

RAPPORT

Regeringsuppdrag

Att vidta åtgärder för planeringen av
transportinfrastrukturen i Norrbottens och
Västerbottens län, delredovisning 2026



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Regeringsuppdrag Att vidta åtgärder för planeringen av transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län, delredovisning 2026

Författare: Nils Ahlm, Petra Fluor

Dokumentdatum: 2026-05-26

Ärendenummer: TRV 2024/30152

Kontaktperson: Nils Ahlm

Publikationsnummer: 2026:092

ISBN 978-91-8045-598-5

Foto: Thomas Johansson

Innehåll

Sammanfattning	4
1 Inledning	5
1.1 Uppdraget.....	5
1.2 Avgränsningar	5
2 Aktuell status och tidplan	7
2.1 Byggstartsrapportering 2026.....	8
2.2 Förändringar sedan redovisning 2025	9
3 Dialog och samordning.....	11
3.1 Dialogmöten på ledningsnivå och strategiska möten	11
3.2 Malmbanegruppen.....	11
3.3 Samordnad genomförandeplanering Malmbanan	12
3.4 Samordning och dialog med norska myndigheter	13
4 Kommande redovisning.....	14
Bilaga 1 – Regeringsbeslut om uppdrag till Trafikverket	15

Sammanfattning

I denna rapport görs en redovisning av planeringsläget för de kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen mellan Luleå och Kiruna som Trafikverket tidigare redovisat i *Regeringsuppdrag att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län (TRV 2023/42130)*. I redovisningen ingår också en beskrivning av de dialoger Trafikverket genomför med tågoperatörer, företag och andra myndigheter.

Inom Trafikverket pågår ett intensivt arbete med att utreda och planera för ett samordnat och effektivt genomförande av åtgärderna på järnvägen mellan Luleå och Kiruna. Enligt de tidplaner som föreligger vid denna rapportts färdigställande (2026-05-15) planeras de flesta kapacitetshöjande åtgärderna genomföras mellan 2025–2030, vilket är en tidigareläggning jämfört med den nationella planen för transportinfrastruktur 2022-2033 som detta regeringsuppdrag utgår ifrån. Sedan föregående redovisning har planläggningen av åtgärderna fortsatt framåt och produktion av flera åtgärder pågår. Järnvägsplanen för *Murjek, förlängning av mötesstation* har fastställts, men har överklagats. Två åtgärder har fått beslut om byggstart (år 1-3). Det innebär att endast Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2) saknar byggstartsbeslut eller beslut om förberedelse för byggstart. Tre åtgärder har sedan föregående redovisning byggstartat och för totalt fyra åtgärder pågår därmed produktion.

I den nyligen fastställda nationella planen för transportinfrastruktur 2026-2037 tillkommer ytterligare två åtgärder på Malmbanana, Kalixfors bangårdsförlängning samt Kaisepakte, 3-spårsstation. Dessa ingår inte i detta uppdrags redovisning.

Trafikverket har fortsatt dialogerna med operatörer, myndigheter, företag och andra intressenter för att effektivisera genomförandet av åtgärder. Detta har bl a resulterat i,

- ett mer precist underlag till tågplaneansökan vilket också ökat produktionssäkerheten för operatörerna
- avvägda banarbetstider utifrån genomförande och trafikalt perspektiv
- åtgärder för att öka effektiviteten vid genomförandet av åtgärder på Malmbanan.
- en kapacitetsplan för Malmbanan

Trafikverket har också dialog med berörda myndigheter i Norge för att koordinera banarbeten mellan länderna.

1 Inledning

1.1 Uppdraget

Regeringen ser ett stort behov av förstärkningar av vägnätet och järnvägsinfrastrukturen, inte minst strategiska investeringar för att möjliggöra och accelerera den industriella gröna omställningen i norra Sverige, exempelvis genom objekten i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som avser Malmbanan.

Regeringen gav med bakgrund av detta Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för planeringen av transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län. Uppdraget innefattar tre deluppdrag i enlighet med vad som anges nedan. Denna rapport omfattar den årliga redovisningen av det första deluppdraget enligt nedan.

Trafikverket ska **i ett första deluppdrag** i sin planering prioritera de kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen mellan Luleå och Kiruna som verket föreslår för tidigareläggning i rapporten Regeringsuppdrag att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län (TRV 2023/42130).

Trafikverket ska i arbetet med det första deluppdraget dels verka för att få till stånd ett så tidigt färdigställande som möjligt av de aktuella åtgärderna, dels möjliggöra ett effektivare genomförande av åtgärderna genom samordning med andra planerade trimnings- och reinvesteringsåtgärder på sträckan.

Trafikverket ska vidare föra dialog med tågoperatörerna i planeringsprocessen för att öka effektiviteten i banunderhållet. Trafikverket ska också ha en dialog med de myndigheter i Norge som ansvarar för utvecklingen av järnvägen på den norska sidan som kopplar till Malmbanan för att identifiera möjligheter till samordnad planering av beslutade åtgärder i de båda länderna. Deluppdraget ska redovisas årligen till och med utgången av den nationella infrastrukturplanen för perioden 2022-2033, dock senast fram till dess den sista aktuella åtgärden fått beslut om att förberedas för byggstart.

Trafikverket har **i ett andra deluppdrag** utrett och lämnat förslag till olika finansieringslösningar, såsom direkt extern medfinansiering respektive en möjlig finansieringslösning med höjda banavgifter som underlag för en eventuell framtida utbyggnad av dubbelspår på järnvägssträckan Luleå-Boden. Deluppdraget redovisades i januari 2025¹.

Trafikverket har **i ett tredje deluppdrag** verkat för finansiering av genomförandet av objektet E4, förbifart Skellefteå samt redovisat vilka åtgärder som Trafikverket har, och avser att vidta med anledning av detta uppdrag. Deluppdraget redovisades i maj 2024².

1.2 Avgränsningar

Utifrån regeringens uppdrag och baserat på föregående uppdrag har följande avgränsningar gjorts.

¹ Finansieringslösningar för ett eventuellt framtida dubbelspår Luleå-Boden (TRV 2024/30152).

² Regeringsuppdrag att vidta åtgärder för planeringen av transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län (TRV 2024/30152).

För denna delredovisning anger uppdraget att Trafikverket ska prioritera de kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen mellan Luleå och Kiruna som har betydelse för att åtgärda brister och flaskhalsar och som redovisats i rapporten *Regeringsuppdrag att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län (TRV 2023/42130)*. Förutom de åtgärder som föreslogs för tidigareläggning i den angivna rapporten angav Trafikverket vikten av ett prioriterat genomförande av bangårdsförlängningar i Sikträsk och Nattavaara. Ett av syftena med att tidigarelägga de föreslagna kapacitetshöjande åtgärderna var att samordna dessa med de stora reinvesteringsåtgärderna och på så sätt få ett effektivare genomförande. Trafikverket avser därför att även prioritera dessa kapacitetshöjande åtgärder, samt de planerade reinvesteringarna, lika högt som de objekt som regeringen specifikt pekar ut.

För denna delredovisning redovisas därmed aktuell status och tidplaner för följande åtgärder:

- SgöN³ Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår
- Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)
- Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)
- Malmbanan Murjek, förlängning av mötesstation
- Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation
- Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation
- Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation
- Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning
- Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning

Inga kostnader för åtgärderna redovisas i detta uppdrag. Aktuella åtgärds-kostnader och eventuella förändringar har redovisats i tidigare uppdrag om byggstartsredovisning samt att uppdaterade underlag redovisats i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 som redovisades 30 september 2025.

³ Stambanan genom övre Norrland

2 Aktuell status och tidplan

Som framgår ovan ska Trafikverket i sin planering prioritera de kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen som föreslagits för tidigareläggning i rapporten Regeringsuppdrag att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län (TRV 2023/42130).

Inom Trafikverket pågår ett intensivt utrednings- och planeringsarbete för ett samordnat och effektivt genomförande av åtgärderna på järnvägen mellan Luleå och Kiruna. Genomförandeplanen för de kommande åren har kunnat preciseras och framgår av tabell 1 nedan. Ambitionen är att genomföra åtgärderna så snart som möjligt för att säkerställa en robust anläggning och möjliggöra för utökad kapacitet för att möta en ökning av järnvägstrafiken till följd av pågående industrietableringar. För flera av åtgärderna pågår nu även produktion. Förutom de kapacitetshöjande åtgärder som regeringen pekar på i detta deluppdrag och som redovisas nedan, utgörs övriga åtgärder främst av spår- och växelbyten, uppgradering av STAX⁴ till 32,5 ton, byte av kontaktledning och broar, ERTMS, samt stängsling och faunapassager.

I och med att planeringsarbetet för de kommande åren mognat utifrån ett övergripande samordnings- och genomförandeperspektiv har planeringen det senaste året fokuserat på en mer detaljerad tidplan för genomförandet och koordinering mot övriga banarbeten samt minimera negativa trafikala effekter.

I tabell 1 redovisas aktuell status och tidplan för de namngivna objekt som omfattas av detta regeringsuppdrag. Redovisningen baseras på läget den 15 maj 2026. Pågående planering och koordinering innebär dock att tidplanerna kan komma att ändras.

Tabell 1 Namngivna objekt föreslagna för tidigareläggning i tidigare regeringsuppdrag

Objekt	Byggstart enligt NTP 2022–2033	Aktuellt skede 2025-05-31	Laga kraft aktuell prognos	Planerad byggstart	Planerad ÖFT ⁵	Övrig kommentar
SgöN ⁶ Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår	2028–2033	Produktion	Laga kraft	2025	2027-10	Partiella dubbelspåret öppnas för trafik 2026-10
Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)	2028–2033	Bygghandling	Ej aktuell	2026	2028-10	Åtgärden färdigställs 2027 i enlighet med tidigare redovisning, men öppnas ej för trafik förrän 2028-10 då ibruktagande

⁴ STAX = Största tillåtna axellast

⁵ Öppnas för trafik

⁶ Stambanan genom övre Norrland

						samplaneras med ställverksbytet.
Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)	2028–2033	Bygghandling	Ej aktuell	2028	2030	Justerad ÖFT jämfört med tidigare redovisning genom anpassning till ställverksbytet och för en effektiv produktion och minskad störning för persontrafiken. Del av åtgärden, sidoplattform med två plattformslägen öppnas för trafik 2028-10.
Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation	2028–2033	Bygghandling	Ej aktuell	2028	2030	
Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation	2028–2033	Produktion	Ej aktuell	2026	2028-10	
Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation	2028–2033	Bygghandling	Ej aktuell	2027 ⁷	2028-10	Justerad planerad byggstart jämfört med tidigare redovisning. Åtgärden samplaneras med underhållsåtgärd som byggstartas 2026 i enlighet med tidigare redovisning.
Malmbanan Murjek, förlängning av mötesstation	2028–2033	Plan fastställd	2026-04	2027	2028-10	Justerad planerad byggstart jämfört med tidigare redovisning. Järnvägsplanen är fastställd men överklagad vilket kan påverka tidplanen ytterligare.
Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning	2025–2027	Produktion	Laga kraft	2025	2026-10	
Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	2025–2027	Produktion	Laga kraft	2026	2028-10	

2.1 Byggstartsrapportering 2026

Nedan redovisas en tabell över respektive objekts beslutade byggstartgrupp enligt Nationella planen för transportinfrastruktur 2022-2033 respektive aktuell byggstartgrupp

⁷ Redovisad planerad byggstart avser endast investeringsdelen av åtgärden som byggstartas 2027.

enligt senaste regeringsbeslut om byggstart samt regeringens fastställande av Nationell plan för transportsinfrastruktur 2026-2033.

Tabell 2 Namngivna objekt, aktuell byggstartsgrupp beslutad av regeringen

Objekt	Byggstart enligt NTP 2022–2033	Aktuell beslutad byggstartsgrupp	Bedömt behov byte av byggstartsgrupp	Övrig kommentar
SgöN ⁸ Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår	2028–2033	År 1-3		Regeringens beslut om byggstart 2025-05-28
Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)	2028–2033	År 1-3		
Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)	2028–2033	År 7-12	Ja	Åtgärden avses lyftas för beslut om byggstart i kommande byggstartsrapportering.
Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation	2028–2033	År 1-3		
Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation	2028–2033	År 1-3		
Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation	2028–2033	År 1-3		
Malmbanan Murjek, förlängning av mötesstation	2028–2033	År 4-6	Ja, år 1-3	Åtgärden behöver få beslut om byggstart år 1-3 senast vid årsskiftet 2026/2027 för att tidplanen redovisad i tabell 1 ska kunna hållas. Byggstartsbeslutet förutsätter att överklagandet av järnvägsplanen har hanterats.
Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning	2025–2027	År 1-3		
Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	2025–2027	År 1-3		Regeringens beslut om byggstart 2026-03-04

2.2 Förändringar sedan redovisning 2025

Sedan föregående redovisning i maj 2025 har planläggningen av åtgärderna fortsatt framåt och tidplanerna har kunnat preciseras. Järnvägsplanen för *Murjek, förlängning av mötesstation* har fastställts, men har överklagats. Två av åtgärderna har sedan föregående redovisning fått beslut om byggstart (år 1-3). Det innebär att endast Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2) saknar byggstartsbeslut eller beslut om förberedelse för byggstart.

⁸ Stambanan genom övre Norrland

Tre av objekten har sedan föregående redovisning byggstartat och därmed pågår produktion för totalt fyra åtgärder. Två av åtgärderna har bedöms få en senarelagd planerad byggstart med ett år men med bibehållen tidplan för planerat öppnande för trafik. Två av åtgärderna har fått ett senarelagt planerat öppnande för trafik med ett år.

I den nyligen fastställda nationella planen för transportinfrastruktur 2026-2037 tillkommer ytterligare två åtgärder, Malmbanan, Kalixfors bangårdsförlängning samt Malmbanan, Kaisepakte, 3-spårsstation. Dessa ingår inte i detta uppdrags redovisning.

3 Dialog och samordning

Enligt uppdraget ska Trafikverket föra dialog med tågoperatörerna i planeringsprocessen för att öka effektiviteten i banunderhållet och i de kapacitetshöjande åtgärderna. Effektivitet i dessa åtgärder innebär att,

- Rätt åtgärder vidtas i rätt tid
- Åtgärderna genomförs tids- och kostnadseffektivt
- Vid genomförandet av åtgärderna påverka tågtrafiken och att minska kapaciteten på banan så lite som möjligt

Trafikverket ska också föra en dialog med de myndigheter i Norge som ansvarar för utvecklingen av järnvägen på den norska sidan som kopplar till Malmbanan och järnvägen mot Luleå. Detta för att identifiera möjligheter till en samordnad planering av beslutade åtgärder i de båda länderna.

I detta avsnitt redovisas den dialog som förts med ovanstående syfte sedan föregående redovisning.

3.1 Dialogmöten på ledningsnivå och strategiska möten

I likhet med redovisning för föregående år hålls fortsatt särskilda strategiska möten en till två gånger om året mellan Trafikverket och de största nyttjarna av Malmbanan, LKAB respektive Kaunis Iron. Syftet med dialogen är att utbyta information om respektive organisations långsiktiga planer, exempelvis åtgärdsplaner, underhållsfrågor och trafikutveckling på längre sikt.

Under det senaste året har Trafikverkets generaldirektör och LKAB:s VD diskuterat frågor om Malmbanans behov av förbättrad robusthet och resiliens samt av upprustning och utvecklingen av Malmbanan inklusive en eventuell framtida dubbelspårsutbyggnad. Även effekten av de planerade banarbetena på LKAB:s trafikering samt LKAB:s inspel om prioritering av godståg kontra persontåg har varit en punkt på dagordningen.

Trafikverket har även dialog med gruvbolaget Viscaria som för närvarande bygger anläggningar för sin koppargruva strax utanför Kiruna och som planerar köra sina första transporter under 2027.

Det pågår ett arbete med att ta fram ett utvecklingsprogram för Malmbanan och Ofotbanan i syfte att med ett systemperspektiv öka tillgänglig kapacitet och förbättra trafikeringen. Arbetet har hittills drivits gemensamt av infrastrukturförvaltarna Trafikverket och Bane NOR och i samarbete med gruvföretagen LKAB och Kaunis Iron. Utvecklingsprogrammet kommer ha en dialog med ytterligare aktörer och har också en nära koppling till och samordnas med arbetsgrupperna under Malmbanegruppen som beskrivs nedan.

3.2 Malmbanegruppen

Under 2024 skapade Trafikverket forumet Malmbanegruppen. Gruppen är ett paraply och stöd till de olika forum som finns idag. Ursprungligen var deltagandet och diskussionen inriktat främst på delen Kiruna-Narvik men har utökats till att gälla hamn till hamn från

Luleå till Narvik. Deltagare i gruppen för närvarande är Trafikverket, Kaunis Iron, LKAB, Stegra, SSAB, Cargonet, Green Cargo, Railcare, SJ, TM Togdrift, Tågföretagen, Norrtåg, Norrbottens handelskammare, Svenska Turistföreningen, Arctic Sweden Visitors Board, Visit Narvik Region Norrbotten, Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, Narvik Hamn, underhållsentreprenören BDX samt den norska myndigheten Bane NOR.

I gruppen förs dialog mellan Trafikverket och de aktörer och intressenter som finns kring Malmbanan i frågor på både kort och lång sikt för att, över tid, få ut så mycket användbar kapacitet som möjligt. Dialogen i Malmbanegruppen har möjliggjort ett effektivare sätt att nå ut med information om planerade störningar och hur de påverkar både trafik och resande och därmed förbättrat samverkan och tilliten mellan aktörerna.

Under 2025 och 2026 har ett möte i månaden hållits inom ramen för Malmbanegruppen. Fokus inför och under banarbetsperioden har varit att informera och föra dialog kring planerade och kommande banarbeten. Stående inslag är att informera varandra om kommande verksamhet och hur aktörernas verksamheter påverkar varandra samt uppföljning och redovisning av genomförd verksamhet där Trafikverket regelbundet redovisar uppföljning av trafikarbete, punktlighet och störningar etcetera. För det senaste året har särskild uppmärksamhet ägnats åt Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 gällande Malmbanan samt deltagarnas remissvar till regeringen, urspårningar och den kalla vinterns påverkan på trafiken samt aktörernas verksamhet. Inte minst Trafikverkets upphandling av nattågstrafik och fordon samt beslutet om att dra ner på nattågstrafiken efter påsken 2026 som drabbar turistnäringen och resande längs Malmbanan särskilt hårt har varit en angelägen fråga för deltagarna i Malmbanegruppen.

Tre arbetsgrupper bildades i syfte att hitta metoder och arbetssätt för att genom förbättrad samverkan effektivisera planering av banarbeten och trafik och genom detta öka kapaciteten på banan. Ett exempel på resultatet från arbetsgrupperna det senaste året är att Region Norrbotten via arbetet med arbetsgruppen för flödesoptimerad banunderhållsperiod identifierat trafikstopp för banarbeten i Norge som medför en total tidsperiod på 55 timmar som skulle kunna nyttjas för banarbeten på svenska delen av Malmbanan. Ett annat initiativ från arbetsgrupperna är att LKAB och Kaunis Iron har inlett samtal om möjligheten att samplanera tåglägen för att eventuellt möjliggöra att malmtåg kan framföras i kolonn för att frigöra kapacitet.

3.3 Samordnad genomförandeplanering Malmbanan

Trafikverket har i arbetet med tågplan och planeringen av genomförandet av åtgärder fortsatt fört en omfattande dialog med samtliga operatörer som trafikerar Malmbanan. Trafikverket har också vidtagit en rad interna åtgärder för att öka effektiviteten vid genomförandet av åtgärder på Malmbanan som också redovisades i föregående års redovisning av detta regeringsuppdrag men där arbetet fortsatt även de senaste året. Exempel på vidtagna åtgärder och dess bedömda effekt är:

- Noggrann gemensam planering mellan operatörerna och Trafikverket där analys av behov av banarbetstider och åtgärdernas påverkan på trafiken har gett ett tydligare planeringsunderlag för genomförandet av åtgärderna. Det har medfört anpassningar av tidplaner och banarbetstider för att kunna genomföra åtgärderna effektivt med så lite trafikpåverkan som möjligt.

- Den genomförda dialogen har medfört ett mer precist underlag till tågplaneansökan vilket också ökat produktionssäkerheten för operatörerna.
- En planeringsgrupp på Trafikverket som tagit helhetsansvar för samordning, planering och koordinering för samtliga åtgärder på Malmbanan.
- Tidigarelagd planering av infrastrukturåtgärder för att möjliggöra bättre framförhållning i planeringen av åtgärderna och banarbetsplaneringen.
- En projektledare har tagit ansvar för genomförandet av flera åtgärder vilket har sparat tid och förenklat samordningen mellan åtgärderna.

Resultatet av de vidtagna åtgärderna och dialogen är tidplaner som möjliggör ett koordinerat och effektivt genomförande av åtgärderna med avvägda banarbetstider. Detta har dokumenterats och redovisats i en kapacitetsplan⁹. Planen för 2026 innebär för perioden vecka 20 till vecka 40 påverkade avgångs- och ankomsttider för flertalet tåg samt att två malmtågsomlopp Gällivare-Luleå inte kan erbjudas kapacitet och ett persontåg i vardera riktning mellan Luleå och Boden inte kan framföras. Planen för 2027 innebär för perioden vecka 20 till vecka 40 påverkade avgångs- och ankomsttider för flertalet tåg samt att två malmtågsomlopp Gällivare-Luleå och ett omlopp för godstågen Narvik-Malmö på sträckan Boden-Gällivare inte kan erbjudas kapacitet. Från 2028 minskar trafikpåverkan av planerade infrastrukturåtgärder och Trafikverket anser inte att det finns något behov av att ta fram en kapacitetsplan för Malmbanan för Tågplan 2028 och kommande år.

3.4 Samordning och dialog med norska myndigheter

Trafikverket har också dialog med de myndigheter i Norge som ansvarar för utvecklingen av järnvägen på den norska sidan som kopplar till Malmbanan och järnvägen mot Luleå. Detta för att identifiera möjligheter till en samordnad planering av beslutade åtgärder i de båda länderna. Detta sker i enlighet med Trafikverkets och BaneNORs etablerade arbetssätt och har skett via direkta avstämningsmöten inom ramen för Trafikverkets stråkplanering, trafikkoordinering och i tågplaneprocessen. BaneNOR deltar även kontinuerligt i Malmbanegruppen samt i arbetsgrupperna kopplat till Malmbanegruppen.

I arbetet med stråkplaneringen (fokus på år 4-6 och framåt) har koordineringen med BaneNOR inletts under våren 2026 och planeras fortsätta med regelbundna avstämningsmöten. Ur ett stråkplaneringsperspektiv är det särskilt fokus på samordning av de stora banarbetena, för närvarande spårbyten på både Malmbanan och Ofotbanan samt införande av ERTMS på Ofotbanan som ska ske under de kommande åren.

Koordineringsmöten enligt ordinarie processer i trafikkoordinering (fokus på år 1-3) och arbetet med tågplanen sker regelbundet med möten tre gånger om året mellan Trafikverket och BaneNOR för att koordinera banarbetstiderna på mer detaljerad nivå.

⁹ Ingår i Trafikverkets Järnvägsnätsbeskrivning 2027, utgåva 2026-02-12, bilaga 4 F.

4 Kommande redovisning

Enligt regeringens uppdrag ska deluppdraget redovisas årligen till och med utgången av den nationella infrastrukturplanen för perioden 2022-2033, dock senast fram till dess den sista aktuella åtgärden fått beslut om att förberedas för byggstart. Eftersom alla åtgärder ännu inte fått beslut om att förberedas för byggstart avser Trafikverket att även redovisa detta deluppdrag senast 31 maj 2027.

Bilaga 1 – Regeringsbeslut om uppdrag till Trafikverket

Uppdrag att vidta åtgärder för planeringen av transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län

Regeringens beslut

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för planeringen av transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län. Uppdraget innefattar tre deluppdrag i enlighet med vad som anges nedan.

Trafikverket ska i ett första deluppdrag i sin planering prioritera de kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen mellan Luleå och Kiruna som verket föreslår för tidigareläggning i rapporten Regeringsuppdrag att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län (LI2023/03173).

Trafikverket ska i arbetet med detta deluppdrag dels verka för att få till stånd ett så tidigt färdigställande som möjligt av de aktuella åtgärderna, dels möjliggöra ett effektivare genomförande av åtgärderna genom samordning med andra planerade trimnings- och reinvesteringsåtgärder på sträckan som Trafikverket, enligt den nämnda rapporten, har prioriterat och planerat för ett tidigt genomförande och därmed också ge förutsättningar för lägre investeringskostnader. Vidare ska Trafikverket föra dialog med tågoperatörerna i planeringsprocessen för att öka effektiviteten i banunderhållet och i de kapacitetshöjande åtgärderna. Trafikverket ska också ha en dialog med de myndigheter i Norge som ansvarar för utvecklingen av järnvägen på den norska sidan som kopplar till Malmbanan och järnvägen mot Luleå, för att identifiera möjligheter till en samordnad planering av beslutade åtgärder i de båda länderna.

Finansiering av åtgärderna i deluppdraget ska ske inom ramen för Trafikverkets årliga anslag och genomförandet ska ske under förutsättning att övriga namngivna objekt i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2023 inte påverkas på ett sådant sätt att de behöver senareläggas.

Deluppdraget ska redovisas årligen till och med utgången av den nationella infrastrukturplanen för perioden 2022–2033, dock senast fram till dess den sista aktuella åtgärden fått beslut om att få förberedas för byggstart. Den årliga redovisningen ska lämnas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 31 maj.

Trafikverket ska i ett andra deluppdrag utreda och lämna förslag till olika finansieringslösningar, såsom direkt extern medfinansiering respektive en möjlig finansieringslösning med höjda banavgifter, som underlag för en eventuell framtida utbyggnad av dubbelspår på järnvägssträckan Luleå–Boden. Vad gäller finansiering med hjälp av höjda banavgifter ska utredningen omfatta en analys av relevanta marknadssegment och deras betalningsförmåga, ett förslag till modell för höjda banavgifter samt en redovisning av vilka intäkter en sådan modell kan medföra på sträckan. Delen om direkt extern medfinansiering ska redovisas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 31 maj 2024. Delen om höjda banavgifter ska redovisas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 31 december 2024.

Trafikverket ska i ett tredje deluppdrag verka för finansiering av en tidigare-läggning av genomförandet av objektet E4, Förbifart Skellefteå. En redovisning av vilka åtgärder m.m. som Trafikverket har vidtagit och avser att vidta med anledning av detta deluppdrag ska lämnas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 31 maj 2024.

Trafikverket ska aktivt arbeta för att möjliggöra sökande av medfinansiering från EU för pågående och planerade åtgärder, då åtgärderna även är en del av genomförandet av det s.k. transeuropeiska transportnätet, TEN-T, och dess stomnät.

Skälen för regeringens beslut

Regeringens utgångspunkt är att hela Sverige ska fungera. Möjligheten att skapa sig ett gott liv, kunna driva ett företag och i trygghet kunna bilda familj

bör finnas oavsett var man bor. Villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Den statliga transportinfrastrukturen ska bidra till detta. Regeringen vill underlätta för arbetspendling och godstrafik för att stärka jobb och tillväxt i hela landet och främja Sveriges konkurrenskraft.

Regeringen avser att utarbeta en strategi för nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i Norrbottens och Västerbottens län och ser stora möjligheter för norra Sverige att leda den nya industriella revolutionen och bli en motor för gröna innovationer. När nya hållbara industrier etablerar sig i norra Sverige kan denna del av landet bli ledande i den globala klimat-omställningen. Genom att ligga i framkant med ny innovativ hållbar teknik finns konkurrensfördelar för svenskt näringsliv och företagande. Regeringen ser ett stort behov av förstärkningar av vägnätet och järnvägsinfrastrukturen, inte minst strategiska investeringar för att möjliggöra och accelerera den industriella gröna omställningen i norra Sverige, exempelvis genom objekten i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.) som avser Malmbanan.

Regeringen gav därför i mars 2023 Trafikverket i uppdrag att beskriva aktuell status och aktuellt planeringsläge för de åtgärder, såväl namngivna objekt som övriga åtgärder, i den nationella planen som har betydelse för att åtgärda eventuella brister och flaskhalsar som kan uppstå i transportsystemet med anledning av de större företagsetableringarna och företagsexpansionerna som nu pågår i Norrbottens och Västerbottens län. Trafikverket fick också i uppdrag att redogöra för möjligheten att tidigarelägga de nämnda åtgärderna för att så tidigt som möjligt få till stånd önskvärda effekter.

Trafikverket redovisade uppdraget den 15 september 2023 (LI2023/03173). I sin redovisning konstaterar Trafikverket att det är tidskritiskt att få till stånd infrastruktur för att bistå den gröna industriomställningen i norra Sverige. Trafikverket redogör för möjligheterna att tidigarelägga ett antal planerade åtgärder – kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen mellan Luleå och Kiruna, Norrbotniabanan och E4 förbifart Skellefteå – samt föreslår ett nytt objekt, Dubbelspår Luleå–Boden, och lämnade ett antal förslag kopplade till det. Trafikverket anser att tidigareläggning av samtliga dessa åtgärder är möjliga givet vissa förutsättningar och att en tidigareläggning är nödvändig för att bistå den pågående nyindustrialiseringen och dess behov av godstransporter och arbetspendling. I rapporten redogör Trafikverket även för olika initiativ som verket driver för att kapa ledtider i plan- och

projekteringsskede samt arbetssätt för en effektivare process. Vidare belyses vikten av samordning och löpande dialog med tågoperatörer för att kunna åstadkomma så liten trafikpåverkan som möjligt.

Efter att Trafikverket lämnade den nämnda redovisningen har verket aviserat att myndigheten har möjlighet att finansiera framtagandet av järnvägsplaner för det eventuella nya objektet Dubbelspår Luleå–Boden inom sina nuvarande anslag och att de avser att starta arbetet med att ta fram järnvägsplaner för sträckan inom kort.

De aktuella stråken ingår även i transeuropeiska transportnätet TEN-T:s stomnät. Infrastrukturprojekt som ingår i TEN-T kan medfinansieras av EU genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). Regeringen anser att det är fortsatt viktigt att Sverige främjar sökande av finansierande stöd från EU-budgeten. Transportinfrastrukturen är dessutom viktig för samhällets beredskap och för att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, vid olika typer av frestida kriser och vid höjd beredskap eller krig.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Anna T Johansson

Kopia till

Finansdepartementet/BA, BSÅ, K, och SFÖ
Klimat och näringslivsdepartementet/BK, E, KL, ME och MK
Arbetsmarknadsdepartementet/A
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/RUL, SPN, TM och US

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)