder som har både en hög planmognad och god samhällsekonomisk lönsamhet. Samtidigt är detta viktiga prioriteringar i arbetet med att ställa om transportsektorn och överflyttningen från väg till sjö och järnväg. Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen behöver finansieras fullt i kommande plan.

Överenskommen planering måste genomföras och ingångna avtal måste hållas

Ett viktigt begrepp i arbetet de senaste åren har varit att *lagt kort ligger* – så är det inte med Trafikverkets förslag. Tidigare prioriterat skjuts fram och avtal mellan staten, regioner och kommuner åsidosätts. Gävle-Kringlan på Ostkustbanan skjuts fram sju år och får en lägre finansieringsgrad än i gällande plan – flera miljarder plockas bort. När det motsatta med en fullföljande finansiering är det naturliga i planeringsprocessen. Avtalet i Gävle inom arbetet med *större samlade exploateringar med hållbart byggande* fullföljs inte då att de satsningar som är överenskomna inte finns med i förslaget till nationell plan. Norrbotniabanan nordligaste del läggs så långt fram i tid att den kommer att färdigställas många år senare jämfört med vad som vara planerat av tidigare socialdemokratiska regeringar, och i förhållande till dagens behov av effektiva resor och transport till och från Luleå. Det är inte på detta sätt som vi tillsammans skapar en permanent världsutställning för hållbara transportlösningar som ger konkurrensfördelar för Sverige.

Sverige måste ha en effektiv finansiering av infrastruktur med ett effektivt genomförande

Regeringen har varit tydlig med att det ska ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras. Trafikverkets förslag innehåller däremot besparingar och senareläggningar av viktiga satsningar inom hela den Botniska korridoren. Det finns en stor tveksamhet i hela Sverige till att nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö ska inrymmas inom nationell plan ordinarie finansiering. Istället kan de lyftas ur och ha en särskild finansieringslösning. Planerade nya stambanor har en viktig roll att spela i Sveriges infrastrukturplanering. Men det är inte inom nationell plans ordinarie finansiering som de bör återfinnas. Detta är ett resonemang som förs i såväl Trafikverkets förslag som från förespråkare för nya stambanor. Det är mer lämpligt att först planera klart de nya stambanorna med en tydlig finansiering efterföljt av ett sammanhållet, snabbt och rationellt byggande. Med dagens upplägg krävs det ett flertal tolvåriga nationella planer för att färdigställa de nya stambanorna. Mer än tio år innan Trafikverkets förslag anger att de första delarna av de nya stambanorna kan vara på plats behöver industrins transportbehov i norra och mellersta Sverige vara tillgodosedda.

EU visar vägen, och Sverige behöver komma i mål

Samarbetet Botniska korridoren anser att

- Sverige måste uppfylla åtaganden inom TEN-T utifrån beslutade målår 2030 och 2050.
- det gränsöverskridande perspektivet är av största vikt inom infrastrukturplaneringen.
- Sverige behöver bli bättre på att ta tillvara möjligheter till medfinansiering från EU.

TEN-T skapar förutsättningar men innebär även åtaganden

Ett sammanhängande transportnät inom hela EU är avgörande för att stärka järnvägens konkurrenskraft. Sommaren 2021 pekade EU ut Botniska korridoren som en del av det högst prioriterade transportnätet genom förlängningen av stomnätkorridoren Skandinavien-Medelhavet. Förlängningen skapar mervärden för hela Sverige och resten av Europa. Det är ett viktigt beslut som Sverige nu behöver få ut nyttan av. Genom att namnge hela stäckningarna i järnvägssystemet istället för korta etapper skapas bättre möjligheter för att arbeta med att få hem mer finansiering från EU.

Gränsöverskridande stråk och trafikering

Botniska korridoren är en ryggrad i transportsystemet med kopplingar till hamnar och är en viktig del i arbetet med överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. Merparten av Sveriges export sker i närområdet och transportkedjor är oberoende av nationsgränser. Sedan Berlinmurens fall har det skett en gradvis förskjutning av Europas mittpunkt österut vilket kan exemplifieras med EU:s utvidgning österut, effekterna av Brexit samt revitaliseringen och nyindustrialiseringen som sker i norra Sverige men också i delar av östra Europa. I norra och mellersta Sverige finns två av järnvägsnätets fyra gränsövergångar till Norge samt landövergångarna till Finland. Två för Sverige viktiga import- och exportländer. Gränsövergången Haparanda-Torneå är en del av två av EU:s nio stomnätskorridorer – Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön. I Bottenviken ligger Luleå hamn som är en av EU:s prioriterade stomnätshamnar med koppling till Narviks hamn i Norge där stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavets korridorens ena förgrening slutar. Både Norge och Finland satsar på infrastrukturen – exempelvis elektrifiering – och därför borde det i den nationella planen för transportinfrastruktur vara tydligt hur Sverige avser att samplanera sina åtgärder med grannländerna. Detta för att undvika administrativa och tekniska hinder när ett land genomfört investeringar som är till fördel för de gränsöverskridande transporter. Samt för att samordna möjligheterna att erhålla medfinansiering från EU. Exempelvis är gränsterminalen i Haparanda av nationell betydelse som måste utvecklas för att hantera alla sorter gods och lastbärare för öka effektiviteten i de båda korridorerna. På samma sätt knyter gränsövergången Haparanda-Torneå ihop två länders kollektivtrafiksystem. Ytterligare en viktig fråga inom transportnätets kopplingar med våra grannländer är de säkerhetspolitiska aspekterna och frågan om militär mobilitet.

Ta tillvara de finansieringsmöjligheter som EU skapar

Pågående översyn av förordningen för TEN-T är ett viktigt arbete av stor betydelse för de kommande årens arbete med att utveckla framtidens infrastruktur. Sverige behöver ta en aktiv och tydlig roll i förhandlingarna och säkerställa att hela Sverige synliggörs i kommande förordning. Genom ett bredare utpekande av noder och sträckor med mera skapas möjligheter för att öka finansieringen från EU. Botniska korridorens tankar om hur TEN-T bör utvecklas tydliggjordes via ett positionspapper under våren 2021 och kommer även att förtydligas inom Regeringskansliets remiss *EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet* under första kvartalet 2022.

Inom förslag till nationell plan saknar Botniska korridoren en strategi om hur mer EU-medel ska kunna tas hem till Sverige. Det kan vara lämpligt att sätta nivåer på belopp som ska tas hem och med det även ha en tydlighet med vad som sker om finansiering från *Fonden för ett sammanlänkat Europa* och andra finansieringsverktyg inte erhålls. I detta hänseende är det mycket oroande läsning i Trafikverkets förslag till nationell plan att skjuta fram åtgärder som har fått beviljad EU-finansiering som äventyras om åtgärder skjuts fram i tid - exempelvis Ostkustbanan Gävle-Kringlan. Det skulle innebära att Sverige missar medfinansiering från EU och själva måste stå för hela kostnaden.

Över lag upplever Botniska korridoren att Trafikverket bör ges tydligare incitament till att arbeta med att få hem EU-finansiering. De medel som Sverige erhåller bör även mer direkt komma avsedda åtgärder till godo för ett snabbare genomförande, om det inte redan är en grundfinansiering enligt ovan.

Med Trafikverkets förslag riskerar regeringens gröna samhällsbygge gå om intet

Samarbetet Botniska korridoren anser att

- ett sammanhållet järnvägsnät för 250 km/h för hela Sverige behöver färdigställas 2030 för att möjliggöra långa, tunga och snabba godstransporter samt tillförlitliga personresor.
- den Botniska korridoren är mogen för en omedelbar utbyggnad varför den är lämplig att finansiera inom nationella planens ordinarie ram, medan lånefinansiering kan vara mer lämpligt för mindre mogna åtgärder.

Ett sammanhållet järnvägsnät för 250 km/h för hela Sverige

Under hösten 2020 tog Botniska korridoren fram en beskrivning av hur ett järnvägsnät för 250 km/h i hela landet skulle kunna se ut. En utbyggnad på sträckorna Stockholm–Sundsvall–Umeå–Luleå längs kusten i norra och mellersta Sverige, Oslo–Stockholm samt Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn. Sammanfattningsvis är ett järnvägsnät för 250 km/h i hela landet en målbild som har potential att skapa stora nyttor. På motsvarande sätt som nämnts ovan är frågan om målår central inom detta. Botniska korridoren stödjer Trafikverkets förslag att rusta upp valda sträckor av befintlig järnväg till ett sammanhängande nät för 250 km/h. Men utbyggnadstakten är på tok för låg. I enlighet med TEN-T behöver vi år 2030 ha en tillförlitlighet järnväg som möjliggör tyngre, längre och snabba godstransporter samt effektiva personresor.

Näringslivet historiska industriinvesteringarna kräver att regeringen agerar kraftfullt och samlat

I samband med att förslag till nationell plan presenterades redovisades även det särskilda uppdraget att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län. Inom Trafikverkets arbete med detta uppdrag gjorde Botniska korridoren tillsammans med de fyra nordliga handelskamrarna ett gemensamt medskick. Bland annat betonades vikten av att ha ett systemperspektiv som tar med hela Sverige infrastruktur då många transporter kommer att ske genom Sverige samt att beakta frågor om gränsöverskridande trafik.

Botniska korridoren är tveksam till Trafikverkets förslag om att lösa delar av finansieringen genom den lånefinansiering som anges och som behöver utredas vidare. Vi bedömer att det med tanke på det höga tempo som näringslivets investeringar nu genomförs inte är rimligt att staten lägger tid på nya utredningar. Trafikverket anger i förslag till nationell plan att det är avgörande åtgärder inom transportinfrastrukturen för att näringslivssatsningarna ska kunna genomföras på ett önskvärt sätt. Därmed är det mer naturligt att i kommande planbeslut besluta om full finansiering av de åtgärder som behöver genomföras i närtid.

Det naturliga är att det är via nationell plan som åtgärder av nationell betydelse finansieras. Därmed är det lämpligt att möjliggöra medfinansiering från nationell plan till länsplaner för regional transportinfrastruktur när det exempelvis sker extra ordinära företagsetableringar av betydelse för hela landet. Detta är bland annat aktuellt att göra på det regionala vägnätet kring Skellefteå och kan bli aktuellt på andra platser vid större företagsetableringar på andra platser kommande år. Exempel på det senare är satsningar i Boden med framställning av fossilfritt stål och i Dalarna inom utbyggnaden av industrin för energiöverföring.

Trafikverket pekar även på att en ökad arbetspendling är en förutsättning för kompetensförsörjningen till de nya etableringarna. De pågående företagsetableringarna och den samhällsomvandling samt befolkningsökning som dessa medför innebär också ökade trafik- och transportflöden längs Norrlandskusten och vidare söderut i Sverige. Detta aktualiserar än mer frågan om ett snabbt färdigställande av hela den Botniska korridoren.

Skapa en helhet inom transportsystemet

Samarbetet Botniska korridoren anser att

- först när stomnätskorridoren är fullt utbyggd kan nyttorna av de anslutande stråken komma transportsystemet till godo.
- regeringen kan skapa förutsättningarna för ett sammanhängande transportsystem i hela landet genom kompletterande vägsatsningar utöver de viktiga järnvägsatsningarna.

Anslutande stråk är en viktig del av helheten

Med en utbyggd järnväg längs kusten skapas bättre förutsättningar för resor och transporter längs Botniska korridorens anslutande stråk med bland annat skogsnäringen och en starkt växande besöksnäring. Det är först när hela Botniska korridoren och de anslutande stråken är utbyggda som hela nyttan med en utbyggd järnväg uppnås för norra och mellersta Sverige. Att åtgärda viktiga åtgärder och brister är delvis prioriteringarna som sker löpande inom Trafikverkets ordinarie verksamheten. I beslutet 2018 för gällande nationella plan pekade regeringen ut 16 brister i infrastrukturen. Dessa har utretts av Trafikverket och åtgärder tagits fram för att åtgärda dem. Flera av bristerna är starkt kopplade till norra och mellersta Sverige. Det fortsatta arbetet bör utgå från att åtgärda utpekade och redan utredda brister. Det är viktigt att detta inte faller bort i kommande arbete med nationell plan. Åtgärder och brister i Botniska korridorens anslutande stråk behöver löpande få en hög prioritet och när så är möjligt åtgärdas inom kommande planperiod – såsom hastighetshöjande och kapacitetsförstärkande åtgärder på Malmbanan, längs Mittstråket för att nå fyra timmar Östersund-Stockholm, och på Bergslagsbanan och Dalabanan samt elektrifiering Hällnäs-Lycksele.

Behov av många viktiga satsningar i Sveriges infrastruktur

Genom att frigöra mer än 100 miljarder till andra viktiga åtgärder än nya stambanor inom nationell plan – till förmån för regional utveckling, ökad trafiksäkerhet på väg och en bättre miljö genom olika satsningar som bidrar till en överflytt från väg till järnväg och sjöfart – skapas ett hållbart transportsystem som möter dagens och morgondagens behov. Detta i kombination med att ta hem mer pengar från EU:s finansieringsverktyg gör att stora medel kan frigöras för att till och med kunna genomföra om inte hela så åtminstone stora delar av det 10-procentalternativ som återfinns i förslag till nationell plan. Så som prioriteringen från Botniska korridoren att det sker en fortsatt satsning i nationell plan på mötesseparering längs det funktionellt prioriterade vägnätet och att förbifarterna Brunflo och Örnsköldsvik genomförs. Och därtill andra viktiga åtgärder i Botniska korridorens anslutande stråk. Samt genomförandet av fyrspåret Uppsala-Stockholm som är en viktig länk för järnvägen i norra och mellersta Sverige. I Trafikverkets förslag till nationell plan är bland annat viktiga planmogna objekt för exempelvis mötesseparering nedprioriterade och kommer inte att slutföras inom kommande planperiod. De har istället placerats inom 10-procentalternativet. Trafikverkets förslag hämmar inom denna del därmed utvecklingen istället för att infrastruktursatsningar blir till förmån för regional utveckling och ökad trafiksäkerhet.

Från styrgruppen för samarbetet Botniska korridoren

Elvy Söderström (S), ordförande samarbetet Botniska korridoren
 Nils-Olov Lindfors (C), regionråd, Region Norrbotten
 Anders Öberg (S), oppositionsråd, Region Norrbotten
 Richard Carstedt (S), ordförande regionala utvecklingsnämnden, Region Västerbotten
 Åsa Ågren Wikström (M), vice ordförande regionala utvecklingsnämnden, Region Västerbotten
 Glenn Nordlund (S), regionstyrelsens ordförande Region Västernorrland och ordförande Nya Ostkustbanan
 Jonny Lundin (C), oppositionsråd, Region Västernorrland
 Eva Lindberg (S), regionstyrelsens ordförande, Region Gävleborg
 Jan Lahenkorva (S), regionråd, Region Gävleborg
 Birgitta Sacrédeus (KD), regionråd, Region Dalarna
 Abbe Ronsten (S), oppositionsråd, Region Dalarna
 Magnus Lagergren (KD), vice ordförande samhällsbyggnadsnämnden, Region Örebro län
 Fredrik Askhem (L), ledamot samhällsbyggnadsnämnden, Region Örebro län
 Peter Roslund (S), vice ordförande, Norrbotniabanegruppen

Detta är ett remissyttrande från samarbetet Botniska korridoren med regionerna Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Gävleborg, Dalarna och Örebro län i samverkan med Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–, 2033". Respektive aktör lämnar även egna mer specifika yttranden.

Samarbetet Botniska korridoren arbetar för att stärka transportinfrastrukturen och förbättra förbindelserna mellan Sverige och övriga Europa. Den Botniska korridoren är en del av EU:s stamnätsskorridor Skandinavien-Medelhavet och knyter ihop Norge, Sverige och Finland, tillsammans med de anslutande stråken. Samarbetet fokuserar på järnvägsskorridorerna, men inkluderar även viktiga anslutningar till de andra trafikslagen. De viktigaste åtgärderna är nu att av EU:s stamnätsskorridor, delen Botniska korridoren, med Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen, färdigställs. Läs mer på <https://bothniamkorridor.com>

Botniska korridorens prioriteringar

Det behövs en ny målbild för Sveriges järnväg. En järnväg för 250 km/h och med stärkta anslutande och gränsöverskridande tvärstråk för gods och persontrafik. Det skall ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra och mellersta Sverige.

De viktigaste åtgärderna är just nu:

- att EU:s stamnätsskorridor, delen Botniska korridoren, med Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen, färdigställs,
- att viktiga åtgärder och brister i de anslutande stråken till Botniska korridoren får plats i kommande planperiod; hastighetshöjande och kapacitetsförstärkande åtgärder på Malmabanen, längs Mittstråket för att nå 4 timmar Östersund-Stockholm, och på Bergslags- och Dalabanen samt elektrifiering Hällnäs-Lycksele,

Därutöver behöver övriga delar av vår infrastruktur utvecklas. Därför föreslår vi:

- att det sker en fortsatt satsning i nationell plan på mötesseparering längs det funktionellt prioriterade vägnätet och att förbifart Brunflo och Örnsköldsvik genomförs.
 - att staten tar ett större ansvar för att säkerställa drift, utveckling och finansiering av våra hamnar och terminaler i hela Sverige.
 - att länsplanerna roll som verktyg i den regionala utvecklingen stärks, genom utökad ram och ny beräkningsgrund.
-

Ytterligare fördjupning, rapport med mera

Botniska korridoren och andra aktörer har tagit fram olika underlag som bidrar till en ökad kunskap kring hur en väl utbyggd infrastruktur i norra och mellersta Sverige bidrar till Sveriges omställning till ett mer hållbart transportsystem. Ta gärna kontakt med projektledningen för samarbetet Botniska korridoren vid behov av dialog och fördjupning kring dessa. Se även <https://bothnianscorridor.com>

Exempel på underlag

Medskick till Trafikverket inom uppdraget att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län [Läs mer \(pdf\)](#) I samverkan med de fyra nordligaste handelskamrarna gjorde Botniska korridoren medskick blanda annat om att Trafikverket i sin redovisning borde ta in hur ta in hur industrins utveckling påverkar transporter i hela norra och mellersta Sverige och de gränsöverskridande stråken, hur stomnätet kan byggas färdigt till 2030 och särskilt beakta möjligheten till medfinansiering från EU.

Botniska korridoren minskar kostnaderna för långväga godstransporter [Läs mer \(pdf\)](#) En fallstudie med tre transportupplägg som går både inom Sverige och vidare utanför landets gränser som visar hur transportkostnader kan komma att utvecklas över tid. Sammantaget innebär detta ökade kapacitetskrav på infrastrukturen. De tre transportupplägg Eskilstuna-Luleå, Skellefteå-Wuppertal samt Älvsbyn-Falköping visar att med rätt investeringar skapas möjligheter till kostnadseffektiva och hållbara långväga transporter genom överflyttning från lastbil till järnväg och sjöfart.

Ett järnvägsnät för 250 km/h för hela landet [Läs mer \(pdf\)](#) Ett förslag till ny målbild för Sveriges järnväg med en potential att flytta 2,6 miljoner flygresenärer till tåget och inkludera 1,1 miljoner fler medborgare i arbetsmarknadsregioner med fler än 100 000 jobb, så kallade självförstärkande regioner. En beskrivning av Botniska korridorens förslag, preliminära kostnader och några av de nyttor som ett järnvägsnät för 250 km/h kan ge. Arbetet tar i huvudsak avstamp i Sverigeförhandlingens ursprungliga förslag om nya stambanor mellan storstadsläna och Trafikverkets långsiktiga systemsyn för ett järnvägsnät för 250 km/h. Med en beskrivning av dessa satsningar avseende kostnader, restider, överflyttning av passagerare från flyget samt regionförstoringseffekter.

Kickstarta Sverige! [Läs mer \(pdf\)](#) Infrastrukturåtgärder i norra och mellersta Sverige som gynnar välfärden, ekonomin och klimatomställningen och som kan påbörjas och slutföras de närmsta åren för att Kickstarta Sverige. Rapporten togs fram i samband med att pandemin covid-19 inleddes och ger förslag på åtgärder som kan realiseras inom en relativt kort tidshorisont utifrån att satsningar på infrastrukturåtgärder kan vara ett medel för att få igång Sverige efter pandemin.

Framtida resande med tåg och flyg [Läs mer \(pdf\)](#) Genom en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norr väntas en miljon flygresenärer flytta över till tåg. Det är i storleksordning med den förväntade överflyttningen som kan ske med de föreslagna nya stambanorna för höghastighetståg mellan Stockholm, Malmö och Göteborg.