



Samhällsbyggnads- och
teknikförvaltningen
Planavdelning

Ert dnr: TRV
2025/37255
LI2025/01587

Trafikverket

Yttrande Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

Inledning

Gällivare kommun tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till *Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037*. Kommunen ser arbetet med den nationella planen som en central del i att skapa ett långsiktigt hållbart och robust transportsystem i hela landet. I detta yttrande vill vi särskilt lyfta de behov och utmaningar som berör norra Sverige, där infrastrukturen är avgörande för både klimatomställning och regional utveckling.

Synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Infrastrukturens betydelse och planens inriktning

Trafikverket beskriver infrastrukturen som "samhällets pulsåder" och talar om en historiskt stor satsning. Gällivare kommun delar uppfattningen om infrastrukturens avgörande betydelse, men konstaterar att de föreslagna prioriteringarna i stor utsträckning innebär satsningar i fel riktning i förhållande till de mål som är satta. Förslaget brister framför allt i investeringar som möjliggör en omställning och regional utveckling i norra Sverige inom ramen för klimatmålen. Staten måste ta ett större ansvar för statlig infrastruktur kopplad till nationellt viktiga industrisatsningar, något kommuner inte kan eller ska bära.

Trafikverket framhåller att en omfattande dialog har förts med kommuner. Gällivare kommun ställer sig frågande till denna beskrivning. Vi har inte upplevt någon sådan omfattande dialog, vilket väcker frågor om hur väl underlaget faktiskt speglar lokala och regionala behov.

Strukturella brister i planeringssystemet

Vi ser en fortsatt systematik i Trafikverkets planeringsarbete där glesbefolkade områden missgynnas. Bedömningarna baseras på samhällsekonomiska modeller som per definition missgynnar regioner med lågt befolkningsunderlag, trots att transportinfrastrukturen där ofta är helt avgörande för livskraft, tillgänglighet och näringslivsutveckling.



Att åtgärder faller bort för att de inte bedöms ha tillräcklig samhällsekonomisk nytta är problematiskt, då förutsättningarna i vårt avlånga land skiljer sig avsevärt åt men ändå ska bedömas utifrån samma modell. En "pulsåder" förutsätter att hela landet fungerar – vilket den nu föreslagna planen inte säkerställer. Systemet är därför i behov av en grundläggande översyn och omprövning.

Gällivare kommun ser med oro på att den norra regionen, som redan är underrepresenterad i nationella investeringar, förlorar ytterligare två projekt i den aktuella omprövningen. Särskilt allvarligt är bortfallet av satsningar på stängselsystem och passager, som är en viktig förutsättning för att renskötsel ska kunna bedrivas i områden där järnvägen passerar. Vi efterfrågar en redogörelse för hur samernas rätt till renskötsel har vägts in i Trafikverkets prioriteringar.

Orealistiska utgångspunkter för klimatmålen

Trafikverket beskriver scenarier där klimatmålen nås genom elektrifiering, biodrivmedel (reduktionsplikten) och styrmedel. Dessa antaganden överensstämmer i nuläget inte med verkligheten. Elektrifieringen har bromsat in, inblandningen av biodrivmedel har minskat och drivmedelspriserna har sjunkit. Att planera landets transportinfrastruktur utifrån dessa orealistiska förutsättningar framstår som oansvarigt och riskerar att försvåra klimatomställningen.

Kostnadskontroll

Gällivare kommun välkomnar Trafikverkets ambition att förbättra kostnadskontrollen i sina projekt. Samtidigt noterar vi att de föreslagna organisatoriska förändringarna knappast adresserar den grundläggande problematiken. Trafikverket kommer sannolikt även framöver ha svårt att bygga likvärdig infrastruktur lika effektivt och kostnadseffektivt som många kommuner.

Obalans mellan väg och järnväg

Trafikverket konstaterar själva att de största bristerna finns i järnvägssystemet. Trots detta är det endast det eftersatta vägunderhållet som föreslås återtäta under planperioden. Vagnätet ska enligt planen kunna nå full funktionalitet inom 11 år, medan järnvägen endast återtäts till 45,8 % under samma planperiod eller nå full funktionalitet först om 24 år. Detta är varken en rimlig eller hållbar prioritering. För norra Sveriges näringsliv och besöksnäring, som är starkt beroende av fungerande och bekväma järnvägstransporter, är detta särskilt problematiskt. Trafikverkets plan riskerar att ytterligare försvaga regionens konkurrenskraft och klimatprestation.



Malmbanan

Gällivare kommun vill framhålla det akuta kapacitetsproblem som finns på Malmbanan. Den nuvarande kapaciteten är sedan länge otillräcklig och utgör en flaskhals för såväl näringslivets transporter som för persontrafik och samhällsviktiga flöden. Indragningen av ett av två nattåg till Narvik är ett tydligt exempel på symtom av problemet och där en stor aktör gynnas, till nackdel för flera mindre aktörer inom andra branscher. Med det ökade behovet av fossilfria transporter, tillväxten inom gruv- och industrisektorn samt Sveriges mål om stärkt beredskap är en kapacitetsökning inte bara motiverad utan nödvändig. Ett dubbelspår skapar robusthet och minskar sårbarheten vid driftstörningar vilket är nödvändigt för den långsiktiga utvecklingen av norra Sverige och landet som helhet.

Trafiksäkerhetshöjande insatser E10 och E45

Gällivare kommun vill särskilt betona behovet av förstärkta säkerhetshöjande åtgärder på E10 samt E45. Vägarna är idag hårt belastade av tung trafik, vilket skapar betydande risker för både yrkestrafik och lokalbefolkning. Investeringar för att höja trafiksäkerheten är nödvändiga för att upprätthålla transportkvalitet och robusthet i en region av avgörande betydelse för landets gröna omställning.

Inlandsbanan

Att anslaget till Inlandsbanan minskas samtidigt som driftbidrag till flygplatser ökar är svårt att förstå mot bakgrund av de klimatmål Sverige har åtagit sig att uppnå. Gällivare kommun motsätter sig inte det ökade driftbidraget till flygplatser, men konstaterar att neddragningen av anslaget till Inlandsbanan är anmärkningsvärd. Denna prioritering går i direkt motsatt riktning mot en hållbar transportutveckling och riskerar att ytterligare cementera beroendet av fossilbaserade transporter i glesbygd, vilket motverkar både kommunala, regionala och nationella mål inom transportsektorn.

Inlandsbanan utgör en strategiskt viktig transportlänk genom stora delar av inlandet och har en avgörande potential för både klimatnytta och regional utveckling. En väl underhållen och moderniserad Inlandsbana kan avlasta befintliga järnvägsstråk, möjliggöra överflyttning av gods från väg till järnväg och stärka tillgängligheten för näringslivet i hela norra Sverige.

Utöver den direkta klimatnyttan innebär en stärkt Inlandsbana även ökade beredskapsförmågor. Den kan fungera som en alternativ transportkorridor vid störningar på andra järnvägsstråk, vilket Sverige tydligt sett behovet av senaste tiden. Det förändrade säkerhetspolitiska läget ger detta ytterligare tyngd. Inlandsbanan bidrar också till social hållbarhet genom att öka tillgängligheten för människor som bor och verkar i inlandet, samt



genom att stärka besöksnäringen vilket är en näring med växande betydelse för regionen och Gällivare kommun.

Mot denna bakgrund framstår beslutet att minska anslaget till Inlandsbanan som både kortsiktigt och kontraproduktivt. Gällivare kommun menar att investeringar i Inlandsbanan bör ses som en central del av Sveriges klimatomställning och som ett verktyg för att skapa ett mer robust och sammanhållet transportsystem i hela landet.

Barn och ungas perspektiv

Gällivare kommun efterfrågar en redogörelse för hur barn- och ungdomsperspektivet har beaktats i förslaget till nationell plan. Har Trafikverket inhämtat synpunkter från barn och unga, och i så fall på vilket sätt har dessa påverkat planens utformning?

Sammanfattning

2030-sekretariatets sammanfattning av planförslaget sätter ord på den omfattande problematik som är inbyggd i den nationella planen. Gällivare kommun delar deras uppfattning:
"Detta förslag leder inte till att klimatmålen nås, inte till att EU:s klimatkrav uppfylls, inte till att trafiksäkerheten väsentligt förbättras eller Nollvisionens delmål nås, förbättrar inte folkhälsan, tar inte igen underhållsskulden för järnvägen, säkrar inte medfinansiering från Nato eller EU, bidrar inte till ökad multimodalitet, har en för snäv tolkning av totalförsvarets behov, snedvrider klimatanpassningen, utvecklar inte flyg och sjöfart och säkrar inte att planens 1 200 miljarder kronor används på bästa sätt. Fokus på underhåll är däremot välkommet liksom öppningen för medfinansiering och möjligheten att återkalla projekt när förutsättningarna försämrats."

Utifrån ett kommunalt och regionalt perspektiv ser Gällivare kommun ett stort behov av att den nationella planen i högre grad bidrar till rättvis regional utveckling och ett robust transportsystem i hela landet inom ramen för klimatmålen. Planen måste tydligare spegla de förutsättningar och behov som finns i norra Sverige, där investeringar i järnväg och hållbara transportlösningar är en förutsättning för utveckling och omställning.

För Gällivare kommun
Birgitta Larsson
Kommunstyrelsens ordförande