

Yttrande avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Stegra vill härmed lämna följande yttrande med anledning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

Stegra bygger just nu Europas första stålverk på femtio år och kommer med godsvolymer på åtta miljoner ton per år via järnväg att bli en betydande transportköpare och väljer därför att besvara denna remiss trots att vi inte är utpekad remissinstans

Övergripande synpunkter

Stegra välkomnar Trafikverkets fokus på underhåll, trimningsåtgärder, isbrytarkapacitet och satsningar genom näringslivspotten. Dessa delar utgör viktiga steg mot ett mer robust och konkurrenskraftigt transportsystem. Samtidigt ser vi brister i planförslaget gällande den långsiktiga kapacitetsuppbyggnaden i norra Sverige, särskilt vad gäller järnvägens funktion i det industriella systemet i Norrbotten.

För att möta den kraftigt ökande transportefterfrågan, stärka totalförsvarets förmåga och säkra Sveriges konkurrenskraft krävs snabbare och kraftfullare investeringar än vad som nu föreslås.

Vi föreslår att:

1. Dubbelspår Luleå-Boden inkluderas i den nationella transportinfrastrukturplanen.
2. Genomför en direktinvestering i Luleå malmbangård för att säkerställa tidskritisk kapacitet för industrier och totalförsvaret.
3. Etappen Gammelstad–Notviken inkluderas i enlighet med Trafikverkets förslag vid utökad finansiering.
4. Bygget av Norrbottenbanan påbörjas även från Luleå eftersom det direkt bidrar till en ökad kapacitet på sträckan Boden–Luleå.
5. Redan finansierade åtgärder som en del av Norrbottenbanan längs Skelleftebanan tidigareläggs.

Behov av åtgärder i Norrbotten

Situationen för järnvägskapaciteten i Norrbotten är väl känd och dokumenterad. Industrins prognoser pekar på en fördubbling av transportvolymerna inom fem år. Kapacitetsläget mellan Boden och Luleå är redan idag otillräckligt och har lett till att pendeltågstrafik ersatts med buss. Redan mindre störningar får spridningseffekter på hela trafiksystemet. Med industrins volymökningar under kommande femårsperiod och Malmbanans successiva



uppgradering (längre och tyngre tåg) kommer enkelspåret att bli den enskilt största begränsningen i hela systemet, med nyttjandegrader över 100 procent¹.

För att förbättra kapaciteten finns det två huvudsakliga områden som bör prioriteras, dubbelspår Boden–Luleå och Luleå malmbangård. Båda åtgärderna är kritiska för att industrin och samhället ska kunna nyttja järnvägen inom de kommande fem åren. Utöver dessa ser Stegra möjligheten att tidigarelägga åtgärder inom Norrbotniabanan för att kostnadseffektivt avhjälpa kapacitetsbehovet i Norr- och Västerbotten.

Stegra noterar att en del av dubbelspåret Luleå–Boden pekas ut i den lista på projekt som skulle kunna inkluderas vid en anslagsökning. Att underlåta att investera i dubbelspår Luleå–Boden riskerar att få betydande negativa konsekvenser då åtgärden är systemkritisk. I sammanhanget noterar Stegra att regeringen har aviserat att särskilda medel ska vikas för investeringar i infrastruktur som har betydelse för det militära och civila försvaret och vill i ljuset av detta understryka att investeringar i dubbelspår kraftigt förstärker robustheten i systemet vilket kommer vara av stor betydelse i händelse av såväl konflikt som övning. Stegra vill framhålla att Trafikverkets samhällsekonomiska beräkningar inte fullt ut speglar den samhällsnytta som robusta transportsystem medför för näringslivets konkurrenskraft och totalförsvarets robusthet.

Stegra anser att Trafikverket i första hand bör inkludera dubbelspåret Luleå–Boden i sin helhet i den nationella planen, i andra hand att Trafikverket prioriterar dubbelspår på etapp Gammelstad–Notviken och dubbelspåret Luleå–Notviken, som är en del av Norrbotniabanan. Det skulle kraftigt förbättra kapaciteten på hela sträckan till Boden då beroendet av servicetågen mellan Luleå C och Notviken försvinner.

Luleå malmbangård fyller en central systemfunktion i det samlade järnvägssystemet i Norrbotten, tillsammans med hamnen, LKAB:s anläggningar, personbangården och sträckan Luleå–Boden. Systemet är redan idag hårt belastat och störningskänsligt, och riskerar att överbelastas senast år 2027 om åtgärder inte vidtas omgående. Givet Luleå malmbangårds centrala funktion i transporterna längs sträckan Boden–Luleå kommer störningar på malmbangården fortplantas på sträckan, vilket ytterligare förvärrar kapaciteten.

Givet att ägandet och ansvaret för systemet är delat mellan kommun, näringsliv och Trafikverket, vilket kräver samordnade och gemensamt finansierade lösningar vilket Trafikverket bär ta ett särskilt ansvar för.

För att undvika den förestående trafikinfarkten krävs kraftfulla och tidiga investeringar i dubbelspår Luleå–Boden och malmbangården.

Stegra föreslår därför att Luleå malmbangård lyfts in som direktinvesteringsobjekt. En sådan satsning bör genomföras stegvis i takt med volymökningarna med kompletterande finansiering från redan beviljad näringslivspott.

En stegvis utbyggnad innebär bland annat:

- Förlängning av befintliga spår
- Nya växlar och spår
- Anpassningar av redan hårdgjorda ytor i linje med fyrstegsprincipen

Detta skulle medföra flera samhällsnyttor:

¹ PM Luleå–Narvik 2021, PM Förutsättningar på malmбанan 2023,



- Ökad kapacitet på Malmbanan
- Högre nyttjandegrad av investeringar i Malmporten
- Säkrade riksintressen (hamn, SSAB, LKAB:s järnväg)
- Stärkt totalförsvär
- Minskad risk för undanträngningseffekter på vägtransporter

Vidare bör möjligheten att samlokalisera personvagnsuppställning till Svartön nedre prövas, vilket skulle frigöra värdefull mark för stadsutveckling i centrala Luleå – i linje med kommunens översiktsplan.

Slutligen ser Stegra positivt på att flera av åtgärderna inom ramen för Norrbottenbanan är inkluderade i den nationella planen, men anser att åtgärderna bör tidigareläggas för att snabbt möta det ökade kapacitetsbehovet i Norrbotten och Västerbotten.

Bland de åtgärder som snabbt kan låsa upp kapacitet kostnadseffektivt ser Stegra följande prioriteringsordning:

1. Att bygget av Norrbottenbanan inleds från nord och syd samtidigt i syfte att säkerställa att dubbelspår Luleå–Notvikens kan färdigställas snarast möjligt.
2. Vidare bör även åtgärder på Pitebanan och Skelleftebanan vidtas omgående för att skapa redundans i systemet vilket kommer behövas under byggnationen av Norrbottenbanan.
3. Signalering och mötesplatser längs Skelleftebanan som en del av Norrbottenbanan bör tidigareläggas för att möta behovet från industri och samhälle.

Övriga och allmänna synpunkter

Högre hastighet ökad bärighet och längre godståg

För att järnvägen ska kunna möta industrins behov av effektiva och konkurrenskraftiga transporter måste både hastighet och bärighet öka. Dagens system begränsas av låg medelhastighet och tekniska restriktioner som inte är anpassade till moderna transportflöden. Genom att tillåta tåg upp till 1 050 meter och höja standarden till 25 tons STAX på prioriterade stråk minskar transportkostnader per ton, frigör kapacitet och ökar tillförlitligheten i hela logistikkedjan. Detta är en avgörande förutsättning för att de omfattande industriinvesteringarna i norr ska kunna ge full effekt och bidra till nationell tillväxt.

Dimensionerande målbild och redundans

Trafikverkets planering behöver utgå från en dimensionerande målbild där systemet klarar framtidens transportvolym och totalförsvarets krav på robusthet. I dagsläget saknas en tydlig definition av vad infrastrukturen faktiskt ska åstadkomma i termer av kapacitet, tillgänglighet och redundans. Ett resilient transportsystem kräver att kritiska länkar, som Luleå–Boden och Malmbanan, byggs med redundans – så att driftstörningar inte får systempåverkan och försörjningsflöden kan upprätthållas även under påfrestning. Denna typ av kapacitet är inte överinvestering, utan en nödvändig försäkring för samhällsekonomi, näringsliv och totalförsvär.

Samhällsekonomiska modeller underskattar godstrafikens värde

Dagens samhällsekonomiska kalkyler underskattar systematiskt godstrafikens samhällsnytta. Modellerna är utformade för persontrafikens tidsvinster snarare än industrins transportbehov och långsiktiga konkurrenskraft. Effekter såsom ökad



exportkapacitet, försörjningssäkerhet, minskat vägslitage, klimatnytta och sysselsättning inom industrin vägs alltför svagt. Detta leder till att nödvändiga investeringar i godsstråk framstår som olönsamma på papperet, trots att de är avgörande för hela Sveriges ekonomi. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att modernisera kalkylmodellerna så att de bättre avspeglar det strategiska värdet av godstransporter och totalförsvar.

Planeringsstart kopplad till industriella beslut

Trafikverket bör ges ett tydligt uppdrag att påbörja planering i samma skede som industrin fattar investeringsbeslut. Dagens ordning, där planeringen påbörjas först efter att finansiering säkrats och planperioden fastställts, gör att nödvändiga kapacitetshöjningar ofta ligger flera år efter industrins behov. Detta skapar flaskhalsar, förseningar och risk för förlorade etableringar. En synkroniserad planeringsprocess, där Trafikverket kan starta förberedande arbete parallellt med industriinvesteringar, skulle kraftigt öka effektiviteten och minska samhällskostnaderna.

Alternativkostnader vid uteblivna beslut

När Trafikverket beslutar att inte inkludera eller senarelägga projekt redovisas sällan de alternativkostnader som uppstår. För industrin innebär varje års fördröjning förlorad produktivitet, högre logistikkostnader och minskad internationell konkurrenskraft. För samhället handlar det om uteblivna exportintäkter, skatteintäkter och klimatnytta. Dessa kostnader bör tydliggöras i Trafikverkets beslutsunderlag så att politiken kan fatta välavvägda beslut baserat på hela samhällseffekten – inte enbart investeringskostnaden.

Isbrytarkapacitet

Stegra välkomnar Trafikverkets ökade fokus på isbrytarkapacitet, men framhåller att denna bör betraktas som en integrerad del av transportinfrastrukturen. En fungerande vinterlogistik är avgörande för exportindustrin i norr, där hamnarnas tillgänglighet är lika central som järnvägens. Isbrytning är därför inte en driftfråga utan en kapacitetsfråga som direkt påverkar Sveriges exportförmåga, försvarsförmåga, försörjningsberedskap och energiförsörjning. Investeringar i moderna isbrytare och samordnad planering mellan Sjöfartsverket, Trafikverket och industrin är nödvändiga för att säkerställa året runt-funktion.

Rätt till ersättning vid militär användning av infrastruktur

När civil infrastruktur tas i anspråk av Försvarsmakten för övning eller beredskap måste det finnas en tydlig ordning för ersättning till näringsliv och operatörer. Stopp och begränsningar i transporter innebär reella ekonomiska förluster, särskilt för verksamheter med höga volymer och tidkänsliga flöden. Det är rimligt att staten kompenserar de aktörer vars verksamhet påverkas när infrastruktur används för totalförsvarsändamål. Vi välkomnar därför förslaget till Europaparlamentets och Rådets förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010.

Vidare är det avgörande med redundans i systemet för att klara omfattande trafikstörningar och fortsatt kunna transportera samhällskritiska produkter. Det måste finnas alternativa transportvägar i så stor utsträckning som möjligt. Därför är det viktigt att transportsystemet planeras och byggs utifrån detta, och det är då viktigt att öka bärigheten på såväl väg som järnväg.

Boden & Stockholm den 10 december 2025



Stegra

Peter Flymalm
Chef för extern infrastruktur

Mikael Lindström
Chef för samhällskontakter