

Till Infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.nationellplan@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer: LI2025/01587

Remissvar:

**Förslag till nationell plan för
transportinfrastrukturen 2026–2037**

Om Norrbottens Handelskammare

Norrbottens Handelskammare är en oberoende, opolitisk medlemsägd näringslivsorganisation. Vi är helt privata och ägs, styrs och finansieras av våra medlemmar. Norrbottens Handelskammares uppdrag är lika viktigt som tydligt – att driva ett aktivt och synligt påverkansarbete för att Norrbotten ska utvecklas till Sveriges mest attraktiva tillväxtregion. Våra fokusområden är infrastruktur, internationell handel samt kompetens. Vi ingår i ett av världens största och äldsta affärsnätverk med nära 50 miljoner medlemsföretag och 12 000 handelskamrar i hela världen. Norrbottens Handelskammare grundades 1904 och är landets näst äldsta. Idag har vi ca 340 medlemsföretag i regionen och dessa medlemsföretag har tillsammans totalt 28 000 anställda och en omsättning på 132 miljarder kronor.

Ekonomi i Norrbotten växer och därmed godstransporterna

Norrbotten står inför de största och mest omfattande investeringarna någonsin. Fram till 2040 kommer över 1000 miljarder kronor att investeras i länet och 75% av dessa är företagsinvesteringar.

Enligt Trafikverkets Basprognoser 2024 beräknas nationellt den totala godsmängden fram till år 2045 öka från 533 miljoner ton (2019) till 646 miljoner ton (2045) vilket motsvarar +21% och denna tillväxt sker till stor del i Norrbotten med Malmprodukter, trä, papper och massa samt kemi- och gummivaror. (Trafikverkets Basprognoser 2024)

Dessa enorma pågående och kommande investeringar ställer krav på att investeringarna inom transportinfrastruktur intensifieras, och att påbörjade infrastrukturinvesteringar påskyndas för att skapa hållbara och kostnadseffektiva transporter. I Trafikverkets Basprognoser (2024) är Norrbotten en av de mest godsintensiva regionerna i landet, där malmen utgör Sveriges största varuflöde (179 Mt 2019 -> 223 Mt 2045). Lägg därtill den ökade stålproduktionen i länet samt våra skogsprodukter och Norrbottens strategiska roll i Sveriges totalförsvar.

EU-perspektivet

Sverige måste uppfylla åtaganden inom TEN-T utifrån våra gemensamma målår 2030 och 2050.

Det saknas ett tydligt EU-perspektiv i förslaget till nationell infrastrukturplanering i Sverige.

Samordningen med de europeiska transportpolitiska målen är svag, särskilt när det gäller den gränsöverskridande dimensionen. Projekt som är samhällsekonomiskt lönsamma och som bidrar till bättre transportflöden i ett europeiskt perspektiv har inte prioriterats på samma sätt som nationellt initierade projekt, vilket riskerar att medföra att Sverige inte når EU-målen i tid.

Medfinansiering från EU

Pågående översyn av förordningen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett viktigt arbete av stor betydelse för de kommande årens arbete med att utveckla framtidens infrastruktur. Sverige behöver ta en aktiv och tydlig roll i förhandlingarna och säkerställa att hela Sverige synliggörs i kommande förordning. Genom ett bredare utpekande av noder och sträckor med mera skapa möjligheter för att öka finansieringen från EU.

Norrbottens Handelskammare vill lyfta initiativet Platform North som en möjlighet att stärka de gränsöverskridande kopplingarna till Finland och Norge, och samtidigt bidra till att Sverige får ökad medfinansiering från EU till utbyggnad av viktig infrastruktur. Platform North kan bli en kraftsamling för att påskynda utbyggnaden av järnvägssystemet i norra Sverige, särskilt längs stomnätskorridorerna. Norrbottens Handelskammare föreslår att regeringen aktivt stödjer och vidareutvecklar Platform North som ett strategiskt verktyg för att mobilisera resurser, samordna aktörer och stärka Sveriges position i EU:s infrastrukturensamarbete.

Vägnätet

Norrbottens Handelskammare ser positivt på att underhållsskulden på det statliga vägnätet ska återtogs under planperioden, liksom att BK1-vägar uppgraderas till BK4. Dessa satsningar är välkomna och mycket efterlängttade för många av Norrbottens näringar som är beroende av längre och tyngre fordon för effektiva transporter på väg, och som därmed minskar transporternas miljöpåverkan. Viktigt att också axellasterna höjs för att möjliggöra nyttan med tyngre och längre fordon.

Vi ser även en risk om de kommunala vägarna, som ofta utgör första eller sista länken i transportkedjan, inte uppgraderas i takt med det statliga nätet riskerar nyttan av BK4 att gå förlorad. Norrbottens Handelskammare ser därför ett behov av att Trafikverket, i samverkan med regioner och kommuner, utvecklar stödstrukturer och incitament för att möjliggöra bärighetsåtgärder även i det kommunala vägnätet. Möjligheten för kommuner att söka investeringsstöd bör tydliggöras och förstärkas, så att hela transportkedjan kan fungera effektivt och robust.

E10:an

E10:an är en pulsåder i länet och med en stor andel. Norrbottens Handelskammare anser att beslut

om viltstängsel samt sträckor för mötesseparering längs väg E10 bör omprövas och prioriteras i den fortsatta planeringen då den gröna industriutvecklingen innebär stora satsningar i Malmfälten där E10 är den enda länken för vägtransporter och därmed viktig. Ökade transporter, såväl gods- som persontransporter innebär att åtgärder för att säkerställa framkomligheten och säkerheten behöver fortsätta.

Vägnätet, följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:

- Vi välkomnar Trafikverkets förslag att underhålla de vägar vi har. Med förslaget är då underhållsskulden återtagen under planperioden fram till 2037.
- Vägnätet är en förutsättning för utveckling i hela regionen. Vi vill se fortsatta satsningar på de statliga vägarna i Norr och ser mycket positivt på fortsatt utbyggnad av BK4 samt utveckling av tyngre och längre fordon samt en höjning av totala axellasterna för att möjliggöra nyttan för näringslivet samt miljön.
- E10 är ett strategiskt stråk och sträckan mellan Kiruna och Gällivare är enda förbindelselänken vilket kan innebära stora konsekvenser och ett allvarligt hot mot samhällsviktiga funktioner och näringslivets konkurrenskraft vid blockering av vägen. Därför bör viltstängsel samt sträckor för mötesseparering prioriteras.
- Utveckla underhållsstrategier som säkerställer hur underhåll och trafikering av gods och persontransporter kan genomföras parallellt på ett effektivt sätt.
- Säkerställ att hela vägsystemet hänger ihop genom att utveckla stödstrukturer och incitament för bärighetsåtgärder.
- Tillgång till laddinfrastruktur, personbilar och tunga fordon, är enligt underlaget den enskilt viktigaste framgångsfaktorn för snabb elektrifiering.
- Staten bör ta ett stort ansvar för att säkra utbyggnaden av laddinfrastruktur i hela landet.
- Tillåt lastvikt om exempelvis 75 ton, vilket motsvarar drygt 100 ton totalvikt, genom höjd tillåten axellast från 9 till 10 ton. Detta är en förutsättning för att möjliggöra elektrifiering av tunga lastbilstransporter på långa distanser. Därutöver krävs uppdaterade regelverk för utformning av lastbilsekipage så att elektrifiering kan genomföras i praktiken. Elastbilar är i dag cirka 2,5 gånger dyrare i inköp än diesellastbilar och har dessutom lägre nyttjandegrad till följd av stillestånd vid laddning. Anpassade vikt- och fordonsregler är därför nödvändiga för att upprätthålla transporteffektivitet och konkurrenskraft.
- Sätt begränsning på axelvikt och inte bruttovikt.

Järnväg

Godsvolymnerna i Sverige väntas öka med omkring 21 procent till 2045, med den största tillväxten i Norrbotten. Regionen är redan en av landets mest godsintensiva, och ökande malmflöden, växande skogs- och kemiindustri samt ny fossilfri stålproduktion driver snabbt upp kapacitetsbehoven. Järnvägen i norra Sverige är dessutom central för totalförsvaret. För att möta denna utveckling krävs ett tydligt nationellt systemperspektiv där kapacitet och robusthet säkerställs genom hela landet – från Norrbottenbanan, Malmbanan och Stambanan genom övre Norrland till de stora noderna i Mellansverige och vidare mot kontinenten. Flaskhalsar och bristande redundans riskerar att hämma

både exportindustrins konkurrenskraft och Sveriges strategiska förmåga. Med Fehmarn Bält-förbindelsens öppning blir ett konkurrenskraftigt svenskt järnvägssystem ännu viktigare för att nyttja kopplingen till Europa och minska transportkostnaderna för svensk export.

Banavgifter – en akut konkurrensfråga

Banavgifterna för tunga godståg har ökat med över 500 procent mellan 2012-2025, vilket har lett till att gods flyttats från järnväg till väg. Det försvagar industrins konkurrenskraft och motverkar klimatmålen, särskilt i Norrbotten där järnvägen är avgörande för export och försörjningsberedskap. Samtidigt är drift- och underhållsinsatserna på flera godsdominerade banor mycket begränsade, trots att dessa trafikeras av de aktörer som betalar de högsta avgifterna.

Att höja ramen för banavgifter till 34,5 miljarder kronor strider mot principen att avgifter ska baseras på marginalkostnader och går emot regeringens godstransportstrategi. Norrbottens Handelskammare anser att nivån bör sänkas till 29,8 miljarder kronor, motsvarande banavgiftsintäkterna 2024. En rimlig avgiftsnivå är avgörande för att säkerställa konkurrenskraft, kostnadseffektiva transporter och fortsatt överflyttning från väg till järnväg.

Norrbotniabanan

Vi ser positivt på att Norrbotniabanan fortsatt prioriteras, att utbyggnaden tilldelas ökade medel och att viktiga åtgärder i anslutande stråk ingår i planförslaget. Samtidigt kvarstår ett antal centrala frågor som behöver hanteras för att skapa förutsättningar för en effektiv, sammanhållen och tidsmässigt robust utbyggnad. Detta gäller framför allt avsaknaden av ett tydligt målår för färdigställande, den föreslagna byggtakten på sträckan Skellefteå–Luleå, samt oklara förutsättningar för planerade resecentrum.

Vi vill understryka Norrbotniabanans strategiska betydelse för klimatomställning, regional utveckling, näringslivets konkurrenskraft och totalförsvarets behov. Projektet utgör en central del av Botniska korridoren och det europeiska TEN-T-nätet. Norrbotniabanan är ett gott exempel på hur regeringen får mer infrastruktur för pengarna och på samma gång gör stora nyttor för både gods- och persontrafik, klimat och regional utveckling. Samtidigt finns det skäl att reflektera över hur planen prioriterar ur ett större stråkperspektiv. Om flaskhalsar på Nya Ostkustbanan inte byggs bort riskerar nyttan av hela kuststråket att undermineras. Det visar hur viktigt det är att se till helheten, att investeringar hänger ihop och förstärker varandra. Samhällsekonomiska kalkyler är ett viktigt verktyg, men de fångar inte alltid stråkperspektiv, långsiktig klimatnytta eller regional tillväxt.

En järnväg längs hela Norrlandskusten visar tydligt att helheten har en större nytta än summan av delarna och behöver därför hanteras därefter. Region Norrbotten anser att hela Botniska korridoren behöver betraktas som ett sammanhängande stråk för att stärka konkurrenskraften i norra Sverige och möjliggöra hållbar tillväxt. För att investeringar i gruvor, industrier och hamnar ska ge full effekt krävs att hela Botniska korridoren fungerar som en sammanhängande transportkedja. Med Trafikverkets planförslag riskeras att de positiva effekterna inte fullt ut kan realiseras.

Vi ser därför behov av fortsatt prioritet, en tydlig tidsplanering med ett fastställt målår och en fördjupad dialog om alternativ finansiering, möjligheten till bildande av projektbolag för att slutföra genomförandet av Norrbotniabanan.

Projektbolag som motor för ökad framdrift

För att säkerställa en snabb, effektiv och sammanhållen utbyggnad stödjer vi Norrbotniabanan ABs, förslag till alternativt genomförande, att göra en projektbolagslösning för bygget mellan Skellefteå och Luleå. Ett bolag som skulle kunna ägas av staten, berörda kommuner och regioner. Detta bolag föreslås få ansvaret för byggandet av Norrbotniabanan på sträckan Luleå – Skellefteå. Planeringen och projekteringen för sträckan Umeå (Dåva)-Skellefteå är redan långt framskriden och kommer att färdigställas av Trafikverket som planerat.

Fördelarna med ett projektbolag är att det skulle ge större samverkan och insyn. Representanter för staten, Trafikverket, berörda kommuner och regioner längs banan sitter i en gemensam bolagsstyrelse. Detta möjliggör en organisation där de olika samverkansparterna har god insyn med helikopterperspektiv i projektet. Genom att ta lån, inklusive till räntorna, i stället för statliga årliga anslag, ger en trygg och jämn finansiering. Lånefinansiering synliggör även räntekostnader och kostnader vid förseningar.

EU-medel går till projektet och inte som idag till statens egen kassa. Genom att använda lån kan projektet säkerställa en stabil och förutsägbar finansiering, vilket minskar risken för budgetunderskott och finansieringsproblem. Ett projektbolag har ett tydligt fokus på att leverera i tid och inom bolagets fastställda budget.

Malmbanan – en strategisk nationell investering

Malmbanan är en avgörande pulsåder för svensk och europeisk industri samt en central länk för försörjning av Finland och norra Norge vid kris eller konflikt. Därmed har banan stor betydelse för Sveriges säkerhet och våra åtaganden inom Nato.

Detta gör Malmbanan till ett tydligt statligt ansvar. Trots detta föreslår Trafikverket inga nya investeringar utöver redan beslutade åtgärder, vilket är problematiskt med tanke på banans höga belastning, återkommande störningar samtidigt som vi ser att kapacitetsbristerna kommer att öka ytterligare de kommande åren. Detta gäller i synnerhet Malmbanans norra delar mellan Kiruna/Svappavaara och Narvik. Ett etappvis utbyggt dubbelspår på de mest kritiska sträckorna behöver utredas och prioriteras som en nationell strategisk investering.

För att stärka konkurrenskraft, robusthet och försörjningsberedskap krävs ett systemövergripande statligt ansvar. Det är positivt att planen nu lyfter behovet av ökad samordning, bland annat genom återkommande samarbete mellan Sverige och Norge. Med Malmbanans betydelse för hela Nordkalotten måste även den gränsöverskridande samverkan kring prognoser, kapacitet och investeringar säkerställas.

På kort sikt kan kapaciteten öka på norra delen av Malmbanan genom att öka största tillåtna axellast, STAX från 30 ton till 32,5 ton inklusive tre förlängda stationer mellan Kiruna och Narvik detta skulle innebära ca 10% i ökad kapacitet. Exempelvis skulle LKAB kunna öka lasten med 10% på varje tåg. Sveriges framtida konkurrenskraft förutsätter en fungerande Malmbana – och det är statens ansvar att säkerställa detta.

Dubbelspår Luleå–Boden – en avgörande länk som saknas

Det är med stor förvåning och oro som vi konstaterar att dubbelspår mellan Luleå och Boden inte finns med i planförslaget trots att Regeringen under mandatperioden har varit tydlig med att projekt behöver tidigareläggas för att möta industrins transportbehov. Trafikverket har samtidigt konstaterat att järnvägen i Norrbotten står inför stora kapacitetsbrister, där sträckan Luleå–Boden är mest akut vilket är en förutsättning för att kunna påbörja byggnationen enligt planeringen 2029–2030. Detta är en av de mest kapacitetsbegränsade sträckorna i hela Sverige där begränsningar påverkar hela Malmbanans kapacitet. Redan idag påverkar flaskhalsen både gods- och persontrafik negativt. Pendeltågstrafik har fått ställas in och ersatts av bussar på grund av brist på tillgängliga tåglägen i attraktiva tider, vilket skapar hinder för utvecklingen av regionaltågstrafiken samtidigt som industrins transporter riskerar att hämmas i takt med att volymerna ökar. Planförslaget innehåller visserligen flera kapacitetshöjande åtgärder, men dessa är redan under genomförande och helt nödvändiga för att hantera dagens situation. Med den utveckling som väntas de kommande åren riskerar järnvägen att nå kapacitetstaket, vilket gör det än mer angeläget att dubbelspår mellan Luleå och Boden prioriteras.

Mot den bakgrunden är det anmärkningsvärt att dubbelspåret nu inte prioriteras i planförslaget och att arbetet med järnvägsplanerna avslutas. I ett senare regeringsuppdrag konstaterade Trafikverket dessutom att industrins vilja att bidra med delfinansiering är låg och att alternativa finansieringslösningar inte är tillräckligt. Det understryker ytterligare behovet av statlig finansiering. Sträckan mellan Luleå C och Notviken ingår dessutom i Norrbottenbanan och det är därför önskvärt att båda projekten samordnas och genomförs samtidigt för att hålla nere kostnaderna och undvika framtida störningar.

En byggstart av Norrbottenbanan från Luleå skulle även kunna förkorta den totala byggtiden genom att möta den pågående utbyggnaden från söder och på så sätt direkt bidra till ökad kapacitet på sträckan Boden – Luleå.

Sammanfattningsvis ser Norrbottens Handelskammare att det utan statlig finansiering är mycket svårt att realisera dubbelspåret i sin helhet inom en rimlig tid. Staten har ett grundläggande ansvar för att finansiera och utveckla den nationella infrastrukturen. När stora industriinvesteringar nu sker i norra Sverige med betydelse för hela Europas konkurrenskraft, försörjningstrygghet och samhällsomvandling / samhällsutveckling, gröna omställning är det avgörande att staten visar ett tydligt ansvar samtidigt som företagen tar ansvar för investering i sina respektive verksamheter.

Malmbangården

Bangårdssystemet i Luleå är särskilt kritiskt och har en avgörande systemfunktion för hela Malmbanan. Även om åtgärder som finansieras i nationell plan och i näringslivspotten genomförs krävs en uppdaterad bangårdslösning för att undvika en trafikinfarkt 2027. Vilket i sin tur ger följdverkningar på Malmbanans kapacitet, inklusive sträckan Luleå-Boden, och på hamnens kapacitet. Under kommande femårsperiod prognostiserar industrin fördubbla antalet transporter. För att hantera situationen behövs, utöver de planerade åtgärderna, ytterligare åtgärder för att möta kapacitetsbehovet på Malmbangården såsom nya växlar och spår samt förlängning av spår.

Ägarskapet och ansvaret är delat mellan kommun, näringsliv och Trafikverket. För att skapa samordningsvinster pågår ett gemensamt arbete med behovsanalys och lösningar för att hantera den tidskritiska situationen och samtidigt optimera och skapa mervärden.

För att undvika en trafikinfarkt krävs kraftfulla investeringar i dubbelspår Luleå – Boden och Malmbangården. Att Trafikverket valt bort en dubbelspårutbyggnad av samhällsekonomiska skäl visar på en kalkylmodell som underskattar godstrafikens samhällsnytta. Modellerna är utformade för persontrafikens tidsvinster snarare än industrins transport behov och långsiktiga konkurrenskraft. Effekter som ökad exportkapacitet, försörjningssäkerhet, minskat vägslitage, klimatnytta och sysselsättning inom näringslivet vägs in för svagt. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att modernisera kalkylmodellerna så att de bättre avspeglar det strategiska värdet av godstransporter och totalförsvaret.

Rätt till ersättning vid militär användning av infrastruktur

För att få en så heltäckande bild av behoven deltar även Försvarmakten i dialogen om Malmbangården och infrastrukturen. Vi kan konstatera att försvarets behov inte täcks in i den plan som Trafikverket nu har presenterat men ser ändå ett stort värde om planeringen av näringslivets behov kan koordineras med försvarets behov i så stor utsträckning som möjligt. I en utsatt situation kan prioritering av den militära mobiliteten skapa undanträngningseffekter som kan få enorma ekonomiska konsekvenser för näringslivet och i förlängningen staten. Det är därför angeläget att i alla lägen planera för ett "dual-use" system som klarar dessa påfrestningar. Vi vill därför uppmärksamma regeringen på EU-kommissionens förslag till förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet (COM(2023) 443 final), som för närvarande är under behandling inom EU:s lagstiftningsprocess. Förslaget innebär att militär kapacitet får företräde i järnvägsinfrastrukturen och samtidigt kan ersättningskrav ställas till staten för undanträngning. Det är rimligt att staten kompenserar de aktörer vars verksamhet påverkas när infrastruktur används för totalförsvärsändamål. Vidare är det avgörande med redundans i systemet för att klara omfattande trafikstörningar och fortsatt kunna transportera samhällskritiska produkter. Det måste finnas alternativa transportvägar i så stor utsträckning som möjligt. Därför är det av högsta vikt att transportsystemet planeras och byggs utifrån detta, samt att öka bärigheten på såväl väg som järnväg.

Inlandsbanan

I början av september 2025 drabbades Västernorrland av kraftiga regn och omfattande skyfall. Följderna blev två urspårade godståg till följd av underminerade banvallar och höga vattenflöden. Både Bothniabanan, Ådalsbanan och Norra stambanan blev samtidigt oframkomliga, vilket i praktiken skar av Norra Sverige från övriga landet.

I denna situation var Inlandsbanan den enda nord–sydliga järnvägsförbindelsen som fortsatt var intakt. Tack vare att trafiken kunde ledas om via Inlandsbanan upprätthölls viktiga gods- och industriflöden trots omfattande störningar längs kustbanorna. Händelsen blev därmed ett tydligt ”stress-test” för robustheten i det svenska järnvägsnätet och visade hur avgörande alternativa stråk är för att säkra kontinuitet vid extrema väderförhållanden.

Som parallellförbindelse till Stambanan genom övre Norrland har Inlandsbanan en strategisk funktion både för näringslivet och för totalförsvaret. Den ger ökad kris- och störningsberedskap när industriflöden eller försvarstransporter behöver alternativa rutter.

För att denna funktion ska kunna utnyttjas fullt ut krävs dock att banans kapacitet stärks. En uppgradering till Stax 25 är nödvändig för att Inlandsbanan ska kunna hantera dagens och framtidens tyngre godståg. Det skulle möjliggöra effektiv omledning vid större infrastrukturstörningar, skapa redundans i transportsystemet och säkerställa att industrins och försvarets behov kan mötas även under extrema förhållanden.

Järnväg, följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:

- Återinför dubbelspår Luleå–Boden i den nationella planen 2026–2037.
- Genomför direktinvestering i Malmbangården för att säkerställa tidskritisk kapacitet för industrier och totalförsvaret.
- Vi kräver ett tydligt och gemensamt målår för Norrbotniabanans färdigställande hela sträckan Umeå–Luleå. Utan ett sådant riktmärke blir det svårt för kommuner, regioner och operatörer att genomföra sina åtaganden, exempelvis investeringar i resecentrum och nya tåg.
- Byggstarten för sträckan Skellefteå–Luleå ligger sent i planen. Den pågående byggtakten (cirka 0,5 km per år) framstår som otillräcklig och bör omprövas, särskilt i ljuset av utbyggnadstakten som gällde för Botniabanan. Säkerställ att järnvägsplanen färdigställs och att byggstart kan ske i närtid.
- En byggstart av Norrbotniabanan från Luleå skulle direkt bidra till en ökad kapacitet på sträckan Boden – Luleå.
- Överväg alternativt genomförande för Norrbotniabanan, en effektiv framdrift, genom att bilda projektbolag.
- Etappen Gammelstad – Notviken inkluderas i enlighet med Trafikverkets förslag vid utökad finansiering.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att modernisera kalkylmodellerna så att de bättre avspeglar det strategiska värdet av godstransporter och totalförsvaret.

Sjöfart

Sjöfart är ett energieffektivt trafikslag som behöver förstärkas. Cirka 90% av all import och export till och från Sverige sker sjövägen men knappt 10% av godset fortsätter med sjöfart nationellt. Här finns en stor potential att nyttja sjöfarten i ännu större omfattning. För att sjöfarten ska fungera och utvecklas måste samspelet med övriga delar av transportsystemet stärkas eftersom nästan allt gods kommer till eller ska vidare från hamn med andra transportslag.

Det innebär att anslutningar, terminaler och hamnar behöver utvecklas parallellt med den övriga transportinfrastrukturen. Detta ansvar ligger idag i hög grad på kommunerna. Det finns därför ett behov av ett ökat statligt ansvar för att säkerställa investeringar, anslutningar och drift av omlastningsnoder för att andra privata och statliga investeringar ska få avsedd effekt och bidrag till omställningen av transportsystemet.

Hamnperspektivet

Norrbottens Handelskammare vill särskilt betona vikten av ett hamperspektiv /fokus på hamnarna för att möta det växande transportbehovet. Tillgängligheten till våra hamnar i Norrbotten, inklusive Narviks hamn, är avgörande för näringslivet. Ett helhetsperspektiv krävs, där samspelet mellan järnväg, hamnar, omlastningsnoder och bangårdar stärks för att möjliggöra ökad intermodalitet och ett effektivt transportsystem där vi efterfrågar ett tydliggörande kring ansvar Trafikverket-kommun.

Malmporten

Ett tydligt exempel är Luleå Hamn med projekt Malmporten som är en mycket omfattande och angelägen investering för att stärka sjöfartens långsiktiga konkurrenskraft med tydliga nyttor för hela landet. Där tar staten ansvar för den statliga farledsförbättringen, men investeringen innebär samtidigt krav på omfattande och nödvändiga åtgärder i hamnområdet som kajer, terminaler samt kostnadseffektiva lastnings- och lossningslösningar. Här ser vi att staten bör ta ett större ansvar i infrastrukturinvesteringar som är av nationell angelägenhet. En annan stor osäkerhet handlar om finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet. Finansieringen sker i huvudsak genom farledsavgifter och lotsavgifter som kontinuerligt höjs och betalas av handelssjöfarten, det vill säga svensk industri och handel. Detta sänker sjöfartens konkurrenskraft och företagens internationella konkurrenskraft.

Isbrytning och isbrytare

Vi ser mycket positivt på att en ny isbrytarstrategi tas fram och att regeringen och Trafikverket erkänner isbrytningens roll som en del av Sveriges kritiska infrastruktur. Isbrytning är avgörande för att upprätthålla Sveriges exportkapacitet, regionala tillgänglighet och nationella försörjningstrygghet – inte minst i ljuset av de omfattande industriinvesteringarna i norra Sverige.

Förslaget innefattar ytterligare en isbrytare men vi hade gärna sett att planen även omfattade finansiering för en tredje ny isbrytare, men vill samtidigt betona vikten av att försvara den prioritering som nu föreslås.

Vi vill framhålla att ytterligare medel för nyanskaffning av isbrytare kommer att behöva tillföras inom en nära framtid. Isbrytning är inte längre enbart en logistisk eller regional fråga – utan har blivit en strategisk funktion för hela Sveriges konkurrenskraft, försörjningsberedskap och nationell säkerhet. Vi uppmanar därför regeringen att tidigarelägga de planerade investeringarna av nya isbrytare.

Mot bakgrund av Sveriges och Finlands medlemskap i NATO, samt det fördjupade nordiska försvarssamarbetet, är det av största vikt att kommande upphandlingar av isbrytare utformas så att de stärker både Sveriges och regionens säkerhetsintressen. Framtida upphandlingar bör därför stödja dubbel användbarhet, dual use av fartyg som kan verka i såväl civila som militära sammanhang.

Sjöfart, Norrbottens Handelskammare pekar särskilt på:

- Vi vill understryka att två nya isbrytare under en tioårsperiod inte är tillräckligt för att möta de dokumenterade behoven – varken ur Sjöfartsverkets eller näringslivets perspektiv.
- Drift och underhåll av isbrytning bör liksom snöröjning av väg och järnväg finansieras via statliga anslag för att uppnå konkurrensneutralitet mellan transportslagen.
- Sjöfartsinvesteringar måste beakta hela investeringsbehovet. De olika huvudmännens investeringar måste synkroniseras.
- Fjärrlotsning behöver en genomförandeplan, detta skulle råda bot på lotsbrist i norra Sverige och sänka kostnaderna för sjöfarten, samt öka tillgängligheten.
- Även förbättring av den transportslagsövergripande infrastrukturplaneringen bör ske för att tydligare innefatta sjöfart och hamnar/terminaler. Sjöfartsinvesteringar måste beakta hela investeringsbehovet. De olika huvudmännens investeringar måste synkroniseras.
- Inför en näringslivspott för åtgärder även för sjöfart som idag endast innefattar järnväg.
- Skapa incitament för omlastning till mer energieffektiva trafikslag genom att utveckla hamnar, terminaler och samlastning samt anpassa regelverk och avgiftssystem för de olika trafikslagen.

Flyg

Arlanda som nationell nod för konkurrenskraft

Tillförlitliga flygkommunikationer är en avgörande del för näringslivet och dess utveckling i norra Sverige. I Norrbotten finns totalt fem flygplatser, två statliga Luleå och Kiruna, och tre regionala flygplatser, Arvidsjaur, Gällivare och Pajala där de tre regionala flygplatserna alla har statligt upphandlad trafik för att kunna erbjuda en rimlig tillgänglighet.

Tack vare flygplatserna finns idag ett utvecklat lokalt och internationellt näringsliv utifrån de olika företagsbranscher samt platsernas specifika förutsättningar. Utveckling som tillsammans bidrar till regional utveckling men också stärkt konkurrenskraft i form av industriinvesteringar och samhällsomvandling. Flygtrafiken har dessutom stor betydelse för att säkerställa samhällsviktiga funktioner såsom hälso- och sjukvård i länet, samhällets beredskap, försvar, tillgänglighet till

utbildning och vårt näringsliv. Att kunna resa till Arlanda och Stockholm över dagen och via Arlanda är av högsta vikt och därför inte en regional fråga, utan en nationell angelägenhet.

Flygplatserna i Norrbotten står för nära en tredjedel av alla inrikesresor till Arlanda, vilket understryker betydelsen av Arlanda och anslutningsflygets roll i den nationella och internationella tillgängligheten.

Samhällsviktiga flyglinjer och totalförsvarsperspektiv

I norra Sverige är flyget inte bara ett färdmedel – det är en samhällsbärande infrastruktur. Även inom Norrbotten är avstånden stora vilket förstärker behovet av fungerande kommunala och regionala flygplatser för att säkerställa interregional tillgänglighet och samanhållning. Därtill har flygplatserna även en central funktion för samhällsservice, sjuktransporter, räddningstjänst och totalförsvar. Behov som under de senaste åren blivit allt starkare och tydligare utifrån säkerhetsläge men också andra erfarenheter såsom pandemi och klimatförändringar.

Flyget, följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:

- En analys av anslutningsflyg och regional och internationell tillgänglighet till och från Arlanda.
- En kartläggning av flygbaserat arbetsresande, flygresor över dagen från hela Norrbotten till Arlanda, fly in–fly out, som idag skapar ett betydande reseunderlag via Arlanda.
- En säkrad finansiering av samhällsviktiga flyglinjer i ett totalförsvarsperspektiv.
- Säkerställ långsiktig statlig finansiering för drift och utveckling av de icke-statliga flygplatserna.
- Tydliggör statens ansvar för icke-statliga flygplatsers markinfrastruktur, särskilt i glesbefolkade län där dessa är avgörande för tillgänglighet och beredskap.

Underhåll ger mer infrastruktur för pengarna

Norrbottens Handelskammare välkomnar regeringens satsning på underhåll, trimningsåtgärder, isbrytarkapacitet och satsningar genom näringslivspotten och håller med om att det är kostnadseffektivt att ta hand om befintlig anläggning. Att Trafikverket dessutom har satt ett målår för återtagande av underhåll på järnväg är positivt. Samtidigt ifrågasätter vi rimligheten i att 85–90 procent av åtgärderna ska genomföras först i nästa planperiod. Även om underhållssatsningen på järnväg är nödvändig så ser vi redan idag stora utmaningar med att genomföra kritiskt underhåll parallellt med det ökade trafikbehovet. På Malmbanan är situationen särskilt svår med extremt korta underhållsperioder och en bana med hårt slitage och ett kraftigt kapacitetsuttag. I samband med underhållsperioder blir situationen extra tydlig och riskerar att skapa motstående intressen mellan olika näringar som inte bidrar till en positiv och hållbar samhällsutveckling. Att banan dessutom är ett gränsöverskridande stråk ställer stora krav på samordning mellan länder såväl operativt som nationell långsiktig planering.

Norrbottens Handelskammare vill även lyfta det positiva initiativ som Trafikverket bjudit in till, Malmbanegruppen, för att i bred samverkan och god dialog med olika intressenter hitta framkomliga

vägar för att minska konsekvenserna och nyttja den tillgängliga kapaciteten effektivt. För att kunna genomföra ett effektivt järnvägsunderhåll och samtidigt minska konsekvenserna för trafikeringen föreslår Norrbottens Handelskammare att underhållsstrategier i tågplaneringen utvecklas som beaktar de olika näringarnas behov, utifrån både godstrafik och persontrafik. Strategin behöver inkludera en hög grad av flexibilitet, transparens samt möjliggöra för samplanering mellan aktörerna efter banan. Det kommer möjliggöra för en effektivare och behovsstyrd tågplanering.

Länstransportplanernas roll i transportsystemet

Länstransportplanerna är ett viktigt verktyg för att möta regionala behov och bidra till ett välfungerande transportsystem i hela landet. Men deras ekonomiska ramar är i dag alltför begränsade – särskilt i län som Norrbotten, där de geografiska förutsättningarna innebär ett mycket omfattande vägnät med låg trafikintensitet men högt samhällsvärde.

I Norrbotten utgör de regionala statliga vägarna hela 85 procent av det statliga vägnätet – en av de högsta andelarna i landet. Det innebär att länsplanen i praktiken bär ett mycket stort ansvar för att upprätthålla tillgänglighet, trafiksäkerhet och bärighet i ett glest befolkat område med långa avstånd och få alternativa färdvägar. Detta står i kontrast till mer tätbefolkade län, där en större andel av vägnätet är nationellt prioriterat och därmed finansieras via den nationella planen.

Underhåll & Länstransportplaner, Norrbottens Handelskammare pekar särskilt på:

- *Utveckla underhållsstrategier som säkerställer hur underhåll och trafikering av gods och persontransporter kan genomföras parallellt på ett effektivt sätt.
- *Säkerställ att hela vägsystemet hänger ihop genom att utveckla stödstrukturer och incitament för bärighetsåtgärder, BK4 dvs statligt, regionalt och kommunalt.

Riksintressen inom Transportinfrastrukturen

Norrbotten rymmer flera av Sveriges viktigaste riksintressen inom transportinfrastrukturen. Malmbanan, Luleå hamn/Malmporten, SSAB:s anläggning i Luleå och E10 är centrala för nationens exportkapacitet, klimatomställning och försörjningsberedskap. Därtill spelar Stegra, LKAB:s gruvor samt Kaunis Irons gruvor och Stambanan genom övre Norrland en avgörande roll för Sveriges och EU:s strategiska råvaru- och industriflöden. Norrbotten är samtidigt en nyckelpunkt för totalförsvaret, med Boden garnison inkl. K4 i Arvidsjaur, F 21 och gränsöverskridande transportlänkar mot Finland och Norge.

Mot denna bakgrund är det nödvändigt att den nationella planen tydligt prioriterar investeringar i dessa riksintressen. En robust och kapacitetsstark infrastruktur i Norrbotten är inte enbart en regional fråga – den är en förutsättning för Sveriges konkurrenskraft, klimatomställning och säkerhet.

Samråd

I beredningen av remissen har samråd skett med Norrbottens Handelskammares Logistikråd, Region Norrbotten, Länsstyrelsen Norrbotten, Norrbottenbanan, Swemin, Skogsindustrierna samt Botniska korridoren. Norrbottens Handelskammare ställer sig bakom även deras yttranden.

Slutord

Norrbottens Handelskammare vill med detta remissvar bidra till att belysa de projekt som är mest angelägna ur ett näringslivsperspektiv och som är avgörande för Sveriges långsiktiga konkurrenskraft. Vi ser positivt på fortsatt samplanering och dialog med regeringen och berörda myndigheter för att säkerställa att den nationella planen stödjer den snabba samhällsutveckling som nu sker i Norrbotten och som är till gagn för hela landet.

Vi står till förfogande för fortsatt dialog.

Linda Nilsson, VD Norrbottens Handelskammare & ordförande i
Norrbottens Handelskammares Logistikråd
Kyrkogatan 13
SE-972 32 Luleå
Tel: +46 (0)70-546 99 26
linda@norrbottnshandelskammare.se
www.norrbottnshandelskammare.se