

16 december 2020

Infrastrukturdepartementets hearing om viktiga utmaningar inför nästa nationella plan

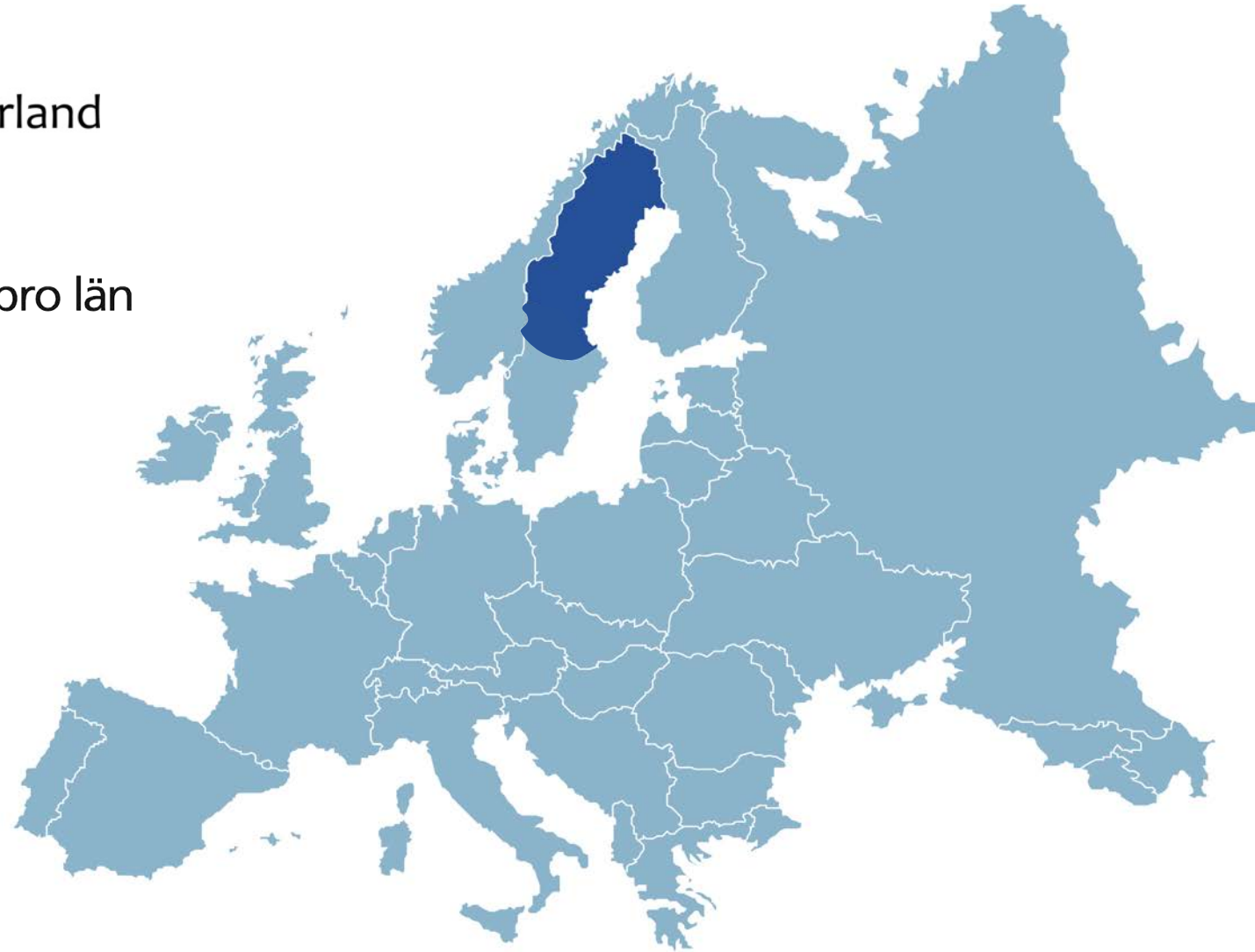
Åsa Ågren Wikström (M), Region Västerbotten

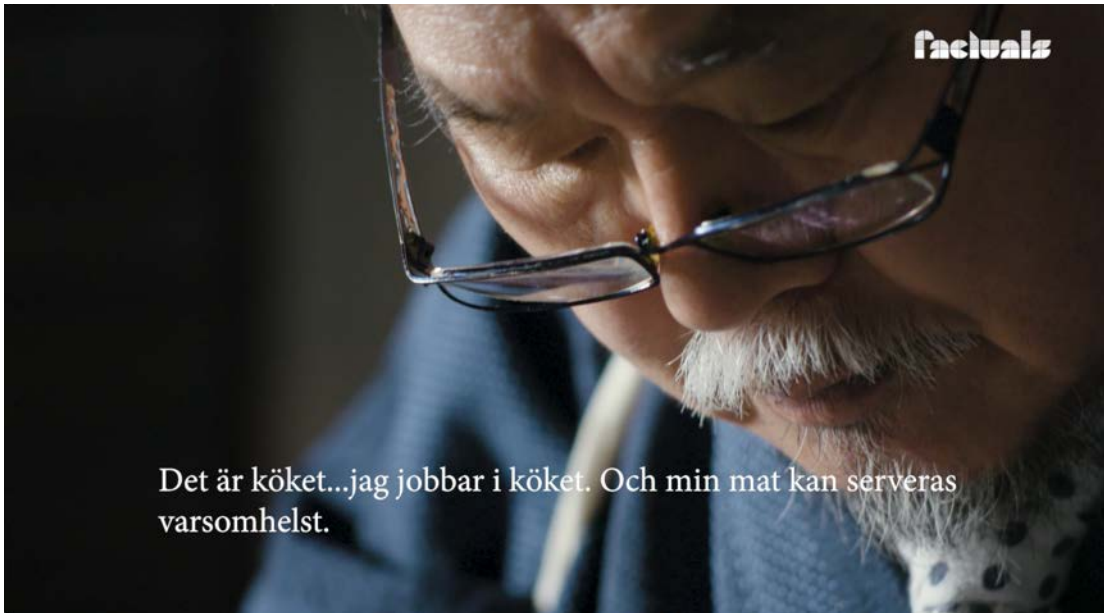
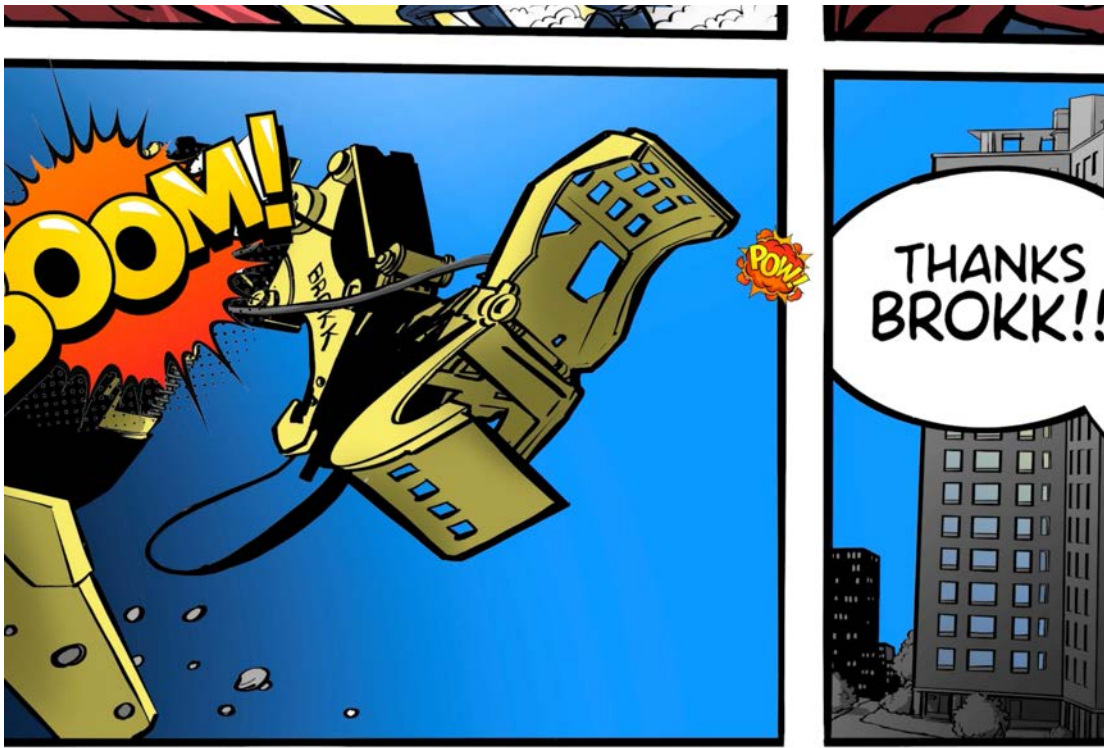
Glenn Nordlund (S), Region Västernorrland

Elvy Söderström (S), ordförande Botniska korridoren

Joakim Berg, projektledare Botniska korridoren

**BOTNISKA
KORRIDOREN**





Dagens industri



Små kärnkraftverk vision för Vattenfalls nya vd

SWEDEN	-0.7%	USA	+11.5%	EURO	-0.12%	NYRISK	+0.7%
12-december	709.4	23-december	709.4	12-december	1.020	12-december	12.412

RENOVERINGSOBJEKTET SVERIGE • 6-7



SKRIET FRÅN NORR

Företagen i norra Sverige, med LKAB och Northvolt i spetsen, står redo med investeringar för mer än 700 miljarder kronor. Men kvaliteten på järnvägen är bitvis usel. Nu kräver näringslivet krafttag för att förbättra infrastrukturen

NYHETER 15
Essitys bud stöter på motstånd

Högskaparen Essity lade på torsdagen ett bud på australiska Woolies. Men budet rann ut. Avslutar styrelsen.

NYHETER 14
Ministern: "Kan överväga kvotering"

Men de offentliga investeringarna i vägar och järnvägar har inte hållit med. Linda Nilsson, vd för Norrbottens handelskommun, ser den brittiska infrastrukturen som ett hinder mot framtidsutveckling.

NYHETER 16
Di erfar: SSAB tittar på nyemission

VARLDEN 26
Nödplan redo om tiden för brexit rinner ut

LEDARE 2
Lotta Engzell-Larsson: "Värderingspolitik bör inte drivas så hårt i EU"

RENOVERINGSOBJEKTET SVERIGE

Järnvägen riskerar bromsa industrin

Företagen i norra Sverige står redo att rulla ut rekordstora investeringar. Men satsningarna på järnvägen har inte hållit med och riskerar att hämma både tillväxten och klimatomställningen. Nu kräver näringslivet och de berörda regionerna krafttag för att förbättra infrastrukturen.

Samtilligt som det planeras för en ny hög hastighetsjärnväg i södra Sverige, står företagen och andra viktiga svenska investeringar i snon.

En avgörande pusselbit är byggandet av den nya Norrbottenstråken mellan Luleå och Umeå, som enligt Hånadelkommunen skulle ge ett lyft för hela regionen.

Problemen, som man kommer med till exempel i Umeå och Skellefteå, med järnvägen är inte så enkla som de ser ut. "Det är fruktansvärt dålig kvalitet på järnvägen mellan Härnösand och Sundsvall. Sedan är fem mil lång mellan Umeå och Skellefteå, säger Ingela Bendt, vd för Nya Ostkustbanan och tilläggsstatssekreterare hos den skandinaviska infrastrukturförbundet.

Green Cargo kräver större investeringar

Många företag vill frakta mer gods på tåg och statliga Green Cargo ser stora möjligheter att utöka sin verksamhet. Men det krävs stora investeringar i både ny och gammal järnväg.

Samtilligt som det finns behov av stora investeringar i järnväg i norra Sverige, är det betydligt svårare att få tillräckligt med pengar till landet.

Andri Umeå, men att det är viktigast dynda på projektet, inte minst för godstrafiken. "Att kunna transportera både malin och trävaror från den norra delen av Sverige och samtidigt kunna leverera uppvarv till järnvägen istället för på gummibäl, det är väldigt viktigt", säger han.

Men drar paralleller till Botnibanan, som invigdes för tio år sedan och som gått sönder från Umeå via Örnsköldsvik till Kramfors.

Men att det sammanfattas som en järnväg som inte fungerar, säger han. "Det är fruktansvärt dålig kvalitet på järnvägen mellan Härnösand och Sundsvall. Sedan är fem mil lång mellan Umeå och Skellefteå, säger Ingela Bendt, vd för Nya Ostkustbanan och tilläggsstatssekreterare hos den skandinaviska infrastrukturförbundet.

Men de offentliga investeringarna i vägar och järnvägar har inte hållit med. Linda Nilsson, vd för Norrbottens handelskommun, ser den brittiska infrastrukturen som ett hinder mot framtidsutveckling.

NYHETER 16
Di erfar: SSAB tittar på nyemission

VARLDEN 26
Nödplan redo om tiden för brexit rinner ut

LEDARE 2
Lotta Engzell-Larsson: "Värderingspolitik bör inte drivas så hårt i EU"

Di granskar
Dagens stora infrastrukturtilltag

Kontakta oss gärna
Om du vill vara med i vår redaktion

Nya Ostkustbanan är ett gemensamt bolag som drivs av de berörda kommunerna och regionerna i norra Sverige. Hans Lindberg i Umeå ser stora möjligheter om järnvägen via Luleå och Härnösand dras vidare öster.

Problemen, som man kommer med till exempel i Umeå och Skellefteå, med järnvägen är inte så enkla som de ser ut. "Det är fruktansvärt dålig kvalitet på järnvägen mellan Härnösand och Sundsvall. Sedan är fem mil lång mellan Umeå och Skellefteå, säger Ingela Bendt, vd för Nya Ostkustbanan och tilläggsstatssekreterare hos den skandinaviska infrastrukturförbundet.

NYHETER 16
Di erfar: SSAB tittar på nyemission

VARLDEN 26
Nödplan redo om tiden för brexit rinner ut

LEDARE 2
Lotta Engzell-Larsson: "Värderingspolitik bör inte drivas så hårt i EU"

#RENOVERINGSOBJEKTET



Fakta
Restider med en förbättrad järnväg

Stockholm-Gävle: 1 timme och 5 minuter (1 dag 1 timme och 21 minuter)
Stockholm-Sundsvall: 2 timmer och 3 minuter (1 dag 2 timmer och 11 minuter)
Stockholm-Umeå: 3 timmer och 30 minuter (1 dag 3 timmer och 30 minuter)
(1 dag 12 timmar med tåg och buss)

Tre hinder för godstrafiken
Green Cargo pekar ut tre prioriterade ströcker för att förbättra för godstrafiken.

Göteborg-Älvsjö
Problem: Från Göteborg till Älvsjö är det ett av de mest belastade sträckorna i Sverige.
Lösning: Pysäp mellan Älvsjö och Göteborg.

Malmö-Hälsjöbeholmen
Problem: Öst till väst är det en av de mest belastade sträckorna i Sverige.
Lösning: Skapa en ny sträcka mellan Malmö och Hälsjöbeholmen.

Hallsberg-Mjölby
Problem: Stora kapacitetsbrist. Trängsel när norr- och söderstråken möts.
Lösning: Bygg dubbelbågar längs hela sträckan.

Snabbare tåg i norr
Investeringar i järnvägen i norra Sverige ger kortare restider och mer plats för godstrafiken.

Norrbottenstråket
Sträckan: Umeå-Luleå
Längd: 27 mil

Botnibanan
Sträckan: Kramfors-Umeå
Längd: 19 mil

Nya Ostkustbanan
Sträckan: Gävle-Kramfors
Längd: 33 mil

Hallsberg-Mjölby
Problem: Stora kapacitetsbrist. Trängsel när norr- och söderstråken möts.
Lösning: Bygg dubbelbågar längs hela sträckan.

Göteborg-Älvsjö
Problem: Från Göteborg till Älvsjö är det ett av de mest belastade sträckorna i Sverige.
Lösning: Pysäp mellan Älvsjö och Göteborg.

Malmö-Hälsjöbeholmen
Problem: Öst till väst är det en av de mest belastade sträckorna i Sverige.
Lösning: Skapa en ny sträcka mellan Malmö och Hälsjöbeholmen.





EU har nått en uppgörelse om långtidsbudgeten

Beslutet fattades efter ett rekordsnabbt budgetmöte





Brussels, 9.12.2020
COM(2020) 789 final

**COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN
PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL
COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS**

**Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the
future**

{SWD(2020) 331 final}

32. The European Year of Rail of 2021 is an excellent opportunity for Member States, the Commission and the rail sector to boost cross-European connections.

13) A multimodal Trans-European Transport Network equipped for sustainable and smart transport with high speed connectivity will be operational by 2030 for the core network and by 2050 for the comprehensive network.

14) By 2050, the death toll for all modes of transport in the EU will be close to zero.

1070 miljarder i investeringar kommande 20 år



northvolt®

SKISTAR



IGGESUND
HOLMEN GROUP

LKAB

clas
ohlson

Det här
är bara några
exempel!

Det behövs ett nytt mål om 250 km/h och fortsatta investeringar för att bygga klart Sveriges järnväg redan i kommande plan.

- Det saknas en nationell målbild
- Bygga klart lika viktigt som att underhålla det vi har

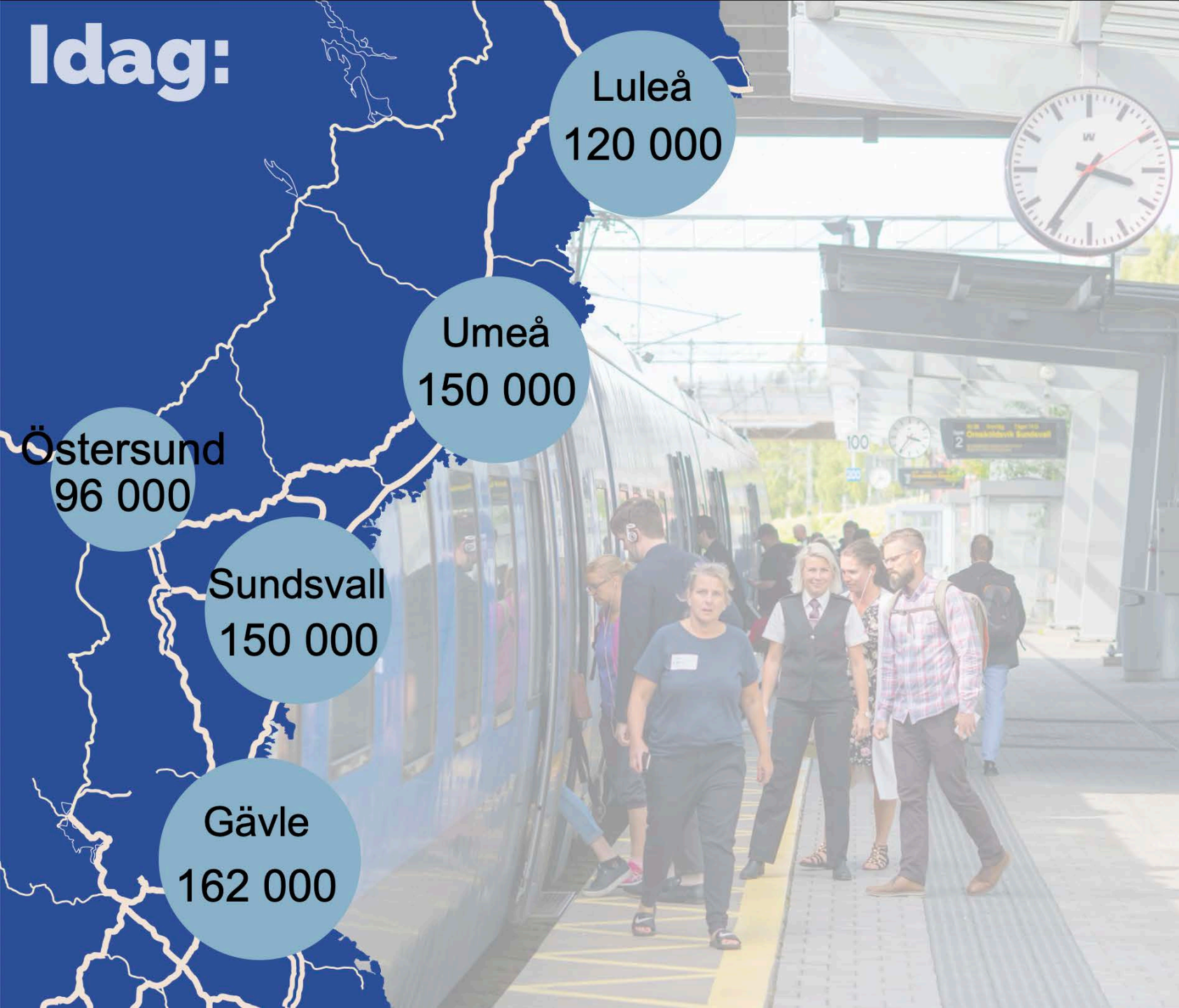


En järnväg för 250 km/h för hela landet ger Sverige möjlighet att förbättra jämställdheten och klara kompetensförsörjningen.

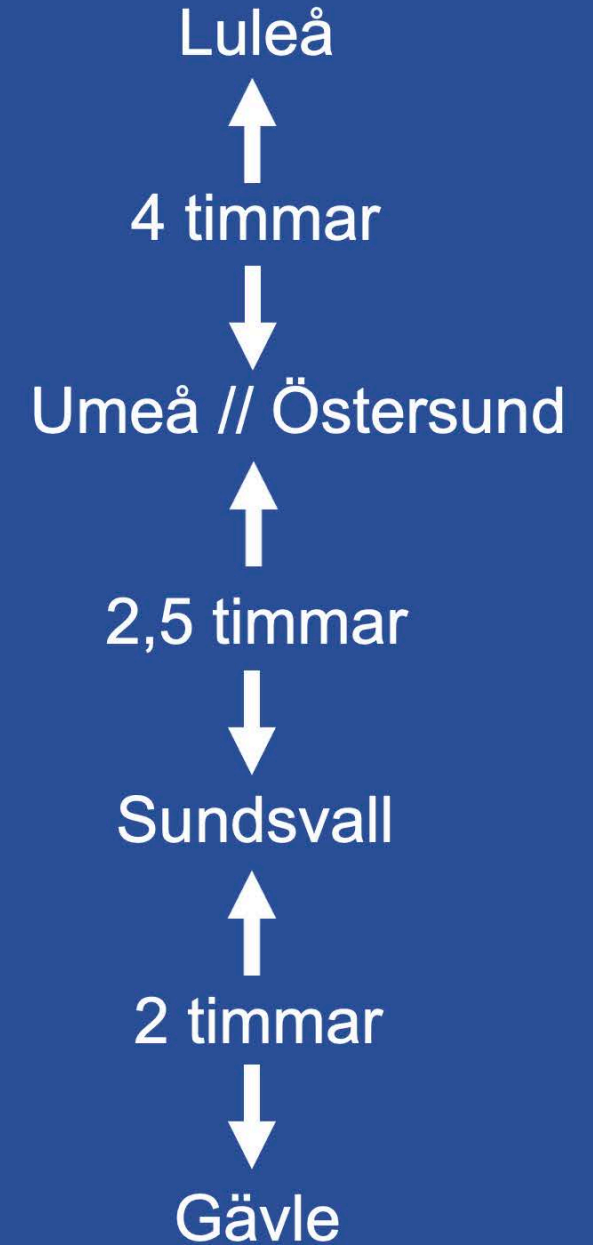
- Några flaskhalsar
- 2,7 miljoner flygresor till tåg



Idag:



Resttider



Imorgon:

Luleå
256 000

Umeå
310 000

Östersund
102 000

Sundsvall
230 000

Gävle
270 000



Nya restider



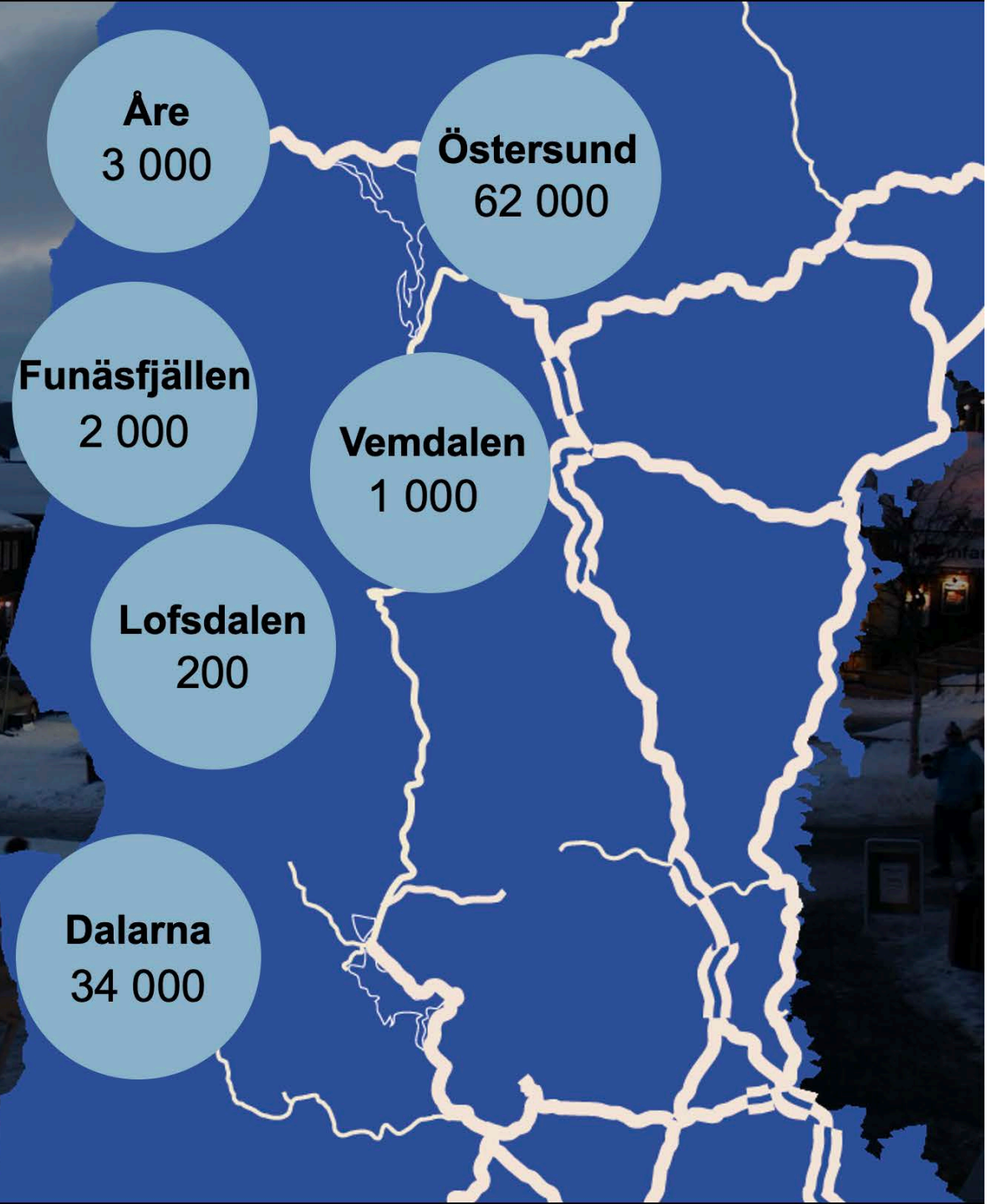
En större del av Sveriges ökade transporter kan styras till järnväg och sjöfart

- Bygg klart stomnätsskorridoren och gränsöverskridande stråk!
- Elektrifiera klart järnvägen, laddinfrastruktur och vätgas!
- Näringslivspott viktig
- Större statligt ansvar för omlastning.



Regionerna kan bidra mer till transportsystemets funktion med bättre förutsättningar

Invånare:



Regionerna kan bidra mer till
transportsystemets funktion
med bättre förutsättningar

Bäddar:
267 000

Åre
35 000

Östersund
4 000

Funäsfjällen
25 000

Vemdalen
19 000

Lofsdalen
10 000

Dalarna
174 000

Regionerna kan bidra mer till
transportsystemets funktion
med bättre förutsättningar

Gästnätter:
7 640 929

- Gör om länsramarnas
beräkningsgrund!

2016/17

Åre
1 033 144

Östersund
411 050

Funäsfjällen
456 432

Vemdalen
647 877

Lofsdalen
92 426

Dalarna
5 000 000

Ett bärande och säkert vägnät bidrar till att nå klimat- och miljömålen!

- Några av flaskhalsarna som begränsar hela systemet
- BK4
- Förnyelsebara bränslen och laddinfrastruktur
- Vidmakthållande

En järnväg för 250 km/h för hela landet...

- ...förbättrar jämställdheten
- ...underlättar kompetensförsörjningen
- ...påskyndar klimatomställningen

Vårt näringsliv investerar 1 000 miljarder...

- ...grön tillväxt
- ...fler jobb
- ...ökad export

Viktigaste frågan till nästa infrastrukturproposition:

Hur ska Sverige möta denna utveckling?



Regeringens önskelista:

- ✓ Uppfylla Januariavtalets löfte om fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige.
- ✓ Leverera klimatnytta –uppfyll klimatlagen!
- ✓ Klimatfrågans ökade tyngd.
- ✓ Regionförstoring
- ✓ Ökad jämlikhet och jämställdhet

Botniska korridorens erbjudande inför nästa plan:

- ✓ En ny målbild för järnvägen, med 250 km/h.
- ✓ Bli klar med EU:s stomnätskorridor, inte minst den Botniska korridoren!
- ✓ Viktiga förbättringsåtgärder i de anslutande stråken till Botniska korridoren.
- ✓ Nödvändiga vägåtgärder för hälsa och miljö och ett gemensamt ansvar för överflyttning och omställning till klimatsmart hållbart samhälle.

www.bothniancorridor.com

