

RAPPORT FÖR FRAMTIDSFORUM NORR · NR 1/2026

Kraftsamling för tillväxt – nu eller aldrig

Industrins expansion i Norra Sverige: konsekvenser för transportsystem, samt Sveriges och EU:s konkurrenskraft

APRIL 2026 · POLAR ASSOCIATES

LÄS VIDARE



Huvudsakliga insikter

UTGÅNGSLÄGE

Norra Sverige står idag för en betydande del av EU:s basindustri och Sveriges export: 89% av EU:s producerade järnmalm, 8% av utvunnen koppar och 4% av producerat rundvirke kommer från de fyra nordligaste länen – trots att dessa endast rymmer 0,2% av EU:s befolkning. Dessutom pågår över 50 stora industriprojekt som kan stärka Europas och Sveriges självförsörjning och konkurrenskraft ytterligare i dagens osäkra omvärldsläge. Ett effektivt transportsystem är en möjliggörare för nya industriprojekt, befintlig industris konkurrenskraft och svensk export. Redan idag kostar störningar i transportinfrastrukturen bolagen miljarder kronor per år, och störningskostnader och förseningar har ökat kraftigt (60% ökning i förseningstid sedan 2003).

FRAMTIDA SCENARIO

Ytterligare 20+ miljoner ton gods kan behöva hanteras i hamnarna och 30+ miljoner ton på järnväg, till ett värde av över 150–200 miljarder kronor om året om de planerade industrisatsningarna går igenom, vilket ställer ytterligare krav på en redan ansträngd transportinfrastruktur. Majoriteten av volymökning väntas ske inom en 10-årsperiod. Trafikverket prognostiserar kraftigt ökade godsvolymer på Norra Sveriges järnvägar (20–40% till 2045) men räknar med ett skifte till Norrbotniabanan – som ännu saknar ett kommunicerat färdigställandeår. Dessutom kan godsvolymer öka innan Norrbotniabanan är klar – vilket ökar trycket ytterligare på sträckor utan prioriterade åtgärder.

VÄRDEN PÅ SPEL

Mycket står på spel: Sverige kan gå miste om betydande tillväxt. Bolagen i Norra Sverige avvaktar med investeringar värda över 200 miljarder kronor, och osäkerhet kring transportsystemets kapacitet är en viktig faktor. Sverige kan gå miste om ca 10–40 miljarder kronor i export för varje år efter 2032 som åtgärder på Malmbanan och Stambanan uteblir eller försenas, samt Norrbotniabanan inte finns på plats. Effektiv logistik är inte bara en fråga om ökad tillväxt; det är även en fråga om att bevara existerande industri. Flera förbättringar efterfrågas, bland annat tydligare planering, högre robusthet, sammanhållen stråkburen planering och en ny incitamentsstruktur för kommuner.

Norra Sverige står för en betydande del av EU:s basindustri

Sveriges fyra nordligaste län rymmer en försvinnande liten del av EU:s befolkning, men regionen levererar en oproportionerligt stor andel av unionens kritiska råvaror och basresurser.

89%

AV EU:S TOTALA PRODUKTION

Järnmalm

31 Mton producerad järnmalm i
Norra Sverige

8%

AV EU:S TOTALA PRODUKTION

Koppar

61 kton utvunnen koppar i Norra
Sverige

4%

AV EU:S TOTALA PRODUKTION

Rundvirke

19 M m³ avverkat rundvirke i
Norra Sverige

I Norra Sverige pågår och planeras fler än 50 stora industriprojekt

Planerade eller nyligen genomförda investeringar på över 100 miljoner kronor.



Industriprojekten kan fortsatt stärka EU:s och Sveriges självförsörjning

Projekten spänner från gruvindustri och stålproduktion till hållbara bränslen, textilåtervinning och försvarsverksamhet. Många kan stärka EU:s och Sveriges självförsörjning avsevärt.

~100 kt

KOPPAR

12% av EU:s produktion

Koppar klassas som ett kritiskt råmaterial av EU

>800 kt

HÅLLBART BRÄNSLE

4% av EU:s mål 2035

Hållbart flyg- och sjöfartsbränsle

~60 kt

ÅTERVUNNEN TEXTIL

50% av SE konsumtion

Motsvarande hälften av Sveriges textilkonsumtion

~18%

SÄLLSYNTA
JORDARTSMETALLER

EU:s efterfrågan

Där EU idag är helt importberoende

FÖRSVAR

Därtill sex expansioner av försvarsverksamhet, både från Försvarsmakten och försvarsindustrin.

För att möjliggöra tillväxten behöver många satsningar gå i takt

Energiproduktion och distribution

De nya industriprojekten kommer innebära ett skifte i energibehov: från importerad kol och fossila bränslen till el. Elen produceras lokalt, och industriprojekten väntas konsumera mer el än nuvarande överskott i regionen. Dessutom krävs fortsatt utbyggnad och upprustning av elnäten.

Bostäder och social infrastruktur

För att skapa en attraktiv region och säkerställa tillgänglig arbetskraft behöver bostäder och offentlig samhällsinfrastruktur byggas ut. Detta gäller både fysisk infrastruktur direkt kopplad till kommunernas tillväxt – vatten, avfall, lokalt vägnät med mera – och samhällstjänster som skolor, vård- och omsorgsplatser, räddningstjänst liksom offentliga utbud av kultur och rekreation.

Transport och logistik

Tillgänglighet och robust transportinfrastruktur är kritiskt för att möjliggöra industriomställningen. Redan idag orsakar störningar i trafiken stora kostnader, och flera kritiska noder kan behöva utbyggnad tidigare än vad som identifierats i den nationella planen.

FOKUS I DETTA ARBETE

Transportsystemet uppfyller flera samhällskritiska syften

Ett effektivt transportsystem är avgörande för nya industriprojekt, befintlig industris konkurrenskraft och svensk export. Det fyller också viktiga samhällsfunktioner – och robusta system är kritiska för krishantering och beredskap.



Persontransport & kompetensförsörjning

Fungerande persontransporter skapar attraktiva samhällen och hög livskvalitet samt är en avgörande faktor för samhällets och näringslivets kompetensförsörjning.



Godstrafik & samhällsförsörjning

Effektiv logistik är både kritisk för industrins konkurrenskraft och svensk export, samt för varuförsörjningen till hela landet.



Krishantering & försvarsberedskap

Robusta och redundanta system minskar sårbarhet vid extremväder eller sabotage, och möjliggör militär logistik och sjukvårdstransporter.

Störningar i logistikkedjorna ökar och belastar industrierna hårt

77%

AV BOLAGEN

Drabbas av störningar

Extra kostnader och strategiska hinder från störningar i logistiken idag

+60%

SEDAN 2003

Ökad förseningstid

Ökning av förseningstid för godstrafik på järnväg

18–19
000

TIMMAR PER ÅR

Stopptid

På Malmbanan resp. Stambanan genom Övre Norrland – landets längsta

“*Vår bedömning är att kapaciteten tills dess att de planerade åtgärderna genomförts kommer att vara så ansträngd att det under perioder kommer att behöva prioriteras mellan gods- och persontrafik vilket ytterligare talar för tidigareläggningar.*

– LKAB, remissvar på nationell plan

Försvarmakten lyfter transportinfrastrukturen som den näst viktigaste investeringen för civilt försvar

Försvarmakten prioriterar fyra områden inom civilt försvar inom de 1,5% av BNP som ska riktas mot bredare försvarsrelaterade investeringar:



1. Energiförsörjning



2. Transport



3. Sjukvård



4. Elektroniska kommunikationer

“Sveriges roll inom alliansen [Nato] genererar stora behov av säkerhets- och försvarsrelaterade investeringar inom många områden i samhället. Kapacitetskraven överstiger ofta Sveriges nationella fredstida behov.

– Försvarmakten

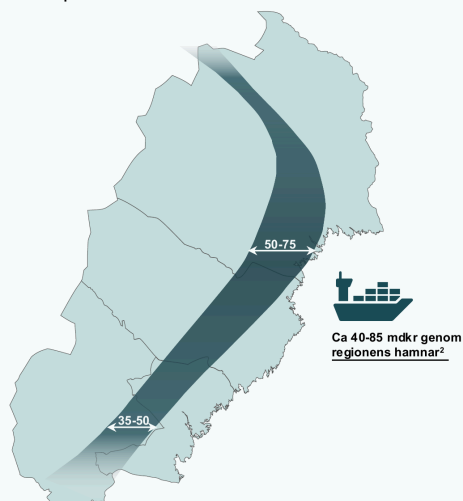
“[Den militära] rörligheten är beroende av transportförmåga, transportvägar och omlastningsfunktioner. Logistikflöden är beroende av transportnoder som hamnar, kombiterminaler och flygplatser samt transportvägar mellan dessa noder i form av vägar och järnvägar.

– Försvarmakten

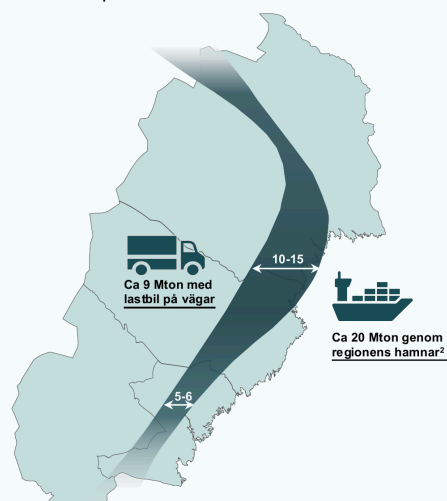
Stora värden och volymer kommer transporteras genom regionen om de planerade industriprojekten går igenom

Om de planerade industriprojekten går igenom väntas godsflödena öka kraftigt – både på väg, järnväg och via hamnar. Majoriteten av volymökningen väntas ske inom en 10-årsperiod.

Ökade värdet¹ på godsflöden till 2035,
Mdkr per år



Ökade godstransporter till 2035,
Mton per år



1. Endast utgående volymer är inkluderade i den ekonomiska beräkningen

2. Störst ökning väntas i Norr- och Västerbottens hamnar. Exakt vilka volymer som kommer gå genom vilka hamnar beror på hur snabbt kapacitet kan byggas ut.

Källa: Sammanställning av över 30 bolags offentliga kommunikation samt intervjuer

Trafikverket prognostiserar kraftigt ökade godsvolymer på järnväg i Norra Sverige; räknar med skifte till Norrbotniabanan



Generell godsvolymökning till 2045

20–40% ökning i antal tåg på järnvägen i Norra Sverige; ca 35% ökning på Malmbanan, 20–25% längs Västerbotten söderut, samt ca 25% från Västernorrland söderut.



Stora volymer flyttas till Norrbotniabanan

Över 30 tåg per dag antas gå på Norrbotniabanan, likt dagens volymer på stambanan. 30–70% minskning spås på stambanan, samt sträckorna mellan hamnarna och stambanan.



Åtgärderna i Nationella planen prioriterade därefter

Prioriterade åtgärder på bland annat Norrbotniabanan, Malmbanan, och Mittstråket. Inga prioriterade åtgärder på stambanan, eller stråken från hamn till stambana (exv. Luleå–Boden, Skellefteå–Bastuträsk, Umeå–Vännäs) även om vissa trimningsåtgärder planeras på dessa sträckor.

Det saknas dock ett tydligt slutdatum för Norrbotniabanan, vilket skapar stor osäkerhet från industrin

Boliden

"Att målbild saknas är en **katastrof för näringslivet.**"

SSAB

"SSAB anser att nationell plan måste vara ett **långsiktigt planeringsverktyg** som ger stabila förutsättningar över tid."

Stegra

"I dagsläget **saknas en tydlig definition** av vad infrastrukturen faktiskt ska åstadkomma i termer av kapacitet, tillgänglighet och redundans."

Västerbottens Handelskammare

"Det är mycket positivt att Norrbotniabanan i sin helhet finns med i planen. Men **planens formulering måste skärpas**: banan ska inte bara byggas. Den ska färdigställas inom planperioden."

Dessutom kan godsvolymerna öka innan Norrbotniabanan är klar, vilket ökar trycket på sträckor utan prioriterade åtgärder

100–200%

POTENTIELL ÖKNING

Stambanan genom Övre Norrland

Potentiell ökning av efterfrågad godstrafik

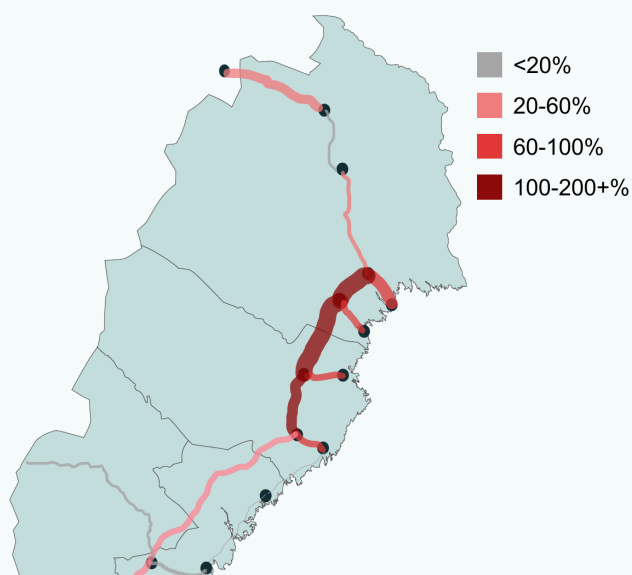
60–100%

POTENTIELL ÖKNING

Anslutande järnvägsspår

Nästan en fördubbling av volymerna på anslutande järnvägsspår mellan kuststäderna och stambanan

Potentiell ökning i godstransporter på järnväg,
% ökning från dagens godsvolymer



Mångmiljardinvesteringar är beroende av förstärkt transportinfrastruktur

Analys av planerade investeringar i Norra Sverige och hur de påverkas av transportinfrastrukturen

INVESTERINGAR¹ I INDUSTRIPROJEKT I NORRA SVERIGE, MILJARDER KRONOR



Totalt kommunicerat investeringsbehov: 500–700 Mdkr

TRANSPORTINFRASTRUKTURS PÅVERKAN PÅ INVESTERINGARNA

- A** **Över 15 miljarder kronor** av finansieringen söks av logistik-tung industri där effektiva transportlösningar kan vara en avgörande faktor för att kunna säkra finansiering.
- B** **Järnvägens kapacitetsbegränsning** är en av anledningarna till att LKAB avvaktar med vissa investeringar² som kräver ökad kapacitet.
- C** För investeringar på **minst 20 miljarder** är investeringsbeslutet direkt beroende av utbyggd transportinfrastruktur.

Källa: Offentlig kommunikation, pressmeddelanden, årsrapporter, intervjuer

1. Inkluderar endast kommunicerade investeringar på över 100 mdr kr

2. LKAB genomför fortfarande många investeringar kopplade till både expansionen och omställningen, exempelvis det nya sovringsverket i Malmberget samt demoanläggningen för fossilfri järnsvampsproduktion. Bolaget har dock nyligen tvingats minska produktionen med 1 miljon ton per år istället för att expandera – till följd av transportinfrastrukturens begränsningar

10–40 Mdr SEK

UTEBLIVEN EXPORT PER ÅR

Potentiell förlust i exportvärde för varje år efter 2032 som åtgärder på Malmbanan och Stambanan uteblir eller försenas, samt Norrbotniabanan inte finns på plats.

Baserat på exportvärdet från de expansioner som är direkt beroende av förstärkt och utbyggd transportinfrastruktur

Effektiv logistik är inte bara en fråga om ökad tillväxt; det är även avgörande för att bevara befintligt näringsliv



Kostnadseffektivitet är kritiskt för lönsamhet

Basindustrin karaktäriseras av priser som sätts på en global marknad och kapitalintensiva fabriker som behöver producera kontinuerligt. Detta gör kostnadseffektivitet i verksamheten kritiskt för bolagens lönsamhet.



Logistik en stor del av kostnader

För basindustrier står kostnaden för en mycket betydande del av kostnaden, i flera fall upp mot 20% av totala kostnader. En effektiv logistik är därför avgörande för kostnadseffektivitet och lönsamhet.



Industrier kan behöva läggas ner

Ökade logistikkostnader medför en stor risk för viktig svensk basindustri. Överkapacitet i EU tillsammans med dagens osäkra ekonomi gör kostnadseffektivitet en överlevnadsfråga.

EXEMPEL: PITEÅ

I Piteå ligger två av Sveriges största massa- och pappersbruk – viktiga tillväxtmotorer för hela regionen. Kostnadseffektiv sjöfart är en avgörande för fabrikernas konkurrenskraft. Generellt behövs allt större fartyg för att bibehålla konkurrenskraftig logistik i industrin, och idag begränsar hamn och farleder möjligheterna – och medför därmed en risk för både bolagen och kommunen.

Både SCA och Smurfit Westrock utvärderar dessutom miljardinvesteringar, men utan ökad kapacitet i hamn och farleder riskerar investeringarna att utebli.

“*Vi har gjort ett par rejäla studier och har två bra projekt i Piteå. [...] Det blir inga investeringar i industrin om det inte finns förutsättning att få fram råvara och att få ut produkt till kund.*

– Ulf Larsson, VD SCA

Flera förbättringar efterfrågas för ett transportsystem som möjliggör ökad tillväxt och konkurrenskraft i Norra Sverige

1

Tydlighet i planeringen

Tydlighet och transparens i transportplanering efterfrågas, inklusive explicita färdigställandeår, samt ökad kontinuitet i åtaganden. Otydlig kommunikation i när vilken infrastruktur väntas vara på plats skapar osäkerhet i industriprojekt och investeringar.

2

Robusthet och redundans

Transportsystemet bör ha alternativa transportvägar så att störningar på en sträcka inte slår ut hela systemet. Flera industribolag påvisar behovet av exv. Norrbottenbanan för att tillsammans med Stambanan skapa redundans genom övre Norrland, och Green Cargo efterfrågar fler triangelspår, bl.a. i Umeå.

3

Sammanhängande stråkbaserad planering

Planering bör utgå ifrån nationella stråk sett utifrån transportsystemet som en helhet istället för enskilda projekt. Även om enskilda sträckor har ledig kapacitet, kan järnvägen som helhet uppleva stor kapacitetsbrist.

4

Incitamentsstruktur för kommuner och regioner

Det behövs en ny incitamentsstruktur som ger kommuner och regioner rätt incitament och förutsättningar att ta nödvändiga investeringar för att möjliggöra industriprojekten. Kommuner behöver idag stå för en oproportionerligt stor andel av infrastrukturinvesteringar i jämförelse med hur mycket av projektens skatteintäkter som tillfaller kommunerna.

“Sverige måste börja se industrins infrastruktur som en del av landets beredskap, inte som en kostnad.

– Lina Danielsson, Smurfit Westrock

“Vi måste ha ett helikopterperspektiv på Sveriges infrastruktur. Investeringar går inte att räkna hem om de inte ingår i ett totalsystem. Och underhållet är inte bara en kostnadspost, det är grundstenen för hela Sveriges export.

– Arvid Svanborg, Mondi Dynäs

Kommuner tar en oproportionerligt stor del av offentliga investeringar

Stora samhällsekonomiska vinster kan låsas upp av offentliga investeringar i möjliggörande infrastruktur – men flera utmaningar måste hanteras.



Asymmetri mellan investerare och mottagare av vinster

Kommuner och kommunala bolag kan behöva bära 30–50% av investeringskostnaderna, medan över 80% av de långsiktiga skatteintäkterna tillfaller staten.



Tidsförskjutning mellan kostnader och intäkter

Investeringar kan behöva tas 5–10 år innan den ekonomiska potentialen genereras. Extra utmanande för kommuner som enligt kommunallagen inte får gå med underskott i mer än 3 år.



Ekonomisk risk för offentliga aktörer

Osäkerhet kring när och i vilken omfattning industrisatsningar faktiskt realiserar skapar finansiell risk, särskilt för kommuner som måste investera i förväg i bostäder, energi, nät och samhällsservice.

UTVALDA EXEMPEL

KOMMUN	INVESTERING
Luleå	Kommunen har gått i borgen för över 3 miljarder kronor för hamnens utbyggnad – som i praktiken tjänar regionala och nationella godsflöden
Umeå	Har investerat ca 1,4 miljarder i utbyggnad av hamnen. Dessutom har kommunen byggt ut en järnvägsterminal som anknyter Umeå Eco Industrial Park och Norrbotniabanans första etapp, som ännu inte kan utnyttjas eftersom anslutande spår är försenade
Örnsköldsvik	Har satsat över 250 miljoner kronor på utbyggnaden av hamnen i Hörneborg för att möta det ökade behovet av godstransporter till följd av expansionerna

Många vill och många behövs –
låt oss kraftsamla tillsammans