



Antagen 8 oktober 2025

Europeiska kommissionen

Europaparlamentet

Sveriges regering

Sveriges riksdag

Europaforum Norra Sveriges syn på EU-kommissionens förslag till förordning för Fonden för ett sammanlänkat Europa (transport) (FSE)

Europaforum Norra Sverige (EFNS) är ett nätverk för politiker på lokal och regional nivå från Norrbotten, Västerbotten, Jämtland Härjedalen och Västernorrland. EFNS är en mötesplats och kunskapsarena där EU:s politik analyseras och diskuteras i de avseenden där den berör norra Sverige. EFNS bevakar Europafrågor för att påverka EU:s lagstiftning, EU:s strategier och handlingsprogram samt EU:s budget. Syftet med EFNS är att tillvara ta norra Sveriges intressen både på den europeiska arenan och i förhållanden till den nationella nivån i frågor med ett tydligt europeiskt perspektiv.

EFNS position i korthet

- **EFNS välkomnar** förslaget till ny FSE-förordning för 2028-2034 och att budgeten för FSE föreslås stärkas rejält för att möta de stora investeringsbehoven i TEN-T.
- **EFNS stöder** förslaget om fortsatt central förvaltning av FSE för att säkerställa genomförandet av infrastrukturprojekt av högt europeiskt värde.
- **EFNS välkomnar** förslaget om att klassificera stråket Umeå-Luleå-Uleåborg (Botniska korridoren) som ett Project of Common Interest (PCI), men **föreslår** att hela Botniska korridoren inkluderas:
 - Hallsberg/Stockholm-Sundsvall-Umeå-Luleå-Uleåborg (Botniska korridoren)
 - Luleå-Kiruna-Narvik (Malmбанan/Ofotenbanan) (Botniska korridoren)
- **EFNS välkomnar** ett fokus på gränsöverskridande projekt, men **betonar vikten av** att även prioritera nationella infrastrukturprojekt med stort europeiskt mervärde.
- **EFNS understryker vikten av** att utveckla transportinfrastrukturen utifrån civil och militär mobilitet, så kallad "dual use", i norra Sverige.
- **EFNS understryker** att en tillräcklig andel av FSE bör anslås till projekt som stöder tillgängligheten till perifera regioner i det övergripande nätet, inbegripet vid gränsövergångar till tredjeländer och **föreslår** att följande stråk lyfts in i annexet för PCI:
 - Sundsvall-Östersund-Trondheim (Mittbanan/Meråkerbanan/E14)
 - Vasa-Umeå-Storuman-Mo i Rana (E12)
- **EFNS anser** att de nordliga glesbygdsområdena (NSPA) bör ha breda kriterier för investeringsbidrag i flygplatsinfrastruktur.
- **EFNS betonar vikten av** att möjliggöra investeringar i transportinfrastruktur i norra Sverige genom ERUF och Sveriges nationella och regionala partnerskapsplan (NRPP).



Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) utgör ryggraden i EU:s transportsystem och ett färdigställande av TEN-T är avgörande för att gå från ett lapptäcke av nationella nät till ett helt sammankopplat europeiskt transportnät. Det förändrade geopolitiska läget, till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina, samt behovet av en starkt europeisk konkurrenskraft har visat hur viktigt det är med sömlösa transportförbindelser inom EU, men även till tredje land.

EFNS välkomnar förslaget till ny FSE-förordning för 2028-2034 och att budgeten för FSE föreslås stärkas rejält för att möta de stora investeringsbehoven i TEN-T.

FSE syftar till att bidra till fullbordande av TEN-T, där stomnätet ska stå klart senast 2030, det utvidgade stomnätet till 2040 och det övergripande nät fram till 2050. FSE är redan nu ett kraftfullt verktyg för att främja viktiga investeringar i TEN-T-näten, men EU står nu inför såväl nya geopolitiska som ekonomiska utmaningar. För att möta de stora investeringsbehoven måste det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) färdigställas snabbt och då krävs en förstärkt budget på EU-nivå, som även möts av satsningar i de nationella transportplanerna.

EFNS understryker vikten av central förvaltning av FSE för att säkerställa genomförandet av infrastrukturprojekt av högt europeiskt värde.

En centralt förvaltnad FSE är en garanti för genomförandet av infrastrukturprojekt som har låg prioritet för en enskild medlemsstat, men som har ett högt europeiskt värde. Nästa FSE bör således verka enligt samma principer och villkor som den nuvarande FSE, med en projektbaserad strategi där EU-kommissionen väljer ut de bästa projekten som bidrar till de prioriteringar som fastställts på EU-nivå. Central förvaltning, tillsammans med use-it-or-lose-it-principen, som möjliggör omfördelning och återvinning av outnyttjade EU-medel, optimerar EU:s budgeteffektivitet. De europeiska samordnarna för korridorerna spelar en viktig roll i fullbordandet av TEN-T och bör fortsätta vägleda genomförandet i nära samarbete med nationella, regionala och lokala aktörer.

EFNS välkomnar förslaget om att klassificera stråket Umeå-Luleå-Uleåborg (Botniska korridoren) som ett Project of Common Interest (PCI), men föreslår att hela Botniska korridoren inkluderas.

Stråket Umeå-Luleå-Uleåborg är ett viktigt gränsöverskridande stråk som knyter ihop Sverige och Finland och kopplar ihop de europeiska transportkorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön. I stråket planeras bygget av Norrbottenbanan mellan Umeå och Luleå som, när den är färdigställd, undanröjer en felande länk (missing link) i TEN-T-stomnätet, vilket skapar redundans i transportsystemet och stärker norra Sveriges konkurrenskraft. Stråket inkluderar även en gränsövergång mellan Sverige och Finland där frågan om skillnad i spårvidd bör adresseras.

För att få ut den fulla nyttan av investeringarna i transportinfrastruktur krävs ett systemperspektiv. Lite söder om Umeå finns Sveriges längsta flaskhals - Ostkustbanan. Ostkustbanan är en hundra år gammal, enkelspårig järnväg på 27 mil som i nuläget hämmar utvecklingen i hela Sverige och i förlängningen även Europa. Ett annat viktigt stråk



i TEN-T:s stomnät, och i den Botniska korridoren, är Luleå-Kiruna-Narvik (Malmбанan/Ofotenbanan). Det är ett av Sveriges viktigaste järnvägsstråk – en pulsåder för både svensk och europeisk industri. Men kapaciteten är hårt ansträngd och flaskhalsarna längs banan riskerar att bromsa utvecklingen, inte bara i norra Sverige utan i hela landet och vidare ut i Europa. För att investeringar i nya gruvor, industrier och hamnar verkligen ska ge full effekt krävs att hela transportkedjan fungerar och att fullständiga transportkorridorer kommer på plats. EFNS föreslår därför att hela Botniska korridoren lyfts in i annexet för Projects of Common Interest (PCI):

- Hallsberg/Stockholm-Sundsvall-Umeå-Luleå-Uleåborg (Botniska korridoren)
- Luleå-Kiruna-Narvik (Malmбанan/Ofotenbanan) (Botniska korridoren)

EFNS välkomnar ett fokus på gränsöverskridande projekt, men betonar vikten av att även prioritera inhemska infrastrukturprojekt med stort europeiskt mervärde.

EU-kommissionens förslag till ny FSE har ett stort fokus på gränsöverskridande projekt, vilket är bra då dessa projekt historiskt sett har haft låg prioritet för medlemsstaterna, men är oerhört viktiga när det gäller försörjningstrygghet och konkurrenskraft. Med det sagt så finns det även många viktiga nationella projekt som utgör flaskhalsar som skapar stora bekymmer i transportsystemet och hotar den europeiska konkurrenskraften. Stora delar av det nationella systemet byggdes i en annan tid där behovet av kapacitet och effektivitet inte var lika viktigt som idag med långa enkelspåriga järnvägslinjer och få mötesmöjligheter. Dessa flaskhalsar begränsar kraftigt möjligheterna till ökad och snabbare trafik på spåren, vilket i sin tur påverkar konkurrenskraften. Detsamma gäller felande länkar (missing links) som måste komma på plats för att skapa ett robust och resilient europeiskt transportsystem. Det är viktigt att även inhemska flaskhalsar och andra typer av brister byggs bort för att skapa ett europeiskt mervärde genom kompletta transportkorridorer.

EFNS understryker vikten av att utveckla transportinfrastrukturen utifrån civil och militär mobilitet, så kallad "dual use", i norra Sverige.

Säkerhetsläget har satt norra Sveriges militära betydelse som en central del av Nato och Arktis i fokus. Norra Sverige är även centralt utifrån satsningar på grön industriell omställning och utvinningen av kritiska råvaror. Detta nya perspektiv kräver en snabb transportinfrastrukturutveckling i norr för att stärka både europeisk konkurrenskraft och beredskap samt för att nå EU:s klimatmål. Ett sömlöst transportnät bidrar även till sammanhållning då avlägsna områden blir mer tillgängliga så att medborgare och lokala företag kan uppleva fördelarna med en gemensam transportmarknad.

Vikten av att stärka stråk och noder i norra Sverige för att skapa redundans och robusthet i transportsystemet vid kris har ökat, till exempel vad gäller:

- Inlandsbanan tillsammans med tvärstråken
- Hamnarna längs Norrlandskusten och de norska Atlanthamnarna
- De statliga regionala och kommunala flygplatserna i norra Sverige



- Vagnätet i norra Sverige

EFNS understryker att en tillräcklig andel av FSE bör anslås till projekt som stöder tillgängligheten i perifera regioner, inbegripet vid gränsövergångar till tredjeländer.

På grund av det geopolitiska läget i Europa, där Finlands långa gräns mot Ryssland är stängd och sannolikt kommer att förbli stängd under en lång tid framöver, förändras transportmönstren. Framtidens transportlösningar måste bygga på denna nya verklighet. Utvecklingen av Skandinavien-Medelhavet-korridoren kommer att bli ännu viktigare, men det är lika viktigt att säkra tillgången till de norska isfria Atlanthamnarna längs de öst-västliga förbindelserna, av vilka vissa ingår i det övergripande nätet i norra Sverige. Alla hamnar och noder på Sveriges östkust och motsvarande på Finlands västkust ges en oerhört viktig position, och detta bör också speglas när det gäller FSE-finansieringen. EFNS föreslår därför att följande stråk lyfts in i annexet för Projects of Common Interest (PCI):

- Sundsvall-Östersund-Trondheim (Mittbanan/Meråkerbanan/E14)
- Vasa-Umeå-Storuman-Mo i Rana (E12)

EFNS anser att de nordliga glesbygdsområdena bör ha breda kriterier för investeringsbidrag i flygplatsinfrastruktur.

Flyget spelar en central roll för Sveriges regionala utveckling, tillgänglighet och konkurrenskraft, särskilt i de delar av landet där avstånden är stora och alternativa transportslag är begränsade. Flyget bidrar till näringslivets utveckling, invånarnas mobilitet och möjligheten att snabbt nå andra delar av landet och världen. Omställningen till ett hållbart flyg går snabbt och flera viktiga satsningar på elflyg och produktion av hållbara flygbränslen pågår redan i norra Sverige.

Den brist på infrastruktur som råder i norra Sverige gör transportsystemet sårbart, till exempel vid extrema väderhändelser. När både väg och järnväg drabbas samtidigt blir flyget det enda realistiska alternativet för att upprätthålla resor, godsflöden och samhällsviktig service. Flygets roll i transport- och logistiknätet är därför strategiskt viktig och måste beaktas. Av den anledningen anser EFNS att de nordliga glesbygdsområdena bör ha bredare kriterier för investeringar i flygplatsinfrastruktur än mer tätbefolkade delar av Europa där andra transportslag finns tillgängliga.

EFNS betonar vikten av att möjliggöra investeringar i transportinfrastruktur i norra Sverige genom ERUF och Sveriges nationella och regionala partnerskapsplan (NRPP).

I norra Sverige har EU bidragit till att bygga infrastruktur som skapar nya förutsättningar för innovation och tillväxt, både genom TEN-T- och CEF-finansieringen, men också med medel från europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF). Det handlar bland annat om utveckling av kombiterminaler, hamninfrastruktur, utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och särskilda åtgärder för delar av järnvägsnätet, vilket är mycket viktigt ur ett regionalt perspektiv. Det är åtgärder som ibland har svårt att konkurrera på nationell och



europaisk nivå, eller där det inte finns tillräckliga medel avsatta inom ramen för länens transportplaner för att uppnå verkliga förbättringar. Ett exempel är Mittstråket, Sveriges största regionalfondsprojekt, som syftar till att stärka sträckan Sundsvall-Östersund-Trondheim. Mittstråket är en gränsöverskridande korridor till Norge, ett tredje land i TEN-T. På samma sätt finns det en stor potential för gränsöverskridande samarbete mellan Norge, Sverige och Finland om E12-sträckan mellan Mo i Rana och Umeå och vidare över Östersjön till Vasa utvecklas, vilket underlättar varuflödet och stärker redundansen, som bör vara berättigad stöd från ERUF.

Synergi mellan EU:s transportpolitik och sammanhållningspolitiken är avgörande för att utveckla infrastrukturen i norra Sverige. EFNS betonar därför vikten av att möjliggöra investeringar i transportinfrastruktur i norra Sverige genom ERUF och Sveriges nationella och regionala partnerskapsplan (NRPP) under nästa budgetperiod.

Antagen av Europaforum Norra Sverige 8 oktober 2025

Jonas Andersson (S) Region Jämtland Härjedalen	Åsa Ågren Wikström (M) Region Västerbotten	Anders Öberg (S) Region Norrbotten	Jonny Lundin (C) Region Västernorrland
Johan Loock (M) Region Jämtland Härjedalen	Rickard Carstedt (S) Region Västerbotten	Carina Sammeli (S) Norrbottens kommuner	Dan Rasmusson (SD) Region Västernorrland
Daniel Danielsson (C) Kommunförbundet Jämtland Härjedalen	Ann Åström (S) Region Västerbotten	Isak Utsi (S) Norrbottens kommuner	Erik Lövgren (S) Kommunförbundet Västernorrland
Lars-Gunnar Nordlander (S) Kommunförbundet Jämtland Härjedalen			