

Hemställan om att regionen fattar inriktningsbeslut om fortsatt deltagande i regionsamarbetet Botniska korridoren från 2027 och framåt

Ärendebeskrivning

Regionen erbjuds fortsatt att ingå i regionsamarbetet Botniska korridoren från och med 2027 och framåt, när nuvarande finansiering av verksamheten upphör i slutet av 2026. Detta är ett förslag till inriktningsbeslut som med fördel fattas av respektive region innan årets slut.

Om regionen fortsatt önskar vara en del av regionsamarbetet återkommer samarbetet Botniska korridoren med ett detaljerat förslag till verksamhetsbeskrivning och finansiering för slutligt ställningstagande under våren 2026.

Bakgrund

Regionsamarbetet Botniska korridoren utgörs av de sju nordligaste regionerna (Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Norrbotten, Region Västerbotten, Region Västernorrland och Region Örebro län) och har funnits sedan början av 2000-talet. Samarbetet bildades för att gemensamt lyfta bristerna i infrastrukturen i norra och mellersta Sverige, med fokus på järnvägarna och dess kopplingar till andra trafikslag.

Transportinfrastrukturen i norra och mellersta Sverige hade stora brister och behov som ofta inte fångades upp eller beskrevs på ett rättvisande sätt. Exempelvis fanns inte norra och delar av mellersta Sverige med på flera transport- och infrastrukturkartor.

Botniska korridoren utgår från EU:s långsiktiga målbild för ett sammanhållet och europeiskt transportsystem med samma förutsättningar – TEN-T (transeuropeiska transportnätet). TEN-T är indelat i transportkorridorer (med mål om full utbyggnad till 2030) och det övergripande nätet (med målår 2050). I tillägg finns TEN-T klassningar även för exempelvis hamnar, terminaler och urbana knytpunkter som kan uppbära europeisk medfinansiering.

Utbyggnaden av järnvägarna i norra och mellersta Sverige är avgörande för våra regioners, landets och EU:s konkurrenskraft, säkerhet och industriella gröna omställning. Det finns ett ömsesidigt och djupgående beroende mellan våra sju regioner, övriga Sverige, Norden och Europa. Tillgången till kritiska mineraler och råvaror, såsom sällsynta jordartsmetaller från gruvnäringen i Norrbotten och Västerbotten, stärker EU:s försörjningskedjor och gröna omställning i enlighet med Critical Raw Materials Act. Vår kvalificerade industri och militärstrategiska läge nära Arktis möjliggör samordning med nordiska länder och EU för att säkra handelsvägar, hantera geopolitiska risker och främja hållbar utveckling. Utbyggda järnvägar underlättar transport av dessa resurser och stärker Sveriges och Nordens roll som en säkerhetspolitisk nod i en arktisk region präglad av klimatförändringar och nya strategiska möjligheter.

Resultat och mervärden med samarbetet Botniska korridoren så här långt

Efter år av påverkansarbete från bland andra Botniska korridoren beslutade EU 2021 att inkludera norra och mellersta Sverige på kartorna samt förlänga stomnätskorridoren Skandinavien Medelhavet från Stockholm och Örebro via Gävle och kusten, hela vägen upp till Luleå och sedan vidare till Kiruna och Narvik samt till Haparanda och vidare in i Finland (stomnätskorridoren Nordsjön Östersjön). Projekt i norra och mellersta Sverige har redan uppburit mer än 200 miljoner euro i medfinansiering från EU, men inkluderingen av flera av våra regioners gemensamma prioriteringar möjliggör för än mer omfattande medfinansiering från EU.

Tillsammans representerar Botniska korridorens sju regioner 72 procent av Sveriges yta och närmare 7 procent av hela EU:s yta. Våra regioner har gemensamt en större yta än 20 av EU:s medlemsländer. Det ger avtryck och öppnar dörrar i Sverige, Norden och i EU. Det långsiktiga påverkansarbetet gentemot EU har medfört att vi uppnådde fullvärdig medlemstatus av det officiella korridorssamarbetet 2021 och sedan dess bjuds in till de två årliga korridorsforumen i Bryssel.

Just nu pågår förhandlingarna om EU:s nya långtidsbudget (MFF) och finansieringsverktyget CEF (fonden för ett sammanlänkat Europa). I juli 2025 föreslog EU-kommissionen att medlen till infrastruktur bör dubblas till drygt 51 miljarder euro för perioden 2028–2034 samt att Botniska korridoren (som endast ett av två namngivna korridorsprojekt tillsammans med Rail Baltica) ska pekas ut som projekt av gemensamt europeiskt intresse.

- Samarbetet har över tid och med framgång förmått EU att prioritera flertalet av de sju regionernas gemensamma prioriteringar.
- Under denna tid har samarbetet också bidragit till att regeringen riktat större uppmärksamhet och fokus på sammanhållna stråk och system. Idag betonar både Trafikverket och regeringen vikten och betydelsen av längre stråk.
- Genom utredningar och kommunikation har Botniska korridoren varit en viktig part för att öppna upp för alternativa finansierings- och utförandeformer i samband med utbyggnad av infrastruktur samt att riksdag och regering har tagit större hänsyn till Sveriges överenskommelser med EU på järnvägsområdet jämfört med tidigare.

Från och med början av innevarande mandatperiod (2023) har Botniska korridoren fokuserat mer på den svenska arenan med mer kontakter med regeringen, riksdagen, Trafikverket, branschorganisationer, näringslivet, Försvarmakten med flera. Samarbetet är idag en etablerad aktör som tar plats och bjuds in till möten, konferenser och arenor som tidigare varit stängda samt att Botniska korridoren numer och återkommande pekas ut som nationell remissinstans.

Även på nordisk nivå sticker samarbetet ut och tar plats. Botniska korridoren är en av initiativtagarna till det nordiska arbetet inom Plattform Norr, som lanserades i februari 2025 och som samlar Norge, Sverige och Finland på nationell, regional och lokal nivå tillsammans med EU. Hösten 2024 bjöds Botniska korridoren in till Nordiska rådets möte på Åland mot bakgrund att vi arrangerade ett officiellt sidoevenemang till de nordiska transportministrarnas informella möte i Göteborg i augusti 2024.

Syfte och mål med samarbetet Botniska korridoren

Infrastruktur och järnvägar utgörs av stråk och anslutande banor och andra knypunkter som tillsammans bildar transport- och logistiksystem. Sverige är ett export- och transportberoendeland med långa avstånd. Vår konkurrenskraft, säkerhet och ambition om en grönare framtid är helt beroende av sammanhållna, säkra och effektiva transporter – inte minst på järnvägarna.

Botniska korridorens syfte är att skapa ett välfungerande och framtidssäkert järnvägssystem för gods- och persontransporter i våra sju regioner. Det i sin tur skapar affärs- och exportmöjligheter, stärkt konkurrenskraft, kortare restider, bättre punktlighet, miljönyttor, högre trafiksäkerhet samt redundans till nytta för totalförsvar och näringsliv.

Botniska korridorens mål är att de gemensamt prioriterade banorna planeras, finansieras, påskyndas och byggs ut. Utgångspunkten för samarbetets prioriteringar är EU:s TEN-T med tillägg. Exempelvis har EU lägre minimikrav för exempelvis hastighet och axeltryck (160 km/h respektive 22,5 ton) medan Sverige och Botniska korridoren strävar efter 250 km/h längs de utpekade transportkorridorerna och ett axeltryck om minst 25 ton.

Botniska korridorens sammansättning och finansiering

Samarbetet utgörs av en styrgrupp med två förtroendevalda från respektive region (totalt 14) och en arbetsgrupp bestående av en infrastrukturstrateg från respektive region, de två Brysselkontorens (Central och North Sweden European Office) infrastrukturtjänstemän, en representant vardera från Norrbottenregionen och Nya Ostkustbanan AB samt Botniska korridorens verksamhetsledare och processledare.

Styrgruppen har möte ungefär åtta gånger per år medan arbetsgruppen möts vid 18–20 tillfällen per år, mestadels digitalt men även fysiskt någon gång per år.

Region Västernorrland tog över värdskapet för samarbetet från Norrtåg i april 2023. I syfte att hushålla med resurserna bemannas samarbetet med 1,65 heltidstjänster fördelat på fyra individer – verksamhetsledare, processledare, kommunikatör och ekonom. Tanken är att fortsatt bemanna Botniska korridoren på ett resurseffektivt sätt för att frigöra medel till framtagande av utredningar, seminarier och events, kommunikationsmaterial med mera.