

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: LI2025/01587

Remiss Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Den 8 oktober 2025 remitterade Landsbygds- och infrastrukturdepartementet Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037. SSAB inkommer härmed med följande synpunkter på förslaget.

Sammanfattning

SSAB står bakom Näringslivets Transportråds remissvar men vill belysa några ytterligare aspekter.

- SSAB **anser** att regeringen bör ge Trafikverket i fortsatt uppdrag att analysera och utreda dubbelspår på sträckan Luleå-Boden
- SSAB **tillstyrker** höjningen av näringslivspotten till 150 miljoner kronor, men **anser** att näringslivspotten bör öka ytterligare
- SSAB **tillstyrker** behovet av ytterligare isbrytarkapacitet, utöver den som nu upphandlas
- SSAB **tillstyrker** behovet av investeringar för att upplåta fler delar av vägnätet för BK4
- SSAB **anser** att regeringen bör ge Trafikverket finansiering och uppdrag att investera i utökad kapacitet på Luleå Malmbangård
- SSAB **anser** att nationell plan måste vara ett långsiktigt planeringsverktyg som ger stabila förutsättningar över tid
- SSAB **anser** att fler sträckor bör planeras för STAX 25, inte minst på sträckor där förstärkningar måste genomföras för Försvarmaktens behov för ökad redundans
- SSAB **anser** att regeringen måste säkra kostnadseffektiv redundans för järnvägsgods, utöver Öresundsbron, från Sverige till Kontinentaleuropa genom tågfärja Trelleborg

Om SSAB

SSAB är Nordens största stålföretag med den svenska produktionen i Luleå, Borlänge och Oxelösund – tre anläggningar som hänger ihop i ett produktionssystem, där järnvägstransporter är avgörande mellan SSABs produktionsorter men även uppströms och nedström. Stålintustrin är en av grundpelarna i svensk basindustri och står inför ett avgörande teknikskifte.

SSAB har redan levererat det första fossilfria stålet till kund och vi ser en stor efterfrågan från marknaden på koldioxidreducerade stål. SSAB har tagit investeringsbeslut för att ställa om till elektrisk ljusbågsugn i Oxelösund om 6,2 miljarder SEK och bygga ett nytt stålverk i Luleå om 4,5 miljarder euro. Det lägger grunden för en mer robust och konkurrenskraftig värdekedja i Sverige och för svensk export. Vår nya teknik gör det möjligt att kombinera mer avancerade produkter med lägre produktionskostnader och fossilfri produktion.

Dessa två investeringsbeslut innebär nedläggning av masugnar till förmån för elektriska ljusbågsugnar – och därigenom att mer än 10 procent av Sveriges totala koldioxidutsläpp försvinner. I Oxelösund pågår arbetet med

byggnation av ljusbågsugn och utveckling av verksamheten. I Luleå togs den 17 september 2025 det första spadtaget för världens mest elektrifierade stålverk, inklusive kapacitet för varmvalsning och kallvalsning. Borlänge fortsätter vara en viktig del i vår fossilfria produktionsprocess och vidareförädla stål.

SSAB om transportinfrastruktur

Stål är en strategiskt viktig bransch i Europa med stor betydelse för såväl fordonsindustri, bostadsbyggande, energiproduktion som infrastruktur till både civila ändamål som Totalförsvarets behov och agerar på en global marknad med hög konkurrens.

För SSABs produktion och leveranser till kund är en välfungerande transportinfrastruktur avgörande. Idag transporterar vi ca 6 000 ton stålämnen per dag på järnväg mellan Luleå och Borlänge, ca 6 000 ton stålämnen per vecka mellan Oxelösund och Borlänge, samt ca 7 000 ton stålprodukter per vecka mellan Borlänge och Oxelösund – det kan inte tas med vägtransporter.

Utveckling av Luleå Malmbangård och Oxelösund bangård behöver genomföras för att möjliggöra effektiva flöden, bland annat genom nya växlar och fler, och längre, spår. Med en hög beläggning på befintliga spår riskerar små förseningar få stora konsekvenser där produktion kan påverkas. Vi har hösten 2025 sett hur stora regnmängder påverkar järnvägen och möjligheten till godstransporter. Det är avgörande med ökade investeringar för underhåll och ökad kapacitet och redundans på järnväg. Fler stråk behöver stärkas upp från STAX 22,5 till STAX 25 för att klara tyngre godstransporter och därmed undvika kapacitetstapp på grund av omledningssträckans viktbegränsningar, vilket kan ge upphov till av- och omlastning när tåg behöver dirigeras om.

SSABs investeringar ökar resiliens och flexibilitet i produktion samtidigt som det stärker konkurrenskraften. Som stålbolag levererar vi till kunder i både Sverige och Europa. Brister i transportinfrastrukturen ger stora följd effekter och riskerar att påverka exportintäkter och arbetstillfällen. För att möjliggöra investeringar med fortsatta godsflöden genom Sverige inom produktionskedjan och vidare till kund är ökade investeringar för en välfungerande transportinfrastruktur nödvändiga.

Investeringar i järnväg och tillgång till tåglägen är avgörande för industriutvecklingen och vår konkurrenskraft. Transportinfrastruktur är en central del av industripolitik. Det krävs investeringar för ökad kapacitet, ökat underhåll och långsiktighet för att kunna säkra godstransporter på järnväg. Här måste ansatsen vara ett hela Sverige-perspektiv i beslut om investeringar. Vi behöver också se alla dessa frågor i ett värdekedjeperspektiv. Våra olika företag är beroende av varandra och effektiva godstransporter på järnväg är av högsta betydelse.

SSAB om Förslag på nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

I juni 2025 lanserade regeringen en ny industristrategi för Sverige och i november 2025 en ny godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv. Regeringen pekar ut behovet av en stärkt transportinfrastruktur som en viktig förutsättning för en teknikledande och växande industri som ställer om för framtiden. En välfungerande transportinfrastruktur stärker produktivitet och konkurrenskraft. Som regeringen nämner räcker det inte att ta hand om befintlig infrastruktur utan det finns behov av att investera i större nya projekt. Åtgärder med stor effekt på järnväg inkluderar hastighetshöjande åtgärder inklusive bromsprocenttabell, bärighet och möjlighet att bygga och köra längre tåg.

Effektiva godstransporter lägger grunden för ett konkurrenskraftigt näringsliv. Avgifter för godstransporter måste hanteras i ett sammanhang över samtliga transportslag. Enskilda höjningar kan upplevas ha liten påverkan men sammantaget kan flera enskilda höjningar få stor påverkan på godstransporter.

Industrin är i behov av långsiktiga och stabila förutsättningar inte minst gällande transportinfrastruktur. Med långa planeringshorisonter och genomförande av projekt är nationell plan för transportinfrastruktur ett viktigt planeringsinstrument men kräver samtidigt att objekt som namngivits kvarstår i plan över tid. Bedömning av ett objekts genomförbarhet, genom bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet, behöver ta ökad hänsyn till vilka investeringar som möjliggörs genom utökad järnvägskapacitet men även ta i beaktande kostnad om en infrastrukturinvestering inte genomförs.

Med nationell plan som skapar långsiktiga förutsättningar krävs samtidigt finansiering för att göra mindre åtgärder mellan planperioder. Näringslivspotten är en viktig finansieringskälla för så kallade trimningsåtgärder. Det är positivt att förslaget innehåller en höjning av pottens storlek till 150 miljoner kronor per år. Större åtgärder är hänvisade till nationell plan som presenteras vart fjärde år. Dock har kostnader ökat samtidigt som projekt som kräver kapacitet på järnväg tillkommit vilket gör att näringslivspotten bör breddas och höjas än mer för att kunna omhänderta fler och/eller större åtgärder för att stärka industrins behov av godstransporter.

Investeringar för fler ändamål

Industrin har ett stort behov av godstransporter på järnväg för en stark konkurrenskraft. För effektiva godstransporter behövs att bärighet i många fall uppgår till minst STAX 25, för att möjliggöra tunga laster. En konsekvens för industrins godstransporter av lägre axellast är att fler tåg behöver planeras och köras för att transportera samma volym. Det innebär högre belastning på järnvägsnätet som helhet.

Att planera järnvägsinvesteringar för minst STAX 25 innebär färre tåg för samma volymer och därmed större kapacitet på järnvägsnätet vilket gynnar såväl persontrafik, industrin och Totalförsvarets behov. Att planera och investera för lägre bärighet än STAX 25 minskar möjligheterna att använda banor som omledningsstråk utan behov av om- eller avlastning av gods.

Vid lägen där Totalförsvarets behov av järnvägskapacitet skapar undanträngningseffekter kan det medföra ersättningskrav. För att undvika ökade och återkommande kostnader för staten med anledning av ersättning för undanträngning bör resurser prioriteras för utbyggd kapacitet och redundans som kan nyttjas för såväl industrins, som Totalförsvarets, behov av effektiva godstransporter.

Trafikverket nämner de steg som ingår i infrastrukturplaneringsprocessen. Det är viktigt att det är en förutsägbar planeringsprocess som också tar höjd för de utmaningar som kan finnas i planering och genomförande av infrastrukturprojekt. Samtidigt är det av stor vikt att liksom Energimarknadsinspektionen och Svenska kraftnät, kontinuerligt arbeta för att korta ledtider, inte minst i utrednings- och förberedelsefaser där störst kostnadsökning sker. Här finns potential för parallella processer samt att använda alternativ finansiering av förarbeten, simuleringar och undersökningar.

Norrbottenbanan positiva effekter för godstrafik

Vi välkomnar Trafikverkets beslut från slutet av 2024 om Norrbottenbanan och västlig korridor in till Luleå, via Notviken. Tillkomsten av Norrbottenbanan ökar kapacitet och redundans för södergående godstransporter. Mot bakgrund av industrins behov och kommande kapacitetsbehov skulle byggstart och att ta banan i produktion med fördel ske även från Luleå. Det skulle möjliggöra en kompletterande järnvägsförbindelse mellan Luleå och i tur och ordning, Piteå, Skellefteå och Umeå med positiva följd effekter för transportsystemet och industrins logistiklösningar.

Fortsatt uppdrag malmбанan Luleå-Boden

Sträckan Luleå-Boden är av stor betydelse för SSAB, bland annat för inkommande malmtransporter och för utgående leveranser av stålämnen. Varje dygn transporteras ca 6 000 ton stålämnen på så kallade stålpendeln från Luleå till Borlänge, via Boden och norra stambanan. I Borlänge valsas stålämnena till produkter som transporteras vidare till kund. Varje stålämne är ca 11 meter långa, 1,5 meter breda och väger drygt 20 ton.

Det är av avgörande betydelse att det finns god tillgång till godstransporter med hög kapacitet på järnvägen samt redundans vid behov av omledning. På sträckan Luleå-Boden väntas en volymökning av gods från industrier såväl som med anledning av Sveriges anslutning till Nato.

För att kunna upprätthålla effektiva flöden och bibehålla industrins konkurrenskraft behöver järnvägen möta de ökande behoven. Det finns därför behov av fortsatt uppdrag till Trafikverket att analysera och utreda dubbelspår på sträckan Luleå-Boden.

Luleå Malmbangård möjliggör effektiva godstransporter

Vidare är Luleå Malmbangård en avgörande systemfunktion tillsammans med Luleå hamn, spår till hamnen, LKAB, SSAB, personbangården och sträckan Luleå-Boden. Ägandet och rådigheten av systemets delar är delat

mellan kommun, näringsliv och Trafikverket. Malmbanan och malmbangårdssystemet i Luleå står inför ökade volymer av godstransporter. Utan investeringar för ökad kapacitet på Luleå Malmbangård uppstår kapacitetsbrist som ger följd effekter på systemet i sin helhet. En väl fungerande Malmbangård är även en förutsättning för prioriterad och påbörjad utveckling av området Svartön/Luleå industripark.

Under hösten 2024 påbörjades ett arbete där samtliga berörda aktörer arbetat tillsammans för att utreda behov och lösningar på Malmbangården. Samverkansforumet går under benämningen *Strategisk järnväg* och omfattar SSAB, Stegra, LKAB, Luleå Hamn, Försvarsmakten, Sweco, Trafikverket, Region Norrbotten, Luleå Kommun och Green Cargo.

Detta samarbete har lagt grund för åtgärder inom den så kallade Näringslivspotten för att hantera delar av kartlagt behov. Beviljade medel är en viktig del av lösningen men täcker endast en liten del av behoven på Malmbangården och ytterligare åtgärder krävs för att undvika reducerad kapacitet och undanträngningseffekter.

Givet den delfinansiering som redan finns genom Näringslivspotten kan vissa initiala åtgärder genomföras. Ytterligare åtgärder krävs och Luleå Malmbangård bör lyftas in som en direktobjektinvestering för att stegvis och i takt med kommande volymökningar bygga kapacitet. Då Malmbangården ansluter till det namngivna objektet Luleå C finns möjliga synergier för att möta kommande kapacitetsbehov.

Malmbangården omfattar befintlig infrastruktur där det finns möjlighet att utföra åtgärder på redan hårdgjorda ytor. Föreslagna åtgärder ligger i linje med Trafikverkets fyrstegsprincip och innebär i korthet:

- Förlängning av befintliga spår
- Nya växlar
- Nya spår

En stegvis utbyggnad av Malmbangården säkerställer flertalet nyttor:

- Frigörandet av kapacitet på Malmbanan
- En högre nyttjandegrad av investeringar på Malmporten
- Säkerställande av riksintressen
- Möjliggör Dual- Use för militär verksamhet
- Frigöra alternativa transporter och undviker eventuella undanträngningseffekter på andra transportslag såsom tunga vägtransporter.

Kostnaden för utökad kapacitet på malmbangården, till gagn för bangårdssystemet, är liten jämfört med den potentiella förlust utebliven investering av ökad kapacitet kan innebära.

Ökad kapacitet och redundans

För interna godstransporter mellan SSABs produktionsanläggning är norra samt södra stälpendeln avgörande. Den typ av gods som fraktas är av sådan karaktär att det inte går att frakta på annat sätt till hög effektivitet. Vidare går gods till kund framför allt via järnväg och sjöfart, samt till viss del på väg.

För SSAB behöver därför framtida isbrytarkapacitet säkras, inklusive drift av isbrytare, investeringar för underhåll och kapacitetshöjande åtgärder genomföras på primärt Norra, Västra och Södra stambanan samt säkra kostnadseffektiv redundans för järnvägsgods, utöver Öresundsbron, från Sverige till Kontinentaleuropa genom tåg färja till och från Trelleborg. För vägtransporter är det avgörande att fler delar av vägnätet upplåts för BK4.

De stora regnmängderna hösten 2025 visade på behovet av ökad redundans på järnväg. När både Botniabanan och Norra stambanan påverkades innebar det stora utmaningar för godstrafiken och omledningsförmåga. För ökad redundans av godstransporter bör staten ta ett större ansvar för Inlandsbanan och bibehålla eller öka anslaget till banan.

Vidare begränsar bärigheten på Inlandsbanan kapaciteten för godstrafik. STAX 22,5 gäller i dag på mer än 75 procent av banan. Den övriga delen har endast STAX 20 vilket ytterligare begränsar kapaciteten och i vissa fall hastigheten på Inlandsbanan. Investeringar behöver genomföras för att genomföra bärighetshöjningen så att

Inlandsbanan, tillsammans med en satsning på sträckan Arvidsjaur-Jörn, kan utgöra ett reellt omledningsalternativ.

Vi finns tillgängliga för att svara på eventuella frågor.

Med vänlig hälsning

Erik Pedersen
Head of Governmental Relations Sweden
erik.pedersen@ssab.com