

2025-10-24

RUN/526/2025  
Ert dnr: LI/2025/01628

[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

# Yttrande gällande Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034, om ändring av förordning (EU) 2024/1679 och om upphävande av förordning (EU) 2021/1153

Region Jämtland Härjedalen tackar för möjligheten att lämna inspel till Regeringskansliet om förslaget Fonden för ett sammanlänkat Europa, nedan förkortat FSE.

Regionen vill i sammanhanget passa på att lämna några inspel till Regeringskansliet i kopplingen till den nationella transportinfrastrukturplaneringen:

- Regionen ser att en tydligare koppling till FSE i Nationella Transportinfrastrukturplanen 2026 - 2037 borde finnas. Fler potentiella objekt i Nationella planen skulle kunna pekas ut för en eventuell finansiering genom FSE, vilket skulle ligga i linje med direktiven om alternativ finansiering.
- Beviljade projektmedel från FSE till Sverige borde gå till infrastrukturbudgeten för att kunna finansiera ytterligare åtgärder.

## **Sammanfattande kommentarer till förslaget FSE:**

- Region Jämtland Härjedalen (nedan kallad Regionen) 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 (Trans European Transport Network).
- Regionen stöder förslaget om fortsatt central förvaltning av FSE för att säkerställa genomförandet av infrastrukturprojekt av högt europeiskt värde.
- Regionen 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:

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

- Regionen välkomnar ett fokus på gränsöverskridande projekt, men betonar vikten av att även prioritera nationella infrastrukturprojekt med stort europeiskt mervärde.
- Regionen understryker vikten av att utveckla transportinfrastrukturen utifrån civil och militär mobilitet, så kallad "dual use", i norra Sverige.
- Regionen 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:
  - o Sundsvall-Östersund-Trondheim (Mittbanan/Meråkerbanan/E14)
  - o Vasa-Umeå-Storuman-Mo i Rana (E12)
- Regionen anser att de nordliga glesbygdsområdena (NSPA) bör ha breda kriterier för investeringsbidrag i flygplatsinfrastruktur.
- Regionen betonar vikten av att möjliggöra investeringar i transportinfrastruktur i norra Sverige genom ERUF (Europeiska Regionalfonden) 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 stärkt europeisk konkurrenskraft har visat hur viktigt det är med sömlösa transportförbindelser inom EU, men även till tredje land.

Regionen 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.

Regionen understryker vikten av central förvaltning av FSE för att säkerställa genomförandet av infrastrukturprojekt av högt europeiskt värde. En centralt förvaltd 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.

Regionen 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 Norrbotniabanan 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 (Malmbanan/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 (Malmbanan/Ofotenbanan) (Botniska korridoren)

Regionen 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.

Regionen 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 klimatomål. 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

Regionen 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 östvästliga 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. Regionen 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)

Regionen anser att de nordliga glesbygdssområdena 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 Regionen att de nordliga glesbygdsområdena bör ha bredare kriterier för investeringar i flygplatsinfrastruktur än mer tätbefolkade delar av Europa där andra transportslag finns tillgängliga.

Regionen 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 europeisk 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. Regionen betonar därför vikten av att möjliggöra investeringar i transportinfrastruktur i norra Sverige genom ERUF och Sveriges nationella och regionala partnerskapsplan (NRPP) under nästa budgetperiod.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Jonas Andersson (S)  
Ordförande Regionala utvecklingsnämnden

Magnus Aspegren  
Regional utvecklingsdirektör