

Region Västernorrland  
Att: Henric Fuchs  
henric.fuchs@rvn.se

## Beslut om stöd

**Stödmottagare:** Region Västernorrland  
**Org. nr:** 232100-0206  
**Projektnamn:** Botniska korridoren 2023-2026  
**ÄrendeID:** 20361911  
**Diarienummer:** REGAC - 128 - 2023

## Beslut om stöd

Region Västerbotten beviljar Region Västernorrland stöd för att genomföra projektet Botniska korridoren 2023-2026 enligt ansökan inkommen 2023-04-03. Stödet uppgår till 7,69 % av faktiska kostnader och 7,69 % av total finansiering, dock med högst 750 000.

Beslutet har fattats med stöd av förordningen (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala tillväxtpolitiken.

För stödet gäller allmänna villkor enligt Bilaga 1.

Beslutet kan inte överklagas.

### Motivering till beslut

Region Västerbotten beviljar stöd av följande skäl: Projektet ligger i linje med prioritering 3 Västerbotten en nära tillgänglig region och delprioritering 3.1 Kapacitet för samverkan och samhandling i Västerbotten regionala utvecklingsstrategi. Projektet uppfyller kraven fastställda i Region Västerbottens Agenda för hållbar finansiering och bidrar i hög grad till prioritetshöjande aspekten Sammanhållen region samt Hållbar regional tillväxt.

### Projektperiod

2023-04-03 – 2026-12-31

### Projektbeskrivning

*Syfte:* De sju nordligaste regionerna är överens om ett fortsatt samarbete inom ramen för Botniska korridoren (BK) med 2026 som nästa målår.

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.

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 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 vår del av Sverige och EU (norra och mellersta Sverige). Under många år har vår geografi varit en vit fläck på svenska och europeiska transportkartor, varför behovet av att påverka beslutsfattarna identifierades och formulerades.

Under perioden 2019-2022 var ett av de prioriterade målen att förmå EU att besluta förlänga en av de totalt nio stamnätsskorridorerna för europeisk järnväg till att även omsluta kustjärnvägen från Stockholm och norrut. I och med Europaparlamentets beslut från juli 2021 är numer hela den Botniska korridoren (i huvudsak bestående av Norrbotniabanan, Botniabanan, Ådalsbanan, Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen) en del av stamnätsskorridoren Skandinavien Medelhavet. EU:s beslut från juli 2021 innebär att Sverige kan uppbära upp till 50 procents medfinansiering från EU för exempelvis bygghandlingar, utredningar och investeringar i de prioriterade järnvägssträckorna.

EU och Sverige har också enats om att stamnätsskorridoren Skandinavien Medelhavet ska vara fullt utbyggd till 2030 men med dagens utbyggnadstakt kommer det vara svårt, för att inte säga omöjligt.

Problemen är flera, dels bristerna i järnvägarna samt att Norrbotniabanan ännu inte är på plats, dels att Sverige inte tagit beslut om att bygga ut Botniska korridoren i sin helhet utan bara i mindre delar. Botniska korridoren-regionernas arbetar gemensamt med bland att följande brister och mål:

TEN-T skapades av EU-kommissionen 1990 för att knyta ihop Europa och syftet med det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T, är primärt att:

- eliminera flaskhalsar i trafikflödet och förbättra den inre marknadens funktion,
- stärka gränsöverskridande förbindelser mellan medlemsstaterna och att harmonisera tekniska standarder för transporter, samt
- det ska bidra till ökad tillgänglighet och välfärd inom hela EU.

TEN-T fastställer tekniska standarder och krav på infrastrukturen, bland annat:

- 740 meter långa godståg,
- 25 STAX, det maximala axeltrycket om 25 ton för godståg, samt
- 100 km/h för godståg och 160 km/h för persontåg som lägsta banstandard

Dessutom definieras målar om utbyggnad i TEN-T:

- Stamnätet ska vara utbyggt till 2030, samt
- Det övergripande nätet ska vara utbyggt till 2050.

Samverkan Botniska korridoren verkar bland annat för

- att stamnätsskorridoren ska vara fullt utbyggd till 2030 (Skandinavien-Medelhavet),
- att det övergripande nätet (tunna gröna streck) ska vara fullt utbyggt till 2050, samt
- att det övergripande nätet ska utvidgas till att omfatta fler banor.

*Vad projektets aktiviteter ska leda till för målgruppen på kort sikt:*

Resultatet (börsläget) 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. Kort och gott vill projektet se ett resultat med konkreta planer och finansiering av utbyggnaden av järnvägssystemet Botniska korridoren. EU och den svenska staten har redan nu kommit överens om att BK ska stå färdig till 2030, men projektets syfte är att bidra till att dessa löften infrias och tidsramar hålls. I tillägg verkar BK för att EU:s kompletterande nät ska vara utbyggt till 2050 och att fler bandelar, urbana noder, hamnar och terminaler inkluderas i TEN-T.

En viktig del i arbetet är även att stärka de så kallade urbana noderna som EU redan inkluderat inom ramen för arbetet med den kommande TEN-T-förordningen samt fortsätta påverka för att de större städer i vår geografi, och som nu inte definieras som urban nod av EU, inkluderas.

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 stomnätet 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.

*Vilka effekter ska projektet uppnå på lång sikt:*

Varje år transporteras stora mängder gods med lastbil mellan norra och södra Sverige, som kommer från eller ska till ett annat land. Det går ungefär en miljon ton gods på järnvägen idag medan fler än 400 000 containrar går i transit genom landet mellan norra och södra Sverige som går över kaj i Skåne och därmed med fördel kunnat gå via sjöfart eller järnväg. Trafikverket spår dessutom en 50-procentig ökning av godstransporter i landet fram till 2040, en prognos som levererades innan investeringarna om 1 070 miljarder kronor fram till 2040 var kända.

Med ett bättre järnvägssystem och goda kopplingar mellan EU:s stomnät, det kompletterande och övergripande nätet och hamnarna kan stora delar av redan befintligt gods och de prognostiserade ökningarna (upp till 50 procent till 2040, Trafikverket) transporteras mer hållbart om infrastrukturen byggs ut skyndsamt, exvis genom Bergslagen.

Detsamma gäller persontransporter. Det regionala och nationella järnvägssystemet saknas delvis (Norrbottenbanan) medan andra delar har omfattande brister (27 mil enkelspår på Ostkustbanan) och kopplingarna mellan stomnätet och det övergripande nätet. Fler möjligheter till snabbt och effektivt kollektivt resande skapar bättre förutsättningar till högre utbildning och fler arbetstillfällen, vilket gynnar den regionala utvecklingen och landet som helhet. Ett kollektivt resande stärker även jämlikhetsaspekten i transportpolitiken.

Vidare stärker järnvägen, med goda kopplingar till de andra trafikslagen, det svenska näringslivets konkurrenskraft samt minskar de skadliga utsläppen från exempelvis arbetspendling och godstransporter. Projekt BK utgår från regionernas uppdrag,

avgränsningar och prioriteringar. Utgångspunkten för arbetet formuleras i respektive regions regionala utvecklingsstrategi (RUS) och följer därigenom respektive regions prioriteringar inom utpekade områden som miljö, jämlikhet, folkhälsa mm.

Indikatorer:

Namn	Värde	Måttenhet	Kommentar
Antal framtagna kunskapsunderlag, strategier och program.	1	Stycken	

### Tid- och aktivitetsplan

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
AO1-AO3	Arbetspaketet består av tre huvudsakliga arbetsområden 1-3, enligt nedan.	2023-04-03 - 2026-12-31	
AO1, nationellt arbete	Arbetsområde 1 (AO1) 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.	-	3 250 000
AO2, europeiskt arbete	Arbetsområde 2 (AO2) 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.	-	3 250 000
AO3, utveckling och omvärldsbevakning	Arbetsområde 3 (AO3) utveckling och omvärldsbevakning. Att följa utvecklingen i omvärlden och i våra geografier och vilka utmaningar och möjligheter som vi tjänar arbeta med tillsammans mellan de sju regionerna för att nå gemensamma mål, exempelvis hållbarhet, grön omställning, attraktivitet med mera	-	3 250 000

### Budget (Kostnads- och finansieringsplan)

#### Kostnad

Kostnadsslag	2023	2024	2025	2026						Totalt
Personal	834 000	936 000	936 000	936 000						3 642 000
Externa tjänster	540 000	1 000 154	1 000 154	1 000 154						3 540 462

Kostnadslag	2023	2024	2025	2026							Totalt
Resor och logi	73 597	100 000	100 000	100 000							<b>373 597</b>
Schablonkostnader	502 403	563 846	563 846	563 846							<b>2 193 941</b>
<b>Summa 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>
<b>Projektintäkter</b>											
<b>Summa faktiska 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>
<b>Bidrag annat än pengar</b>											
<b>Summa bidrag i annat än pengar</b>											<b>0</b>
<b>Summa totala 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>

## Finansiering

Finansiär	2023	2024	2025	2026							Totalt
<b>Offentligt bidrag annat än pengar</b>											
<b>Total offentligt bidrag annat än pengar</b>											<b>0</b>
<b>Offentlig kontantfinansiering</b>											
Region Dalarna	300 000	400 000	400 000	400 000							<b>1 500 000</b>
Region Gävleborg	150 000	200 000	200 000	200 000							<b>750 000</b>
Region Gävleborg	150 000	200 000	200 000	200 000							<b>750 000</b>
Region Jämtland Härjedalen	75 000	100 000	100 000	100 000							<b>375 000</b>
Region Jämtland Härjedalen	75 000	100 000	100 000	100 000							<b>375 000</b>
Region Norrbotten	300 000	400 000	400 000	400 000							<b>1 500 000</b>
Region Västerbotten	150 000	200 000	200 000	200 000							<b>750 000</b>
Region Västernorrland	300 000	400 000	400 000	400 000							<b>1 500 000</b>
Region Örebro län	150 000	200 000	200 000	200 000							<b>750 000</b>
Region Örebro län	150 000	200 000	200 000	200 000							<b>750 000</b>
<b>Total offentlig kontantfinansiering</b>	<b>1 800 000</b>	<b>2 400 000</b>	<b>2 400 000</b>	<b>2 400 000</b>							<b>9 000 000</b>
<b>Total offentlig finansiering</b>	<b>1 800 000</b>	<b>2 400 000</b>	<b>2 400 000</b>	<b>2 400 000</b>							<b>9 000 000</b>
<b>Privata bidrag annat än pengar</b>											
<b>Total privat bidrag annat än pengar</b>											<b>0</b>
<b>Privat kontantfinansiering</b>											
<b>Total privat kontantfinansiering</b>											<b>0</b>
<b>Total privat finansiering</b>											<b>0</b>

## Stöd

Finansiering	2023	2024	2025	2026							Totalt
19.1.1 Regionala tillväxtåtgärder Regionalt projekt	150 000	200 000	200 000	200 000							<b>750 000</b>

**Sammanställning (Stödprocent)**

Stödandel av faktiska kostnader:	7,69 %
Stödandel av stödgrundande finansiering:	7,69 %
Stödandel av total finansiering:	7,69 %
Andel annan offentlig finansiering:	92,31 %
Andel privat finansiering:	0,00 %

**Rapportering och begäran om utbetalning**

Stödet utbetalas i efterhand efter redovisning av faktiska utgifter

**Sista datum för slutrapport**

Synkroniseras med övriga finansiärer.

**Allmänna villkor för stöd**

Se bilaga.

**Särskilda villkor**

Inga särskilda villkor finns.

**Beslutsgång**

Beslut i detta ärende har fattats av Katarina Molin efter föredragning av Mikael Johansson Åberg.

Vid frågor kontakta:

Mikael Johansson Åberg  
Telefon: 070-2175722  
E-post: [mikael.johansson@regionvasterbotten.se](mailto:mikael.johansson@regionvasterbotten.se)