



NORRBOTNIABANAN

Skellefteå, 2025-11-24

DNR LI2025/01628

Gemensamt remissvar från:
Norrbottenregionen AB och
Norrbottenregiongruppen

Till:
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
stefan.zetterlind@regeringskansliet.se

Remissvar Angående EU-kommissionens förslag till ny FSE/CEF-förordning 2028–2034

Norrbottenregiongruppen och Norrbottenregionen AB välkomnar EU-kommissionens förslag till ny FSE-förordning och den förstärkta budgeten för 2028–2034. Även att färdigställa TEN-T stomnätet till 2030, det utvidgade nätet till 2040 och hela nätet till 2050.

Förslaget gör **infrastruktur** till en central motor för både **grön omställning** och **tillväxt**. Genom att kombinera transport- och energiprojekt med klimatmål och säkerhetsaspekter vill EU skapa ett mer sammanlänkat, hållbart och konkurrenskraftigt Europa, vilket är mycket bra.

Vi ser förslaget som en avgörande möjlighet att färdigställa de mest kritiska järnvägsstråken i norra Sverige och därmed stärka både EU:s inre marknad, klimatmål och säkerhet. Norra Sverige är centrum för några av Europas största gröna industrisatsningar, såsom Hybrit, H2 Green Steel och Lyten (som har övertagit delar av Northvolts tidigare verksamhet). Transportinfrastrukturen är avgörande för att dessa investeringar ska kunna leverera klimatnytta och konkurrenskraft.

Norrbottenregionen – en felande länk i TEN-T

Vi välkomnar särskilt förslaget att klassificera stråket Umeå–Luleå–Uleåborg som *Project of Common Interest (PCI)*. Bygget av Norrbottenregionen mellan Umeå och Luleå undanröjer en av de största felande länkarna i TEN-T:s stomnät. När banan är färdigställd skapas redundans i transportsystemet, ökad kapacitet för gods och persontrafik samt en robust förbindelse mellan Skandinavien–Medelhavet-korridoren och Nordsjön–Östersjön-korridoren. Norrbottenregionen är avgörande för att stärka norra Sveriges konkurrenskraft och för att möjliggöra den gröna industriella omställningen i regionen.



NORRBOTNIABANAN

Övriga delar av Botniska korridoren

Malmbanan och Botniska korridoren är inte bara viktiga för Sverige. De är pulsådror för EU:s försörjning av stål, batterier och kritiska råvaror. För att få ut full nytta av investeringarna krävs ett systemperspektiv. Infrastrukturförbättringar stärker inte bara industrin utan också möjligheten att attrahera arbetskraft till norra Sverige, en viktig social och ekonomisk nytta. Lägg därtill förbindelserna till att fjällvärlden och Arktis har stor potential för hållbar turism, en sektor som kan diversifiera ekonomin i norr.

Malmbanan/Ofotenbanan (Luleå–Kiruna–Narvik) är en pulsåder för svensk och europeisk industri. Kapacitetsbrister riskerar att bromsa utvecklingen av nya gruvor, industrier och hamnar.

Sträckan **Boden–Haparanda** och vidare in i Finland har fått en allt större betydelse ur försvarssynpunkt. Det blir nu möjligt, i och med att sträckan ingår i *Project of Common Interest (PCI)*, att säkerställa att hela denna sträcka nyttjas till sin fulla potential både för civila och strategiska ändamål.

Ostkustbanan (Sundsvall–Umeå) är Sveriges längsta flaskhals. Utbyggnad till dubbelspår är en förutsättning för att Norrbotten ska ge full effekt. Vi föreslår därför att hela Botniska korridoren lyfts in i annexet för PCI till att bli Luleå–Kiruna–Narvik (Malmbanan/Ofotenbanan) samt Hallsberg/Stockholm–Sundsvall–Umeå–Luleå–Uleåborg.

Gränsöverskridande och perifera stråk

Vi föreslår att en tillräcklig andel av efterföljaren till 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) och Vasa–Umeå–Storuman–Mo i Rana (E12). Dessa stråk stärker tillgängligheten till perifera regioner och knyter samman EU med tredjeländer. Det är viktigt att även inhemska flaskhalsar och felande länkar byggs bort för att skapa ett robust och resilient europeiskt transportsystem.

Civil och militär mobilitet

Vi understryker vikten av att utveckla transportinfrastrukturen utifrån **dual use**, både civil och militär mobilitet. Säkerhetsläget har satt norra Sveriges militära betydelse som en central del av Nato och Arktis i fokus. Norra Sverige är även centrum för grön industriell omställning och utvinning av kritiska råvaror.

Norrbotten AB

Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotniaban.se

Norrbottengruppen

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå

norrbotniaban.se



NORRBOTNIABANAN

Detta kräver en snabb utveckling av transportinfrastrukturen för att stärka både europeisk konkurrenskraft och beredskap. Ett sömlöst transportnät bidrar även till sammanhållning då avlägsna områden blir mer tillgängliga för medborgare och företag. En robust infrastruktur stärker även civil krishantering (till exempel vid naturkatastrofer, energikriser)

Stråk och noder för robusthet

Förbindelserna mot Barentsregionen och Nordostpassagen (via Narvik och norska hamnar) har stor strategisk betydelse för EU:s globala handel. För att skapa redundans och robusthet i transportsystemet vid kris behöver särskilt följande stärkas Tvärstråken (Dalabanan, Bergslagsbanan, Mittbanan), hamnarna längs Norrlandskusten och de norska Atlanthamnarna samt regionala och kommunala flygplatser i norra och mellersta Sverige.

Finansiering och genomförande

Vi stöder fortsatt **central förvaltning av FSE** för att säkerställa genomförandet av projekt med högt europeiskt värde och betonar vikten av att en tillräcklig andel av FSE-medlen anslås till projekt som stärker tillgängligheten i norra Sverige och perifera regioner. På grund av det geopolitiska läget, där Finlands gräns mot Ryssland är stängd, blir tillgången till norska isfria hamnar längs öst-västliga förbindelser ännu viktigare.

Avslutning

Norrbotniabanegruppen och Norrbotniabanan AB understryker att investeringar i Norrbotniabanan och Botniska korridoren är en **strategisk europeisk angelägenhet**.

Genom att prioritera dessa stråk kan EU säkerställa klimatnytta, konkurrenskraft och säkerhet för hela unionen. Samtidigt måste nationella flaskhalsar byggas bort och synergier med sammanhållningspolitiken stärkas för att norra Sverige fullt ut kan bidra till EU:s gemensamma mål om klimatneutralitet, tillväxt och beredskap.

Norrbotniabanan AB

Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotniabanan.se

Norrbotniabanegruppen

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå

norrbotniabanan.se



NORRBOTNIABANAN

Kontaktpersoner

Vi står till förfogande för fortsatt dialog och lämnar gärna ytterligare underlag vid behov.

Gusten Granström
Vd Norrbottenregionen AB
Gusten.Granstrom@pitea.se
Tel nr: 070-665 57 85

Elisabeth Sinclair
Projektledare Norrbottenregiongruppen
Elisabeth.Sinclair@skelleftea.se
Tel nr: 0730-59 60 10

Norrbottenregiongruppen är en intresseorganisation som arbetar med information och opinionsbildning i syfte att förankra samt intensivt arbeta med förverkligandet av Norrbottenregionen hos beslutsfattare och aktörer. Norrbottenregiongruppen bildades 1999 och finansieras av kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda, Region Norrbotten, Region Västerbotten. Samt näringslivet Boliden Mineral AB, Smurfit Westrock, SSAB EMEA AB, SCA Munksund, Norrbottens Byggmästareförenings Fastighets AB, Billerud, LKAB och StudentConsulting.

Norrbottenregionen AB företräder och samordnar kommunerna och regionerna i finansiella, formella samt övergripande frågor med regeringen, Trafikverket och EU. Norrbottenregionen AB bildades 2008 av Region Västerbotten, Region Norrbotten samt kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda.

Norrbottenregionen AB
Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotniabanan.se

Norrbottenregiongruppen
Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå
norrbotniabanan.se