

# Botniska korridorens inspel till regeringens dialogmöten om att utveckla förutsättningarna för godstransporter



**Till:** Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet

**Från:** Samarbetet Botniska korridoren

**Datum:** 22 januari 2024

Det är positivt att regeringen och statsrådet tagit initiativ till att lyfta godsets förutsättningar, särskilt då Sverige är ett stort land till ytan och det faktum att vi ofta har långa avstånd till de europeiska och globala marknaderna. Tillförlitliga och billiga transporter är en nödvändighet för att vi ska behålla och förstärka vår internationella konkurrenskraft men det stannar inte där. Vi behöver också redundans och alternativ vid störningar men också när våra handelsmönster förändras.

## Norra och mellersta Sverige leder den gröna omställningen och det investeras långt mer än 1070 miljarder kronor

Ny- och reinvesteringarna uppskattas överstiga 1400 miljarder kronor, bara i Norrbotten och Västerbotten. Investeringarna och etableringarna är dock inte begränsade enbart till de två nordligaste länen. Även i Dalarna, Gävleborg, Jämtland Härjedalen, Västernorrland och Örebro län har nåtts av investeringsboomen.

## Den Botniska korridoren är en del av set svenska transportsystemets ryggrad

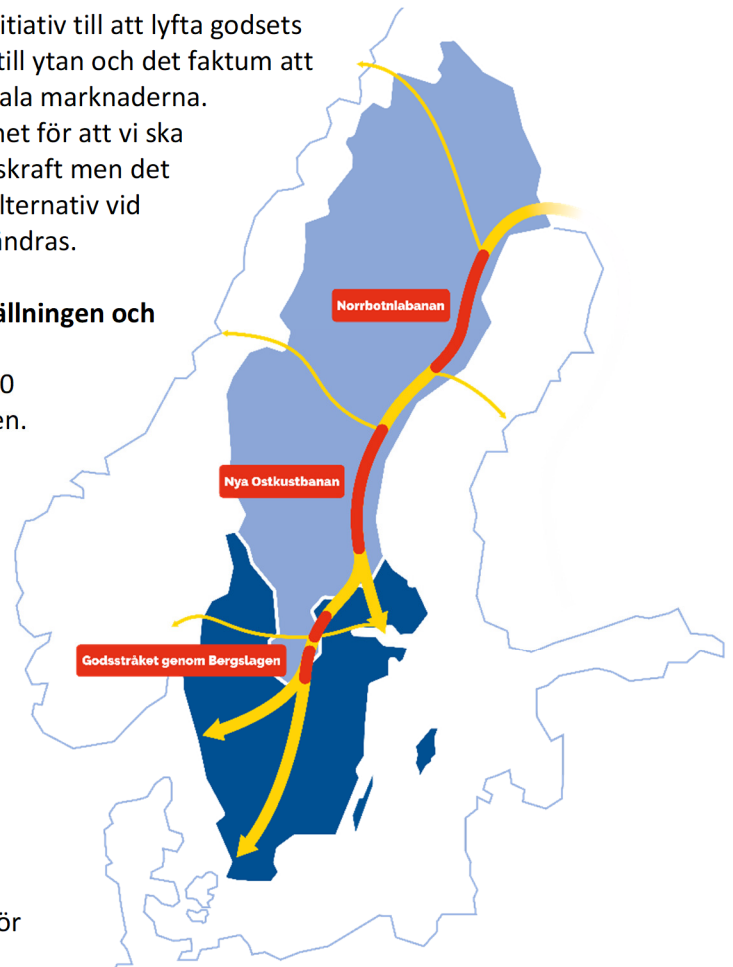
För att behålla och på sikt stärka vår konkurrenskraft är det av yttersta vikt att bygga ut stomnätskorridorerna samt stärka kopplingarna till sjöfarten, vägtrafiken och i förekommande fall flygtrafiken. Botniska korridoren, som del av stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet, utgör ryggraden i det svenska transportsystemet.

Medan stomnätskorridorerna behöver omfattande investeringsmedel bör flera viktiga tvärbanor i vår gemensamma geografi också stärkas genom ytterligare underhåll, upprustning, trimning med mera, ofta till en begränsad kostnad och med stor nytta.

## Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag

Samarbetet Botniska korridoren kommer lämna ett samlat yttrande över inriktningsunderlagen senast 15 april. Med det sagt står det redan klart att vi, som så många andra, är positiva till att mycket fokus läggs på underhåll och att utgiftsområdet föreslås stärkas. Vi är dock bekymrade om underhållet ska finansieras på bekostnad av investeringar i järnvägar i vår geografi.

Uteblivna investeringar i exempelvis Malmbanan, Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen kan leda till minskad lönsamhet, höga transportkostnader och i



värsta fall en minskad eller utebliven investeringsvilja framåt. Istället riskerar företag investera i andra länder snarare än i andra delar av Sverige. Det vore i så fall ödesdigert för vår geografi och för svensk konkurrenskraft. EU:s prioritering av stomnätskorridorerna och möjligheterna till medfinansiering är något Trafikverket borde få i uppdrag att utreda och redovisa.

### **Sveriges handelsmönster har förändrats över tid vilket understryker vikten av att bygga ut den Botniska korridoren**

I och med murens fall och de östeuropeiska staternas EU-inträde har Sveriges handelsmönster ändrats kraftigt de senaste 40 åren. Tillsammans gick drygt 10 procent av Sveriges samlade exportvärde till de baltiska och östeuropeiska staterna (2022), ungefär lika mycket som till våra två enskilt största exportmarknader Norge och Tyskland.<sup>1</sup>

Även Norge exporterar mer till Östeuropa vilket kan leda till ökad efterfrågan om att transportera gods och råvaror genom vårt land, i likhet med hur vi använder Narvik för export av järnmalm. I tillägg har det förändrade säkerhetsläget belyst behoven av kopplingarna mellan Finland, Norge och Sverige. De nordsydliga kopplingarna tillika europeiska stomnätskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön är de högst prioriterade investeringsprojekten. Men även våra östvästliga tvärkopplingar till och från våra grannländer har om möjligt blivit ännu viktigare.

---

#### **1. Intermodalitet är en av nycklarna till ett redundant och pålitligt godstransportsystem**

Alla trafikslag behövs, varför det var en styrka att regeringen nämnde det särskilt i inledningen av direktivet till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag (15 juni 2023), vilket också stärks av att både Luftfartsverket och Sjöfartsverket uppdrogs att bistå Trafikverket med fakta och bedömningar.

I dagsläget är järnvägsinfrastrukturen och dess kopplingar till andra trafikslag ofta eftersatt vilket försvårar eller i vissa fall omöjliggör för effektiva eller konkurrenskraftiga godstransporter. Det är väsentligt att intermodala noder, terminaler och hamnar ingår i det tidiga skeendet av infrastruktur- och transportplaneringen då godset oftast transporteras med fler än ett transportslag. Omvänt kan investeringar för att bygga bort flaskhalsarna mellan de olika transportslagen ofta vara lågt hängande frukter som kan ge stora positiva effekter. Det är då extra viktigt att privata, kommunala och regionala satsningar och investeringar samplaneras i tid med de statliga.

#### **2. Konkurrenskraftiga godstransporter**

Vårt transportsystem byggdes under en tid då merparten av vår handel bedrevs söder eller väster om Sverige, vilket är en av anledningarna till att vi har cementerat tydliga transportkorridorer längs norrlandskusten, kring Mälardalen och med kopplingar mot Göteborgsområdet och västra Skåne.

Ett sammanhållet järnvägssystem som också har bra kopplingar till de andra trafikslagen och goda omlastningsmöjligheter ges svensk industri fler och bättre transportmöjligheter.

Med en mer diversifierad export och utrikeshandel (jämfört med för 40 år sedan) kan utbyggnaden av stomnätskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön i kombination med upprustning av tvärstråken och stärkta kopplingar till hamnar mellan Luleå i norr och Stockholm Norvik i söder bidra till ökad konkurrenskraft.



Karta: KTH och WSP (2008)

---

<sup>1</sup> <https://www.ekonomifakta.se/Fakta/makroekonomi/handel/Sveriges-handelspartners/>

### 3. Ett robust och redundant godstransportsystem

När stamnätskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön byggs stärks redundansen, och kapacitet kan frigöras på andra ställen i transportsystemet. Exempelvis kan transporter mellan norra och mellersta Sverige transporteras på järnväg och Bottenviken samt Östersjön i högre utsträckning än vad som sker idag. Särskilt om en ännu större andel av vår handel sker med de östligaste och centrala EU-länderna.

Som exempel vet vi att tusentals långväga lastbilstransporter går i transit genom hela Sverige varje år. Genom att stärka järnvägen och kopplingarna mellan sjöfarten kan en stor del av den prognostiserade godsökningen i Sverige ske på annat sätt än enbart på väg. På sikt kanske mängden gods på väg skulle kunna minskas. De stora investeringarna som görs i exempelvis hamnarna i Gävle, Luleå och Sundsvall är indikatorer på och möjliggör för mer sjötransporter.

### 4. Ett fossilfritt och resurssnålt godstransportsystem

Även om utbyggnad av ny järnväg kan ha stor påverkan på miljön på kort sikt är transporter på järnväg överlägsna när det gäller utsläpp. Även energieffektiviteten på järnvägen är god och står sig bra i relation till andra trafikslag och tekniker.

---

#### Botniska korridoren är en unik och framträdande 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. Tillsammans utgör våra sju regioner 72 procent av landets yta och gemensamt prioriterar och verkar vi för:

- att stamnätskorridorerna (Nordsjön-Östersjön och Skandinavien-Medelhavet) ska vara fullt utbyggda till 2030,
- att det övergripande nätet ska vara fullt utbyggt till 2050, samt
- att det övergripande nätet ska utvidgas till att omfatta de av samarbetet Botniska korridoren gemensamt prioriterade banorna.



I tillägg verkar vi också för ett nationellt järnvägssystem i 250 km/h med blandad trafik för hela Sverige.

---

Jonny Lundin (C)  
Ordförande  
Botniska korridoren

[jonny.lundin@rvn.se](mailto:jonny.lundin@rvn.se)

076-639 07 71