

## Motion till riksdagen 2010/11:T310

av **Christina Karlsson och Eva Sonidsson (S)**

# Botniska 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 Botniska korridoren.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av att nationellt prioritera projekt för möjligheten att uppnå TEN-status.

## Motivering

Botniska korridoren (BK) är den dominerande nordsydliga 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.

Botniska 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.

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 Ostkustbanan längs Norrlandskusten. BK fortsätter därefter ner mot Stambanan

**Fel! Okänt namn på**

(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.

## Viktigt med EU-prioritering av korridoren

EU har stora problem med den transportinfrastruktur 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 sett, med tre nivåer inom de transeuropeiska näten (Trans European Networks, TEN):

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

Vi kan konstatera följande förutsättningar:

- ? EU kommer att koncentrera sin finansiering till de prioriterade projekten.
- ? Nationerna kan få 10–30 % i EU-stöd för prioriterade projekt, den högre procentsatsen 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 detta.
- ? Frågan är i högsta grad aktuell eftersom EU kommer att göra en studie om godstransporter från Barents (0709–0809). EU ska också göra nästa översyn av prioriterade projekt 2009/10. Tajmningen är perfekt för ett agerande kring en lansering av BK.
- ? Förutsättningen att få BK klassad som ett prioriterat projekt är att Sverige har med berörda investeringar i sina nationella planer.

Banverket har i sitt planeringsunderlag inför den aktuella inriktningsplaneringen lagt in tre stora objekt som ingår i BK inom ramen för strategin på lång sikt.

- ? Dubbelspår Ostkustbanan.
- ? Linjeomläggning Ådalsbanan.
- ? Norrbottenbanan i sin helhet.

Utifrån ovanstående är det angeläget att regeringen kraftfullt arbetar för att detta projekt genomförs.

Stockholm den 25 oktober 2010

*Christina Karlsson (S)*

*Eva Sonidsson (S)*