



KALIX KOMMUN

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Nygatan 4, 952 81 Kalix

Telefon 0923-650 00

kommun@kalix.se www.kalix.se

Remiss

Datum

2025-12-08

Diarienummer

2025-00279

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

li.remissvar@regeringskansliet.se

**Remiss: LI2025/01587, Trafikverket, TRV
2025/37255, nationell plan för
transportinfrastrukturen 2026–2037**

Kalix kommun utgör en mycket strategisk geografi för landet och regionen där infrastrukturen är en tydlig del i internationella stråk och samarbeten. Delar av infrastrukturen i kommunen omfattas av TEN-T Skandinavien-Medelhavet samt TEN-T Nordsjön-Östersjön. Kombinationen av Haparandabanan, E4, E10, Hamnarna i Töre och Karlsborg/Kalix med anslutande sjötrafikstråk/farleder besitter en stor nationell potential för att upprätthålla ett robust sammanhängande transportnät med god funktion i fred samt under kriser och påfrestningar. Inom kommunen finns tre järnvägsterminaler lokaliserade i Morjärv, Kalix och Karlsborg. Samtliga är säkerställda i statlig ägo genom Trafikverket och har utvecklingsbehov för att säkerställa deras potential för samverkan mellan trafikslagen järnväg/ vägnät-E4/E10. Kalix hamn och Karlsborgs järnvägsterminal kombinerar därutöver med sitt kustläge statlig infrastruktur med Riksintressestatus för farleder-sjötrafikstråk/järnväg/vägtrafik. Tillika är Kalix hamn den svenska hamn som är närmast Finland endast 40 km från riksgänsen. Terminalernas potential till samverkan mellan olika trafikslag och nationella och internationella behov i situationer där de kan utgöra alternativa, välfungerande noder bör beaktas utifrån samhällsnytta i fred och i tider av påfrestning. Stat och region behöver tillsammans med kommunen stödja, utreda och beskriva hur den strategiska infrastrukturen inom kommunen kan nyttjas effektivare.

Yttrande

Kalix kommun har tagit del av Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen, remiss daterad 2025-09-30 och lämnar härmed sitt yttrande. Utöver detta yttrande har kommunen också samarbetat med Norrbottens kommuner och ställer sig bakom det samma.



Järnväg, ny järnväg Norrbotniabanan, Umeå-Luleå

Nuläge, mål och syfte

Norrbotniabanan prioriteras vilket är nödvändigt för Sveriges konkurrenskraft och ett led i att genomföra EU:s mål avseende ett sammanlänkat och starkt transportsystem. Norrbotniabanan stärker industrins konkurrenskraft, förbättrar pendlingsmöjligheter samt klimatsmarta person- och gods transporter i norra Sverige. Kalix kommun ser att det bidrar till den gröna omställningen, minskar utsläpp, förbättrar trafiksäkerheten och avlastar befintliga flaskhalsar. Med banan ökar förutsättningarna för att Sverige når sina klimatmål. Norrbotniabanans gränsnära läge är viktig för samarbetet och utbytet med Norge och Finland. Banan bidrar med överflyttning av gods från väg till järnväg, regional utveckling och ökad tillgänglighet i norra Sverige, stärkt totalförsvaret och ökad robusthet i transportsystemet. Banan skapar ett sammanhängande transportstråk längs Norrlandskusten allt i linje med regeringens direktiv om stråktänk.

Norrbotniabanan är nu under byggnation. Det är hög tid att fastställa dels ett målår för när banan ska vara färdigställd till Skellefteå dels ett målår för att den ska vara färdigställd i sin helhet till Luleå. Detta för att underlätta samplanering med kommuner, regioner och operatörer för sammanlagd maximal regional och nationell nytta. Samplanering behövs bland annat för att investera i och bygga resecentrum och kunna planera trafik inom landet och tillsammans med grannländerna.

Norrbotniabanans byggtakt bör ökas, byggstart för sträckan Skellefteå-Luleå bör tidigareläggas och möjligheten till samtidig byggnation från två håll för en accelererad tidplan bör utredas och utföras.

Nya resecentrum och terminalmöjligheter längs sträckan kräver god samplanering med berörda. Det kan med fördel beskrivas hur detta ska samordnas mellan berörda parter. Exempel kan sökas från Haparandabanans byggande där terminaler och hållplatser fallit mellan stolarna vilket påverkar infrastrukturens nyttjande negativt. Terminaler och hållplatslägen behöver färdigställas såsom trimningsåtgärder. Sträckan Boden-Haparanda och vidare in i Finland har fått en allt större betydelse ur försvarssynpunkt. Det är därför angeläget att säkerställa att hela sträckan nyttjas till sin fulla potential både för civila och strategiska ändamål. En utveckling av infrastrukturen och kapaciteten är nödvändig för att möta framtida behov och säkerställa en effektiv användning av Haparandabanen. Vikten av detta har ökat under 2025



med Finlands beslut om återupptagen persontågstrafik till Haparanda/Sverige.

Kalix kommun har uppfattat att sträckan Umeå–Luleå–Uleåborg är inom ramen för "Project of Common Interest". Trafikverket bör beakta hur det påverkar möjligheterna till finansiering av exempelvis dubbelspår på delen Boden–Luleå liksom åtgärder på terminalerna i Morjärv, Kalix och Kalix-Karlsborg samt persontågsstation i Morjärv.

Sträckan Boden–Luleå behöver byggas ut med dubbelspår för att säkerställa funktionella anslutningar mellan Norrbotniabanan och järnvägen norrut mot Kiruna/Narvik samt österut mot Haparanda–Uleåborg. Kapaciteten på sträckan är redan idag mycket ansträngd, och det behöver lösas. Utbyggnaden med dubbelspår är även av stor strategisk betydelse ur försvarssynpunkt. Norrbotniabanan, Malmbanan och Haparandabanan behöver fungera utan flaskhalsar.

Bidrag till TEN-T-kraven

Norrbotniabanan ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Norrbotniabanan ingår också i den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Järnväg, Malmbanan, dubbelspår Luleå-Boden

Nuläge, mål och syfte

Dubbelspår Luleå-Boden behöver genomföras. Med de pågående investeringarna i regionen kommer belastningen på sträckan att öka kraftigt avseende såväl person- som godstransporter varför ett dubbelspår på hela sträckan är nödvändigt. Kalix kommun anser att en utbyggnad till dubbelspår på hela den 35 km långa idag enkelspåriga sträckan krävs för att möjliggöra den ökade trafiken med god framkomlighet för både gods och persontransporter samt förbättra punktlighet och möjliggöra en hastighetshöjning till 200 km/h. Objektet behöver också prioriteras med finansiering för att byggas under planperioden. Objektet utgör en del i att klara dagens och de ökande godstransporterna på ett bra sätt och som även tydligt påverkar persontransporterna. Sträckan är mycket viktig för transporter för tillväxtmotorer av nationell betydelse som tex LKAB, SSAB och Stegra. Järnvägsplan för dubbelspår Luleå-Boden har påbörjats och bör fullföljas med efterföljande byggande. Sträckan Boden–Luleå behöver byggas ut med dubbelspår för att säkerställa funktionella anslutningar mellan Norrbotniabanan och järnvägen norrut mot Kiruna/Narvik samt österut mot Haparanda–Uleåborg. Kapaciteten på sträckan är redan idag



mycket ansträngd, och det behöver lösas. Utbyggnaden med dubbelspår är även av stor strategisk betydelse ur försvarssynpunkt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Malmbanan ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Norrbottenbanan ingår också i den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Järnväg, ny kustjärnväg Luleå-Kalix

Nuläge, mål och syfte

En järnvägskorridor finns utpekad av berörda kommuner längs kusten mellan Luleå och Kalix. Kalix kommun förordar att denna sträcka om ca: 60 km läggs in i Trafikverkets planering som en kompletterande sträcka på Norrbottenbanan. Med hänsyn till den gränsöverskridande trafiken och för att leva upp till EUs mål för den Botniska korridoren är sträckan viktig.

Järnväg, ERTMS ombordutrustning

Nuläge, mål och syfte

Införandet av ERTMS har nyttor men har fört med sig höga investeringskostnader vilket fördyrat och därigenom försenat trafikutvecklingen på utpekade pilotsträckor som Haparandabanan genom att det bland annat inte funnits tillräckligt med utrustade ERTMS-tåg för att kunna tillgodose behoven i regionen. Kalix kommun anser att det är viktigt att staten beaktar de investeringskostnader för ombordutrustning i fordon för såväl för gods- som persontrafik som påverkat Norrtåg och godsoperatörer på banan. Det bör inte landa så att skattebetalarna i de fyra nordligaste länen fått/får delbetala för ett nationellt utvecklingsprojekt utan det behöver vara en nationell finansiering såsom föreslås att gälla framöver.



Järnväg, Haparandabanan, trimning och driftsättande av godsterminaler Morjärv, Kalix samt Kalix hamn/Karlsborg

Nuläge, mål och syfte

Haparandabanan färdigställdes som bana år 2013. Godsterminalerna längs sträckan har ännu ej färdigställts varför banans kapacitet och syfte inte uppfylls.

Åtgärder behövs för att få en fungerande och effektiv terminal i Morjärv vilken tidigare utgjort en viktig terminal för civilsamhälle och försvar. Terminalen skulle försörja delar av Kalix, Överkalix och Pajala kommuner och tillföra ett fungerande alternativ vid samhällspåfrestningar. Terminalen har en närhet till finska gränsen.

Åtgärder behövs för att få en fungerande och effektiv terminal i Kalix centralort vilken tidigare utgjort en viktig terminal för civilsamhälle och försvar. Terminalen skulle tillföra ett fungerande alternativ för godstransporter och fylla en viktig roll vid samhällspåfrestningar. Terminalen har en närhet till finska gränsen.

Åtgärder behövs för att få en fungerande och effektiv terminal i Kalix hamn/Karlsborg vilken är en viktig terminal för industri, koppling till hamn och farleder. Terminalen skulle tillföra ett fungerande alternativ för godstransporter och fylla en viktig roll vid samhällspåfrestningar. Terminalen har en närhet till finska gränsen och spår ut till hamn.

Kostnaderna för att för att öka nyttorna, kapaciteten och förmågan för transporter på Haparandabanan är mycket kostnadseffektiva med dessa åtgärder. Godsterminalerna i Morjärv, Kalix och Karlsborg skulle avsevärt förbättra och mångfaldiga möjligheterna till effektiva järnvägstransporter och transportslagsöverskridande lösningar. Åtgärder skulle på ett kostnadseffektivt och snabbt sätt förbättra möjligheterna till effektiva järnvägstransporter och snabb lastning/lossning av transporter mellan väg och järnväg. De tre godsterminalerna ägs av Trafikverket och har potential för stabil och statligt säkerställd funktion för samverkan mellan trafikslagen järnväg Haparandabanan och Europavägarna väg E4 och väg E10. Terminalernas potential till samverkan mellan trafikslag och nationens behov/internationella behov i olika situationer där de kan utgöra alternativa, välfungerande lastplatser bör tillvaratas. Antalet fungerande och alternativa terminaler i östra Norrbotten skulle flerfaldigas med dessa enkla trimningsåtgärder. Satsningarna hjälper vidare omställningen till elektrifierade transporter.



Bidrag till TEN-T-kraven

Haparandabanan ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Norrbotniabanan ingår också i den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Järnväg, Haparandabanan, återetablering av persontågsstation Morjärv

Nuläge, mål och syfte

Haparandabanan färdigställdes som bana år 2013. Persontågsstationer längs sträckan har ännu ej färdigställts mellan Boden och Kalix med Morjärvs station varför banans nyttjande och syfte inte uppfylls till fullo. Längs sträckan har Morjärv tidigare utgjort en viktig persontågsstation för civilsamhälle och försvar. Morjärvs station skulle utgöra bytespunkt mellan tåg, bil och buss för delar av Kalix, Överkalix och Pajala kommuner. Haparandabanan skulle med dessa åtgärder färdigställas med alla sina funktioner och utgöra en viktig del i det svenska persontågssystemet med kopplingar till Norge och Finland. De stora industriinvesteringarna i regionen kommer att kräva en ökad arbetspendling i regionen vilket också medför att en fungerande persontrafik på järnväg måste prioriteras. Läget är strategiskt för totalförsvaret och stationen skulle tillföra ett fungerande alternativ vid samhällspåfrestningar. Arbetet för en utvecklad kollektivtrafik med ett stationsläge i Morjärv bör inledas snarast. Kostnaderna för att för att öka nyttorna, kapaciteten och förmågan för transporter på Haparandabanan är mycket kostnadseffektiva med denna åtgärd.

Bidrag till TEN-T-kraven

Haparandabanan ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Norrbotniabanan ingår också i den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Järnväg, persontågstrafik i norr

Nuläge, mål och syfte

Persontågstrafiken och pendlingsmöjligheterna i norra Sverige behöver förbättras, detta möjliggörs genom utvecklade och förbättrade stationslägen, trafikutbud och tidtabeller. Den statliga finansieringen av persontågstrafiken på Haparandabanan bör täcka hela kostnaden. En utökad trafik är aktuellare än någonsin, behövd och väl motiverad med den finska regeringens beslut om att återstarta sin trafik till Sverige/Haparanda. Med den tillkommande gränsöverskridande finska



trafiken knyts ländernas persontågstrafik på Nordkalotten på nytt samman, Norge-Sverige-Finland bildar en internationell tågregion på nordkalotten till nytta för fred och försvar.

Väg E4, korsning E4/Björkforsvägen väg 720

Nuläge, mål och syfte

E4 är en viktig kommunikationslänk både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt med kommunens närhet till Finland. Korsningen och dess vidareanslutningar omfattar rekommenderad väg för farligt gods och strategiskt vägnät för tyngre transporter. Korsningen byggs om/optimeras för att förbättra trafiksäkerheten och trafikflödena på väg E4, samt de nationella vägarna 720, 721 och 715 inom och intill Kalix centralort.

Brister i trafiksäkerhet:

- Tydlighet och säkerhet: Korsningen utgör anslutning mellan väg E4 och 720 norrut vilken är viktig för tunga transporter/yrkestrafik.
- Tydlighet och säkerhet: Korsningen utgör anslutning mellan väg E4 och Järnvägsterminalen i Kalix där ett framtida nyttjande bedöms öka p.g.a omvärldsläget samt omställningen till elektrifierade transporter.
- Tydlighet och säkerhet: Korsningen utgör anslutning mellan väg E4 och industriområdena i Kalix centralort invid väg 721 utgörande viktig målpunkt för tunga transporter/yrkestrafik.
- Skyltning för hur tunga transporter/yrkestrafik och farligt gods ska angöra Kalix saknas i dagsläget. Korsningen utgör anslutning mellan väg E4 och väg 720/721 som är rekommenderad väg för farligt gods enligt Trafikverkets underlag. Kommunen vill undvika att tunga transporter/yrkestrafik och farligt gods går genom Kalix centrum och bostadsområden för att nå väg 720, 721 och 715.
- Såväl öster som väster om korsningen E4/720 är det kurvor på E4 vilka minskar sikten för samtliga trafikanter som trafikerar korsningen.
- Trafik västerifrån på E4 som ska svänga norrut på väg 720/till industriområden/till järnvägsterminal med vänstersväng har dåligt sikt i nuvarande korsning pga dess utformning och mitträcke, detta gäller särskilt vintertid pga mörker och snö på mitträcken.
- Trafik norrifrån väg 720/från industriområden/från järnvägsterminal som ska svänga ut på väg E4 främst de som ska österut men även de



som ska västerut har dåligt sikt i nuvarande korsning pga dess utformning och mitträcke, detta gäller särskilt vintertid på grund av mörker och snö på mitträcken. E4 är hårt trafikerad i rusningstrafik. Sammantaget orsakar detta köbildning och får trafikanter att istället välja att ta väg genom centrum och använda cirkulationsplatserna i centrum för att ta sig ut på E4, detta ökar trafiken genom centrum.

Motsvarande problem finns även i angöringen till väg E4 söderifrån från de bostäder som finns i området söder E4. Korsningen har idag ATK-mätplatser i båda riktningarna men kommunen vill även se en säkrare och bättre korsningsutformning för ökad trafiksäkerhet, kapacitet och mindre köbildning.

Det huvudsakliga syftet med åtgärden är förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet genom att skapa säkra anslutningar mellan väg E4/väg 720/Trafikverkets godsterminal samt skapa en prioriterad anslutning till industriområdena i Kalix och undvika tung trafik genom centrala Kalix.

Beskrivning av objektet

E4 byggs om med trafiksäkrare korsning, cirkulationsplats i utförande med övriga anslutningar inom centralorten.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg samt beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Väg E4, korsning E4/väg 699 Töreforsvägen samt ombyggnad väg 699 enligt Vägverkets tidigare plan

Nuläge, mål och syfte

E4 är en viktig kommunikationslänk både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt med kommunens närhet till Finland. Korsningen E4/väg 699 har brister avseende trafiksäkerhet. Korsningen utgör påfart/avfart för flertalet samhällen, verksamhets- och industriområden samt ett hamnområde. Vägverket identifierade behovet av en bättre trafiklösning på 1990-talet och byggde en Trafikplats E4/E10 i Töre. Trafikplatsen skulle kompletteras med ombyggnad av Korsningen E4/699 samt en ny delsträcka med statlig väg enligt Vägverket 1994-01-14, SA 30-B 94:82. Lösningen fastställdes på Vägverkets begäran i detaljplan för Södra Töre, omläggning av töreforsvägen 25-P95/76, laga kraft 1995-04-21. Denna vägsträcka har ännu inte byggts och kommunen ser det angeläget att nuvarande Trafikverket färdigställer ny väg på denna sträcka om 1400 meter på väg 699 för att lösa problemet, ersätta befintlig korsning och slutföra trafikplatsens utförande såsom



intentionerna var och säkerställa dess planerade funktion för området inom planperioden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Väg E4, mötteseparerad väg 2+1 Lantjärvskorsningen väg 711 till Harrioja i Haparanda kommun, 14,9 km.

Nuläge, mål och syfte

E4 är en viktig kommunikationslänk både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt med kommunens närhet till Finland. E4 trafikeras av samtliga vägtrafikslag och oskyddade trafikanter. Mötesfri väg E4 med 2+1, avseende sträckan Lantjärvskorsningen väg 711/E4 i Kalix kommun till Harrioja i Haparanda kommun. Sträckan startar vid korsning E4/711 Kvarnberget och slutar 3 400 meter öster om väg 724 i Harrioja. Den totala längden är 14,87 km. Det är den enda kvarvarande icke mötteseparerade vägvägsnittet på E4 genom Norrbotten och sträckan är en del av Sveriges viktigaste och mest trafikerade landsvägsanlutning till Finland där framkomlighet och kapacitet måste säkerställas.

Beskrivning av objektet

Vägen breddas till mötesfri landsväg (2+1) med mitträcke och omkörningssträckor. Beslutad hastighet längs sträckan kan ökas.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att uppfylla kravet på stomnätet om mötteseparering.

Väg E4, Gång- och cykelväg Båtskärsnäs/Lappbäcken-Sangis, 4200 meter

Nuläge, mål och syfte

E4 är en viktig kommunikationslänk både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt med kommunens närhet till Finland.



Kalix kommun ser stora behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gång- och cykel längs de statliga vägarna företrädesvis vid E4 och E10. Utbyggnaden av mitträckesvägar utan att samtidigt möjliggöra för parallella GC-vägar har orsakat en ytterligare inlåsningseffekt för oskyddade trafikanter som måste söka farliga vägar om man vill ta sig mellan olika målpunkter. Nationella planen bör därför innefatta att redan byggda sträckor kompletteras med parallella GC-vägar samt att Trafikverket inför kommande sträckor mellan särskilda målpunkter budgeteras med kostnader för parallella GC-vägar. Gång- och cykelväg på sträckan Båtskärsnäs/Lappbäcken-Sangis där mitträckesåtgärd planeras och behov av parallell/alternativ gång- och cykelväg finns, bland annat för skolbarn som saknar alternativa vägar längs E4 mellan Båtskärsnäs/Lappbäcken och Sangis.

Det huvudsakliga syftet med åtgärden är förbättrad framkomlighet och Trafiksäkerhet.

Beskrivning av objektet

Friliggande Gång- och cykelväg anläggs parallellt med väg E4 längs sträckan.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Väg E4, Gång- och cykelväg Sjöarevägen-Byvägen Sangis, 320 meter

Nuläge, mål och syfte

E4 är en viktig kommunikationslänk både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt med kommunens närhet till Finland.

E4 är en viktig kommunikationslänk både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt med kommunens närhet till Finland.

Kalix kommun ser stora behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gång- och cykel längs de statliga vägarna företrädesvis vid E4 och E10. Utbyggnaden av mitträckesvägar utan att samtidigt möjliggöra för parallella GC-vägar har orsakat en ytterligare inlåsningseffekt för oskyddade trafikanter som måste söka farliga vägar om man vill ta sig mellan olika målpunkter. Nationella planen bör därför innefatta att redan byggda sträckor kompletteras med parallella GC-vägar samt att Trafikverket inför kommande sträckor mellan särskilda målpunkter



budgeteras med kostnader för parallella GC-vägar. Gång- och cykelväg på sträckan Båtskärsnäs/Lappbäcken-Sangis där mitträckesåtgärd planeras och behov av parallell/alternativ gång- och cykelväg finns, bland annat för skolbarn som saknar alternativa vägar längs E4 mellan Sjöarevägen och Byvägen Sangis utgörande en sträcka om 320 meter vilken nyter an till befintlig GC-väg och löser den kvarvarande sträckan för oskyddade trafikanter i byn.

Det huvudsakliga syftet med åtgärden är förbättrad framkomlighet och Trafiksäkerhet.

Beskrivning av objektet

Friliggande Gång- och cykelväg anläggs parallellt med väg E4 längs sträckan.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Väg E4 och väg E10 laddinfrastruktur och vätgasstruktur för tung trafik/omställning av transportsystemet

Nuläge, mål och syfte

Utbyggnaden av laddinfrastruktur för tung trafik och tankningsställen för framtida bränslen såsom exempelvis Vätgas längs det statliga vägnätet upplevs idag som ostrukturerad och osammanhängande. Staten bör genom nationella planen och Länstransportplanen ta ett helhetsgrepp och i ett första steg beskriva hur en kommande utbyggnad ska säkerställas i synnerhet för tung trafik längs de huvudsakliga nationella vägarna. E4 och E10 är viktiga kommunikationslänkar både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt med kommunens närhet till Finland.

Bidrag till TEN-T-kraven

E4 och E10 är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.



Väg E10 Trafiksäkerhetsåtgärder

Nuläge, mål och syfte

Det är av central betydelse att Trafiksäkerheten på E10 höjs. Det gäller för såväl den tunga trafiken, personbilister och för oskyddade trafikanter. Vi ser behov av fler vägåtgärder, mitträcken och andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder, tryggare passager i byar samt parallella gång- och cykelvägar. Detta är avgörande för skolresor, vardagsresor och för att minska barriäreffekterna i våra samhällen. Åtgärderna behöver intensifieras nu med tanke på den ökade mängden tunga transporter i länet. Kontinuerlig information och kommunikation med berörda kommuner kring de insatser som sker och planeras på och i anslutning till E10 behöver förbättras för att ge förutsättningar för regional och kommunal samordning.

Vägplan E10 Morjärv-Svartbyn, etapp 1 och 2

Nuläge, mål och syfte

Kalix kommun ser att väg E10 är av stort nationellt och internationellt intresse. Vägens standard behöver höjas såväl ur aspekterna trafiksäkerhet och framkomlighet.

Vägen är en del av TEN-T stomnät, Vägar som binder samman anläggningar av riksintresse, Funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, Funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor, Rekommenderad färdväg för farligt gods, Väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer. Dess betydelse kan inte överskattas för regionen och nationen samt grannländerna-

Kommunen delar Trafikverkets beslut om att etapp 1 ska byggas med start hösten 2026.

Kommunen hemställer att Trafikverket säkerställer finansiering för byggande även av etapp 2 genom att medel tillskjuts i den kommande nationella planen för planperioden 2026–2037.

Kommunen kommer att lyfta detta ställningstagande även i sitt kommande yttrande för den nationella planen för 2026–2037.

Flyg, tillgång till nationella/statliga flygplatser

Nuläge, mål och syfte

Samtliga svenska kommuner behöver säkerställt tillgänglighet/infrastruktur till/från Arlanda. För Kalix kommun sker



denna koppling via Luleå Airport. Det innebär att tillgängligheten till Luleå Airport i förlängningen behöver fungera för samtliga trafikslag via direktangöring samt via goda bytespunkter och anslutningar. Trafikverket behöver vid sin medfinansiering säkerställa lösningar som fungerar utan avbrott för upphandlingar, osäker finansiering etc. Medel behöver därför säkerställas för såväl löpande statlig finansiering av Flygbil samt att Luleå central/Resecentrum (JN1802) även vid ombyggnaden utformas som väl fungerande bytespunkt från tåg och buss till flygbuss då det blir en regional och nationell angelägenhet att den statliga flygplatsen kan nås på ett bra sätt. Det är vidare avgörande att Luleå resecentrum trafikeras av flygbussen så att resenärer ej behöver förflytta sig längre sträckor mellan fjärrbuss/tåg och hållplats för flygbuss.

Sammanhängande transportsystem, Samverkan mellan trafikslag och åtgärder för totalförsvaret

Nuläge, mål och syfte

Inom Kalix kommun finns ett starkt infrastrukturnät av Järnväg, Nationella vägar, Hamnar och Farleder. Resurserna skulle med små medel kunna göra långt större nytta för landet och därutöver för Sveriges internationella samarbeten. Haparandabanan med sina tre statligt ägda godsterminaler (Morjärv, Kalix och Kalix hamn/Karlsborg) i kommunen är inte fullt färdigställda varför järnvägens potential inte nyttjas full ut. Morjärv är en knutpunkt för Haparandabanan/E10, Kalix för Haparandabanan/E4 och Kalix hamn för Bottenvikens sjöfart/Haparandabanan/E4. Utöver att järnvägens potential för civilsamhälle och försvar inte kan utnyttjas fullt ut så försenar det också omställningen till elektrifierade järnvägstransporter.

Kalix hamn i Karlsborg som idag inte är utpekad som ett nationellt intresse men som med sina goda kopplingar till TEN-T och riksintressen i form av Haparandabanan med terminal och hamnspår i Karlsborg samt väg E4 har mycket god potential för samverkan mellan transportslagen. Hamnen kan även utgöra en bra alternativhamn till de två övriga större, hårt belastade hamnarna i Norrbotten i fred och under kriser och påfrestningar. Hamnen angörs via allmänna farleder och har därför förutsättningar att utvecklas ytterligare i ett nationellt perspektiv. Kalix hamn är den hamn i Sverige som är närmast den nära samverkanspartnern Finland (avstånd 40 km).

Töre hamn med sina goda kopplingar till väg E4 och E10 är även den strategisk. Här bör det bedömas hur transportslagsöverskridande lösningar kan utvecklas. Ett sammanhängande



transportslagsövergripande nät kan utvecklas. Kommunen upplever att de behövliga trimningsåtgärderna faller mellan Länstransportplan och Nationell plan och inte blir genomförda varför de gjorda stora investeringarna tappar i potential när de små färdigställandeinvesteringarna inte blir genomförda. Trafikverket bör åta sig ett ansvar och förbättra de transportslagsöverskridande lösningarna.

Sammantaget kan man säga att världen är helt förändrad sedan den förra planrevideringen, invasionskrig i vår närhet, påverkansoperationer i flertalet länder, stängda gränser, Sveriges Nato-medlemskap och ett förändrat NATO med större europeiskt egenansvar men detta syns inte i planen för den strategiska infrastrukturen i norr. Mer behövs för att säkerställa alternativa lastplatser, gränspassager etc. I en situation där stora mängder gods snabbt behöver transporteras och lastas/lossas för att möta behov i exempelvis Finland går det inte att förlita sig på en enstaka lastplats eller en gränspassage. Inom och mellan den trestatliga nordkalotten i ländernas norra geografi behövs ett utökat antal fungerande och alternativa terminaler för lastning och lossning.

Länstransportplan Norrbotten, ökad finansiering

Nuläge, mål och syfte

En stor del av den svenska industrins modernisering och gröna omställning äger rum i norra Sverige. För att Norrbotten ska kunna fortsätta vara en viktig del i detta behöver medlen till norr ökas även för de regionala transportplanernas anslag för att bygga det anslutande transportnät som behövs i Norr- och Västerbotten. Kalix kommun anser vidare att staten genom Trafikverket och regionen via Länstransportplaner behöver öka sin finansiering av: Gång- och cykelvägar längs de nationella vägarna, medel till det lågtrafikerade vägnätet då underhållet är eftersatt i stora delar av Norrbotten samt statsbidrag för upprustning av enskilda vägar.

Yttrandet lämnas som PDF och word senast 2025-12-30 enligt missiv.

Föredragande:

Beslutande:

Göran Wigren

Per Nilsson

Mark- och exploateringsingenjör

Chef Teknisk försörjning

Yttrande enligt delegationsordning för samhällsbyggnadsnämnden, punkt: 12.1a Avge yttrande med anledning av remiss.