



Samhällsbyggnadsförvaltningen

Alice Sjömark, 0921-62283

alice.sjomark@boden.se

Trafikverket

Remissvar - förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Bodens kommun har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 och önskar framföra följande synpunkter.

Beskrivning av ärendet

Den nationella planen för transportinfrastrukturen innehåller åtgärder för att utveckla och underhålla statlig infrastruktur. Den 30 september 2025 redovisade Trafikverket förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Det är regeringen som slutligen beslutar om den nationella planen och remissyttrandet ska ha inkommit till Regeringskansliet, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, senast den 30 december 2025.

Förslaget beskriver en historiskt stor satsning på svensk infrastruktur. Huvudslutsatsen är att Sverige behöver investera kraftfullt i både underhåll och utveckling av infrastrukturen. Med en totalram på cirka 1 171 miljarder kronor ska en stor del av medlen gå till att åtgärda eftersatt underhåll på vägar och järnvägar. Investeringarna ska även bidra till förbättrade möjligheter för pendling, stärkt totalförsvar och ökad konkurrenskraft för näringslivet.

Förvaltningens synpunkter

Bodens kommun anser att förslaget inte tillräckligt beaktar Norrbottens behov och den utveckling som sker i regionen. Boden utgör en strategisk knutpunkt för både industri och militär verksamhet, och för att de omfattade industriella och militära satsningarna ska kunna realiseras krävs en robust och effektiv transportinfrastruktur, där viktiga åtgärder prioriteras. För att möta behoven behöver kapaciteten i järnvägs- och vägnätet förstärkas betydligt, något som planen bör tydliggöra i högre grad.

Järnväg

Det är generellt positivt att en stor del av planens medel går till järnvägen, men förslaget speglar inte riktigt behoven i Boden och Norrbotten. Vår bedömning är att investeringarna inte står i proportion till de behov och möjligheter som finns här, trots de omfattande industrisatsningarna och den avgörande roll regionen spelar i den gröna omställningen.

Sträckan Boden–Luleå är en av de viktigaste länkarna i Norrbottens transportsystem. Den kopplar samman Stambanan genom övre Norrland, Malmbanan, Haparandabanan och den kommande Norrbotniabanan, och är avgörande för både gods- och persontrafik.

Sträckan har sedan länge haft kapacitetsbrister, och Trafikverket har tidigare bedömt att kapacitetsbehovet är så stort att ett dubbelspår krävs. Stegras etablering innebär en betydande ökning av belastning och behov. Bodens kommun anser att en utbyggnad av dubbelspår på hela sträckan är centralt för att möjliggöra den ökade trafiken. Det är därför anmärkningsvärt att dubbelspåret utgår ur planen.

Dubbelspårets betydelse för industrisatsningarna är inte enbart en regional fråga. Satsningarna i Boden och Norrbotten är centrala för Sveriges gröna omställning och har stor betydelse för nationell tillväxt och totalförsvaret. Ett enkelspår är inte tillräckligt när höga krav ställs på kapacitet, punktlighet och robusthet. Inte bara för godstrafiken, utan även för persontrafik och den ökade arbetspendlingen som industrisatsningarna medför.

Järnvägen spelar en viktig roll för pendling mellan kust, inland och malmfält, liksom för framtida kopplingar mot Finland via Haparandabanan.

Vinsterna med ett dubbelspår inkluderar bland annat:

- Ökad kapacitet och punktlighet för gods- och persontrafik
- Kortare restider
- Förbättrad trafiksäkerhet
- Minskade utsläpp genom överflyttning från väg till järnväg
- Lägre transportkostnader

Dubbelspåret möjliggör även tätare tågtrafik, bättre koppling till Norrbotniabanan och begränsad miljöpåverkan då utbyggnaden sker i befintlig järnvägskorridor.

Det skulle dessutom stärka totalförsvaret genom ökad redundans och kapacitet för transporter till och från Bodens garnison och Luleå hamn.

Dubbelspåret Boden–Luleå bör därför ingå i den nationella planen och tilldelas finansiering. Att inte inkludera dubbelspåret riskerar att skapa allvarliga flaskhalsar som kan bromsa utvecklingen och försämra förutsättningarna för att lyckas med de satsningar som sker, både regionalt och nationellt.

Järnvägen har även viktiga kopplingar till Luleå hamn. Som ett utpekat riksintresse och en del av det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) är hamnen av särskild betydelse för vidaretransport ut i länet. För att hamnen ska kunna fungera som en effektiv länk i transportsystemet krävs goda anslutningar till regionens industrisatsningar.

Det är av stor vikt att anslutningar till och från hamnen prioriteras i den nationella planeringen. I likhet med vad som tidigare framförts i remissvaret till nuvarande nationella plan för transportinfrastrukturen (SBN-2021-838) anser Bodens kommun att anslutningar från hamnen till den av Luleå kommun föreslagna Norrleden, som länkar till E4:an och vidare mot regionens industrisatsningar, är viktiga för den regionala utvecklingen.

Boden och Luleå utgör tillsammans ett starkt växande och integrerat arbetsmarknadsområde. Tillsammans har kommunerna över 100 000 invånare, och den gemensamma tillväxtprognosen uppgår till cirka 130 000 invånare år 2040 en ökning med omkring 25 %. Dagligen sker cirka 5000 arbets- och studiependlingsresor mellan Boden och Luleå, ett tydligt exempel på hur kompetens och arbetskraft rör sig över kommungränserna.

Bodens kommun understryker återigen vikten av att Norrbottenbanan färdigställs i ett betydligt snabbare tempo. För att möta regionens behov och industrins utveckling måste hela sträckan Umeå–Luleå stå klar under planperioden.

Offentlig–privat samverkan (OPS)

Bodens kommun delar inte uppfattningen att OPS-lösningar och höjda banavgifter är en lämplig väg för finansiering längst Malmbanan. Som framgår i planförslaget är statlig finansiering ofta ett mer kostnadseffektivt alternativ, och höjda banavgifter riskerar att slå hårt mot industrin i regionen, vilket i sin tur kan leda till ökade fraktkostnader.

Kommunen upplever även att det finns en viss obalans i planens förslag till offentlig–privat samverkan. Fyra vägobjekt med en total kostnad på 11 miljarder kronor föreslås, jämfört med fem järnvägsobjekt på cirka 80 miljarder kronor. Vi ställer oss frågande till att järnvägens utbyggnad i så mycket högre grad än vägnätet tycks vara beroende av OPS-lösningar. Bodens kommun anser att staten bör ta ett tydligare ansvar för finansieringen av järnvägsinfrastruktur.

Totalförsvaret

Bodens kommun har en central och viktig roll som militärstad. Mot bakgrund av totalförsvarets expansion och det ansvar som följer av Sveriges NATO-medlemskap krävs hög tillgänglighet och robusthet i både väg- och järnvägsinfrastrukturen. Kommunen ser positivt på att planen beaktar totalförsvarets behov genom satsningar på bärighet och robustare infrastruktur. Införandet av bärighetsklass BK4 på hela stamvägnätet till år 2030, inklusive strategiskt viktiga vägar i Norrbotten, är en viktig satsning. Underhåll av vägar och järnvägar som klarar högre belastning är avgörande för att stärka totalförsvarets transportkapacitet. Det är därför av stor vikt att åtgärderna genomförs skyndsamt. Infrastrukturens utveckling måste hålla jämna steg med försvarssatsningarna för att säkerställa tillgänglighet och funktionalitet.

Bodens kommun vill uppmärksamma att de befintliga höjdhindren på de statliga vägarna i och omkring Boden medför betydande utmaningar för dispenstransporter. Begränsningar i höjd under broar och järnvägsviadukter

innebär att transporter av stort och odelbart gods inte kan nyttja de vägar som är avsedda för detta ändamål. I stället tvingas dessa transporter att använda kommunala gator och lokala vägnät som varken är dimensionerade eller anpassade för den typen av trafik.

Detta skapar negativa konsekvenser för såväl trafiksäkerhet som boendemiljö. Ökad tung trafik genom tätbebyggda områden leder till mer buller, vibrationer och luftföroreningar, samt påverkar möjligheterna till trygga skolvägar och hållbara transporter inom kommunen. Situationen innebär även ökade kostnader för drift och underhåll av det kommunala vägnätet.

Ur ett beredskaps- och försvarsperspektiv utgör de nuvarande begränsningarna ett hinder för robusta transportkedjor. För att stärka såväl näringslivets konkurrenskraft som samhällets motståndskraft behöver de statliga vägarna genom och kring Boden säkerställa framkomlighet för tunga och höga transporter.

Bodens kommun vill därför framhålla vikten av att Trafikverket i den nationella planen prioriterar åtgärder som undanröjer höjdhinder och förbättrar vägkopplingarna för de transportstråk som är av riksintresse. Detta är avgörande för att skapa ett robust, säkert och hållbart transportsystem för hela regionen.

Näringslivspotten

Bodens kommun ser positivt på att det fortsatt finns en näringslivspott som är avsedd att utgöra ett effektivt verktyg för att möta nya behov och utmaningar, samt att potten har en högre ambitionsnivå än i gällande plan. Denna inriktning är motiverad av behovet av att skapa bättre kontinuitet och trygghet i möjligheten att snabbt hantera uppkomna behov av åtgärder, och kommunen bedömer att näringslivspotten är av stor betydelse för att möta kommande behov och utmaningar.

Trafikverkets bedömning att nuvarande inriktning mot åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen fortsatt kan bidra till effektiva intermodala transportlösningar är positiv. Samtidigt ifrågasätter kommunen om de föreslagna ramarna om 1,2 miljarder kronor är tillräckliga för att näringslivspotten ska kunna uppfylla sitt syfte och täcka framtida behov.

Klimat

Bodens kommun ser positivt på att planen omfattar 5 miljarder kronor för klimatanpassning och riskreducerande åtgärder för väg- och järnvägsinfrastruktur. Det är positivt att insatser planeras för extra skötsel av sidoområden, trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byte av trummor för avvattning. Det är också positivt att järnvägsinfrastrukturen ska anpassas för att bli mer robust och bättre kunna motstå effekterna av klimatförändringarna.

Med tanke på den senaste tidens ras, skred och extremväder, samt de allvarliga konsekvenser som störningar i tågtrafiken kan innebära, ställer sig Bodens kommun frågande till om den föreslagna potten på 1,4 miljarder

kronor för järnvägen är tillräcklig. En mer balanserad fördelning mellan väg och järnväg vore motiverad.

I miljökonsekvensbeskrivningen konstaterar Trafikverket att klimatmålet om minst 70 procents minskning av utsläppen till 2030 jämfört med 2010 är mycket svårt att nå. Klimatmålen bör vara en självklar utgångspunkt för den nationella planen. Att inte uppnå målen blir kostsamt både ekonomiskt och miljömässigt. Bodens kommun vill därför tydligt poängtera att klimatmålen måste vara en central och styrande del av planeringen.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis ser Bodens kommun positivt på flera delar av planförslaget. Samtidigt finns vissa brister i hur planeringen möter de transportbehov som följer av den pågående industriella och militära utvecklingen i Norrbotten. Kommunen understryker vikten av att dubbelspåret Boden–Luleå återförs till planen, att klimatmålen ges en styrande roll, samt att staten tar ett tydligare ansvar för finansieringen av järnvägsinfrastruktur. För att regionens potential ska kunna realiseras krävs att den nationella planen i högre grad prioriterar åtgärder i norra Sverige.

Alice Sjömark
Samhällsbyggnadsstrateg

Bilagor

Remiss - förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037