

# Remissyttrande: Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037

Norrbottens Kommuner är ett förbund som ägs av de fjorton kommunerna i länet. Norrbottens Kommuner är inte formellt utsett som remissinstans för Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen, remiss daterad 2025-09-30 men har valt att avge yttrande eftersom frågan är angelägen för samtliga kommuner i länet. Detta remissyttrande har skett i samråd med samtliga kommuner i Norrbotten, samt med Region Norrbotten och Länsstyrelsen i Norrbottens län.

## Sammanfattning

För Norrbotten är den nationella planen avgörande för att möjliggöra den nödvändiga industriella utveckling vi är mitt i, samt för att säkerställa grundläggande tillgänglighet i ett län med långa avstånd, kalla klimatförhållanden, glest befolkade områden och få alternativa färdvägar.

Norrbottens Kommuner ser stora möjligheter för hela Sverige om den nationella infrastrukturen utvecklas i takt med i vår industri och vår besöksnäring. Bara så kan vi säkra Norrbottens befolkningstillväxt, försörjningstrygghet och bidra till att uppfylla Sveriges klimatmål.

Från Norrbottens Kommuners håll vill vi särskilt betona följande:

- Hela Norrbotniabanan måste färdigställas inom planperioden, med tydligt målår. Om nödvändigt att banan byggs av ett projektbolag för snabbare genomförande.
- Dubbelspår mellan Luleå och Boden måste återföras till planen, då flaskhalsen redan idag begränsar både gods- och persontrafik och hotar kommande samhälls- och industrisatsningar.
- Malmbanan behöver ett helhetsgrepp med inriktning mot etappvist dubbelspår. Tidskritiska åtgärder för att säkra en robust

godshantering och gränsöverskridande kapacitet mot Norge behöver prioriteras.

- Det eftersatta statliga och kommunala vägnätet i Norrbotten måste prioriteras, särskilt E10, E45, E4 och anslutande viktiga länsvägar samt förstärkt stöd för kommunala bärighetsåtgärder.
- Inlandsbanan är en nationell tillgång och bör ges en tydligare roll som robust godsstråk och avlastningsalternativ om störningar sker i andra stråk.
- Gränsöverskridande infrastruktur mot Norge och Haparandabanan mot Finland, avseende järnvägsförbindelser, godsterminaler och vägar, är kritisk för både totalförsvaret, beredskap och ekonomisk utveckling.
- Samhällsekonomiska modeller måste utvecklas så att byggnation i glesa regioner inte systematiskt missgynnas.
- Staten måste ta ett större ansvar för statlig infrastruktur kopplad till nationellt viktiga industrisatsningar, som kommuner inte kan – och inte ska – bära.

## Inledning

Norrbotten är mitt inne i den största industriella omvandlingen i modern tid. Kommunerna utvecklar nu samhällen, service och bostäder i en omfattning som saknar motstycke. Detta trots att kommunerna saknar de nödvändiga ekonomiska resurser och tillräckliga finansieringsalternativ när återbäringen i form av ökat skatteunderlag väntas komma i framtiden. Samtidigt har länet ett unikt geopolitiskt läge och dess avgörande roll för både Sveriges och Natos försvarsförmåga har ökat dramatiskt.

De investeringar som genomförs och som planeras i Norrbotten inom gruvnäring, fossilfri produktion, energiomställning, hamnar, datacenter och industri är av såväl nationell som internationell betydelse. Parallellt med detta har vår besöksnäring utvecklats till ytterligare en basindustri och tillväxten fortsätter. Allt detta förutsätter ett transportsystem som håller en kvalitet och kapacitet som möjliggör en fortsatt tillväxt, men som samtidigt ger oss möjlighet att bo, leva och verka under samma villkor som andra delar av Sverige där förutsättningarna är annorlunda.

Norrbottens Kommuner vill därför uttrycka en tydlig oro över att Trafikverkets plan inte reflekterar de behov och krav som finns i Sveriges nordligaste län. I en tid av oöverträffad tillväxt i kombination med nya behov kopplade till Sveriges NATO-inträde och en ändrad säkerhetspolitisk världsbild är vi förvånade över avsaknaden av offensiva satsningar trots att nyttan är uppenbar och att behoven är så pass akuta som de är.

## Norrbotniabanan – en förutsättning för tillväxt och hållbarhet

Färdigställandet av Norrbotniabanan mellan Skellefteå och Luleå är kritisk för att möta vårt ökade behov av redundans och säkerhet, samt för att säkerställa vår konkurrenskraft, industrins gröna omställning, kompetensförsörjning. Norrbottens Kommuner ser positivt på att objektet finns med i Trafikverkets planförslag och att regeringen öppnat upp för alternativa finansieringsformer, men ser stora farhågor i att det ännu inte är fullt finansierat.

Detta eftersom färdigställandet av Norrbotniabanan är en förutsättning för Europas konkurrenskraft och resiliens. Det är även en förutsättning att Norrbotten ska kunna utvecklas på lång sikt. Norrbotniabanans primära nytta ligger i godstransporterna till och från ett naturresursrikt län. Men för kommunerna i länet innebär Norrbotniabanan även en möjlighet att skapa mer sammanhängande arbetsmarknadsområden, där människor faktiskt kan pendla och bo där de vill och det är ett fundamenta för att utveckla vår växande besöksnäring.

Så länge vi har norra stambanan att förlita oss på tappar vi utvecklingskraft för vår industri, för kompetensförsörjningen och i vår befolkningstillväxt.

Det är därför avgörande att Norrbotniabanan inte blir ett projekt som långsamt dras fram över decennier, utan ett sammanhållet åtagande med tydlig start och tydligt mål. Byggstarten måste tidigareläggas på de mest belastade delarna av systemet, särskilt kring Luleå där kapaciteten i dag redan är otillräcklig.

Norbottens Kommuner uppmanar Trafikverket att påskynda bygget med parallella processer, samt att fokus läggs på byggnation norrifrån. Vi efterfrågar även en snabbutredning av en accelerad tidplan för Norrbotniabanan.

För kommunerna innebär varje år av osäkerhet fördröjda investeringar i bostadsbyggande, resecentrum, skolor och annan samhällsservice. Vi

behöver kunna planera långsiktigt och det kräver en nationell tydlighet som i dag saknas.

Norrbotniabanan är inte en isolerad fråga. Den påverkar våra kustkommuner, inlandet, hela Norrbotten, riket och Europa. Men för de som arbetar lokalt är nyttan samtidigt mycket konkret: bättre pendlingsmöjligheter, starkare inflyttning, fler etableringar och en verklig möjlighet att växa på ett sätt som annars inte vore möjligt. Vi ser också att moderna resecentrum inte är en lyx, utan en nödvändig del av funktionen.

För att järnvägen ska nå maximal nytta måste människor kunna byta färd sätt tryggt, enkelt och i lägen som binder samman orterna. Här behöver staten vara tydligare och ta ett större ansvar – kommunerna kan inte bära så stor risk som de står idag, särskilt inte i en region och för en investering där nyttan i hög grad är av nationell och europeisk karaktär.

Gällande Norrbotniabanan anser Norrbottens Kommuner att:

- Hela sträckan måste färdigställas inom planperioden.
- Målrår måste fastställas.
- Projektbolag kan möjliggöra snabbare genomförande.
- Byggstart från Luleå bör ges hög prioritet då kapacitetsbrister är akuta, alternativt att bygget av banan sker från två håll samtidigt.
- Högre statlig finansiering för resecentrum och kommunal kringinfrastruktur är helt nödvändig.

För kommunerna är Norrbotniabanan avgörande för att klara bostadsexpansion, samhällsservice, pendling och kompetensförsörjning. Utan Norrbotniabanan kommer industrin inte kunna växa som planerat – och kommunerna kommer inte kunna utvecklas till attraktiva samhällen.

## Dubbelspår Luleå–Boden

Den enkelspåriga järnvägssträckan mellan Luleå och Boden utgör i dag en av de mest belastade delarna av Norrbottens strategiska transportinfrastruktur. Trafikverket konstaterar att kapacitetsbrister uppstår redan under högtrafiktimmor, vilket bland annat har inneburit att den regionala tågpendlingen mellan Luleå och Boden fått ersättas med busstrafik.

Industrins prognoser visar att transportvolymerna i Norrbotten förväntas fördubblas inom de kommande fem åren. Detta innebär att den redan ansträngda kapaciteten på stråket Luleå–Boden riskerar att bli otillräcklig för att möta behoven från både befintlig och ny industriproduktion. Redan från 2027 bedöms konsekvenserna kunna bli märkbara, inte minst för godstrafiken på Malmbanan och för etableringen av det nya stålverket i Boden. Det påverkar såväl den nationellt kritiska malmexporten som omställningen till fossilfri industri – områden där Norrbotten har en avgörande roll för Sverige och Europa.

Luleå och Boden utgör tillsammans en av Norrbottens viktigaste arbetsmarknadsregioner med dagliga arbets- och studiependlingsflöden i stor skala. Den funktionella regionen är i praktiken en och samma arbetsmarknad och har ett befolkningsunderlag som överstiger gränsen för urban nod. Utvecklingen i området är en central del av länets samlade tillväxtmål och förväntas bidra till att Norrbotten når den befolkningsökning som krävs för att långsiktigt stärka kompetensförsörjningen och arbetsmarknadens dynamik.

Ett fullt utbyggt dubbelspår mellan Luleå och Boden är därför en nödvändig förstärkning av transportinfrastrukturen i hela länet och landet. Sträckan utgör navet där Malmbanan, Haparandabanan och Norrbotniabanan knyts samman mot både Narvik i norr och övriga Sverige i söder. Trafikverket har i sitt regeringsuppdrag bekräftat behovet av ökad kapacitet på Malmbanan, och även om byggstart beslutats för en partiell dubbelspårsutbyggnad är det bekymmersamt att hela sträckan inte inkluderats i planen.

Norrbottens kommuner vill tydligt framhålla att ett komplett dubbelspår Luleå–Boden är en förutsättning för att transportsystemet i länet ska klara

den historiskt stora industriella expansionen, utvecklingen av totalförsvaret och tillväxten inom besöksnäringen. Utan denna kapacitet riskerar godstrafiken att tränga undan både person- och turisttrafik, vilket får långtgående negativa effekter för hela regionens utveckling.

Norrbottens Kommuner ansluter sig därför fullt ut till Region Norrbottens bedömning att:

- Dubbelspåret frånvaro i planen är oacceptabel.
- Järnvägsplanen bör fullföljas.
- Byggstart behöver säkras skyndsamt.
- Staten behöver ta ett större ansvar.

## **Malmbanan – ett nationellt och europeiskt åtagande**

Malmbanan är i praktiken Sveriges mest betydelsefulla exportlänk. Ändå är den inte är dimensionerad för dagens behov och än värre dimensionerad för att möta morgondagens prognostiserade volymökning. I kommunerna märks konsekvenserna varje gång en störning inträffar: godstransporter stoppas, resor ställs in och näringslivets tidskritiska kedjor slås sönder. Detta påverkar både företag, medborgare och besökare och i förlängningen påverkar det landets konkurrenskraft.

Samtidigt är Malmbanan inte bara en industriell fråga. Den är ett av de viktigaste stråken för Sveriges totalförsvär. I en tid då vår omvärld blivit mer osäker kan vi inte fortsätta luta oss mot ett enkelspårssystem som saknar redundans och buffertkapacitet. Kommunerna har ett ansvar att skapa förutsättningar för civila samhällsfunktioner, men vi kan inte påverka järnvägens utformning. När planeringen för ett dubbelspår inte förs vidare riskerar vi att en av landets mest strategiska transportleder blir en kritisk flaskhals, samtidigt som industrin expanderar och exportvolymerna växer.

Malmbangården i Luleå är ytterligare en konkret och akut fråga. Kommunen arbetar tillsammans med berörda aktörer för att lösa den tidskritiska situationen, men det står helt klart att kapaciteten inte räcker ens på kort sikt. Om bangården inte förstärks, moderniseras och effektiviseras i närtid kommer följdverkningarna bli omfattande i hela systemet. För kommunerna är det centralt att staten tar detta ansvar; vi kan inte bära konsekvenserna av att nationellt viktiga transporter fastnar i våra tätorter.

Utöver detta behöver Malmbanan ses i ljuset av sina omgivande stråk, särskilt kopplingen mot Norge och Finland. En naturlig utveckling för att sörja för såväl industriella behov som totalförsvärsbehov är att skyndsamt påbörja utredningen av en järnväg från Svappavaara till finländska Kolariområdet.

Vi vill understryka att en långsiktigt hållbar lösning inte bara handlar om punktvisa åtgärder utan om ett tydligt helhetsgrepp, där visionen om en mer robust och kapacitetsstark bana också följs av konkreta beslut.

Norrbottens Kommuner anser det vara av högsta vikt att Malmbanan prioriteras genom:

- Ett tydligare helhetsgrepp med en etappvis offensiv utbyggnad av Malmbanans kapacitet och robusthet.
- Etappvis dubbelspår ska utredas och prioriteras.
- De tidskritiska åtgärderna på Malmbangården i Luleå åtgärdas.
- Gränsöverskridande kapacitet måste stärkas.
- Robustheten måste ses i ett Nato-perspektiv.

## **Inlandsbanan – robusthet, beredskap och utveckling**

Kommunerna längs Inlandsbanan vet mycket väl hur värdefull banan skulle kunna vara om den moderniserades och integrerades bättre i det nationella transportsystemet. I sin nuvarande form är den funktionell men begränsad. Inlandsbanan används långt under sin potential och skulle med tillräckliga investeringar kunna spela en viktig roll för både godstrafik och beredskap

I en region där vi har ett fåtal huvudstråk på järnväg är ett alternativt godsstråk inte bara en fördel, utan ett krav om Sverige ska klara en robust försörjningskedja. Inlandsbanan kan avlasta det övriga järnvägsnätet vid driftstörningar och kan, som historien visar, vara en naturlig transportled för skogsbruk, mineraltransporter och turism. I flera av våra inlandskommuner är näringslivet helt beroende av att kunna få ut varor på ett effektivt sätt, och Inlandsbanan skulle — med rätt investeringar — kunna öka inlandets konkurrenskraft.

Inlandsbanan har ett stort värde för beredskap och säkerhet. Den går genom orter som saknar alternativ och erbjuder en transportväg som i dag inte finns någon annanstans. Om planeringen ska ta hänsyn till redundans, vilket blir allt viktigare, är det svårt att se en mer självklar satsning än att rusta upp Inlandsbanan till modern standard. Kommunerna kan utveckla terminaler, planera markanvändning och skapa goda etableringsmöjligheter — men kan

inte själva modernisera en statlig järnväg. Här krävs en nationell ambition som står i proportion till banans strategiska värde.

## Vägnätet i Norrbotten – omfattande, eftersatt och kritiskt

Norrbottens kommuner verkar i ett av Sveriges mest transportberoende län. Regionen präglas av ett vägnät som är både omfattande och grundläggande för hela landets försörjningsförmåga, men som samtidigt är starkt eftersatt.

Förutsättningarna skiljer sig markant från övriga landet: Norrbotten har Sveriges mest omfattande vägnät i relation till befolkningen, långa avstånd mellan viktiga noder och få alternativa stråk, samtidigt som klimatet ställer stora krav på underhåll och driftsäkerhet. Här finns dessutom ett betydande enskilt vägnät och en mycket hög andel tung trafik kopplad till industri, skogsbruk, gruvnäring och försvar.

Kommunerna, som ofta har små ekonomiska resurser men stora geografier, framhåller att dagens nivå på det statliga underhållet inte står i proportion till de faktiska förutsättningarna i länet. Detta understryks tydligt i flera av de yttranden som lämnats av kommuner och regionen i Norrbotten.

Det statliga vägnätet är i många delar kraftigt eftersatt. Kommunerna lyfter särskilda brister på de stråk som är helt avgörande för både samhällsliv och näringsliv: E10 med sina olycksdrabbade och extremt väderutsatta partier genom renbetesland, E45 som utgör en central nord-sydlig inlandslänk, E4 norr om Luleå där belastningen ökar kraftigt, samt flera viktiga länsvägar där både bärighet och trafiksäker standard saknas. E10 är en väg där mötteseparering inte kan skjutas på framtiden utan måste omprövas och tidigareläggas, då sträckans utsatthet och avsaknad av effektiva omledningsmöjligheter skapar en betydande sårbarhet för hela regionen. Mötteseparering behöver även färdigställas på väg E4 genom Norrbotten under planperioden. Det utgör en viktig strategisk koppling till Finland som måste ha god framkomlighet.

Samtidigt pekar kommunerna på betydande metodproblem i den samhällsekonomiska analysen som används för att bedöma lönsamhet och

prioritering. Modellerna underskattar systematiskt kostnader, nyttor och effekter i glesa regioner, bland annat genom att inte fånga in totalförsvarets behov, klimatnytta, bristen på alternativa vägar, rennärning samt de mycket stora konsekvenserna av bristande robusthet. Detta leder till att åtgärder som är absolut nödvändiga för att länet ska fungera - exempelvis mötesseparering på E10 eller viltstängsel längs Malmbanan – bedöms som olönsamma trots deras tydliga samhällsnytta. När viktiga projekt väljs bort på denna grund riskerar modellerna att styra utvecklingen i fel riktning, särskilt i ett läge där både industriell omställning och totalförsvarsutbyggnad ställer nya krav på infrastrukturen.

Kommunerna framhåller även att hastighetssänkningar inte utgör en hållbar ersättning för investeringar i vägstandard. I ett län där avstånden redan är stora leder sänkta hastigheter till försämrade framkomlighet, förlängda transporttider och försämrade möjligheter för arbetskraftsförsörjning. Flera remissyttranden lyfter därtill att statens bidrag till det enskilda vägnätet är avgörande för inlandskommunerna, där dessa vägar ofta är helt nödvändiga för näringslivets transporter och för att samhällsservice ska fungera.

För att skapa ett robust och sammanhängande vägsystem i Norrbotten krävs ett mer offensivt nationellt åtagande. Norrbottens Kommuner efterfrågar därför en omprövning av mötesseparering längs E10, en prioritering av viltstängsel på Malmbanan och andra kritiska vägsträckor samt en helhetssyn där även det kommunala och enskilda vägnätet inkluderas i planeringen. Därtill behövs ett förstärkt statligt stöd för bärighetsåtgärder eftersom nuvarande vägstandard inte möter kraven från näringslivets transporter eller totalförsvarets mobilitet.

Bilden av Norrbottens behov är samstämmig: vägsystemet i Norrbotten är inte bara omfattande och eftersatt utan är också en kritisk förutsättning för Sveriges industriella utveckling, försörjningsberedskap, rörlighet och för att nå Sveriges klimatmål. Den nationella planen behöver därför förstärkas med satsningar som i realitet motsvarar länets strategiska betydelse.

## Gränsöverskridande förbindelser – Norge, Finland och Europas behov

För Norrbottens Kommuner är gränsöverskridande infrastruktur inte ett perifert tillägg till transportsystemet — det är en central del av vår vardag, av näringslivets konkurrenskraft och av regionens roll i både Sverige och Europa. Vi lever mitt i en gränsregion där vardagslivet korsar nationsgränser, och där arbetspendling, handel och regional identitet bygger på att människor och gods kan ta sig över gränsen på ett rimligt och pålitligt sätt.

Det gäller inte minst i relationen till Norge, där Narviks hamn spelar en helt avgörande roll för svensk export. Men även i öst är situationen tydlig: Finland har få vägar och endast en järnvägsförbindelse västerut, vilket gör både landet och våra egna kommuner sårbara. En framtida järnvägsförbindelse via Svappavaara är därför inte bara en teknisk utredningsidé — den är ett svar på ett reellt behov av fler alternativa system, både för civil samhällsutveckling och för totalförsvaret. För att säkerställa ett effektivt järnvägssystem österut krävs dessutom vidare åtgärder på Haparandabanan, bland annat färdigställande åtgärder på Morjärv, Kalix och Kalix-Karlsborgs terminaler.

De vägar som binder samman våra nordligaste kommuner med Finland och Norge är ofta smala, klimatutsatta och otillräckligt dimensionerade. Vi ser detta varje vinter när försörjningskedjor testas av både väder och trafikflöden. För kommunerna innebär detta att både livsmedelsförsörjning, transporter av varor och människors rörlighet påverkas. För Sverige innebär det att den del av landet som är mest beroende av fungerande gränsöverskridande infrastruktur också är den del där alternativen är som minst.

Vi vill betona att Norrbotten i praktiken är Sveriges nordliga port mot både Arktis, Nordatlanten och östra EU. Det är svårt att överskatta betydelsen av att dessa förbindelser håller en robust, säker och modern standard. För oss handlar detta inte om regional stolthet — utan om ett nödvändigt och rationellt synsätt på vad som krävs för att Sverige, Norden och i förlängningen Europa ska fungera som helhet.

Vi stödjer därför fullt ut Region Norrbottens uppmaningar om att:

- Stärka kopplingar till Finland och Norge.
- Utredda ny järnvägsförbindelse via Svappavaara–Finland.
- Färdigställandet av Haparandabanan med väl fungerande godsterminaler i Morjärv, Kalix och Kalix hamn/Karlsborg samt utveckling persontågstrafiken.
- Knyta den nationella planeringen närmare TEN-T.

## **Samhällsekonomiska modeller – ett strukturellt problem som missgynnar Norrbotten**

Norrbottens Kommuner ser allt tydligare att dagens samhällsekonomiska modeller inte förmår beskriva eller värdera de faktorer som faktiskt avgör om ett transportsystem fungerar i en gles, växande och strategiskt viktig region. När beslut om investeringar vägs mot trafikvolym, kortsiktiga restidsvinster och en snäv syn på kostnadseffektivitet blir resultatet ofta att viktiga projekt bedöms som olönsamma trots att de i realiteten är en nödvändig del för vår långsiktiga konkurrenskraft.

Modellerna fångar inte robusthet eller redundans. De tar inte höjd för vad som händer när en enkelspårig järnväg faller bort i en region utan alternativ. De fångar inte samhällsnyttan av att möjliggöra industrietableringar som, förutom att generera arbetstillfällen och miljardinvesteringar, är själva fundamentat i svensk långsiktig konkurrenskraft. Och de fångar definitivt inte värdet av kommunernas anpassningskostnader – från utbyggd samhällsservice till komplex planering av resecentrum, vägar och bostadsområden.

I praktiken innebär detta att Norrbotten systematiskt missgynnas, eftersom låga trafikflöden och långa avstånd straffas i kalkylerna trots att infrastrukturen här ofta måste bära större ansvar, inte mindre. Effekter på rennärings, störningar i internationella logistikkedjor, konsekvenser för totalförsvaret, samt långsiktiga effekter av ökade möjligheter till bosättning

och arbete är alla faktorer som borde ha stor betydelse – men som i dag knappt får genomslag.

En modern samhällsekonomisk analys måste kunna väga in geopolitiska aspekter, klimatnytta, industrins strategiska värde, regional tillväxtpotential och den grundläggande skyldigheten att hela Sverige ska fungera. Den nuvarande modellen gör inte det. För kommunernas del är detta inte en teknisk detalj, utan något som i praktiken avgör om våra samhällen får förutsättningar att växa hållbart eller inte.

Kommunerna anser, i likhet med Region Norrbotten, att modellerna måste moderniseras så att Norrbottens behov inte systematiskt vägs ned på grund av låga trafikflöden som är en funktion av geografi – inte brist på samhällsvärde.

## **Staten måste ta större ansvar för transportinfrastruktur i hela Sverige**

Att norra Sverige är sammankopplad med sin omvärld av är nationellt intresse, inte minst sett i ljuset av den industriella utveckling länet just nu är inne i.

Därför är det inte rimligt att mindre – och ofta resursfattiga – kommuner förväntas finansiera statliga väg- eller järnvägsåtgärder i den utsträckning vi ser idag. Kommunala budgetar belastas i för hög utsträckning av såväl planerings- som investeringskostnader vid större etableringar. Etableringar och omställningar blir svårhanterliga ur ett lokalt perspektiv och därmed hämmas det svenska systemet för investeringsfrämjandet.

För att få maximal nytta ur större infrastrukturinvesteringar krävs ett kommunalt engagemang. Norrbottens Kommuner ser det som naturligt att kommunerna deltar aktivt i planeringsarbetet och i utformning och det finns även en logik i att kommunerna ska kunna anpassa anslutande infrastruktur för att möta specifika lokala behov. Det finns en logik i att kommunerna har en hög grad av frihet i utformning av de lösningar som i slutändan bidrar till ökad attraktivitet. Exempelvis skall en kommun som vill satsa på ett mer

tillgängligt, tryggt och attraktivt resecentrum i samband med byggnation av en järnväg ha möjlighet att göra det.

Däremot anser Norrbottens Kommuner att basfinansieringen av kringliggande infrastruktur, exempelvis resecentrum, anslutande gång- och cykelvägar och olika trygghetsskapande åtgärder såsom breda och upplysta tunnlar i för hög utrustning blir en kommunal fråga med en för snäv statlig medfinansiering. Detta eftersom behoven sällan är helt lokala när det gäller resecentrum, där det mer handlar om att få ut effekter på regional och nationell nivå. Norrbottens Kommuner ser det dessutom som problematiskt att även statlig kringinfrastruktur såsom passager kräver för hög grad av kommunal finansiering för att säkerställa att dessa placeras strategiskt, är väl utformade, trygga och trafiksäkra.

Utöver detta har det under längre tid funnits en bred överenskommelse om "lagt kort ligger", det vill säga att beslutade nationella projekt skall genomföras. Att från nationellt håll nu frångå denna princip har skapat en mycket svår situation som hämmar utvecklingen av riktigt konkurrenskraftiga lösningar. Detta eftersom de följdinvesteringar som krävs från kommunalt håll för att få ut maximal nytta ur ett medborgarperspektiv blir än svårare att motivera ur ett lokalt perspektiv. Följdinvesteringarna är ofta väldigt kostsamma, inte minst för resursfattiga kommuner. Att då inte känna en trygghet i att beslutade nationella investeringar verkligen blir av kommer att leda till färre och mer defensiva lösningar från kommunalt håll. Att urholka denna princip leder dessutom till att tilliten mellan kommunal, regional och nationell nivå minskar och i slutändan resulterar det i sämre lösningar för medborgarna och en för svensk konkurrenskraft sämre slutprodukt.

Ett annat statligt ansvar är att sörja för att Länstransportplanerna är tillräckligt väl dimensionerade. Idag utgör de ett viktigt verktyg för att säkerställa fungerande transporter, men de ekonomiska ramarna är inte anpassade till de stora behov som finns i ett län med Norrbottens geografi. Det omfattande statliga vägnätet i länet, där majoriteten är regionala vägar, innebär att mycket av ansvaret för tillgänglighet och trafiksäkerhet faller på länsplanen.

Det är positivt att Norrbotten vid senaste fördelningen av medel till länstransportplanerna fick en större ökning än andra län, men trots detta är utmaningarna fortsatt betydande. De investeringar som krävs för att möta expansionen inom industrin – som har strategisk betydelse långt utanför länets gränser – överstiger vida de resurser som finns tillgängliga. Samtidigt behöver kommunerna säkerställa bostäder, service och lokal infrastruktur för att kunna hantera utvecklingen.

Den nuvarande tolkningen att verksamhetsutövare själva ska finansiera åtgärder i statlig infrastruktur skapar ofta svårigheter. Kostnadsnivåerna är höga och kan inte rimligen bäras av enskilda kommuner eller företag utan att andra viktiga satsningar prioriteras bort. Staten behöver därför ta ett tydligare helhetsansvar när infrastruktursatsningar är av nationell betydelse. Även det enskilda vägnätet kräver ökat fokus, då det är centralt för både näringsliv och beredskap.

Norrbottens Kommuner delar Region Norrbottens bedömningar och ställer sig bakom regionens förslag för att stärka transportinfrastrukturen i länet och säkra långsiktig utveckling för hela landet.

Norrbottens Kommuner anser vidare att staten skyndsamt behöver se över modellen vad gäller kostnadsfördelning mellan statlig och kommunal nivå och återgå till principen om att lagt kort ligger. Förtroendet för att den statliga nivån kommer ombesörja de behov som finns inom transportinfrastrukturen är ansträngd nog, det är dags att börja arbeta på ett sätt så att detta förtroende återfås.

## **En plan för att säkerställa transportinfrastrukturen även i Norrbotten**

För att trygga den expansion som nu sker i Norrbotten och för att säkerställa dess framtida funktionalitet är projekt Malmporten av yttersta vikt. I projektet anläggs ny djuphamn och farleder breddas och fördjupas, vilket möjliggör för större, fullt lastade fartyg som ger effektivare sjötransporter. Norrbottens Kommuner vill därför poängtera vikten av att detta projekt finns kvar i plan och kommer att vara fortsatt prioriterat, även från nationellt håll.

För ett län med långa avstånd med ett näringsliv och en besöksnäring som är starkt internationaliserad spelar flyget stor roll. Att ge rätt förutsättningar till länets icke statliga flygplatser i Arvidsjaur, Gällivare och Pajala är ett måste för några av länets basnäringar såsom testverksamhet, besöksnäring och gruvnäring. Betydelsen av dessa flygplatser kan inte nog understrykas, och vikten av dem har dessutom ökat i och med det förändrade världspolitiska läget och Sveriges NATO-inträde. Norrbottens Kommuner anser det vara av yttersta vikt att det statliga stödet för regionala flygplatser hålls på en nivå som möjliggör inte bara upprätthållandet av dessa flygplatser, utan även en utveckling av dem som gör att ökade behov kan tillgodoses. Utöver detta anser Norrbottens Kommuner att för lite görs för att säkerställa ett gott utbud av operatörer till länets flygplatser, detta gäller även den statliga flygplatsen i Kiruna.

Staten har historiskt burit delar av ansvaret att forma en funktionell infrastruktur via de så kallade stadsmiljöavtalen. Dessa är nu borttagna med hänvisning till utökade rammar för Länstransportplanerna. Ramar, som på inga sätt täcker bortfallet av stadsmiljöavtalen.

Norrbottens Kommuner anser detta vara problematiskt och ser gärna att dessa stadsmiljöavtal återinförs, alternativt att Länstransportplanerna utökas så till den grad att de åtgärder som skulle kunna göras inom ramen för avtalen, åtgärder som varit uppskattade, viktiga och nyttiga, kan genomföras inom ramen för Länstransportplanen.

Slutligen anser Norrbottens Kommuner att staten frångått sitt ansvar i och med den totala avsaknaden av offensiva satsningar i Norrbotten. I det läge Norrbotten nu befinner sig i väljer staten att negligera den tillväxt som sker, med både de möjligheter och utmaningar som detta skapar. De gör detta genom att inte plocka in något som helst nytt objekt i den nationella planen. Detta är inte bara negativt för Norrbotten, det hämmar hela Sveriges och Europas konkurrenskraft. Att kommunerna dessutom fortsätter få stå för en oproportionerligt hög del av de lokala kostnaderna och att man väljer att frångå principen om att lagt kort ligger är högst problematiskt.

## Summering - så gör vi detta till en nationell plan för hela Sverige.

För att Sveriges gröna omställning ska lyckas, för att industrin ska kunna investera, för att kommunerna ska kunna växa och för att Sveriges totalförsvar ska fungera krävs att infrastrukturen i norr prioriteras.

Norrbotten kan leverera lösningar på:

- Nationella klimatmål
- Europas råvaruförsörjning
- Sveriges säkerhet
- Nordlig konkurrenskraft
- Strategisk redundans

Men bara om transportsystemet håller.

Norrbottens Kommuner uppmanar därför regeringen att:

- Säkerställa att hela Norrbottenbanan byggs under planperioden.
- Återinföra och prioritera tillkomsten av dubbelspår Luleå–Boden.
- Ta ett helhetsgrepp om Malmbanan med inriktning mot etappvis dubbelspår.
- Prioritera underhåll och bärighet så att både statliga och kommunala vägnät fungerar.
- Ge Inlandsbanan en tydligare roll som robust godskorridor och avlastning.
- Stärka TEN-T-kopplingar och gränsöverskridande förbindelser mot Norge och Finland.
- Utveckla samtida samhällsekonomiska modeller som speglar verkligheten i Norrbotten.
- Återupprätta tilltron till statens förmåga till ansvarstagande för statlig infrastruktur. Säkerställ därför att investeringar speglar den tillväxt som sker i norr.

- Säkerställ att Länstransportplanerna är tillräckligt dimensionerade och återinför stadsmiljöavtalen.
- Ge icke statliga flygplatser rätt förutsättningar för att drivas och utvecklas för att garantera tillgänglighet och utveckling i hela landet.

Norrbottens Kommuner står gärna till förfogande för fortsatt dialog och samverkan i det fortsatta arbetet med att utforma ett transportsystem som är fullgott även för oss som bor och verkar i norra Sverige och för de som besöker oss. Ett transportsystem som gör att vi kan dra full nytta av de naturresurser och varor som under lång, lång tid utgjort ryggraden i den svenska ekonomin.

*För Norrbottens Kommuner  
Birgitta Larsson, ordförande*

*Luleå den 29 december 2025*