

## **Botniska korridoren 2023-2026**

### **Sammanfattning**

Region Västernorrland ansöker om 8 procent av projektets bokförda kostnader, dock högst 750 000 kronor för projekt Botniska korridoren under perioden 2023-04-03 - 2026-12-31.

Samarbetet Botniska korridoren (BK) är ett gemensamt infrastrukturarbete mellan de sju regionerna Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Jämtland-Härjedalen, Dalarna, Gävleborg och Örebro. Samverkan Botniska korridoren har funnits i många år och verkar primärt för en utveckling och utbyggnad av transportinfrastrukturen, med tyngdpunkt mot järnvägen. Under perioden 2015-2022 har Region Örebro län varit en aktiv part i samarbetet Botniska korridoren. Samarbetet har bedrivits i projektform under två projektperioder, 2015-2018 respektive 2019-2022. Nu vill berörda parter fatta beslut om att fortsätta samarbetet i projektform i ytterligare fyra år, under perioden 2023-2026.

Syftet är att påskynda utbyggnaden av grön, hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur i norra och mellersta Sverige, med tyngdpunkt på järnväg. Målet är att säkerställa att tidigare fattade beslut (i linje med våra gemensamma prioriteringar) kvarstår och genomförs på nationell och europeisk nivå samt att nya nödvändiga beslut fattas för att upprustning, utveckling och utbyggnaden matchar den gröna och industriella utveckling som norra och mellersta Sverige är pionjärer inom och leder.

### **Skäl för det föreslagna beslutet**

Projektet genomförs enligt den regionala utvecklingsstrategins prioriterade område Transporter och infrastruktur och bidrar till att nå målet om minskad klimatpåverkan.

Nämnden för regional tillväxt har fattat beslut om inriktning för finansiering för det statliga anslaget 1:1 regionala tillväxtåtgärder (2021-04-07 § 26). Projektet bedöms ligga i linje med den prioriterade inriktningen ”Projekt som bidrar till att skapa en långsiktig och hållbar omställning av Örebro län.

### **Bakgrund**

Bristerna i Sveriges infrastruktur samt behovet av underhåll är stora och överstiger vida de 881 miljarder kronor som föregående regering avsatte till infrastrukturen. Den så

Tjänsteställe, handläggare  
Projektstöd, Mirela Redzic

Projektforum  
2023-05-15

**Projektbeskrivning**  
Dnr: 23RS4602

kallade infrastrukturskulden har vuxit över mycket lång tid och är vida accepterad som ett faktum, ett samhällsproblem och ett potentiellt hot mot den gröna omställning och industriella utveckling som norra och mellersta Sverige leder.

Bristerna och behoven kopplat till utvecklad infrastruktur är särskilt påtaglig i norra och mellersta Sverige. Under många år har den aktuella geografien varit en vit fläck på svenska och europeiska transportkartor, varför behovet av att påverka beslutsfattarna identifierades och formulerades.

Samarbetet Botniska korridoren bedriver arbetet i en europeisk och nationell kontext med utgångspunkt i ett storregionalt eller interregionalt systemperspektiv. Samarbetet bedrivs i projektform och omsluter regionerna Dalarna, Gävleborg, Jämtland Härjedalen, Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Örebro län. Under innevarande projektperiod (2019-2022) har arbetet i projektet främst fokuserat på att åstadkomma en förlängning av TEN-T-korridoren Skandinavien Medelhavet på EU:s kartor över prioriterad infrastruktur inom unionen. Att få med den Botniska korridoren som stamnätskorridor gör det möjligt för Sverige att få större och tidigare medfinansiering från EU till utbyggnaden. I och med Europaparlamentets beslut (juli 2021) om att förlänga korridoren uppfylldes målet med innevarande projekt. Nuläget är att den Botniska korridoren finns med på EU:s kartor. Stora delar av den Botniska korridoren finns även redan byggd, men vissa delar som Botniabanan och Nya Ostkustbanan saknas. Vissa delar av infrastrukturen inom BK-geografien håller inte heller en standard som är tillräcklig för att klara ökad kapacitet i både person- och godstrafiken, vilket behövs som ett verktyg i Sveriges omställning till klimatneutralitet. Ökad kapacitet i berörd infrastruktur behövs även för att klara kompetensförsörjningen och en fortsatt tillväxt i norra och mellersta Sverige.

En kritisk faktor är att nå fram och påverka den nationella nivån, Infrastrukturdepartementet, att se behovet av att utveckla järnvägsnätet inom Samarbetet Botniska korridorens geografi. För att nå framgång och motverka denna kritiska faktor i påverkansarbetet krävs nära samarbete mellan länen och gemensamma tydliga prioriteringar. Regionerna har inget ansvar eller uppdrag att samordna sig i en större interregional kontext. Men samtidigt är de frågor som hanteras i de regionala utvecklingsstrategierna oftast beroende av utveckling utanför det egna länet. Infrastruktur i allmänhet och järnväg i synnerhet hänger ihop i ett regionalt, nationellt och internationellt system vars relevans och effektivitet är beroende av exempelvis harmonisering och standardisering för både gods- och persontrafik. Det är av avgörande

Tjänsteställe, handläggare  
Projektstöd, Mirela Redzic

Projektforum  
2023-05-15

**Projektbeskrivning**  
Dnr: 23RS4602

betydelse att vara en aktiv part inom arbetet med framtagandet av nationell plan 2026-2037 för att säkerställa finansiering och genomförande av regionernas gemensamma infrastrukturprioriteringar. Varje fyraårig planeringsperiod inom den nationella infrastrukturplanen är unik utifrån regeringens prioriteringar framåt och styrning av berörda myndigheter. När väl den nationella nivån har lyft in BK-prioriterade objekt i den nationella planen är nästa kritiska faktor att BK-regionerna tillsammans arbetar för att objektet ska få EU-finansiering, vilket kan påskynda utbyggnaden ytterligare.

Direkt och primär målgrupp för Botniska korridorens arbete:

- Riksdag, regering och Trafikverket nationell nivå
- Europaparlamentet, Europakommissionen, DG-Move (Europakommissionens direktorat för mobilitet och transporter), CINEA (Europeiska genomförandeorganet för klimat, infrastruktur och miljö)
- Trafikverkets regioner Mitt, Norr och Öst.

Indirekt målgrupp och förmånstagare eller de som kommer gynnas indirekt av arbetets effekter:

- Genom arbetet att påverka de direkta målgrupperna i arbetet med att säkra finansiering och påskynda utbyggnaden av de deltagande regionernas gemensamma infrastrukturprioriteringar gynnas näringslivet och invånarna, primärt i de berörda regionerna men arbetet gynnar i förlängningen hela landet och Europeiska Unionen.

Påverkansarbetet som Botniska korridoren bedrivit hittills har skördat stora framgångar både när det kommer till finansiering av infrastrukturobjekt i nuvarande beslutade nationell plan för infrastruktur 2022-2033 samt på Europeanivå där arbetet bidragit till att den europeiska transportkorridoren ScanMed har förlängts från Hallsberg i söder, till Haparanda och Narvik (Norge) i norr. Botniska korridorens påverkansarbete bidrog till att regeringen i juni 2022 omfördelade totalt 20 miljarder från Trafikverkets beslut, varav 15 miljarder till våra gemensamma infrastrukturprioriteringar. Förlängningen av ScanMed-korridoren skapar förutsättningar för infrastruktur i Örebro län att erhålla EU-finansiering (CEF-medel).

Samarbetet är av särskild relevans för Region Örebro län då ett av samarbetets mest prioriterade infrastrukturobjekt är järnvägsförbindelsen Godsstråket genom Bergslagen. Godsstråket genom Bergslagen är ett prioriterat infrastrukturobjekt i Region Örebro läns handlingsplan för påverkansarbete inom infrastruktur och transporter. Stor del av allt gods som transporteras på järnväg mellan norra och södra Sverige passerar

Örebroregionen på Godsstråket genom Bergslagen. Det ligger i Region Örebro läns intresse att kommunicera på såväl nationell som europeisk nivå att Botniska korridoren och Godsstråket genom Bergslagen är viktig. Detta arbete ger ökade förutsättningar att förbättra infrastrukturen till, från, genom och inom Örebroregionen samtidigt som det skapar ökade möjligheterna till infrastrukturmedel på såväl nationell som EU-nivå.

En viktig uppgift är att visa varför och hur Botniska korridoren bidrar till att stärka Sverige och EU. Genom samarbetet vill regionerna samla och stärka sitt påverkansarbete för gemensamt prioriterade infrastrukturinvesteringar i norra och mellersta Sverige. Botniska Korridorens prioriterade infrastrukturobjekt är Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen.

### **Övergripande mål**

Övergripande mål är en stärkt transportinfrastruktur och förbättrade förbindelserna från, till och inom norra och mellersta Sverige till resterande delar av landet och vidare till Skandinavien och EU.

### **Projekt mål**

Projektet har bidragit till att påskynda utbyggnaden av grön, hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur i norra och mellersta Sverige, med tyngdpunkt på järnväg.

Detta görs genom att säkerställa att tidigare fattade beslut kvarstår och genomförs på nationell och europeisk nivå samt att nya nödvändiga beslut fattas.

Mer konkret ska BK bland annat:

- ta fram flera kunskapsunderlag som förklarar vikten av och kan bidra till påskyndandet av BK:s utbyggnad som del av stornätet men också det kompletterande nätet samt noder mm.
- återkommande arrangera och delta på möten med viktiga makthavare och beslutsfattare i riksdagen, regeringen, Trafikverket och EU.
- arrangera egna och delta i andras större events och seminarier där vikten av BK:s arbete och prioriteringar lyfts fram och får spridning.

Tjänsteställe, handläggare  
Projektstöd, Mirela Redzic

Projektforum  
2023-05-15

**Projektbeskrivning**  
Dnr: 23RS4602

## Aktiviteter

<i>Aktivitet</i>	<i>Beskrivning</i>
<b>AO1-AO3</b>	<b>Arbetspaketet består huvudsakligen av tre arbetsområden 1-3, enligt nedan.</b>
<b>AO1, nationellt arbete</b>	Arbetsområdet omfattar det arbete med framtagande av kunskapsunderlag, kommunikation och påverkansarbete som främst riktas till regering, riksdag, departement, Trafikverket med flera. Det sker främst genom processens (framtagande av kommande nationell plan (2026)) olika steg med exempelvis hearingar, möten, remisser men också via att arrangera egna arrangemang såsom Järnvägsforum och att delta på stora trafik- och infrastrukturarrangemang. Miljö- och jämställdhetsstärkande arbete kommer genomföras inom AO1.
<b>AO2, europeiskt arbete</b>	Arbetsområdet omfattar det arbete med framtagande av kunskapsunderlag, kommunikation och påverkansarbete som främst riktas till EU, dess politiska församlingar och institutioner. Det sker främst genom deltagande på de två årliga korridorsforumen i Bryssel och via den löpande politiska beredningsprocessen. Miljö- och jämställdhetsstärkande arbete kommer genomföras inom AO2.
<b>AO3, utveckling och omvärldsbevakning</b>	Arbetsområdet omfattar utveckling och omvärldsbevakning. Att följa utvecklingen i omvärlden och i våra geografier och vilka utmaningar och möjligheter som projektet tjänar arbeta med tillsammans mellan de sju regionerna för att nå gemensamma mål, exempelvis hållbarhet, grön omställning, attraktivitet med mera.

## Ingående län

Örebro, Dalarna, Jämtland, Västerbotten, Gävleborg, Norrbotten, Västernorrland

## Regional samverkan

BK-samarbetet driver på för att Botniska korridoren ska färdigställas. Påverkansarbete utgör en hörnsten i samarbetet där det är viktigt att informera politiker och andra relevanta beslutsfattare om varför Botniska korridoren är viktig. Arbetet riktas framförallt mot den nationella nivån samt EU-nivån. BK-samarbetet vänder sig därför till politiker på riksnivå, framförallt inom regeringen och riksdagen, men också till

politiker inom EU. Man arbetar även för att sprida budskap till viktiga myndigheter och institutioner, både inom Sverige, Norden och EU. Inom ramen för BK-samarbetet arbetar man med olika insatser som att ta fram faktarapporter, anordnar seminarier och arrangerar personliga möten med viktiga beslutsfattare på olika nivåer.

### **Perspektiv**

En utbyggd och sammanhållen järnväg kommer möjliggöra för och reducera den negativa påverkan på miljön och klimatet på lång sikt. Fler möjligheter till snabbt och effektivt kollektivt resande skapar bättre förutsättningar till högre utbildning och fler arbetstillfällen, vilket gynnar alla i samhället. Vidare stärker järnvägen, med goda kopplingar till de andra trafikslagen, det svenska näringslivets konkurrenskraft samt minskar de skadliga utsläppen från godstransporter. I tillägg kommer en mindre andel av långväga godstransporter behöva utföras på väg när längre och tyngre tåg skapar fler incitament för och möjliggör för överflyttning av gods, från väg till järnväg och sjöfart.

Samtliga underlag som tas fram inom samverkan Botniska korridoren utgår från och tar hänsyn till Sveriges och EU:s lagstiftningar, prioriteringar och mål inom alla områden och då inte minst inom hållbarhetsaspekterna och de tre dimensionerna, ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Kunskapsunderlagen är i sin tur grunden för BK:s kommunikation och påverkan mot främst staten och EU där exempelvis den gröna omställningen är centralt.

Samarbetet Botniska korridoren utgår från regionernas uppdrag, avgränsningar och prioriteringar. Utgångspunkten för arbetet formuleras i respektive regions regionala utvecklingsstrategi (RUS, med tillhörande bilagor) och följer därigenom respektive regions prioriteringar inom utpekade områden som miljö, jämlikhet, folkhälsa med mera.

### **Långsiktighet**

I Sverige är infrastrukturen eftersatt och behoven är stora samtidigt som krav på hållbarhet och en grön omställning i enlighet med globala och nationella mål behöver nås. Infrastruktur tar lång tid att planera, bygga och innan dess behöver också mervärdet av särskilda satsningar ständigt lyftas mot befintliga och nya beslutsfattare vid på myndigheter, institutioner, regeringar och EU. Det kan ta flera år innan ett infrastrukturobjekt är färdigställt och decennier innan ett helt system är utbyggt. Med bakgrund i detta för ett långsiktigt, ihärdigt, gemensamt och strategiskt påverkansarbete.

Tjänsteställe, handläggare  
Projektstöd, Mirela Redzic

Projektforum  
2023-05-15

**Projektbeskrivning**  
Dnr: 23RS4602

En del av arbetet under 2023-2026 kommer beröra en potentiell permanent struktur eller plattform för det fortsatta arbetet mellan de sju deltagande regionerna inom Botniska korridoren.

### **Uppföljning**

Utvärderingar av alla insatser och kommunikation görs löpande i arbetsgruppen och i styrgruppen. Kvalitativt beskriva arbetets innehåll och inriktning samt att uppskatta i arbetsgruppen och i styrgruppen om projektet rör sig eller rört sig i rätt riktning eller inte, en form av självskattning.

### **Resultatspridning**

En stor del av Botniska korridorens verksamhet innefattar kommunikation genom framtagande av kunskapsunderlag, rapporter, PM med mera. Dessa förankras alltid i arbetsgrupp och styrgrupp och i förekommande fall inom respektive region. Målgruppen för Botniska korridorens kommunikation är främst riksdag, regering och Trafikverket nationellt samt EU:s folkvalda och företrädare. I och med den löpande utvärderingen, exempelvis av hur ett event arrangerades eller en artikel mottagits korrigeras kommunikationen med utgångspunkt i våra gemensamma mål, den enskilda situationen och sammanhanget.

### **Projektorganisation**

Ett kansli kommer att organiseras inom Region Västernorrlands förvaltning Regional utveckling.

Projekt Botniska korridoren kommer styras av en styrgrupp bestående av ledande förtroendevalda från respektive deltagande region. Styrgruppen ska bestå av minst två förtroendevalda ledamöter från respektive region. Styrgruppen kommer hålla minst fyra möten per år.

Projektet har också en arbetsgrupp som kommer samordnas av projektledningen där de deltagande regionernas infrastrukturstrategier ingår. Arbetsgruppen består också av regionernas tjänstemän med stöd av projektägarnas EU-kontor (Central Sweden European Office (CSEO) och North Sweden European Office (NSEO)) och andra viktiga samarbetspartners.

### Avgränsning ordinarie verksamhet

Det finns inte någon liknande verksamhet eller struktur som samarbetet Botniska korridoren hos de enskilda regionerna då arbetet fokuseras på det gemensamma för att påskynda en sammanhållen utveckling i samtliga sju regioner som regionerna enskilt inte har rådighet över eller har förmåga att påverka.

### Kostnads- och finansieringsbudget

Bokförda kostnader	2023	2024	2025	2026	Totalt
Egen personal	834 000	936 000	936 000	936 000	<b>3 642 000</b>
Lönebikostnader	377 303	423 446	423 446	423 446	<b>1 647 641</b>
Externa tjänster	540 000	1 000 154	1 000 154	1 000 154	<b>3 540 462</b>
Resor och logi	73 597	100 000	100 000	100 000	<b>373 597</b>
Indirekta kostnader	125 100	140 400	140 400	140 400	<b>546 300</b>
<b>Summa bokförda kostnader</b>	<b>1 950 000</b>	<b>2 600 000</b>	<b>2 600 000</b>	<b>2 600 000</b>	<b>9 750 000</b>

Finansiär	2023	2024	2025	2026	Totalt
<b>Offentlig finansiär</b>					
Region Örebro län 1:1	150 000	200 000	200 000	200 000	<b>750 000</b>
Region Örebro län rammedel	150 000	200 000	200 000	200 000	<b>750 000</b>
Region Västernorrland egna medel	300 000	400 000	400 000	400 000	<b>1 500 000</b>
Region Dalarna 1:1	300 000	400 000	400 000	400 000	<b>1 500 000</b>
Region Gävleborg 1:1	150 000	200 000	200 000	200 000	<b>750 000</b>
Region Gävleborg egna medel	150 000	200 000	200 000	200 000	<b>750 000</b>
Region Jämtland Härjedalen 1:1	75 000	100 000	100 000	100 000	<b>375 000</b>
Region Jämtland Härjedalen egna medel	75 000	100 000	100 000	100 000	<b>375 000</b>
Region Norrbotten egna medel	300 000	400 000	400 000	400 000	<b>1 500 000</b>
Region Västerbotten 1:1	150 000	200 000	200 000	200 000	<b>750 000</b>
Region Västerbotten egna medel	150 000	200 000	200 000	200 000	<b>750 000</b>
<b>Summa finansiering</b>	<b>1 950 000</b>	<b>2 600 000</b>	<b>2 600 000</b>	<b>2 600 000</b>	<b>9 750 000</b>