BOTNISKA KORRIDOREN

Botniska korridorens yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan 2026–2037

Till: Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Diarienummer: TRV2025/17432

Sammanfattningsvis vill samarbetet Botniska korridoren lyfta att:

- EU har namngivit Botniska korridoren som *ett av två* särskilt prioriterade korridorsprojekt i Europa!
- Vi välkomnar stora delar av planförslaget, med några avgörande förslag på ändringar.
- Vi gör en annan tolkning av Trafikverkets prioriteringskriterier – där hela eller merparten av Botniska korridoren bör innefattas i kategori 1 (projekt som kommit långt i planeringen) och 2 (projekt som omfattas av lagkrav eller avtal).
- Sverige inte har råd att vänta till kommande planperioder med att bygga ut Botniska korridoren. Norra och mellersta Sverige behöver infrastrukturinvesteringar för att kunna fortsätta vara Europas gröna industriella epicentrum. Industrins 573 investerade miljarder och det säkerhetspolitiska läget kräver en järnväg med högre kapacitet som är mer robust, resilient och redundant – nu.
- Investeringar i Botniska korridoren ger mer infrastruktur för pengarna – där utbyggnaden ibland är upp till tre gånger billigare per kilometer jämfört med andra föreslagna objekt i planen.
- Botniska korridoren är ryggraden i det intermodala transportsystemet med fler än tio djuphamnar i direkt anslutning till stråket.

BOTNISKA KORRIDOREN

Vi föreslår att regeringen gör följande justeringar i Trafikverkets förslag till nationell plan:

Stomnätet

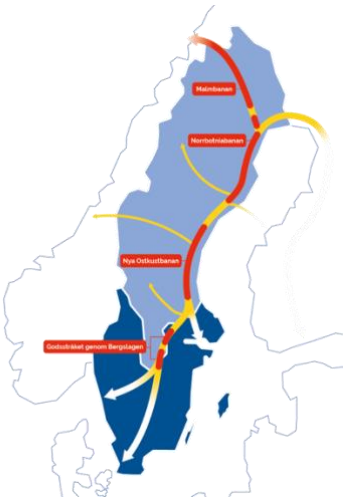
- Fullfölj dubbelspårsutbyggnaden på hela Nya Ostkustbanan (Gävle–Härnösand/Västeraspby). Bilda bolag för snabbt och effektivt genomförande. Dingersjö–Kubikenborg och Gävle–Kringlan behöver lämnas kvar i planen.
- Hela Norrbotniabanan behöver färdigställas inom planperioden, med tydliga målår och bildande av ett projektbolag.
- Dubbelspår Luleå–Boden behöver återföras i planen. En byggstart av Norrbotniabanan från Luleå i närtid skulle skapa kapacitetshöjning på den mest kritiska delen av sträckan (Luleå–Gammelstad).
- Förstärkningar på Godsstråket genom Bergslagen behöver vidtas och flaskhalsar genom Örebro och Frövi bangård byggas bort under planperioden. Hallsbergs person- och rangerbangård behöver fortsatt prioriteras som centrala noder.
- En fullständig dubbelspårsutbyggnad på Malmbanan måste finnas med i planen. Förlängning av mötesstationer är inte tillräckligt för att uppnå den kapacitet och redundans som krävs för industrins och samhällets behov.

Anslutande stråk

- Tvärbanan Hällnäs–Storuman behöver elektrifieras och standardhöjas med signalsystem och mötesplatser för att skapa redundans i järnvägssystemet.
- Mittbanan, Sundsvall–Östersund–Trondheim är en av Sveriges fyra järnvägsförbindelser med Norge. Under planperioden behövs kapacitetshöjande åtgärder och säkerhetsåtgärder genomföras.
- Restidsförkortningar på Dalabanan behöver påskyndas genom att ytterligare objekt med samhällsekonomisk lönsamhet prioriteras in under planperioden.
- Bergslagsbanan, liksom säkerställande av anslutningar till hamnar, behöver skyndsamt stärkas för att möjliggöra en fördubbling av tungtransporter.

Kostnadsöversyn och prioritering

- Vi förordar också att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att genomföra en kostnadsöversyn av de stora projekt som har väldigt hög byggkostnad per kilometer, i syfte att möjliggöra att fler samhällskritiska objekt ska kunna genomföras under planperioden.
- För att säkerställa att rätt satsningar görs vill vi också att en brist- och behovsanalys av järnvägssystemet som helhet genomförs.



Regeringen behöver fullfölja sin historiska satsning om 1 171 miljarder till infrastrukturen genom några få och avgörande ändringar i Trafikverkets förslag till nationell plan

Vi anser att Trafikverkets planförslag följer regeringens direktiv på flera områden, men också att det har omfattande brister ur ett systemperspektiv. Det är helt nödvändigt att se järnvägen som en del av ett större sammanhängande transportsystem och inte som ett antal isolerade etapper som bedöms var för sig.

När fyrspåret byggs ut söder om Uppsala kommer vi ha en 17 mil lång, modern och effektiv järnväg mellan Stockholm och Gävle. Likaså kommer vi ha en 46 mil ändamålsenlig järnväg mellan Kramfors (Västeraspby) och Luleå när Norrbotniabanan byggts ut. Däremot föreslår inte Trafikverket att regeringen ska investera mer i det 27 mil långa enkelspåret mellan Gävle och Härnösand. Tvärtom föreslår Trafikverket regeringen att ta omtag och att pausa utbyggnaden samt att merparten av finansieringen i befintlig plan omdisponeras till andra projekt av kostnadsskäl.

Trafikverkets förslag skulle leda till kvarstående flaskhalsar som blir dimensionerande för hur långa, snabba och tunga godståg som kan köras i systemet, samt en inbromsning av regionförstoringarna och den regionala utvecklingen i norra och mellersta Sverige. Förslagen om att pausa utbyggnaden av exempelvis Nya Ostkustbanan och dubbelspår Boden–Luleå skulle snarare försvaga Sveriges och EU:s konkurrenskraft, säkerhet och industriella gröna omställning. Planförslagets åtgärder för Dalabanan måste genomföras men behöver kompletteras med ytterligare åtgärder för restidsförkortning. Tvärstråken är betydande för regional arbetspendling samt är viktiga stråk för godstransporter och totalförsvaret. Bergslagsbanan är också ett betydande järnvägsstråk för både person- och godstrafik som förbinder Gävle och Göteborgs hamnar och är avgörande för Hitachi Energys tungtransporter.

Botniska korridoren – namngivet som ett av två särskilt prioriterade korridorsprojekt i Europa!

I juli presenterade EU-kommissionen sitt förslag till ny långtidsbudget (MFF) 2028–2034. Precis som den svenska regeringen föreslår kommissionen en historisk satsning på att stärka den euroepiska infrastrukturen. I kommissionens förslag pekar man ut två korridorsprojekt som särskilt viktiga. Rail Baltica och Botniska korridoren är ***projekt av gemensamt europeiskt intresse***.

I det nya förslaget till CEF har också medfinansieringen från EU höjts till 50procent. Att Botniska korridoren pekats ut innebär mycket goda möjligheter att söka medfinansiering. EU kommissionen och DG Move har också lyft fram de östvästliga stråken som särskilt viktiga ur säkerhetshänseende, vilket öppnar upp för omfattande medfinansiering av exempelvis Mittbanan och Malmbanan.

Regionsamarbetet Botniska korridoren gläds och stärks av att EU-kommissionen och Trafikverket gör samma bedömning – att Botniska korridoren ska byggas ut. Vi bekymras dock av att Trafikverket utelämnar Sveriges längsta flaskhals – det 27 mil långa och nästan 100 år gamla enkelspåret på Ostkustbanan.

Vi bekymras också av att Trafikverket (till skillnad från EU) inte betonar vikten av skyndsam utbyggnad. Sverige har en överenskommelse med EU om att bygga ut Botniska korridoren (som nordlig del av transportkorridoren Skandinavien Medelhavet) till 2030. Enligt planförslaget kommer endast delar av Norrbotniabanan vara klar till 2030 och Nya Ostkustbanan begränsas till en kortare etapp, söder om Sundsvall.

Också många positiva förslag i nationella planen

Trafikverkets planförslag innehåller många åtgärder som Samarbetet Botniska korridoren välkomnar. Exempelvis att:

- bygga ut samtliga etapper på Norrbotniabanan (Umeå–Dåva, Dåva–Skellefteå och Skellefteå–Luleå).
- dubbelspår byggs mellan Umeå C och Umeå Ö.
- öka kapaciteten i Luleå hamn.
- utföra förstärkningar på Malmbanan.
- bygga ut ERTMS till 2042.
- allt eftersatt järnvägsunderhåll ska återtas till 2050, även om vi ställer oss frågande till hur ca 85 procent ska kunna genomföras underperioden 2038–2050.
- hela vårt stråk och de enskilda banorna (Godsstråket genom Bergslagen, Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Malmbanan) lyfts av Trafikverket som exempel eller förslag på banor som kan vara aktuella för alternativa utföranden, vilket också bekräftar att Trafikverket ser hela korridoren och de enskilda banorna som ingår i korridoren som prioriterade för utbyggnad.
- åtgärder görs för restidsförkortning och ökad turtäthet på Dalabanan.
- återta vägunderhållet och bygga ut BK4 till 2037.
- satsa på nya isbrytare.
- använda alternativa finansiering- och organiseringslösningar (OPS).
- medlen till de regionala transportplanerna utökas, även om våra sju regioner är i behov av ytterligare ramförstärkning.
- utökad näringslivspott – men den behöver utökas ytterligare för att möta den gröna omställningen och näringslivets krav på flexibilitet och snabba åtgärder.
- utökat fokus på trimningsåtgärder.
- införandet av en riskreserv – vi ser positivt på riskreservens storlek och dess betydelse för hantering av kostnadsfördyringar i objekt med samhällsekonomisk lönsamhet.
- Trafikverket för första gången har visat hur de rangordnar utvecklingsprojekt samhällsekonomiskt (kvot och bedömning). Dock bara objekt i kategori 4, vilket är en väldigt liten del av utvecklingsbudgeten.

Vi gör en annan tolkning både av direktivet och av Trafikverkets prioriteringskriterier

Inledningsvis vill vi lyfta att endast 13 procent av utvecklingsmedlen anses obundna i planen. Kriterierna för att ett objekt ska anses vara bundet anser vi vara ganska godtyckliga då exempelvis avtal och byggstartsbeslut hanterats på olika sätt. Större delen av medlen är bundna till de stambanor för höghastighetståg, som numera benämns nya stambanor i södra Sverige. De nya stambanorna har haft stora kostnadsökningar, från en redan hög nivå.

Vi saknar en kostnadsöversyn av de objekt i planen som har väldigt höga byggkostnader per mil och förordar att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att genomföra en sådan, för att möjliggöra att fler samhällskritiska objekt kan genomföras under planperioden. För att säkerställa att rätt satsningar görs vill vi också att en brist- och behovsanalys av järnvägssystemet som helhet genomförs. Trafikverkets metod kanske kan sägas vara systematisk, men den resulterar i att utvecklingen av Sveriges transportinfrastruktur blir ostrukturerad och osammanhängande och visar inte de stora budgetposterna i förslaget.

Trafikverket beskriver i sitt förslag (sid 39) fyra prioriteringskategorier som ska styra vilka investeringar som får företräde. Vi konstaterar att flera av de mest strategiska objekten längs Botniska korridoren felaktigt placerats i kategori 4 (övriga investeringar som rangordnas efter samhällsekonomisk lönsamhet) när de i själva verket uppfyller kriterierna för kategori 1 och/eller 2.

Trafikverkets kategori	Vad den omfattar enligt förslaget	Varför flera av Botniska korridorens objekt hör hemma här
Kategori 1 – Investeringar som redan pågår eller där byggstartsbeslut är fattat eller nära förestående ("lagt kort ligger")	Pågående byggen, beslutade etapper, hög planmognad	• Norrbotniabanan Umeå–Dåva och Dåva–Skellefteå är byggstartade. • Nya Ostkustbanan har sedan länge bildat bolag (Nya Ostkustbanan AB), färdiga järnvägsplaner för flera delsträckor och höga planmognadsgrader – objekt som enligt Trafikverkets egen logik inte kan stoppas utan stora samhällsekonomiska och rättsliga konsekvenser.
Kategori 2 – Investeringar som fordras av lagkrav eller avtal	TEN-T-förordningen (EU 2024/1679), Nato-åtaganden, ingångna avtal med kommuner och regioner	• Hela Botniska korridoren ingår i stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet som Sverige förbundit sig att färdigställa till 2030 (hastighet ≥250 km/h person, ≥100 km/h gods, tåglängd ≥740 m). • Paus av Nya Ostkustbanan riskerar återkrav av redan utbetalda CEF-medel (Gävle–Kringlan m.fl.). • Ingångna avtal med Region Gävleborg, Gävle kommun (Gävle–Kringlan) och andra kommuner längs stråket har samma juridiska status som de avtal Trafikverket accepterar för t.ex. fyrspår Uppsala–Stockholm eller delar av Västkustbanan.
Kategori 3 – Standardhöjande och nödvändiga reinvesteringar	Kapacitet, robusthet, resiliens	• Dubbelspår Luleå–Boden, förstärkningar på Malmbanan och flaskhalsavhjälpning i Frövi/Hallsberg är nödvändiga för att upprätthålla dagens trafik och möta Försvarsmaktens krav på militär rörlighet.
Kategori 4 – Övriga investeringar (samhällsekonomisk lönsamhet)	Endast här tillämpas NNK-styrning fullt ut	Här placerar Trafikverket felaktigt stora delar av Nya Ostkustbanan och flera andra objekt som i själva verket är bundna av kategori 1 och 2.

Tabell 1 beskriver Trafikverkets prioriteringskriterier samt exempel på objekt inom Botniska korridoren som lever upp till kriteriet.

Vi håller med Trafikverket om att det är en självklarhet att Norrbotniabanan hör hemma i kategori 1 och 2 – den är redan beslutad, delvis byggstartad och ett direkt EU-åtagande. Men samma logik måste gälla för Nya Ostkustbanan. Att dela upp ett och samma stomnätsstråk i etapper och sedan hävda att "hela stråket inte är byggstartat" är en teknikalitet som strider både mot TEN-T-förordningens systemperspektiv och mot regeringens eget direktiv om nationellt stråktänk.

De samhällsekonomiska kalkylerna har fått en oproportionerligt stor och styrande roll i förslaget. Objekt som enligt lag, avtal och EU-rätt hör hemma i kategori 1 och 2 rangordnas som om de vore valbara kategori 4-projekt. Detta leder till att strategiskt avgörande

investeringar riskerar att skjutas på framtiden – trots att de är nödvändiga för att Sverige ska uppfylla sina internationella åtaganden till 2030, för att möta den industriella gröna omställning som pågår här och nu i norra och mellersta Sverige och landets behov av ett välfungerande totalförsvar.

Vi förväntar oss att regeringen i sitt beslut återställer en prioritering som följer det egna direktivet. Om Trafikverkets modell ska tillämpas behöver den användas konsekvent för samtliga objekt, vilket innebär att objekt inom Botniska korridoren inryms i kategori 1 och 2. Använd samhällsekonomisk lönsamhet först när de lagstadgade och avtalade åtagandena är säkerställda. I annat fall riskerar Sverige att bryta mot TEN-T-förordningen, förlora hundratals miljoner euro i EU-medfinansiering och få en smal midja mitt i landet just när vi behöver ett robust, sammanhängande transportsystem som mest.

	Ostlänken	Göteborg-Borås	Hässleholm-Lund	Norrbotnia-banan	Nya Ostkustbanan	Malmbanan med Boden-Luleå	Godsstråket genom Bergslagen
Samhällsekonomisk effektivitet	-	-	-	-	-	?	?
Stärka **Sveriges konkurrenskraft och tillväxt**	++	+	++	+++	+++	++	++
Tillgänglighet i hela landet för både människor och företag	++	+	+	++	++	++	+
Resor till **jobb och utbildning**, företagens **kompetensförsörjning**	++	++	++	+++	+++	+	+
Effektiva **godstransporter**	+	+	+++	+++	+++	+++	+++
Totalförsvar och beredskap	+	+	++	++	++	+++	+
Redundans och robusthet	++	+	++	+++	++	++	+
Klimatomställning, hållbar utveckling	+	+	+	+	+	+	+
EU, TEN-T	++	+	+++	+++	+++	+++	++
Summa (netto)	12 +	8 +	15 +	19 +	18 +	17 +	12 +

Tabell 2 visar uppskattad nytta av Botniska korridorens projekt samt de största projekten i Trafikverkets förslag till Nationell plan. Rubrikerna är tagna från regeringens direktiv till Trafikverket. Källa: Sweco

Botniska korridoren ifrågasätter inte något projekt ovan, men vill med illustrationen visa att våra objekt ger minst lika stor nytta som de projekt som har prioriterats i planen. Våra objekt är dessutom väldigt kostnadseffektiva och ger god nytta per satsad krona.

Hela Europas konkurrenskraft, säkerhet och industriella gröna omställning måste stärkas med ännu kraftigare satsningar på infrastrukturen i norra och mellersta Sverige

Norra och mellersta Sverige står inför den största industriella omvandlingen i modern tid. Enligt Accelerationskontorets rapport från maj 2025 investerar företagen 803 miljarder kronor i den gröna omställningen – varav 573 miljarder kronor, alltså 71 procent, sker i Botniska korridorens sju regioner. Hitachi Energy i Ludvika har Sveriges genom tiderna största industriorder (147 miljarder) samt flera efterföljande rekordordrar vilket innebär en fördubbling av deras tunga transporter. Stegra och Bodens kommun investerar i en egen infrastrukturkorridor och SSAB satsar drygt 50 miljarder kronor på ett nytt stålverk i Luleå. Sverige är också en av världens största exportörer av skogsprodukter. Denna industriexpansion kräver omedelbara åtgärder, exempelvis utbyggnad av dubbelspår, ökad kapaciteten för godstransporter till hamnar och att möjligheterna till arbetspendling kraftigt behöver förbättras. Företagen gör sin del. Nu är det statens tur.

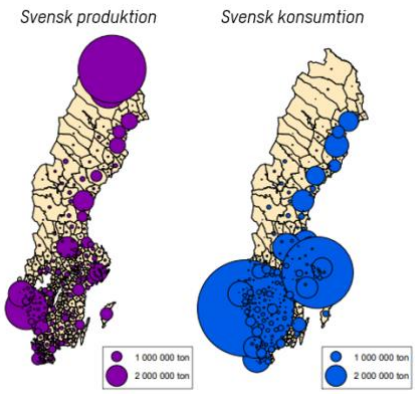


Bild 1 visar svensk produktion och konsumtion utifrån geografi. Källa: Trafikanalys 2016

Sverige och Europa har halkat efter i konkurrenskraft. Regeringens historiska satsning på 1 171 miljarder kronor 2026–2037 och EU-kommissionens förslag om att tiofaldiga medlen till militär rörlighet och mer än fördubbla infrastrukturbudgeten till 51,5 miljarder euro visar att både Stockholm och Bryssel tar situationen på allvar. Sverige är som Nato-medlem skyldigt att stärka både civilt och militärt försvar – och infrastruktur med dubbla användningsområden är en central del.

Det svenska järnvägssystemet är nästan oförändrat sedan 1940-talet medan tågtrafiken har fördubblats i befintlig anläggning sedan 1990-talet. Transport- och omledningsmöjligheterna blir färre ju längre norrut man kommer – Försvarsmakten kallar det infrastrukturpyramiden. Bristen på alternativ får stora konsekvenser. Exempelvis kostade ett driftstopp på Malmbanan LKAB och svenska staten hundra miljoner kronor per dygn. Ett enda skyfall i Västernorrland 2025 delade landet i två delar och klippte samtidigt av försörjningsflödena till norra Norge och den enda fasta förbindelsen med Finland.

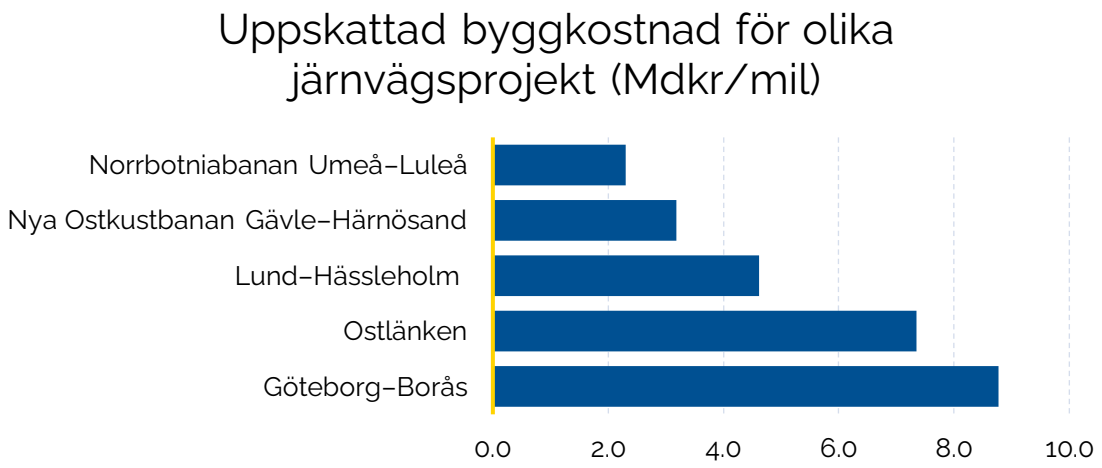
Bild 2 visar ett urspårat godståg, efter att skyfallet i Västernorrland i september 2025 fått banvallen att kollapsa. Foto: Mats Andersson / TT.

I detta oroliga omvärldsläge – med ett fullskaligt krig i Europa och en industriell grön omställning som sker här och nu – är det orimligt att skjuta upp kritiska infrastruktursatsningar till kommande planperioder. Tolv år är en evighet när företagen investerar 573 miljarder kronor idag och när Natos och EU:s krav på robusthet och redundans ska vara uppfyllda senast 2030.

Norra och mellersta Sverige är geografiskt perifert till andra delar av EU – samtidigt är det Europas gröna industriella epicentrum. Den region som bär stora delar av Sveriges export och skatteintäkter kan inte vänta. Det är inte bara en regional fråga. Det är en fråga om hela Sveriges och hela Europas konkurrenskraft, säkerhet och gröna omställning. Det är därför Botniska korridoren är så högt prioriterad av EU.

Mer infrastruktur för pengarna – Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan är upp till tre gånger billigare att bygga per mil jämfört med andra stora objekt

Av de stora projekten i planen är det endast Norrbotniabanan som har en god kostnadseffektivitet. Byggkostnaden per mil ligger på ca en tredjedel av det dyraste projektet i planen. Vi får alltså tre gånger så mycket järnväg på Norrbotniabanan respektive Nya Ostkustbanan jämfört med de största projekten i planen. Om regeringen vill ha mer infrastruktur för pengarna, lever projekten inom Botniska korridoren upp till kriterierna.



Graf 1 visar den uppskattade byggkostnaden per mil för de största projekten i nationella planen samt för Nya Ostkustbanan.

I Trafikverkets prioriteringar har man valt att lägga fokus på besparingar i de mindre objekten i planen. När det gäller de största projekten föreslås varken översyn eller kostnadsbesparande åtgärder. Nackdelen blir att de stora kostnadsökningarna i dessa projekt begränsar medlen i planen så att färre projekt kan genomföras. Alla viktiga satsningar som inte redan beslutats i tidigare planer får vänta till kommande planperioder.

Samarbetet Botniska korridoren är positiva till alla förbättringar av svensk järnväg, men ifrågasätter att det inte finns förslag på kostnadsöversyn i de projekt där det uppstått stora kostnadsökningar. En kostnadsöversyn av samtliga projekt ger större möjligheter att bygga ut

de järnvägar som är viktigast för det svenska järnvägssystemet och minskar risken för att vi lägger mycket pengar på åtgärder med begränsad effekt. Huvudfokus i planen bör vara ett välfungerande järnvägssystem, snarare än perfekta sträckor här och var. Att nyttja ny teknik, som de planerade högbroarna på Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan är också innovativa sätt att minska kostnaderna.

Det är också problematiskt att jätteprojekt som Ostlänken behandlas som ett och samma projekt medan andra projekt som Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan delats in i etapper. Det gör det svårt att jämföra objekten. Vi anser att objekt måste hanteras likvärdigt – det vill säga antingen som längre stråk (att föredra) eller att alla projekt hanteras i etapper. Med denna logik är både Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan byggstartade, precis som Ostlänken.

Mindre åtgärder med stor effekt på hela järnvägssystemet, som exempelvis en utbyggnad av Frövi godsbangård, bör åtgärdas så snart som möjligt.

Intermodalitet – kustjärnvägen är ryggraden i ett sammanhängande nordiskt och europeiskt godsflöde som kompletteras med östvästliga stråk

Botniska korridoren är unik i Sverige då merparten av stråkets 120 mil järnväg ligger inom 5–25 kilometer från kusten. Från Gävle hamn i söder till Luleå och vidare mot Haparanda/Torneå och Narvik i norr passerar korridoren fler än tio djuphamnar och ett flertal kombiterminaler som redan idag eller med små kompletteringar kan erbjuda effektiv omlastning mellan sjöfart och järnväg. Vi ser väldigt positivt på de satsningar som görs i svenska hamnar, men för att få ett fungerande flöde behöver anslutande järnvägar kapacitetsförstärkas. Exempelvis har den intermodala trafiken till och från Umeå ökat dramatiskt under de senaste tre åren. Förra året med hela 46 % vilket redan nu innebär att det uppstått kapacitetsbrister. Satsningar behövs för att möjliggöra intentionen från europeisk och nationell nivå om en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.

EU-kommissionen har under 2024–2025 upprepat att ”en hållbar och resilient transportsektor kräver ökad intermodalitet och att sjöfart och järnväg måste användas där de är som mest effektiva”. I revideringen av TEN-T-förordningen (EU 2024/1679) har därför kraven skärpts på att transportkorridorerna ska ha goda kopplingar till hamnar och att medlemsstaterna ska säkerställa att *lastmile-lösningar* finns på plats senast 2030.

Regeringen har gjort samma prioritering. I godsstrategin (10 november 2025) och i det senaste direktivet till Trafikverket (2024/25) slås fast att ”svenska hamnar ska stärkas som nav i intermodala transporter” och att ”järnvägens kopplingar till hamnarna längs Botniska korridoren är särskilt viktiga för att flytta gods från väg till sjöfart och järnväg”. Förordningen om investeringsstöd för överflyttning av gods (2024:685) syftar till exakt samma sak: att skapa ett sammanhängande intermodalt system där järnvägen är ryggraden och hamnarna är portarna.

Försvarsmakten och Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI) har i flera rapporter 2023–2025 pekat ut just kuststråket som den mest effektiva vägen för snabb omlastning mellan fartyg

och tåg vid höjd beredskap eller kris. Vid ett avbrutet vägtransportsystem eller skadad inlandsjärnväg är det hamnarna från Gävle och norrut som kan ta emot sjötransporter från hela Europa och snabbt lasta om till järnväg för vidare transport norrut eller söderut. Detta kräver dubbelspår och robust kapacitet på kustjärnvägen – inte minst på det 27 mil långa enkelspåret Gävle–Härnösand som idag är den svagaste länken, men även på andra delar av Botniska korridoren och anslutande öst-västliga stråk som Mittbanan och enkelspåret mellan Luleå–Boden. Norra stambanan och stambanan genom övre Norrland är viktiga redundansstråk för både godstransporter och försvar.

Sverige har bara en järnvägskoppling med Finland via Haparandabanan och fyra järnvägskopplingar med Norge – varav Malmbanan, Mittbanan och stråket Oslo–Stockholm finns i samarbetet Botniska korridorens geografi. Genom att bygga ut stomnätskorridorerna och de östvästliga stråken (övergripande nätet) med hamnarna, terminalerna och de funktionella urbana noderna blir vi mer konkurrenskraftiga och bättre rustade. Först då har vi ett sammanhållet transportsystem som skapar bättre förutsättningar. Redan idag beskriver företag som LKAB, SSAB och Green Cargo det akuta behovet av att öka kapaciteten på Malmbanan och sträckan mellan Boden–Luleå och vidare ut till Luleå hamn. LKAB har exempelvis stängt ner en del av gruvan i Kiruna, vilket innebär förlorade intäkter om 1,5 miljard. Planerade produktionsökningar kommer inte att kunna genomföras utan dubbelspår. Det skulle innebära omfattande intäktsbortfall för hela Sverige. Att Trafikverket bedömer att exempelvis sträckan Luleå–Boden är samhällsekonomiskt och robust olönsam, visar att modellen inte fångar upp företagens samhällsnytta på ett korrekt sätt samt också hur missvisande det blir att göra beräkningar på korta etapper i stället för längre stråk.

En utbyggnad av Botniska korridoren med dubbelspår och moderna hamnkopplingar skulle:

- göra det möjligt att öka andelen gods på järnväg och sjöfart med tiotals procentenheter i norra och mellersta Sverige.
- uppfylla EU:s och regeringens egna mål om intermodalitet.
- skapa ett av Europas mest resilienta transportstråk för både civilt och militärt bruk, samt
- ge de största klimatvinsterna per investerad krona (långa sträckor och tunga flöden).

Sverige har inte råd att vänta!

Vi menar att regeringen och dess företrädare, inte minst Accelerationskontoret, varit både tydliga och konsekventa med att påtala behoven av att hushålla med våra gemensamma medel och att vi behöver korta ned ledtiderna för det som ska genomföras. Tempo är helt avgörande i vårt och EU:s arbete med att stärka konkurrenskraften och för att behålla en ledande position i den pågående omställningen till gröna produkter, varor och tjänster. Det är också bråttom att bygga upp civilt och militärt försvar för att i första hand avskräcka och ytterst för att säkerställa förmåga.

Det är förståeligt att Trafikverket, som en av landets största myndigheter mätt i budget och årsarbetskrafter, har utmaningar i sin roll som samhällsbyggare och civil beredskapsmyndighet. Att de omfattande och breda uppdragen är en utmaning och är svåra att leva upp till bekräftas av det interna utvecklingsarbete (Kraftsamling) som generaldirektören initierat (vilket både är föredömligt och förtjänstfullt). Trafikverkets förslag behöver på ett tydligare sätt utgå från det

samhälle och aktör Sverige är idag och vilket samhälle vi vill bygga – ett konkurrenskraftigt, säkert och hållbart land i en nordisk och europeisk kontext som tar ansvar för landets och Nato-gemenskapens kollektiva säkerhet.

Planförslaget skulle tjäna på att präglas av en mer utvecklad känsla av brådska. Regeringen och dess företrädare har varit både tydliga och konsekventa med att påtala behoven av att korta ned ledtiderna. Planmognaden för Botniska korridorens etapper är hög, vilket möjliggör ett snabbt genomförande och att de stora nyttorna kan realiseras i närtid. Regeringen efterfrågar projekt med hög genomförandegrad och där det finns ett starkt nationellt, regionalt och lokalt stöd. Projekten inom Botniska korridoren uppfyller dessa kriterier och är dessutom en utpekad del av EU:s stomnät.

Samarbetet Botniska korridoren vill också lyfta följande organisationers yttranden

Samarbetet Botniska korridoren verkar gemensamt för att Godsstråket genom Bergslagen, Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Malmbanan ska färdigställas i sin helhet för att uppfylla kraven i TEN-T förordningen till 2030. Norrbotniabanegruppen och Nya Ostkustbanan AB ingår i samarbetet Botniska korridoren och lämnar dessutom in egna remissvar. De sju regionerna som ingår i samarbetet Botniska korridoren (Örebro län, Dalarna, Gävleborg, Jämtland Härjedalen, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten) kommer också skriva enskilda yttranden över Trafikverkets förslag till nationell plan.

Jonny Lundin
Ordförande
Botniska korridoren

Henric Fuchs
Verksamhetsledare
Botniska korridoren