
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Remissyttrande över Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037

Sammanfattning

Region Norrbottens viktigaste synpunkter:

- Hela Norrbotniabanan måste färdigställas inom planperioden, med tydliga målår och bildande av ett projektbolag för ett snabbt och kostnadseffektivt genomförande.
- Dubbelspår Luleå–Boden måste återföras till planen.
- En byggstart av Norrbotniabanan från Luleå i närtid skulle skapa kapacitetshöjning på den kritiska delen av sträckan (Luleå - Gammelstad).
- Säkerställ statlig finansiering för att genomföra tidskritiska åtgärder på Malmbangården senast 2027
- Malmbanan kräver ett helhetsgrepp med en tydlig långsiktig inriktning för en etappvis dubbelspårsutbyggnad, inklusive anslutande stråk.
- Viltstängsel längs Malmbanan samt sträckor för mötesseparering längs E10 bör omprövas och prioriteras i den fortsatta planeringen.
- Samhällsekonomiska kalkyler som verktyg för prioritering behöver utvecklas för att bättre fånga upp strategiska värden och vara representativa för landets behov.
- Prioritera investeringar som stärker hela Botniska korridoren som ett sammanhängande stråk med harmoniserade standarder för full samhällsnytta.
- Stärk kopplingarna till Finland och Norge genom gränsöverskridande infrastruktur, särskilt i norra Sverige där militär mobilitet och redundans är avgörande.
- Koppla EU-finansiering direkt till prioriterade infrastrukturprojekt för att säkerställa genomförandet av TEN-T.
- Utveckla underhållsstrategier som säkerställer hur underhåll och trafikering av gods och persontransporter kan genomföras parallellt på ett effektivt sätt.
- Länstransportplanernas ramar måste utökas, särskilt i län med omfattande vägnät och låg trafikintensitet men högt samhällsvärde.
- Staten tar ett större ansvar för finansiering av statlig infrastruktur kopplad till nationellt viktiga satsningar.
- Säkerställ långsiktig statlig finansiering för drift och utveckling av de icke-statliga flygplatser.
- Säkerställ att interregional kollektivtrafik får en tydlig plats i den nationella planeringen.

Region Norrbottens synpunkter

Norrbotten befinner sig i ett avgörande tid. Regionen är en nyckelaktör i den gröna industriella omställningen och har samtidigt en strategisk roll i Sveriges totalförsvar. Helt nya krav på robust och redundant ställs på infrastruktur, inte minst i norra Sverige där avstånden är långa och alternativa transportvägar få. Mot denna bakgrund är det avgörande att den nationella planen inte bara förvaltar det befintliga, utan också möjliggör utveckling.

Att ta hand om befintlig anläggning för mer framkomliga och tillförlitliga vägar och järnvägar är både nödvändigt och kostnadseffektivt. Samtidigt krävs strategiska investeringar för hela landet. Det är därför välkommet att hela Norrbottenbanan nu finns med i planen och Region Norrbotten konstaterar att det är en av få större investeringar i norra Sverige som faktiskt prioriteras. Att även åtgärder i Luleå hamn kan prioriteras är viktigt och glädjande. Vikten av hamnens funktion tydliggörs ytterligare då en ny isbrytare prioriteras.

Dessutom är prioriteringen av dubbelspårutbyggnaden mellan Umeå C och Umeå Ö en välkommen åtgärd som bidrar till en effektiv trafikering på Norrbottenbanan som helhet. Förslaget om att prioritera en ny dragning av E4 genom Skellefteå som underlättar samordning med Norrbottenbanan och en effektiv planering är välkommen.

Norrbottenbanan - en strategisk satsning

Norrbottenbanan är en strategisk investering för hela Sverige. Det är därför mycket glädjande att hela bansträckningen nu finns med i planen. Att Trafikverket dessutom öppnar upp för alternativa genomförandeformer, såsom projektbolag, är ett positivt steg. Samtidigt behöver flera viktiga frågetecken redas ut i det fortsatta arbetet för att säkerställa ett effektivt och hållbart genomförande.

Region Norrbotten ifrågasätter varför byggstarten för sträckan Skellefteå- Luleå ligger sent i planen och menar att tidsplanen inte är acceptabel. Regionen anser att hela banan måste färdigställas under planperioden. Ett projektbolag för etappen Skellefteå-Luleå möjliggör ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande.

Region Norrbotten föreslår att en byggstart från Luleå prioriteras i närtid. En komplett dubbelspårutbyggnad på Luleå - Boden är en helt nödvändig åtgärd för att möta kapacitetsbehoven innan kapacitetstaket nåtts. En lösning är att möjliggöra för byggstart av Norrbottenbanan från Luleå C där delar av dubbelspåret redan ingår i planeringen. Att kunna påbörja bygget från Luleå skapar möjlighet att få kapacitetshöjning på den kritiska delen av sträckan (Luleå - Gammelstad) som nu saknas i planen.

Region Norrbotten anser att ett gemensamt målår för när Norrbottenbanan är färdigställd är nödvändigt. Fortfarande saknas ett målår för när banan ska vara färdigställd till Skellefteå och i sin helhet till Luleå. Detta är ett betydande hinder för att kommuner, regioner och operatörer ska kunna verkställa sina åtaganden, såsom att bygga resecentrum och investera i nya tåg. Att finansieringen för hela Norrbottenbanan ännu inte är löst bidrar till fler osäkerheter.

Region Norrbotten anser att finansiering till resecentrum måste få ett ökat utrymme i planen. Att bygga en ny järnväg i ett stråk som idag saknar möjlighet till resandeutbyte måste inkludera resecentrum för att bidra till den nationella nytta som

det förtjänar. En ökad tydlighet och långsiktighet kring hantering av resecentrum krävs också kring statlig medfinansiering. Osäkerheter skapar hinder för berörda kommuner i ett omfattande planeringsarbetet och är kostnadsdrivande. Trafikverket behöver ta ett större samordningsansvar för att underlätta processen för kommunerna.

Region Norrbotten föreslår:

- Säkerställ att hela Norrbottenbanan färdigställs inom planperioden.
- Bilda ett projektbolag för etappen Skellefteå–Luleå för att möjliggöra snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande.
- Möjliggöra för en byggstart av Norrbottenbanan från Luleå i närtid.
- Ett gemensamt målår för färdigställandet av Norrbottenbanan till Skellefteå och i sin helhet till Luleå.
- Ökad tydlighet och långsiktighet kring statlig hantering och finansiering av resecentrum.

Samhällsekonomi som grund för bortvalda objekt

Norrbottenbanan 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.

Region Norrbotten konstaterar att planförslaget innehåller ett minskat anslag till viltstängsel längs Malmбанan, med hänvisning till att projektet bedömts som samhällsekonomiskt olönsamt. Detta trots att syftet är att minska antalet tågdödade renar, ett problem som påverkar renskötseln, trafiksäkerheten och samebyars tillgång till betesmark.

Samma typ av bedömning ligger till grund för att mötesseparering på E10 utgår eller skjuts upp på flera sträckor, trots att vägen är olycksdrabbad, har extrema väderförhållanden och är avgörande för både gods- och persontrafik. E10 saknar helt omledningsmöjlighet längs långa sträckor, vilket innebär att framkomligheten måste säkerställas genom åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet. Liksom Malmбанan passerar E10 dessutom genom renbetesmark och utgör en betydande barriär för rennäringen. Att mötesseparering utgår riskerar att försvåra både framkomlighet och renskötsel, och Region Norrbotten anser att de bör omprövas och prioriteras i den fortsatta planeringen.

Regionen anser att denna bedömning blottlägger brister i den samhällsekonomiska analysmodellen. Effekter som påverkan på rennäring, kulturmiljö och långsiktiga nyttor av minskade olyckor och barriäreffekter är svåra att kvantifiera, men bör ges större vikt. Att åtgärder som viltstängsel, faunapassager och mötesseparering bedöms som olönsamma riskerar att försvåra en hållbar utveckling i regionen. Region Norrbotten anser att dessa åtgärder bör omprövas och prioriteras i den fortsatta planeringen.

Region Norrbotten föreslår:

- Bygg ut sammanhängande stråk i enlighet med Botniska korridorens prioriteringar av en kustjärnväg för full samhällsnytta.
- Region Norrbotten anser att viltstängsel längs Malmbanan samt sträckor för mötesseparering längs E10 omprövas och prioriteras i den fortsatta planeringen.
- Samhällsekonomiska kalkyler som verktyg för prioritering behöver utvecklas för att bättre fånga upp strategiska värden.

Dubbelspår Luleå–Boden – en avgörande länk som saknas

Det är med stor förvåning och oro som Region Norrbotten konstaterar att dubbelspår mellan Luleå och Boden inte finns med i planförslaget, 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 tidigare fått ställas in och brist på tillgängliga tåglägen i attraktiva tider 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.

Regeringen har under mandatperioden 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. Även med tidigare lagda åtgärder kommer inte all trafik att rymmas, och sträckan blir mycket störningskänslig. Det var därför Trafikverket föreslog ett komplett dubbelspår med snabb genomförandeplan, vilket regeringen följde upp med ett uppdrag att starta planprocessen.

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.

Sammanfattningsvis ser Region Norrbotten att utan statlig finansiering är det 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 gröna omställning är det

avgörande att staten visar ett tydligt ansvar samtidigt som företagen tar ansvar för investering i den nya verksamheten.

Region Norrbotten vill särskilt betona vikten av ett hamn-till-hamn-perspektiv för att möta det växande transportbehovet. Tillgängligheten till våra hamnar, 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.

Särskilt kritiskt är bangårdssystemet i Luleå som 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 en möta kapacitetsbehovet på Malmbangården såsom nya växlar och spår samt förlängning av spår.

Ägarskapet 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 få en så heltäckande bild av behoven deltar även Försvarmakten i dialogen. Region Norrbotten 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 för staten. Det är därför angeläget att i alla lägen planera för ett "dual-use"-system som klarar dessa påfrestningar.

Region Norrbotten vill i sammanhanget 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.

Försvarmakten liknar ofta infrastrukturen i Sverige som en pyramid- ju längre norrut desto mindre infrastruktur. Med minskad omledningsmöjlighet och högt kapacitetsutnyttjande ökar också risken för undanträngning. De effekter som det ger för de industrier och företag som drabbas är enorma och svåra att ens kalkylera. Om förslaget blir verklighet tar staten en betydande risk utan att få något mervärde. Att investera i kapacitet och robusthet nu är strategiskt, kostnadseffektivt och nödvändigt för att undvika att hantera konsekvenserna i efterhand.

Dubbelspår på sträckan Luleå-Boden är tveklöst av stor betydelse för såväl civil som militär mobilitet där tillgängligheten till Luleå hamn och kapaciteten på Malmbangården är en strategisk nod. Att Trafikverket valt bort en dubbelspårutbyggnad av samhällsekonomiska skäl visar på en kalkylmodell som inte förmår fånga upp de strategiska värden som denna investering innebär.

Region Norrbotten föreslår:

- Återför dubbelspår Luleå–Boden i den nationella planen 2026–2037.
- Säkerställ att järnvägsplanen färdigställs och att byggstart kan ske i närtid.
- Överväg alternativt genomförande för en effektiv framdrift, exempelvis genom att bilda projektbolag.
- Säkerställ statlig finansiering för att genomföra tidskritiska åtgärder på Malmbangården senast 2027.

Malmbanan och kopplingar till Finland – robusthet och beredskap

Malmbanan är en pulsåder för både svensk och europeisk industri. Den är också en av få järnvägsliknar som kan användas för att försörja Finland och norra Norge vid kris eller konflikt. Trots detta föreslår Trafikverket inga nya investeringar på Malmbanan utöver det som redan finns i tidigare plan. Det är särskilt oroande med tanke på de återkommande störningarna som visat hur sårbart systemet är.

Samtidigt saknas ett helhetsgrepp kring utveckling av Malmbanan. Trafikverkets satsning på åtgärder för större axellaster och längre godståg längs Malmbanan är viktiga men otillräckliga. De ger viss kapacitetsökning men löser inte den grundläggande sårbarheten i ett hårt belastat enkelspårssystem. För att stärka både industrins konkurrenskraft, transportsystemets robusthet och Nordkalottens försörjningsberedskap, i synnerhet med hänsyn till militära behov i ett Nato-perspektiv bör ett etappvis dubbelspår utredas och prioriteras, särskilt på de mest kritiska sträckorna. Då infrastruktur och transportbehov berör både Norge och Sverige förutsätts en god samverkan både vad gäller prognoser för framtida trafik och investeringar som ger full systemnytta.

Region Norrbotten ser också ett behov av att utveckla den gränsöverskridande järnvägsinfrastrukturen österut, då Finland endast har en järnvägskoppling till Europa via Haparanda vilket gör landet särskilt sårbart. Möjligheten att nå de norska Atlanthamnarna, framför allt Narvik via Malmbanan, är därför av stor betydelse i en krissituation. En framtida järnvägsförbindelse mellan Svappavaara och Finland skulle kunna minska denna sårbarhet och samtidigt bidra till ökad militär mobilitet, stärkt beredskap och förbättrad konkurrenskraft i ett europeiskt perspektiv. Region Norrbotten anser att en sådan utveckling bör ingå i ett samlat grepp om Malmbanans framtid med en tydlig inriktning för etappvis dubbelspårsutbyggnad, inklusive anslutande stråk. Ett grepp som tar hänsyn till både civila och militära behov, i ett Nato-perspektiv.

Region Norrbotten föreslår:

- Ta ett helhetsgrepp om Malmbanan och en tydlig inriktning för en etappvis dubbelspårsutbyggnad, inklusive anslutande stråk med fokus på både civila och militära behov i ett Nato-perspektiv.
- Initiera utredning för en framtida järnvägskoppling till Finland via Svappavaara.
- Säkerställ att redundans och robusthet prioriteras i Nordkalottperspektiv.

Sammanhängande stråk och TEN-T – ett europeiskt ansvar

Samhällsnyttan av infrastrukturinvesteringar beror inte bara på enskilda projekt utan på hur väl de ingår i ett sammanhängande stråk och ett enhetligt system. I dag är

järnvägen i Botniska korridoren ojämnt utformad med varierande antal spår, olika största tillåtna axellast (STAX), hastighet (STH) och skilda signalsystem (ATC och ERTMS). Detta skapar flaskhalsar och begränsar effektiviteten.

TEN-T-förordningen har som huvudsyfte att harmonisera standarder och undanröja hinder för fri rörlighet av varor, tjänster och personer inom EU. I takt med att Europa blir mer beroende av inhemsk produktion och förädling av strategiskt viktiga produkter och mineraler ökar kraven på en robust och interoperabel transportinfrastruktur.

TEN-T-förordningen ställer krav på kapacitet, hastighet, axellast och interoperabilitet. Krav som inte fullt ut beaktas i Trafikverkets planförslag. Att inte uppfylla dessa krav riskerar att leda till förlorade EU-medel och försvagad konkurrenskraft. Det är därför avgörande att hela Botniska korridoren – Norrbotniabanan, Malmbanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen behandlas som ett sammanhängande stråk med harmoniserade standarder.

I direktivet till Trafikverket lyfte Regeringen tydligt att EU-krav och TEN-T ska prioriteras. Regeringen önskade också en redovisning av hur planförslaget bidrar till uppfyllelse av TEN-T-förordningen samt ta hänsyn till EU:s nästa långtidsbudget kan utformas efter 2027. Region Norrbotten anser att planförslaget inte levererar det regeringen efterfrågar.

Detta riskerar att Sverige inte uppfyller sina åtaganden enligt EU:s TEN-T-förordning till 2030, CER-direktivet som handlar om motståndskraft hos kritiska samhällsfunktioner och snart väntas bli svensk lag, samt Natos artikel 3 som ställer krav på motståndskraft och robust infrastruktur. Brister i tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur underminerar dessutom infrastrukturens roll i totalförsvaret i norra och mellersta Sverige, där Botniska korridoren är strategiskt viktig för godsflöden, militära transporter och persontrafik – och där kapacitet, redundans och resiliens är avgörande.

Därtill är det avgörande att stärka kopplingarna till Finland och Norge genom gränsöverskridande infrastruktur, särskilt i norra Sverige där militär mobilitet och redundans är kritiska för både försörjningssäkerhet och säkerhetspolitisk stabilitet.

Region Norrbotten hade velat se ett planförslag som tydligare lyft och prioriterat vikten av ett sammanhängande stråk och system med harmoniserad och enhetlig utformning i relation till åtagandena gentemot övriga EU-medlemsländer och numer även Nato.

För att säkerställa ett effektivt genomförande av TEN-T krävs att prioriterade infrastrukturprojekt får tillgång till EU-finansiering. Medel från exempelvis CEF bör därför kopplas direkt till specifika projekt som ett tillskott till nationell finansiering. Detta möjliggör ett snabbare genomförande, större projektomfattning eller högre standard i linje med förordningens syfte.

Region Norrbotten vill lyfta initiativet Plattform Norr 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. Plattform Norr kan bli en kraftsamling för att påskynda utbyggnaden av järnvägssystemet i norra Sverige, särskilt längs stamnätsskorridorerna. Regionen föreslår att regeringen aktivt stödjer och vidareutvecklar Plattform Norr som ett

strategiskt verktyg för att mobilisera resurser, samordna aktörer och stärka Sveriges position i EU:s infrastruktursamarbete.

Region Norrbotten föreslår:

- Tydliggör hur planförslaget bidrar till uppfyllelse av TEN-T-förordningen.
- Prioritera investeringar som stärker hela Botniska korridoren som ett sammanhängande stråk med harmoniserade standarder.
- Stärk kopplingarna till Finland och Norge genom gränsöverskridande infrastruktur, särskilt i norra Sverige där militär mobilitet och redundans är avgörande.
- Koppla EU-finansiering direkt till prioriterade infrastrukturprojekt för att säkerställa genomförandet av TEN-T.
- Stöd och vidareutveckla Plattform Norr som ett strategiskt verktyg för att mobilisera resurser, samordna aktörer och öka Sveriges möjligheter till EU-medfinansiering för utbyggnad av järnvägssystemet.

Underhåll ger mer infrastruktur för pengarna

Region Norrbotten välkomnar regeringens satsning på underhåll och håller med om att det är kostnadseffektivt att ta hand om befintlig anläggning. Att Trafikverket 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.

Region Norrbotten vill i sammanhanget passa på att 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 Region Norrbotten 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.

Region Norrbotten ser även positivt på att underhållsskulden på det statliga vägnätet ska återtas under planperioden, liksom att BK1-vägar uppgraderas till BK4. Dessa satsningar är välkommet och mycket efterlängtat för många av Norrbottens näringar som är beroende av tunga och effektiva transporter på väg.

Samtidigt ser Region Norrbotten risk att kommunala vägar, som ofta utgör första eller sista länken i transportkedjan, inte uppgraderas i takt med det statliga nätet riskerar nyttan av BK4 att gå förlorad. Region Norrbotten 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

Region Norrbotten föreslår:

- 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

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.

Det är därför positivt att Norrbotten vid den senaste fördelningen av ramar till länstransportplanerna fick den största procentuella ökningen av alla län. Det visar att regeringen har uppmärksammat utvecklingen och norra Sveriges utmaningar.

Samtidigt vill Region Norrbotten understryka att utgångsläget fortsatt är mycket utmanande. Trots ökningen är de samlade resurserna i länsplanen inte tillräckliga för att möta de omfattande behov som uppstår i samband med de stora industrietableringarna i länet. Dessa satsningar är av strategisk betydelse både nationellt och på EU-nivå, och bidrar till mål inom grön omställning, konkurrenskraft, säkerhet och försörjningstrygghet. Utvecklingen ställer höga krav på kommuner och regionen att möta upp med samhällsservice, bostadsbyggande och infrastruktur.

Trafikverket gör en generell tolkning att den som exploaterar också ska stå för finansiering av åtgärder i den statliga infrastrukturen. Region Norrbotten ser att denna tolkning ofta blir problematisk, både för kommuner, och för företag som har svårt att bära kostnaderna för statlig infrastruktur. Regionen har också mycket begränsade möjligheter att kunna prioritera och finansiera kostnadsdrivande behov i den statliga infrastrukturen, som ny väg eller järnväg, vilket är nödvändigt när stora industriprojekt etableras. Behov som dessutom skulle tränga undan andra sedan länge efterlängtade satsningar i länet.

Att enskilda kommuner förväntas ta ansvar för sådana investeringar är inte hållbart. Dessa åtgärder ryms inte heller inom de ekonomiska ramarna eller uppfyller målen för prioritering i länstransportplanen. Region Norrbotten anser att staten behöver ta ett tydligare ansvar för att säkerställa att nödvändig statlig infrastruktur kommer på plats i takt med industrins utveckling när nyttan är nationell.

Det enskilda vägnätet i Norrbotten är omfattande och särskilt viktigt för areella näringar, som jordbruk och skogsbruk, där stor del av transporter startar efter en enskild väg. Med ett ökat fokus på beredskap och ökad självförsörjningsgrad behöver det enskilda vägnätet prioriteras. Region Norrbotten föreslår en nationell strategi för det enskilda vägnätet, med fokus på tillgänglighet, robusthet och klimatanpassning.

Region Norrbotten föreslår:

- Stärk de ekonomiska ramarna för länstransportplanerna, särskilt i län med omfattande vägnät och låg trafikintensitet men högt samhällsvärde. Det är avgörande för att kunna möta både grundläggande behov och den snabba industriella utvecklingen.
- Staten tar ett större ansvar för finansiering av statlig infrastruktur kopplad till nationellt viktiga satsningar.
- Utveckla en nationell strategi för det enskilda vägnätet, med fokus på tillgänglighet, robusthet och klimatanpassning.

Flygets roll för tillgänglighet och beredskap

Flyget spelar en avgörande roll för tillgängligheten till och från norra Sverige. För ett exportberoende näringsliv, en växande besöksnäring och en region med stora avstånd är snabba och frekventa flygförbindelser till Arlanda och vidare ut i världen helt nödvändiga.

Norrbotten står för omkring en tredjedel av alla inrikesresor till Arlanda, vilket tydligt speglar länets starka beroende av flyget som transportmedel då andra rimliga transportmedel saknas. En dominerande andel av flygresorna till och från Norrbotten är arbetsrelaterade. Arbetspendling är inte ovanligt och flyget möjliggör att människor kan bidra med sin kompetens i såväl näringsliv som offentlig sektor, i Norrbotten eller i övriga landet. För Norrbotten är möjligheten avgörande för ett fungerande samhälle och ett näringsliv som kan utvecklas.

Även inom länet är avståndet stora vilket förstärker behovet av fungerande kommunala och regionala flygplatser för att säkerställa interregional tillgänglighet och samanhållning. Därtill har flygplatserna en central funktion för samhällsservice, sjuktransporter, räddningstjänst och totalförsvaret. Behov som under de senaste åren blivit allt starkare och tydligare utifrån säkerhetsläge men också andra erfarenheter såsom pandemi och klimatförändringar.

Att det finns fungerande flygplatser är förstås en förutsättning. De regionala flygplatserna i Norrbotten bär idag ett stort ansvar utan att ha tillräcklig statlig finansiering. Det är inte hållbart. Staten måste ta ett större ansvar för att säkerställa att hela landet har tillgång till fungerande flygförbindelser, även i kris. Det är heller inte rimligt att små kommuner ska bära hela den ekonomiska bördan för att upprätthålla markinfrastrukturen, särskilt när staten samtidigt upphandlar flygtrafik till dessa orter för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet i hela landet.

Samtidigt är det viktigt att notera att finansiering via länstransportplanen i praktiken är den enda möjliga vägen för investeringar i kommunala flygplatser markinfrastruktur. De begränsade resurserna i länsplanen innebär att det i dag inte finns utrymme att prioritera nödvändiga åtgärder för att möta nya behov, inte minst kopplat till omställningen mot fossilfrihet.

Region Norrbotten föreslår:

- Säkerställ långsiktig statlig finansiering för drift och utveckling av de icke-statliga flygplatser.
- Tydliggör statens ansvar för icke-statliga flygplatsers markinfrastruktur, särskilt i glesbefolkade län där dessa är avgörande för tillgänglighet och beredskap.

Långsiktiga trafikavtal för tillgänglighet i hela landet

Region Norrbotten vill understryka vikten av att Trafikverkets interregionala trafik, som beställs via samverkansavtal, ges långsiktig finansiering och stabila planeringsförutsättningar. Den nuvarande processen innebär att regioner och kommuner bär hela den ekonomiska risken för trafik som Trafikverket beställer, vilket är ohållbart.

Trots att Trafikverket tydligt uttryckt att trafiken är viktig och önskas behållas, saknas medel för 2026. Detta riskerar att leda till kortsiktiga förändringar med långsiktigt negativa konsekvenser för tillgänglighet och hållbar mobilitet. Vi ser samverkansmodellen som ett kostnadseffektivt sätt att säkra interregional tillgänglighet och uppmanar därför att denna typ av trafik inkluderas i den nationella planen.

Region Norrbotten stödjer Trafikverkets ambition att förändra processen och uppmanar regeringen att säkerställa att interregional kollektivtrafik får en tydlig plats i den nationella planeringen.

Region Norrbotten föreslår:

- Säkerställ att interregional kollektivtrafik får en tydlig plats i den nationella planeringen.