



# NORRBOTNIABANAN

Skellefteå, 2025-12-18

Gemensamt remissvar från  
Norrbotten AB och  
Norrbotten AB-gruppen

DNR LI2025/01587

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

## Remissvar gällande Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Norrbotten AB och Norrbotten AB-gruppen tackar för möjligheten att lämna remissvar på Trafikverkets inriktningsunderlag. Vårt fokus i remissvaret ligger på Norrbotten AB; i övrigt stödjer vi Botniska korridorerna yttrande.

Det är glädjande att infrastrukturprojektet Norrbotten AB fortsatt prioriteras i Trafikverkets förslag till nationell transportinfrastrukturplan 2026–2037 då projektet bidrar till svensk konkurrenskraft och ett led i att uppfylla EU:s mål om ett sammanlänkat och resilient transportsystem.

### Sammanfattning

Norrbotten AB och Norrbotten AB-gruppen välkomnar Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Vi ser positivt på att Norrbotten AB fortsatt prioriteras, att utbyggnaden tilldelas ökade medel och att viktiga åtgärder i anslutande stråk ingår i planförslaget.

Samtidigt kvarstår ett antal centrala frågor som behöver hanteras för att skapa förutsättningar för en effektiv, sammanhållen och tidsmässigt robust utbyggnad. Detta gäller framför allt avsaknaden av ett tydligt målår för färdigställande, den föreslagna byggtakten på sträckan Skellefteå–Luleå samt oklara förutsättningar för planerade resecentrum.

Vi vill understryka Norrbotten AB:s strategiska betydelse för klimatomställning, regional utveckling, näringslivets konkurrenskraft och totalförsvarets behov. Projektet utgör en central del av Botniska korridoren och det europeiska TEN-T-nätet.

Vi ser därför behov av fortsatt prioritet, en tydlig tidsplanering med ett fastställt målår och en fördjupad dialog om alternativ finansiering och genomförande.



# NORRBOTNIABANAN

## Inledning

### Norrbotniabanan – en strategisk investering för Sverige och Europa

Norrbotniabanan är ett strategiskt projekt som stärker industrins konkurrenskraft, förbättrar arbets- och utbildningspendling samt möjliggör klimatsmarta transporter i norra Sverige. Banan ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och har därmed betydande nationell och europeisk relevans.

Projektet svarar mot transportpolitiska mål och framtida utmaningar genom att minska utsläpp, förbättra trafiksäkerheten och avlasta befintliga flaskhalsar. Norrbotniabanan beräknas minska koldioxidutsläppen med cirka 80 000 ton per år genom överflyttning av gods från väg till järnväg och ökad kollektivtrafik.

Dess gränsnära läge stärker kopplingarna till Finland och övriga Norden och skapar ett sammanhängande kuststråk med hög samhällsekonomisk nytta.

Med hög samhällsekonomisk potential ökar Norrbotniabanan kapaciteten, robustheten och redundansen i transportsystemet. Trafikverket har i sin planering beaktat stråkperspektivet, där angelägna stråk analyseras systemvis för att identifiera åtgärder som mest effektivt reducerar brister och uppfyller transportpolitiska mål. Norrbotniabanan är ett tydligt exempel på en investering som möter dessa kriterier.

## Sammanfattande synpunkter på Trafikverkets förslag

### Vi välkomnar följande förslag:

- att Norrbotniabanan i sin helhet finns med som ett prioriterat projekt i planen.
- att ytterligare 11 miljarder kronor tilldelas den norra etappen Skellefteå–Luleå, vilket tydliggör statens långsiktiga åtagande.
- att dubbelspårutbyggnaden Umeå C–Umeå Ö genomförs, vilket även effektiviserar den kommande trafikeringen på Norrbotniabanan.
- att ny dragning av E4 genom Skellefteå föreslås, vilket underlättar samordningen mellan väg- och järnvägsprojektet.
- att sträckan Skellefteå–Luleå lyfts fram som möjlig kandidat för alternativ finansiering och genomförande.

### Vi instämmer i bedömningen att Norrbotniabanan bidrar till:

- klimatomställningen genom överflyttning av gods från väg till järnväg.
- regional utveckling och ökad tillgänglighet i norra Sverige.
- stärkt totalförsvaret och ökad robusthet i transportsystemet.

#### **Norrbotniabanan AB**

Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotniabanan.se

#### **Norrbotniabanegruppen**

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå

norrbotniabanan.se



## NORRBOTNIABANAN

- ett sammanhängande transportstråk längs Norrlandskusten, i linje med regeringens direktiv om stråktänk.
- att CEF fortsatt bedöms vara en viktig finansieringskälla under perioden 2026–2034, och att Norrbotniabanan – som är en prioriterad länk i TEN-T-nätet och utpekad Project of Common Interest (PCI), är en möjlig mottagare av sådana medel.

### Kvarstående frågetecken

- Det saknas fortfarande ett fastställt målar för när Norrbotniabanan ska vara färdigställd till Skellefteå och vidare till Luleå. Utan ett sådant riktmärke blir det svårt för kommuner, regioner och operatörer att genomföra sina åtaganden, exempelvis investeringar i resecentrum och nya tåg. Vi kräver därför ett tydligt och gemensamt målar.
- Byggstarten för sträckan Skellefteå–Luleå ligger sent i planen. Den pågående byggtakten (cirka 0,5 km per år) framstår som otillräcklig och bör omprövas, särskilt i ljuset av utbyggnadstakten som gällde för Botniabanan.
- Varken Robertsfors resecentrum eller Skellefteå resecentrum finns med i planförslaget, trots deras betydande nationella och regionala nytta. Avsaknaden av besked skapar osäkerhet i kommunernas planering.

### Kvarstående frågor om kopplade infrastrukturprojekt

- Sträckan mellan Boden och Luleå är en del av den särskilt utpekade korridoren "Project of Common Interest". Sträckan är i stort behov av dubbelspår då kapaciteten på sträckan är mycket ansträngd. Diskussioner pågår om att minska persontrafiken, vilket är mycket oroande då detta riskerar att hämma den regionala utvecklingen och försämra totalförsvarets förmåga. Dubbelspår är också viktigt för att säkerställa effektiva förbindelser mellan Norrbotniabanan och norrut till Kiruna och Narvik samt österut till Haparanda och Uleåborg.

Sträckan mellan Luleå C och Notviken ingår dessutom i Norrbotniabanan och det är därför önskvärt att båda projekten samordnas och genomförs samtidigt för att hålla nere kostnaderna och undvika framtida störningar.

En byggstart av Norrbotniabanan från norr skulle även kunna förkorta den totala byggtiden genom att möta den pågående utbyggnaden från söder

- Sträckan Boden–Haparanda och vidare in i Finland har fått en allt större betydelse ur försvarssynpunkt. Det är därför angeläget att säkerställa att hela denna sträcka kan nyttjas till sin fulla potential både för civila och strategiska ändamål. En översyn av infrastrukturen och kapaciteten är nödvändig för att möta framtida behov och möjliggöra effektiv användning av Haparandabanan.

#### **Norrbotniabanan AB**

Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotniabanan.se

#### **Norrbotniabanegruppen**

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå

norrbotniabanan.se



## NORRBOTNIABANAN

- Precis som regeringen anger i direktivet till Trafikverket vill vi betona behovet av stråktänk och vikten av ett välfungerande kuststråk där även Nya Ostkustbanan (dubbelspår Härnösand–Gävle) ges hög prioritet.

### Projektbolag som motor för ökad framdrift

Det är positivt att Trafikverket öppnar för att pröva alternativ finansiering och alternativt genomförande. Norrbotniabanan AB har presenterat ett genomarbetat förslag till både regeringen och Trafikverkets ledning. Vi bedömer att ett särskilt projektbolag skulle medföra betydande fördelar:

- att ett bolag har fullt fokus på projektet och måste hantera delvis lånade medel i egen balans- och resultaträkning.
- att ett bolag arbetar med en stabil finansiering utan beroende av återkommande politiska processer.
- att upplåning via staten/Riksgälden ger en kostnadseffektiv finansiering.
- att ett bolag som erhåller EU-medel själv behåller beviljade medel.
- att samverkan mellan staten/Trafikverket och berörda regioner underlättas väsentligt.
- att Trafikverkets roll tydliggörs med fokus på överlämnande, kontroll och slutligt åtagande av färdig anläggning.
- att ett och samma byggbolag anlitas ger bättre förutsättningar att genomföra byggnation från två håll samtidigt, vilket möjliggör en accelererad tidplan.

### Avslutande synpunkter

Samarbetet med Trafikverket är gott och konstruktivt. Vi ser samtidigt ett tydligt behov av att ytterligare fördjupa och intensifiera dialogen kring tidsplanering, genomförande och finansiering av Norrbotniabanan. Ett nära och strukturerat samarbete är avgörande för att säkerställa en snabb, effektiv och sammanhållen utbyggnad.

#### **Norrbotniabanan AB**

Piteå kommun, 941 85 Piteå, [norrbotniabanan.se](http://norrbotniabanan.se)

#### **Norrbotniabanegruppen**

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå

[norrbotniabanan.se](http://norrbotniabanan.se)



## NORRBOTNIABANAN

På uppdrag av Norrbottenregionen AB och Norrbottenregiongruppen

**Hans Lindberg**  
Ordförande Norrbottenregionen AB  
Hans.Lindberg@umea.se  
Tel nr: 090-16 12 01

**Lorents Burman**  
Ordförande Norrbottenregiongruppen  
Lorents.Burman@skelleftea.se  
Tel nr: 0910-73 50 01

### Kontaktpersoner

Vi står till förfogande för fortsatt dialog och lämnar gärna ytterligare underlag vid behov.

**Gusten Granström**  
Vd Norrbottenregionen AB  
Gusten.Granstrom@pitea.se  
070-665 57 85

**Elisabeth Sinclair**  
Projektledare Norrbottenregiongruppen  
Elisabeth.Sinclair@skelleftea.se  
0730-59 60 10

**Norrbottenregiongruppen** är en intresseorganisation som arbetar med information och opinionsbildning i syfte att förankra samt intensifiera arbetet med förverkligandet av Norrbottenregionen hos beslutsfattare och aktörer. Norrbottenregiongruppen bildades 1999 och finansieras av kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda, Region Norrbotten, Region Västerbotten. Samt näringslivet Boliden Mineral AB, Smurfit Westrock, SSAB EMEA AB, SCA Munksund, Norrbottens Byggmästareförenings Fastighets AB, Billerud, LKAB och StudentConsulting.

**Norrbottenregionen AB** företräder och samordnar kommunerna och regionerna i finansiella, formella samt övergripande frågor med regeringen, Trafikverket och EU. Norrbottenregionen AB bildades 2008 av Region Västerbotten, Region Norrbotten samt kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda.

**Norrbottenregionen AB**  
Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbottenregionen.se

**Norrbottenregiongruppen**  
Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå  
norrbottenregionen.se