

Till: Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

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

[li.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:li.nationellplan@regeringskansliet.se)

Diarienummer **LI2023/03919**

## Trafikverkets inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037

2024-04-15

### Om Norrbottens Handelskammare

Norrbottens Handelskammare är en privat näringslivsorganisation som ägs och finansieras av våra medlemsföretag. Norrbottens Handelskammares uppdrag är att driva ett aktivt påverkansarbete som främjar Norrbotten som tillväxtregion samt skapa affärsnytta för företag med säte och intresse i Norrbotten. Våra tre fokusområden är infrastruktur, internationell handel samt kompetens.

Norrbottens Handelskammare har ca 320 medlemsföretag med totalt 26 000 anställda och en kombinerad årsomsättning på 132 miljarder kronor.

### I korthet anser Norrbottens Handelskammare följande:

- Omfattande investeringar och etableringar medför ökade godsmängder och ett utökat behov av en infrastruktur som matchar denna utveckling.
- Inriktningsunderlaget till den nationella infrastrukturplanen bör inkludera:
  - Färdigställande & uppdatering av befintliga satsningar och underhåll och förbättring av befintlig infrastruktur.
  - En handlingsplan och resurser för en utökad och förbättrad transportinfrastruktur som möter nya förutsättningar och ökat behov.
  - Effektivisera, digitalisera och automatisera för att maximera transporteffektiviteten
- Trafikverkets egna prioriteringsområden bör vara reflekterade i inriktningsunderlaget
  - Malmbanan
  - Norrbotniabanan
  - Dubbelspår Luleå Boden
  - Malmporten
- Internationella aspekter bör reflekteras i inriktningsunderlaget
  - Uppfyllnad av Sveriges åtaganden gentemot EU där nationella mål är samordnade med de europeiska transportpolitiska målen
  - Tillvarata möjligheten av EU-finansiering
- Tillföra mer resurser och ett utökat ekonomiskt anslag, de ekonomiska ramarna för planperioden 2026–2037 måste utökas med minst 20 procent
- Den långsiktiga målbilden för utveckling av landets transportsystem (intermodalt) bör ta hänsyn till flera samhällsviktiga perspektiv och aspekter såsom näringslivsutveckling, konkurrenskraft, grön omställning, godstransporter, militär mobilitet och beredskap.

- Se över finansieringsmodeller, ta fram alternativa finansieringslösningar och nyttja EU-finansiering
- Ta hänsyn till det internationella perspektivet i relation till EU, det geopolitiska läget & NATO-medlemskap
- Norrbottens Handelskammare medverkar gärna i fortsatt dialog framåt

## Norrbotten växer

Fram till 2040 planeras omfattande investeringar på ca 1000 miljarder i Norrbotten. Investeringar sker både i de befintliga basnäringarna samtidigt som nya branscher och aktörer etableras. Enligt prognoser förväntas inrikes varuproduktion och utrikeshandel öka med 50 procent, vilket leder till att transportarbete i tonkilometer ökar med ungefär lika mycket (Trafikprognoser 2020:187). Omfattande investeringar ställer krav på en förbättrad, utökad, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur. Inriktningsunderlaget till den nationella infrastrukturplanen bör därmed inkludera färdigställande av påbörjade infrastruktur-satsningar, förbättring av befintlig infrastruktur samt en handlingsplan och resurser för en utökad och förbättrad transportinfrastruktur som möter det ökande behovet. Ytterligare bör effektivisering och maximering av nyttjandegrad likväl som automatisering prioriteras.

Norrbotten har den näst högst bruttoregionalprodukt per capita och ca 65% av Sveriges råvaruexport kommer från norra Sverige ([SCB](#)). Detta bör speglas i den nationella planen genom att prioritera korridorer, noder och flöden som är avgörande för svensk konkurrenskraft. Den samhällsekonomiska betydelsen av godstransporter bör också underbygga de kalkyler Trafikverket tar fram för att prioritera åtgärder. Ytterligare är det viktigt att man arbetar fram en långsiktig målbild som sträcker sig utöver gällande period.

### **Prioritera att färdigställa, underhålla & uppgradera befintlig infrastruktur**

En av de prioriteringar som tydligt framgår i Trafikverkets inriktningsunderlag är satsningar på den befintliga infrastrukturen, något som Norrbottens Handelskammare välkomnar. Sverige har idag inte bara en stor underhållsskuld, bristen på löpande underhåll över en längre tid har visat sig få långtgående konsekvenser. Ett exempel på detta är de återkommande urspårningar på Malmbanan. På Malmbanan transporteras ca 50% av Sveriges totala tonnage på järnväg. Ytterligare är svensk infrastruktur numer i ett läge där det inte längre räcker att lappa och laga, satsningar behövs också för att uppgradera och färdigställa de satsningar och investeringar som har stora samhällsekonomiska värden. Vidare skulle kortare underhållsperioder som är samordnade med industrin öka både kapacitet och effektivitet. Förbättrad gränsöverskridande samverkan med norska vägmyndigheten och Bane Nor samt finska Trafikledsverket skulle också leda till ökad effektivisering.

### **Utöka & dimensionera**

Tonvikt kan inte endast vara på underhåll. Den nationella infrastrukturplanen behöver säkerställa en tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur som stödjer den utveckling och nyindustrialisering vi ser inte minst i Norrbotten men även i andra delar av Sverige. Eftersatt infrastruktur bör inte vara ett hinder för näringslivsutveckling. Nya infrastrukturensatsningar är nödvändiga för att säkerställa svenska företags konkurrenskraft samt möjliggöra att vi når våra klimatmål. Om vi ska nå målet om att vara klimatneutrala år 2045 behöver det svenska

transportsystemet i huvudsak vara fossilfritt. För att det ska ske behövs satsningar på utbyggd infrastruktur, automatisering, elektrifiering och hållbara godstransportlösningar.

### Effektivisering, digitalisering & automatisering

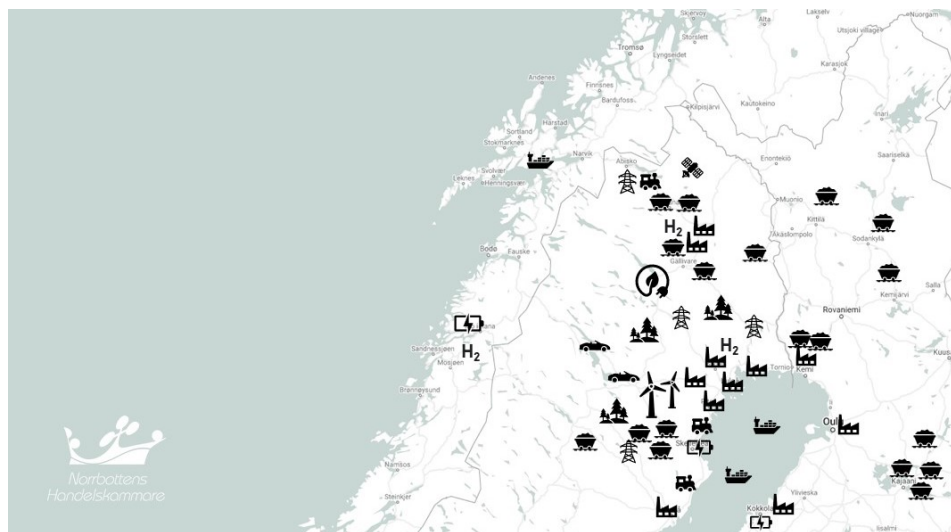
Ökad transporteffektivitet är också ett viktigt verktyg för att minska transportsektorns klimatpåverkan och samtidigt maximera nyttan med befintlig infrastruktur. Exempel på åtgärder för ökad transporteffektivitet är att öppna upp fler vägar för längre och tyngre fordon, elektrifiera transportsektorn, samt ta fram en incitamentsstruktur för överflyttning till mer energieffektiva trafikslag såsom sjöfart och järnväg. En effektivare infrastruktur med kortare restider på väg, järnväg och flyg kan också användas som ett medel för att attrahera både företag, besökare och befolkningsförsörjning.

### Trafikverkets egna prioriteringsområden

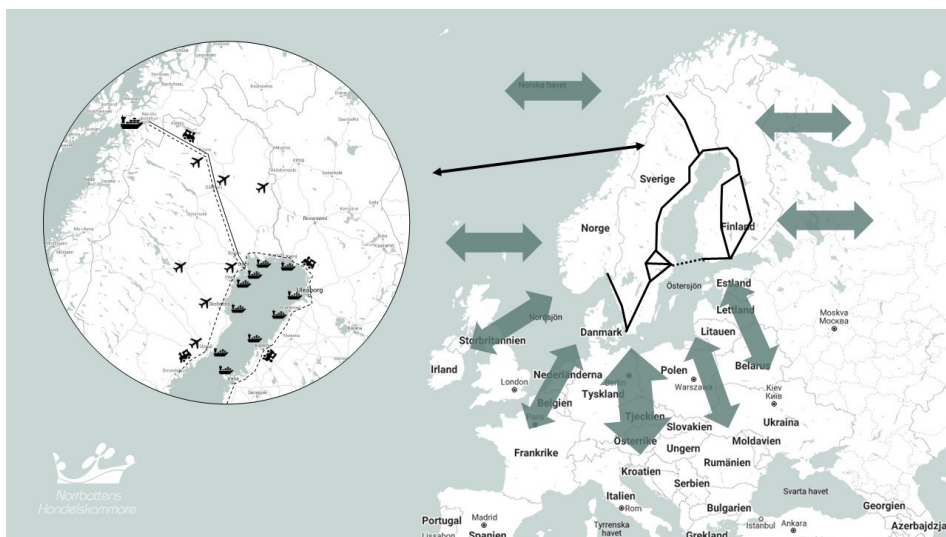
Förra året gav regeringen i uppdrag till Trafikverket att vida åtgärder för planeringen av transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens Län. I [rapporten](#) betonar Trafikverket att det är tidskritiskt att få till infrastruktur som bistår den gröna industriomställningen i norra Sverige. Ytterligare framgår ett antal åtgärder som särskilt viktiga prioriteringsområden:

- Trafikverket ser det som möjligt och föreslår en tidigareläggning av kapacitetshöjande åtgärder på järnväg mellan Luleå-Kiruna
- Trafikverket föreslår investering av ett komplett dubbelspår Luleå-Boden
- Trafikverket visar på behov av att tidigarelägga Norrbotniabanan i sin helhet
- Luleå Hamn, Malmporten

Det förefaller rimligt att de satsningar som prioriteras i Trafikverkets egenframtagna rapport också reflekteras i inriktningsunderlaget och även säkras finansiering.



Figur 1 Karta över investeringar och viktiga industrier i Norrbotten



Figur 2 Karta över viktig infrastruktur i Norrbotten

### Internationalisering

Sverige är ett relativt litet handelsberoende land beläget i toppen av Europa med långa transportavstånd. I Norrbotten pågår också en internationalisering av hemmamarknaden samtidigt som det är den enda regionen med fysisk landsgräns mot två länder, ett inom EU och ett tredjeland. Samtidigt är samtliga numer medlemmar i försvarsalliansen NATO vilket medför att det finns särskilda möjligheter för samsyn och harmonisering av transnationella infrastruktursatsningar. Det är viktigt att inriktningsunderlaget sätts i ett internationellt perspektiv och harmoniserar med EU:s infrastruktur- och transportpolitik.

### Sverige bör uppfylla sina åtaganden inom TEN-T inom den överenskomna tidsramen

TEN-T syftar att knyta ihop och förbättra infrastrukturen och förordningen bestämmer vilka vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser som är särskilt viktiga ur ett europeiskt perspektiv och därmed har rätt till EU-medel.

Det behövs ett tydligt EU-perspektiv där nationella mål är samordnade med europeiska transportpolitiska målen. Projekt som är samhällsekonomiskt lönsamma och bidrar till bättre transportflöden ur ett europeiskt perspektiv prioriteras i samma utsträckning som nationellt initierade projekt vilket riskerar medföra att Sverige inte når EU-mål i tid. Vidare äventyrar det genomförandet av TEN-T:s stomnät inom den utsatta tidsramen.

### Sverige behöver tillvarata möjligheter till medfinansiering från EU

I den reviderade TEN-T förordningen fastställs att stomnätet ska vara färdigställt senast 2030, det utvidgade stomnätet senast 2040 och det övergripande nätet senast 2050. Sverige har därmed en rad åtaganden fram till år 2030, vilket inkluderar bland annat färdigställandet av Norrbotniabanan i sin helhet samt Malmbanan.

### Alternativa finansieringslösningar

Sverige har en stor underhållsskuld för svensk infrastruktur. Vägar och järnvägar är eftersatta och Trafikverkets nuvarande resurser räcker inte. De ekonomiska ramarna för planperioden 2026–2037 behöver utökas med minst 20 procent. Vidare bör det tas fram alternativa

finansieringsmodeller och utökade resurser för att framtidssäkra svensk infrastruktur, inom en rimlig tidsram.

## Vägnät

**Vägnätet, följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:**

- Fortsatta satsningar på vägnätet är en förutsättning för utveckling i regionen.
- Det behövs ett utökat vägnät för längre fordon, majoriteten av godstransporter i Norrbotten rör sig i öst-västlig riktning utanför E4an.
- Det behövs fortsatt utbyggnad av BK4 samt teststräckor för 90-ton.
- E10an är strategiskt viktig, sträckan mellan Kiruna och Gällivare är den enda förbindelselänken och blockering skulle innebära stora konsekvenser och ett allvarligt hot mot samhällsviktiga funktioner och näringslivets konkurrenskraft.
- För att uppnå ett fossilfritt transportsystem på väg bör följande åtgärdas:
  - Tillåta högre totalvikt
  - Tillåta längre fordonslängder på ett utökat vägnät
  - Tillåta högre axeltryck

## Sjöfart

**Sjöfarten, följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:**

- Isbrytning bör liksom snöröjning av väg och järnväg finansieras via statliga anslag för att uppnå konkurrensneutralitet mellan transportslagen.
- Ta fram en genomförandeplan för fjärrlots.
- Möjliggör för digitala anlop.
- Ökad grad av digitalisering för att effektivisera och underlätta sjöfarten.
- Ta fram en incitamentsstruktur för omlastning till energieffektiva trafikslag genom utveckling av hamnar, terminaler, samlastning samt anpassa regelverk och avgiftssystem för samtliga trafikslag. Ungefär 90% av allt gods som ankommer till Sverige nyttjar sjöfarten medan endast 10% skeppas vidare resten transporteras med andra transportslag.
- Luleå Hamn/Malmporten är strategiskt viktig ur ett europeiskt perspektiv och inkluderad i TEN-T
- Det geopolitiska läget och medlemskap i NATO ställer högre krav på militär mobilitet och där spelar hamnarna i Bottenviken en betydande roll

## Järnväg

**Järnväg, följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:**

- Färdigställ Norrbottenbanan
  - Avsätt resurser och sätt ett målår för färdigställande samt genomför planering och byggande från flera startpunkter samtidigt.
- Stärka Malmbanans tillförlitlighet och kapacitet:
  - På kort sikt säkerställa Malmbanans drift och funktion.
  - På mellanlång sikt genomföra aviserad utökning av fler och längre mötesplatser.

- På lång sikt prioritera och säkerställa utbyggnad till dubbelspår med högre hastigheter.
- Malmbanans norra del bör prioriteras – två tredjedelar av godset på malmbanan, vilket motsvarar 30% av godstonnaget på svensk järnväg går till Narvik och den delen är kraftigt eftersatt. Längs samma sträcka beräknas också kraftigt ökade godsvolymer.
- Säkra finansiering och genomförande av dubbelspår Luleå-Boden.
- Ökad samordning med Finland och Norge skulle leda till ökad effektivisering och det finns potential för att söka gemensam finansiering.

## Flyg

### Följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:

- De regionala flygplatserna är nödvändiga ur tillgänglighetsperspektiv samt ur samhälls- och beredskapsperspektiv.
- Statens roll för regionala flygplatser bör förstärkas då enskilda kommuner idag bär ett för stort ansvar både finansiellt och operativt.
- Norrbottniska företag är beroende av frekventa och goda flygförbindelser till och från vår region.
- Norrbottens besöksnäring omsätter flera miljarder och är också beroende av frekventa och goda flygförbindelser till och från vår region.
- Innan en avveckling av Bromma flygplats kan ske behöver motsvarande kapacitet på Arlanda säkerställas.
- Flygplan med fossilfria drivmedel kan med fördel nyttjas på kortare flygsträckor.

Vi medverkar gärna i fortsatt dialog.

Hälsningar/Best regards

Linda Nilsson

VD/CEO

Norrbottens Handelskammare & ordförande i Norrbottens Logistikråd



*Norrbottens Handelskammare*

Kyrkogatan 13

SE-972 32 Luleå

Cellphone: +46 (0)70-546 99 26

[linda@norrbottenshandelskammare.se](mailto:linda@norrbottenshandelskammare.se)

[www.norrbottenshandelskammare.se](http://www.norrbottenshandelskammare.se)