



Till: li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diariernr: DIA12777

Ert diariernr: LI2025/01587

Handläggare: Elin Andersson

Remissvar Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Sammanfattning

Inlandsbanan AB ser negativt på att Inlandsbanan nedprioriteras i Trafikverkets planförslag. I det nuvarande förslaget föreslås att driftsbidraget för att förvalta järnvägen minskas kraftigt, samtidigt som inga medel tilldelas för upprustning av Inlandsbanan. Detta trots en ökande efterfrågan på transporter, en markant uppgång i godstrafik och den viktiga roll Inlandsbanan har för att avlasta det övriga järnvägsnätet vid störningar samt möjlighet till planerad omledning vid arbeten på Trafikverkets anläggningar.

Ett minskat driftsbidrag för Inlandsbanan riskerar att försvaga en redan nedsatt infrastruktur vilket är mycket oroande. Industrin i norr växer och behoven överstiger kapaciteten i det svenska järnvägssystemet. Inlandsbanan AB anser att planförslaget behöver revideras för att ta hänsyn till den underhållsskuld som finns, och det faktum att höjt driftsbidrag krävs för att säkerställa en grundläggande funktionalitet för Inlandsbanan. Driftsbidraget bör minst utgå från den nivå som är idag, med fortsatt årlig indexuppräknings. Utan ett stabilt och värdesäkrat driftsbidrag riskeras både kapacitet, effektivitet och Sveriges konkurrenskraft i det fall alternativ saknas för viktiga järnvägstransporter.

Betydelsen av alternativa transportvägar blev tydlig under höstens översvämningar i Västernorrland, då stora delar av järnvägstrafiken i nord-sydlig riktning slogs ut. Samtidigt har Inlandsbanans strategiska relevans ökat de senaste åren, särskilt i ljuset av Sveriges medlemskap i Nato och Försvarmaktens växande behov av robusta transportlösningar. Inlandsbanan AB bedömer därför att Trafikverkets planförslag i högre grad behöver beakta de investeringar som krävs för att utveckla Inlandsbanan, liksom den nytta sådana satsningar skulle innebära för hela landet.

Bakgrund

Inlandsbanan AB har fått möjlighet att inkomma med synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Planförslaget beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren.

Inlandsbanan AB förvaltar järnvägssträckan Mora-Gällivare som är 1050 kilometer lång och infrastrukturanläggningen ägs av staten.

Behov av ökat driftsbidrag

För att kunna genomföra erforderlig drift och underhåll av Inlandsbanan med mål att kunna vidmakthålla dagens standard enligt de användarorienterade prestandamålen anser Inlandsbanan AB att driftsbidraget ska minst utgå från dagens nivå och avse de kostnader som föreligger motsvarande bantyp 5 som Trafikverket förvaltar. År 2025 var driftsbidraget 266 miljoner kronor. Trafikverkets planförslag skulle innebära en reduktion på över 100 miljoner kronor för det årliga driftsbidraget.

För att värdesäkra drift- och underhållsbidraget över hela kommande planperiod anser Inlandsbanan AB att bidraget bör minst bibehållas på nuvarande nivå och fortsatt indexuppräknas årligen. Detta är nödvändigt för att undvika tidigare situation där värdet av driftsbidraget urholkades genom inflation. Om planförslaget fastställs i nuvarande utformning skulle Inlandsbanan AB behöva reducera omfattningen av drift och underhåll, vilket kan medföra att vissa sträckor behöver tas ur bruk eller att underhållsinsatser måste prioriteras till vissa bandelar.

Trafikverket beskrev i sin rapport gällande avtalspartförhållande för Inlandsbanan AB (2024-04-12) att om Trafikverket skulle ta över förvaltningen av Inlandsbanan så behöver de tilldelas medel i samma storleksordning som ges till Inlandsbanan AB idag för att kunna upprätthålla banans funktion. Trafikverket påpekade också att dessa medel skulle behöva indexeras för att inte urholkas av kostnadsutvecklingen. Inlandsbanan AB vill understryka det svar som lämnades till Trafikverket då om att samma princip om årlig indexering givetvis bör tillämpas för driftsbidraget idag och för kommande planperiod.

Investeringar krävs för viktigt kapacitetstillskott i norra Sverige

Inlandsbanan är en befintlig järnväg med stor potential att transportera gods och avlasta övriga delar av järnvägsnätet i norra Sverige. Detta är särskilt relevant mot bakgrund av omfattande industrisatsningar i regionen och ett växande behov av robust och tillförlitlig transportinfrastruktur. Inlandsbanan AB bedömer att denna potential inte beaktas tillräckligt i Trafikverkets planförslag.

Att Inlandsbanan existerar är inte tillräckligt i sig. För att kunna fungera som ett verkligt alternativ för godstrafik samt omledning vid störningar, kriser eller planerade avbrott krävs att banan håller en tillräcklig teknisk standard. Inlandsbanan har i dagsläget en underhållsskuld och är som nämnt ovan i behov av ett ökat driftsbidrag för att kunna förvaltas på ett sätt som säkerställer bibehållen standard och driftsäkerhet. Utöver underhåll krävs riktade investeringar för att stärka banans bärighet och kapacitet, så att transporter med tyngre och längre godståg kan möjliggöras.

Inlandsbanan AB lämnar årligen in förslag på investeringar, framför allt avseende spår, broar och driftplatser. Dessa åtgärder har hittills inte integrerats i den långsiktiga nationella planeringen. Nuvarande avtalsform, som tillkom innan dagens system för långsiktig nationell infrastrukturplanering infördes, medför att Inlandsbanan AB årligen behöver inkomma med särskilda äskanden för investeringar. För att banan ska kunna utvecklas effektivt och långsiktigt är det avgörande att dessa investeringar inkluderas i den nationella planen.

För att stärka systemets robusthet och skapa nödvändig redundans i järnvägsnätet krävs även att fungerande omledningsmöjligheter prioriteras. En upprustning och återöppning av tvärbanan Arvidsjaur-Jörn, som förvaltas av Trafikverket, utgör en strategiskt viktig åtgärd för att möjliggöra omledning av trafik vid störningar. Därtill krävs ökad bärighet på sträckan Arvidsjaur-Gällivare till minst 22,5 tons axellast (STAX) för att möta industrins behov.

Utan dessa åtgärder riskerar kapacitetsbrister, flaskhalsar och avsaknad av alternativa transportvägar att hämma såväl effektivitet som tillväxt. I förlängningen kan detta påverka Sveriges konkurrenskraft negativt, särskilt i ett läge där redundans och motståndskraft i järnvägssystemet blir allt viktigare.

Upprustning är kostnadseffektivt och ger samhällsnytta

Att prioritera upprustning av befintlig infrastruktur, med relativt sett mindre nyinvesteringar jämfört med att bygga helt nytt, är kostnadseffektivt. Inlandsbanan bör prioriteras som ett sådant kapacitetsökande infrastrukturobjekt som bidrar till samhällsnytta för satsade medel.

Inlandsbanan AB har tagit fram tekniska utredningar som bland annat belyser behovet av fler mötesplatser och ökad bärighet upp till 25 tons STAX. Det finns också färdiga planer för en totalupprustning av banan till en kostnad av 11,5 miljarder kronor.

Inlandsbanan AB ser att planförslagets resonemang kring kapacitetsökande åtgärder skulle kunna utvecklas genom att även beakta att en upprustning av Inlandsbanan, till en relativt låg kostnad och med kort startsträcka, kan ge betydande samhällsnytta. Investeringar i Inlandsbanan skulle dessutom innebära ett kostnadseffektivt sätt att öka kapaciteten i hela svenska järnvägsnätet.

Finansiering och genomförande av en upprustning

Inlandsbanan AB ser positivt på att Inlandsbanan lyfts som ett exempel på Offentligt-Privat Samarbete i Trafikverkets planförslag. Den genomförda investeringsutredningen, i kombination med framtagna tekniska underlag och en etablerad dialog med marknaden, innebär att Inlandsbanan AB bedömer projektet som moget. Infrastrukturprojektet bedöms vara väl lämpat för ett Offentligt-Privat Samarbete, i det fall regeringen avser att gå vidare med sådana projekt för att påskynda upprustningen av järnvägsinfrastruktur.

Redundans i järnvägsnätet

Med hänsyn till totalförsvarets behov av robust infrastruktur vid störningar, kriser eller planerade avbrott är det av stor vikt att alternativa järnvägsförbindelser finns tillgängliga och är fullt funktionsdugliga. Inlandsbanan spelar en viktig roll för målet om ett robust transportsystem i Sverige.

Inlandsbanan AB anser att samtliga stängda tvärbanor som ansluter till Inlandsbanan, liksom den södra delen av Inlandsbanan, Mora-Nykroppa, som förvaltas av Trafikverket, bör öppnas och rustas. Detta skulle bidra till ökad kapacitet och stärkt redundans i det svenska järnvägsnätet.

Mot bakgrund av Inlandsbanans ökande strategiska betydelse, inte minst i samband med Sveriges Nato-inträde och Försvarsmaktens växande behov av transporter, vill Inlandsbanan AB särskilt betona vikten av att Trafikverket samordnar planeringen med

Försvarsdepartementet och Försvarmakten. Det är av stor vikt att investeringar i infrastruktur överensstämmer med de behov som finns för att säkerställa ökad redundans och robusthet i det nationella transportsystemet.

Östersund 2025-12-18

Otto Nilsson

Vd