

## Motion till riksdagen 2013/14:T357

av **Kristina Nilsson m.fl. (S)**

# Bottniska korridoren

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra de kvarvarande svenska projekten i Bottniska korridoren.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av att nationellt prioritera projekt som gör det möjligt att uppnå TEN-status.

## Motivering

Bottniska korridoren (BK) är den dominerande nord-sydliga transportkorridoren för järnväg i Norden. Tre stora investeringsobjekt i BK finns med i Banverkets långsiktiga strategi. Det kan också finnas förutsättningar att få korridoren klassad som en prioriterad europeisk transportkorridor, vilket skulle vara ekonomiskt gynnsamt för Sverige.

Bottniska korridoren är transportkorridoren mellan råvaruproduktionen i norra Sverige och förädlingsindustrin och marknaden i södra och mellersta Sverige och i Europa. Det är den dominerande godskorridoren i norra Europa. Näringsdepartementet definierade begreppet BK när man prioriterade transportkorridoren som ett av fyra objekt, vid sidan av Nordiska triangeln och Motorways of the Sea, inför den europeiska infrastrukturbudgeten (MIP 2007–2013) i sitt svar till EU-kommissionen.

EU-kommissionen har presenterat ett paket av förordningar som bl.a. innehåller förslag till nya riktlinjer för de transeuropeiska nätverken för transporter, TEN-T.

BK är en förbindelse mellan Boden och Mjölby som binder samman de prioriterade TEN-korridorerna NEW (Narvik–Boden–Finland–Ryssland–Asien) och Nordiska triangeln (Stockholm–Köpenhamn–Oslo). BK består av investeringsobjekten Norrbotniabanan, Botniabanan, Ådalsbanan och Ost-

**Fel! Okänt namn på**

kustbanan längs Norrlandskusten. BK fortsätter därefter ner mot stambanan (Söderhamn–Storvik), genom godsstråket Bergslagen och vidare ner till anslutningen mot Nordiska triangeln i Mjölby. Det nordiska perspektivet är att BK fortsätter på den finska sidan med den transportkorridor som binder samman norra och södra Finland. Finland har visat intresse för ett samarbete.

EU har stora problem med den transportinfarkt som är ett faktum i stora delar av Europa och har tydligt markerat att resurser skall tillsättas för att komma tillrätta med detta problem. EU arbetar, lite förenklat, med tre nivåer inom de transeuropeiska näten (Trans European Networks, TEN):

- ? Prioriterade projekt, som är ett fåtal tunga korridorer i Europa och Norden, Nordiska triangeln, Motorways of the Sea.
- ? TEN-T i Norden, de flesta stamjärnvägar och huvudvägar.
- ? Paneuropeiska korridorer som binder samman EU med länderna omkring.

Man kan konstatera att EU har uttalat sig positivt om projektet. Nationerna kan få 10–30 procent i EU-stöd för prioriterade projekt; den högre procentsatsen gäller för nationsgränsöverskridande trafik. Nordiska triangeln kommer att vara ”färdigbyggd” ca 2015 och Sverige behöver därför ett nytt prioriterat projekt. Finland har visat tydligt intresse för ett samarbete kring Bottniska korridoren. Förutsättningen att få BK klassad som ett prioriterat projekt är att Sverige har med berörda investeringar i sina nationella planer.

Banverket hade tidigare i sin inriktningsplanering lagt in tre stora objekt i BK inom ramen för strategin på lång sikt. Dessa är dubbelspår Ostkustbanan, linjeomläggning Ådalsbanan och Norrbotniabanan i sin helhet.

Det är angeläget att regeringen kraftfullt arbetar för att detta projekt genomförs.

Stockholm den 1 oktober 2013

*Kristina Nilsson (S)*

*Ingemar Nilsson (S)*

*Raimo Pärssinen (S)*

*Helén Pettersson i Umeå (S)*