

# Botniska korridorens synpunkter på revideringen av förordningen om unionens riktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

*Samarbetet Botniska korridoren arbetar för att stärka transportinfrastrukturen och förbättra förbindelserna mellan Sverige och övriga Europa. Den Botniska korridoren utgör förlängningen av EU:s stomnätsskorridorer norrut och knyter ihop Norge, Sverige och Finland, tillsammans med de anslutande stråken. Samarbetet fokuserar på järnvägskorridorerna, men inkluderar även viktiga anslutningar till de andra trafikslagen.*

*Bakom samarbetet Botniska korridoren står regionerna Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Jämtland Härjedalen, Gävleborg, Dalarna och Örebro län. Läs mer på <https://bothniancorridor.com>.*

Med anledning av revideringen av förordningen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) önskar samarbetet Botniska korridoren lämna följande synpunkter på EU-kommissionens offentliga samråd.

## Utformningen av TEN-T

Botniska korridoren betonar att den reviderade TEN-T förordningen bör fortsätta att ha ett stort fokus på en "traditionell" infrastrukturutveckling, samtidigt som TEN-T även bör stärka transportsystemets sammantagna funktion samt främja digitalisering och innovation. Dessa tre fokusområden är lika viktiga för att uppnå målet om ett hållbart, integrerat och effektivt europeiskt transportsystem.

Botniska korridoren anser att mindre justeringar av dagens kartor bör ske för att inkludera viktiga sträckor, urbana noder och transportnoder. Detta för att ytterligare stärka tillgängligheten för alla regioner, särskilt med hänsyn till utmaningarna i regioner med långa avstånd till större marknader, samt för att förbättra den gränsöverskridande rörligheten i enlighet med den europeiska strategin för hållbar och smart mobilitet.<sup>1</sup> Särskilt fokus bör läggas på att inkludera sträckor som omfattar så kallade *missing links* och åtgärdande av flaskhalsar. När det gäller urbana noder bör inte kriterierna begränsas till invånarantal, då detta missgynnar de norra delarna av Europa. Kriterierna för urbana noder bör tydligare ta hänsyn till nodernas roll som upptagningsområde för det transeuropeiska transportnätet i ett bredare geografiskt område runt noden, både vad gäller passagerar- och godstrafik. Kriterierna bör även ta hänsyn till den urbana nodens infrastrukturella funktion i ett systemperspektiv.

---

<sup>1</sup> Strategi för hållbar och smart mobilitet, vision 80. *Alla nödvändiga åtgärder måste vidtas för att fullborda TEN-T i tid.*

Botniska korridoren anser att kartorna bör justeras enligt följande:

### Urbana noder som bör införlivas i TEN-T

- **Örebro** har cirka 150 000 invånare, vilket utgör hälften av regionens befolkning. I Örebroregionen återfinns flera viktiga knutpunkter och infrastruktur som ingår i det trans-europeiska transportnätet såsom Örebro Airport (övergripande nät), kombiterminalen i Hallsberg (nod i ScanMed-korridoren) med kopplingar till Göteborgs hamn samt Godsstråket genom Bergslagen (ScanMed stomnätskorridor) på vilken 90 procent av EU:s järnmalm fraktas från norra Sverige till Europas industrier. Genom regionen passerar också två av norra Europas trafiktätaste vägar, E18 (Oslo – Stockholm) och E20 (Göteborg – Stockholm) som båda är del av stomnätet.
- **Borlänge** har tillsammans med Falun drygt 110 000 invånare och 160 000 i den regionala arbetsmarknaden. I Borlänge sammanbinds tre av stråken som föreslås inkluderas i övergripande TEN-T; Dalabanan och Bergslagsbanan (järnväg) samt E16 (väg). Via Borlänge hanteras stora godsflöden från omgivande stål- och godsindustrier. Det är en viktig nod för överflyttning av gods mellan väg och järnväg med koppling till hamnarna i Gävle och Göteborg via Hallsberg (terminalnod ScanMed), samt med järnvägsanslutning till ScanMed stomnätskorridor (Godsstråket genom Bergslagen) via Dalabanan. Borlänge är även en betydande nod för arbets- och studiependling inom- och mellanregionalt samt för Dalarnas järnvägsanslutning till Stockholm Arlanda Airport (flygplats stomnätet).
- **Gävle** har cirka 100 000 invånare, vilket utgör en tredjedel av regionens befolkning. Här möts tre järnvägslinjer och två europavägar – Ostkustbanan (stomnätskorridor), Bergslagsbanan och Norra Stambanan (övergripande nät) samt E4 (stomnätskorridor) och E16. Gävle hamn är utpekad i det övergripande nätet och är Sveriges tredje största hamn samt har den största containertjänsten längs Sveriges östra kust. Gävle omfattar också en viktig godsbangård som är en viktig nod i regionen.
- **Sundsvall**, med sina cirka 100 000 invånare, och 170 000 i den regionala arbetsmarknaden utgör en stark tillväxtmotor, såväl som en viktig nationell och internationell transportnod för samtliga fyra transportslag. Här möts järnvägarna Ostkustbanan/Ådalsbanan (stomnät) och Mittbanan (övergripande), liksom stomnätsvägen E4 och E14 inom det övergripande nätet. Sundsvall-Timrå Airport (övergripande) utgör en av tio svenska permanenta beredskapsflygplatser. I Sundsvalls hamn (övergripande) byggs för närvarande en ny kombiterminal och containerhamn för intermodala godstransporter.
- **Östersund**, har nästan 65 000 invånare vilket är hälften av regionens befolkning, utgör en viktig trafikslagsövergripande nod i inre Norrland som genomkorsas av gränsöverskridande väg- och järnvägsstråk i öst-västlig riktning genom Mittbanan och E14 inom det övergripande nätet och är även en viktig nod i nord-sydlig riktning genom E45 inom det övergripande nätet. Den pågående upprustningen av Meråkerbanan på norska sidan kommer att innebära att stråken kust till kust Sverige-Norge stärks. Det genomgående Inlandsstråket med E45 och Inlandsbanan utgör ett viktigt stråk i Sveriges inland för inte minst godstransporter. Åre Östersunds flygplats är utpekad i det övergripande nätet och är en viktig nod för inrikes flygtrafik men även för internationell charter. Besöksnäringen är stor i regionen och flygplatsen har en stor betydelse i sammanhanget. Landningsbanan har utrustats med CATIIB-system för landning i svåra väderförhållanden. Flygplatsen är också beredskapsflygplats.

- **Umeå**, har idag drygt 130 000 invånare och är en viktig tillväxtmotor för hela regionen. Umeå hamn står inför en kraftig utbyggnad och färjeförbindelsen Umeå-Vasa utgör en "genväg" som binder samman de framöver förlängda europeiska stomnätskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön. Umeå - med kombiterminal som utgör ett viktigt logistikcentrum i regionen - länkar samman E4 (stomnät nord-syd) E14 (övergripande nät öst-väst) med Botniabanan (stomnät) och länken till Stambanan genom övre Norrland (övergripande nät) samt kommande Norrbotniabanan (stomnät). Umeå flygplats (övergripande nät), med sina cirka 1 miljon passagerare per år, tillhör en av de större flygplatserna avseende det svenska inrikesflyget som omfattar cirka 6,5 miljoner resenärer per år.
- **Luleå** har idag 78 000 invånare och tillsammans med närliggande kommuner 173 000 invånare som utgör en viktig arbetsmarknadsregion och centra för framtidens stålframställning. Luleå utgör en knutpunkt där viktig TEN-T-infrastruktur möts då Malmbanan, Stambanan genom övre Norrland och Haparandabanan ansluter till Luleå som en del av ScanMed korridoren samt där North Sea Baltic korridoren startar. I Luleå tar ScanMed-korridoren två olika sträckningar, mot Narvik i Norge och mot Oulo i Finland. Luleå hamn är en utpekad stomnätshamn och har en nyckelfunktion i råvaruflödet. Stomnätsvägarna E4 och E10 förbinder Luleå och kusten med Malmfälten samt Norge och Finland. Luleå Airport är en utpekade flygplats i det övergripande nätet och har en viktig funktion för tillgänglighet till regionen för den högteknologiska basindustrin.

#### Sträckor som borde införlivas i det övergripande nätet

- **Västerasby-Långsele** (Övre Ådalsbanan), **Örnsköldsvik-Mellansel** (Mellanselspåret), **Skelleftehamn-Bastuträsk** (Skelleftebanan) och **Piteå-Älvsbyn** (Pitebanan) har alla stor betydelse för att erhålla en funktionell dubbelspårsfunktion mellan Stambanan genom övre Norrland och Botniabanan respektive den kommande Norrbotniabanan som därmed möjliggör omledning i händelse av trafikstörningar, vilket är viktigt för att stärka redundansen i transportsystemet.
- **Hällnäs-Storuman** är en tvärbana som har en betydande funktion järnvägssystemet och är en mycket viktig länk i det öst-västliga stråket både när det gäller godstransporter och arbetspendling. Sträckan trafikeras idag med diesellok då den saknar elektrifiering vilket är negativt såväl när det gäller transporter som ur miljö- och klimathänseende. En elektrifiering av tvärbanan är nödvändig för att uppnå full effekt av Norrbotniabanan och för att få ett välfungerande sammanlänkat järnvägssystem.
- **Gävle-Borlänge-Kil-Göteborg** (Bergslagsbanan) inklusive stråket väster om Vänern är ett högt prioriterat godsstråk för transporter av stål- och trävaror ner mot Europa för gods genererat i nordligaste Sverige, Norge och Finland, men även för råvaror och färdigvaror från skogs- och stålindustrin genererade inom stråket. Bergslagsbanan leder godset till hamnarna i Gävle och Göteborg och avlastar övriga stråk i nord-sydlig riktning, stråket är även av stor betydelse för redundansen såväl genom sin förbindelse väster om Vänern, som med anslutningen till Hallsberg-Frövi.
- **Uppsala-Mora** (Dalabanan) har en betydande roll för arbets- och studiependling inom och mellan regioner, men även för besöksnäring och en alltmer ökande godstrafik av exportvaror via landets hamnar, med betydelse för överflyttningen från väg till järnväg. Dalabanan upptar godsflöden från de omgivande skogsindustrierna och utgör anslutande stråk till Godsstråket genom Bergslagen (ScanMed stomnätskorridor).

- **Mora-Gällivare** (Inlandsbanan) Det arktiska perspektivet har fått ett allt större genomslag inom EU, utifrån flera olika aspekter, finns skäl att säkerställa transportsystemets funktion ytterligare i unionens norra delar. Den parallella vägen E45 är idag inkluderad i det övergripande nätet enligt den nuvarande metodologin, varför även motsvarande järnväg bör inkluderas.
- **Gävle-Oslo-Bergen** (väg E16) är ett gränsöverskridande vägstråk i öst-västlig riktning. Stråket knyter ihop tre större befolkningskoncentrationer i norra Europa: områdena kring Bergen, Oslo, samt Borlänge-Falun-Gävle. E16 innebär således en viktig länk för de gränsöverskridande transporterna med effektiv sammankoppling av de norska och svenska vägnäten. Genom standardhöjningar och enhetlig hastighetsnivå stärks utbytet mellan hamnarna i Oslo och Gävle.

### Transportnoder som bör införlivas i TEN-T

För ett effektivt samspel mellan olika transportslag behöver det övergripande nätet, utifrån den reella transportfunktionaliteten, kompletteras med transportnoder (terminaler och hamnar) som idag inte är utpekade i TEN-T. Investeringar i dessa hamnar och terminaler skulle påskynda överflyttningen av gods till miljövänliga transportslag, vilket ligger i linje med de ambitiösa klimatmålen inom ramen för den gröna given. Botniska korridoren ifrågasätter om målsättningen med det transeuropeiska transportnätet bäst uppnås genom en tydlig fokusering på godsvolymer utan att ta aspekter som hållbarhet, användandet av fossila bränslen och innovativa arbetsätt i beaktning.

För att uppnå bästa funktionalitet är det lämpligt med en terminal och hamn var sjätte till sjunde mil. De hamnar som då behöver inkluderas i arbetet är hamnar i eller i anslutning till städerna **Hudiksvall, Söderhamn, Härnösand, Örnsköldsvik, Skellefteå, Piteå** och **Kalix**. Och de väg- och järnvägsterminaler som behöver inkluderas på motsvarande sätt är **Borlänge, Mora, Gävle, Sundsvall, Ånge, Östersund, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Storuman, Luleå** och **Kiruna**. Även **Haparanda/Tornio** är en kritisk omlastningsterminal för att överbrygga spårviddsskillnaden på järnvägen och en viktig gränsnod för samspelet mellan Sverige och Finland som behöver inkluderas.

Utöver detta bör även vissa nyckelflygplatser i det övergripande nätet uppgraderas till stomnätet:

- **Luleå**, är med ca 1,2 miljon passagerare största flygplatsen utanför storstadsregionerna. Luleå är också en viktig militär flygplats och har landets längsta landningsbana. Med det geografiska läget och behov av snabba transportmöjligheter har Luleå Airport en särskild funktion som tillsammans med övrig infrastruktur upprätthåller tillgänglighet till hela regionen. Flygplatsen har en avgörande betydelse för den fortsatta utvecklingen av den högteknologiska basindustrin på den globala marknaden. Ett arbete pågår för att möjliggöra en anslutning av Norrbotniabanan till ett framtida stationsläge vid flygplatsen
- **Umeå**, med nästan 1 miljon passagerare har dels kopplingen till Universitetssjukhuset men är också en gemensam flygkoordineringscentral (FKC), placeras i Umeå och bemannas dygnets alla timmar av erfarna sjuksköterskor och kvalificerad operativ personal, med tillgång till beslutsstöd för komplexa medicinska frågor.
- **Åre Östersund Airport** bör lyftas från övergripande till stomnätsflygplats. Flygplatsen med sitt strategiska läge i norra Sveriges inland kommer att spela en roll i Sveriges försvarsuppbyggnad. Flygplatsen som är statlig är Sveriges sjunde största och hanterar både inrikesflyg och utrikes turistcharter. Flygplatsen uppgraderas under 2021 till CATIIB-flygplats enligt EU:s kategorisering av flygplatser, vilket innebär möjligheter att landa oavsett väder. Antalet passagerare var under 2019, 470 000.

## Genomförande av TEN-T

Den europeiska transportpolitiken gör framförallt nytta när den riktas in på den gränsöverskridande infrastrukturen, avlägsnande av hinder och flaskhalsar, främjande av innovativa transportlösningar och multimodala transportkedjor samt genom att bidra till utfasning av fossila bränslen. Botniska korridoren upplever att det saknas ett tydligt EU-perspektiv i planeringen och genomförandet av den nationella infrastrukturplaneringen i Sverige och att samordningen med de europeiska transportpolitiska målen är svag. Särskilt när det gäller den gränsöverskridande dimensionen. Projekt som är samhällsekonomiskt lönsamma och som bidrar till bättre transportflöden i ett europeiskt perspektiv har inte prioriterats på samma sätt som nationellt initierade projekt vilket riskerar att medföra att Sverige inte når EU-målen i tid. Detta äventyrar genomförandet av TEN-T:s stomnät inom utsatt tidsram vilket är en slutsats som även dras i Riksrevisionens granskningsrapport "Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv?" (RIR 2017:27). Två viktiga EU-mål inför 2030 kommer, som det ser ut i dagsläget, inte att uppfyllas i Sverige; linjehastighet om 100 km/h samt kravet om att kunna köra 740 meter långa godståg på stomnätet. Det är endast några få banor på stomnätet som idag uppfyller detta mål. Enligt regelverket räcker det med att påvisa att det är teoretiskt möjligt. Botniska korridoren efterfrågar därför tydligare krav, återrapportering och uppföljning av förordningen, för att säkerställa att regelverket efterföljs i praktiken. Botniska korridoren noterar att medlemsstaterna ska utveckla stomnätet till 2030 så att det överensstämmer med bestämmelserna i förordningen, men att undantag kan medges om åtgärder inte kan motiveras. Botniska korridoren vill här understryka att särskild hänsyn ska tas till "regioner med allvarliga och permanenta, naturbetingade eller demografiska nackdelar, så som de nordligaste regionerna med mycket låg befolkningstäthet", enligt Sveriges anslutningsfördrag och artikel 174 i Lissabonfördraget och motsätter sig därmed att undantag ska ges med den motiveringen, då detta kan slå hårt mot områden med en kraftig tillväxt.

### Botniska korridoren anser:

- Att det är viktigt att stomnätskorridorerna synkroniseras med EU:s godskorridorer för att uppnå bästa möjliga koordinering av godstransporter på järnväg.
- Att kriterierna för samhällsekonomiska bedömningar bör anpassas för att omfatta hela sträckor, inklusive gränsöverskridande förbindelser till tredjeland, för att bättre återspegla det reella transportflödet inom EU såväl som mellan EU och tredjeland.
- Att det bör ske en tydligare uppföljning och rapportering av medlemsstaternas åtaganden inom TEN-T för att säkerställa och påskynda färdigställandet av stomnätet och det övergripande nätet i tid enligt beslutade tidplaner 2030 och 2050.
- Att de europeiska samordnarna bör få en starkare roll och att deras mandat utvidgas till att omfatta områden som alternativa bränslen och digitalisering i syfte nå en tidsenlig måluppfyllelse. Vidare bör samordnare även få en tydligare roll i processen kring CEF-ansökningar och de slutgiltiga prioriteringarna av CEF-medel.
- Att det är viktigt att det finns en fördjupad och gemensam dialog mellan den europeiska, nationella och regionala nivån, i syfte att tillgodose infrastrukturutvecklingens möjligheter och behov på olika nivåer.
- Att kraven från stomnätet bör utökas till att även omfatta det övergripande nätet för att öka prestanda, hållbarhet och användarfördelar för alla transportsätt.

- Att revideringen av TEN-T också bör syfta till att utveckla ett högpresterande järnvägsnät inom EU såväl som mellan EU och tredjeland genom att införa ytterligare krav på infrastrukturen, såsom generell standard på 250 km/h för persontåg. Detta för att öka tågets konkurrenskraft relativt både flyg och personbil, vilket är särskilt viktigt i regioner med långa avstånd.

## Prioritera målen för klimatneutralitet

Botniska korridoren välkomnar EU:s nya tillväxtstrategi - den europeiska gröna given - som syftar till att säkerställa att klimataspekter genomsyrar all EU-politik i framtiden mot ett klimatneutralt Europa 2050. Den europeiska transportsektorn står inför stora utmaningar för att målet att minska koldioxidutsläppen med 90 procent till år 2050 ska uppnås. Avancerade biodrivmedel spelar en viktig roll för hur vi kan lösa dem. Ett fullt utvecklat europeiskt transportnätverk som möjliggör tillgång till förnybara energikällor, naturresurser och hållbara produkter är också avgörande för att EU:s inre marknad ska fungera och anpassas till en cirkulär ekonomi. Ett hållbart, integrerat och effektivt europeiskt transportsystem är därför avgörande för att möjliggöra den gröna och digitala övergången.

Avancerade biobränslen är hållbara, såsom definieras i artikel 29 i direktivet om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor<sup>2</sup>, och bör ingå som ett bränsle med låga utsläpp. All relevant EU-lagstiftning, inklusive taxonomin, bör ta hänsyn till bränslets totala miljöpåverkan. Detta är baserat på en livscykelbedömning som täcker alla delar, såsom utvinning av råvaror, produktion och transport, och inte bara de utsläpp som genereras när bränslet används.

### Botniska korridoren anser:

- Att det bör införas bindande konkreta delmål med årliga uppföljningar för att kunna nå målet om en minskning med 90 procent av utsläppen från transportsektorn fram till år 2050.
- Avancerade biobränslen är hållbara och bör ingå som ett bränsle med låga utsläpp. All relevant EU-lagstiftning, inklusive taxonomin, bör ta hänsyn till bränslets totala miljöpåverkan.
- Att bindande krav krävs för att säkerställa tillgången av infrastruktur för alternativa bränslen för både stomnätet och övergripande nät och för alla transportsätt inom hela EU, särskilt med hänsyn till de utmaningar som finns i glesbefolkade regioner med långa avstånd till de större marknaderna.
- Att det är viktigt att synergierna mellan TEN-T och TEN-E stärks. Elektrifiering av transportsektorn - med fokus på järnväg, sjö- och luftfart samt första och sista milen för tung godstransport och användningen av klimatneutrala bränslen - såsom grön vätgas och avancerade biobränslen, är avgörande för att uppnå en grön övergång.
- Att kriterierna för samhällsekonomiska bedömningar i större utsträckning bör ta hänsyn till de klimatrelaterade aspekterna.
- Att TEN-T tydligt bör prioritera effektiva och hållbara multimodala godstransportlösningar och en mer omfattande övergång till hållbara godstransporter, såsom järnväg och sjöfart. Detta innebär också en förbättrad järnvägsinfrastruktur för godståg.

<sup>2</sup> EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=SV>

## Förbättrad digital dimension av TEN-T

Botniska korridoren understryker att digitalisering är en viktig faktor för att uppnå hållbarhetsmålen för den gröna givna, då digitalisering är av avgörande betydelse för att bana väg för nya transport- och mobilitetslösningar som tar hänsyn till förändrade användarbehov och -beteenden. TEN-T bör fungera som en möjliggörare för innovativa, hållbara, inkluderande och effektiva transport- och mobilitetslösningar och de utpekade projekten ska kunna användas som testbäddar för ny teknisk utveckling. För att utveckla ett smart och digitaliserat transportnät måste 5G-korridorerna justeras i enlighet med sträckningarna för stomnätskorridorerna.

TEN-T bör främja digitaliseringen av det transeuropeiska transportnätet inom och mellan alla transportsätt, såsom European Rail Traffic Management System (ERTMS) för att säkerställa beredskap för framtida utveckling. Det är samtidigt viktigt att inte kommunerna och regionerna får bära de ökade kostnader som kan uppstå när digitaliseringslösningar ska införas. EU:s medlemsländer har valt olika tillvägagångssätt för att införa ERTMS vilket drabbar brukare på skilda sätt. I Sverige får brukare bära fordonskostnader initialt utifrån var infrastrukturförvaltare lagt testbanor medan Nederländerna har valt en mer innovativ lösning som innebär att brukares kostnader faller ut först när hela systemet är mer utbyggt. Det är lämpligt att EU ser över möjligheter till harmonisering så att teknikutveckling inte snedvrider konkurrens och hämmar omställningen till ett mer hållbart transportsystem där överflyttningen till järnväg är en viktig del.

### Botniska korridoren anser:

- Att TEN-T bör fungera som en möjliggörare för innovativa, hållbara, inkluderande och effektiva transport- och mobilitetslösningar och de utpekade projekten ska kunna användas som testbäddar för ny teknisk utveckling.
- Att 5G-korridorerna bör justeras i enlighet med sträckningarna för stomnätskorridorerna för att utveckla ett smart och digitaliserat transportnät.
- Att EU-kommissionen bör se över möjligheter till harmonisering - med betoning på frågan om ERTMS - så att teknikutveckling inte snedvrider konkurrens och hämmar omställningen till ett mer hållbart transportsystem där överflyttningen till järnväg är en viktig del.

## Förbättrad motståndskraft inom det transeuropeiska transportnätet

Behovet av investeringar i det transeuropeiska transportnätet är högt medan de nationella infrastruktursatsningarna är begränsade. Transporter är grundläggande för att EU:s inre marknad ska fungera, vilket tydligt har visats under den nuvarande folkhälsokrisen där stängda gränser stundtals har skapat kraftigt försenade leveranstider. Med den avbrutna flygtrafiken påverkas tillgängligheten till norra och mellersta Sverige särskilt hårt. Vår geografi utmärks av långa avstånd och det finns en låg tillförlitlighet i transportsystemet på grund av avsaknad av en tillfredsställande redundans och kapacitet. Stora investeringar för framtidens fossilfria stålframställning sker nu i norra och mellersta Sverige och infrastrukturen behöver möta nya transportflöden för att möjliggöra och bidra till den snabba omställningen till ett mer hållbart samhälle. Botniska korridoren anser att medel ur EU:s återhämtningsfacilitet (RRF) borde kanaliseras till att både förbättra kvalitén på existerande infrastruktur men även att användas för att finansiera infrastrukturprojekt med stark klimatnytta och stort europeiskt mervärde.

### Botniska korridoren anser:

- Att en fungerande flygtrafik är avgörande för tillgängligheten, kompetensförsörjningen och konkurrenskraften i hela Europa, inte minst i områden med långa avstånd.
- Att EU:s återhämtningsfacilitet (RRF) borde kanaliseras mot både förbättrad och utvecklad infrastruktur.