

Svar på remiss Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se
Diarienummer I2020/02739

Regeringen har gett i uppdrag till Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag som under hand ska bli utgångspunkt för åtgärdsplaneringen och den nya nationella och de regionala transportplanerna under tidsperioden 2022–2033 alternativt 2022–2037. Luleå bolagskoncern tackar för möjligheten att få lämna ett samlat svar på remissen.

Avsändare för Luleå kommun bolagskoncern och detta remissvar är: Luleå Business Region AB, Luleå Hamn AB, Luleå Lokaltrafik AB, Nordiskt Flygtekniskt Centrum, Luleå Energi AB, Lulebo AB, Luleå Kommunföretag AB och Luleå Miljöresurs AB. Luleå kommun har lämnat separat yttrande.

Luleå kommun bolagskoncerns ställningstagande: Transportlösningar som driver utveckling.

Luleåregionen är en starkt efterfrågad och av regering och EU prioriterad geografi. Stora företagsetableringar står för dörren, den industriella omställningen av råvaru- och förädlingsindustrin runt gruv-, mineral- och skogssektorn pågår med bland annat LKAB, SSAB och Vattenfall i främsta led ex. genom initiativet Hybrit. Även den av regeringen utpekade ”nya” basnäringen – *besöksnäringen* - är stor och växande, detta trots alla nationella och internationella restriktioner som kan kopplas till den till rådande pandemin. Näringslivet i Luleåregionen har under lång tid haft en stabil och positiv tillväxt, som nu, genom de nya satsningar som ska genomföras, innebär nya utmaningar för Luleåregionen. Självklart också stora möjligheter. Givet detta, och som inledande och vägledande kommentar, behöver Trafikverkets inriktningsunderlag kompletteras med utgångspunkt i de strategier som så väl, näringsliv, offentlig sektor och nationell politik ger uttryck för.

Med inriktningsunderlagets utgångspunkt - Trafikverkets basprognoser - anser Luleå kommunbolagskoncern att underlaget bör revideras. Detta bör göras utifrån de stora investeringar som aktualiserats, samt de nationella och internationella viljeyttringarna från politiskt håll i såväl riksdag/regering samt EU - LKABs och industrins satsningar motsvarande 700 miljarder, EUs ”gröna giv” och regeringens nya Arktispolitik, för att nämna några. Regeringens tillsättande av en nationell samordnare som ska främja fler investeringar och etableringar som stärker grön tillväxt, cirkulär ekonomi, industriell omställning och konkurrenskraft i Norrbotten och Västerbotten poängterar relevansen i vår geografi och behovet av en genomtänkt infrastruktur.

Då basprognoserna som ligger till grund för inriktningsunderlaget tagits fram innan ovanstående prioriteringar, ambitioner och investeringar utannonserades finns skäl till omtag och en uppdaterad analys och prognos. Därav finns också ett stort behov av att revidera inriktningsunderlagets slutsatser för att gå i takt med den nya norrbottensgiven som satt Luleåregionen och Norra Sverige i förnyat nationellt och internationellt blickfång.

Trafikverkets inriktning har därmed en enorm betydelse för utveckling, inte bara för Luleåregionen, utan också för hela den norra regionen och Sverige. Ett underlag som är a jour med utvecklingen ger en nödvändig förutsägbarhet för både offentlig och privat sektor att prioritera rätt för framtiden. Det ger också Luleå kommunkoncern större möjligheter att driva en aktiv och förutsättningsskapande

infrastruktur-, mark-, bostads- och klimatförvaltning som matchar och förädlar de statliga investeringarna och planerna som adresserar Luleåregionen.

Med en uppdaterad och mer korrekt bild av tillväxten i regionen och med stöd av klimatmålen och fyrstegsprincipen kan också de transportpolitiska målen uppnås på ett smart sätt som både driver utveckling och svarar mot internationella, nationella och inomregionala utmaningar.

För fortsatt attraktivitet, ett ändamålsenligt förvaltnings- och utvecklingsarbete, säkrade investeringar för omställning och expansion i näringslivet krävs en snabb och smart och hållbar infrastruktur som knyter ihop regionen nationellt och internationellt. För att lyckas, med stöd i fyrstegsprincipens vägledning, är den befintliga infrastrukturen och redan beslutade satsningar en viktig utgångspunkt i Luleå Kommunbolags samlade ställningstagande. Med andra ord hantera flaskhalsar och höja kapaciteten i det befintliga och planlagda och skapa möjlighet till det fullt ut hållbara transportsystemet. Detta skapar tillväxt i regionen, konkurrenskraft i världen och förutsättningar för Luleåregionen att möta den framtid som näringsliv och politik tillskriver oss. Samt att den nordliga regionen i realiteten kan bidra till att Sverige som nation går före i omställningen och blir del av en den permanenta världsutställning som den nationella politiken ger uttryck för. Kommande infrastrukturplan måste därför med aktuella regionala och tidskritiska perspektiv bidra till säkerställande av *fyra* systemförädlade infrastruktursatsningar:

- **Norrbotniabanans framdrift och förlängning**
- **Malmportens Core-status och muddring**
- **Kapacitetsförstärkning genom dubbelspår: Luleå-Boden**
- **Flygplatsens tillgänglighet och nytta**

Norrbotniabanans Framdrift från två håll och förlängning nord/öst/väst

Norrbotniabanans är en viktig fråga för Luleå och regionen. Det är en satsning som sedan länge diskuterats och ambitionen är att intensifiera färdigställandet. Vi välkomnar detta samtidigt som att färdigställandet av hela sträckan ligger bortom den tidshorisont som behovet anger. Behovet är stort redan idag och kommer öka exponentiellt med de stora satsningar som görs.

Med sin fulla dragning, hela sträckan från Umeå till Luleå, skapas ett attraktivt och robust transportsätt för gods och människor som komplement till övriga, för regionen viktiga transportsystem. Med Norrbotniabanans säkerställs också möjligheter att knyta ihop regionen med övriga regioner och prioriterade transportstråk, bland annat Botniabanans, Nya Ostkustbanans och den redan finansierade Haparandabanans. Detta skapar en förlängning nationellt och internationellt i nord-sydlig och öst/västlig riktning. Effekten blir en bredare, mer funktionell, hållbar och dynamisk marknad för bostäder, arbete, kompetens och besökare. Norrbotniabanans är således ett absolut måste för att med gröna förtecken säkra investeringar, konkurrenskraft och export.

Ett inte bara intensifierat, utan också accelererat färdigställande av banan med projektering och byggande från två håll – från Umeå i söder och från Luleå i norr - skulle också bidra till att fler kommunala insatser kan göras för ex. bostadsbyggande och företagsetableringar. Då dagens tilltänkta järnvägskorridorer tar stor yta i anspråk är idag kommunernas möjligheter till att genomföra en aktiv markpolitik ytterst begränsad. För en tillväxtort som Luleå med många stora näringslivsinvesteringar från nationellt och internationellt håll behöver kommunen ha en stark planberedskap och löpande kunna lösgöra ytor för exploatering och bostäder. Då riksintressen så som flyg och naturvård redan försvårar många annars möjliga exploateringsområden minskar ytorna ytterligare av de två korridorer som Trafikverket angett som förslag för infart till Luleå – en östlig dragning och en västlig. Luleås

ställningstagande är den östliga dragningen då den bland annat intermodalt binder samman flyg, sjöfart, tåg och lokal/regional kollektivtrafik. Marken längs med båda alternativen på dragning är potentiella ytor där verksamheter skulle kunna etablera sig utan att krocka med andra intressen, exempelvis riksintressen. Genom ett påskyndande av Norrbotniabanan och att påbörja sträckan Luleå - Piteå och vidare till Skellefteå, skulle kommunens möjligheter till planberedskap och strategisk utveckling öka. Idag kapacitetsbegränsade och intermodalt svaga länkar i det regionala transportsystemet skulle också stärkas.

Uppmaning: Planera och bygg Norrbotniabanan från två håll för att påskynda byggandet i takt med planerade industriinvesteringarna och för att lösgöra oexploaterade marktillgångar.

Malmporten: Core-status och muddring

Luleå Hamn är av central betydelse för export av råvaror och förädlade insatsvaror. I en nära framtid och givet de stora industriella investeringarna i länet kommer volymerna öka, detta utöver den ökning som redan är prognostiserad. Luleå hamn som av EU är utpekad som Core-hamn och prioriterad som godsflödes-hubb i det europeiska stomnätet har inte bara stor betydelse för Sverige och regionen utan också en potential att möta den industriella tillväxt och omställning som länet står som värd för. Möjligheten att genomföra investeringarna i länet och säkerställa de ökade volymerna krävs underhåll i form av muddrig och investeringar i ny hamninfrastruktur. Båda delarna är avsikten med utvecklingsplanerna för Malmporten som vi utav inriktningsunderlaget tolkar som en prioriterad satsning.

För en mer rimlig fördelning av offentliga medel till sjöfart och hamn som inte skapar en snedvriden konkurrens behöver den offentliga fördelningen av medel vara likvärdig mellan olika hamnar. Principen kring ansvar för muddring skiljer sig mellan olika hamnar där andra hamnar får ytterligare finansiering än den princip som idag säger att muddring från hamnområdesgräns till hamn läggs på hamnen. Vi föreslår därför att Sveriges Corehamnar ska vara i fokus i en mer aktiv svensk hamnpolitik där staten bör ta ett högre finansieringsansvar för infrastruktur till och från de fem svenska Corehamnarna både på land- och på sjösidan. Högre statlig investeringsgrad i infrastruktur skapar även förutsättningar för ökat fokus på automation och digitalisering i de svenska Corehamnarna vilket ger högre effektivitet och ännu bättre miljöprestanda.

Uppmaning: Säkerställ bra anslutning till- och från Corehamnen i Luleå på både sjö- och landsidan, det vill säga muddring av farled och hamn samt goda landförbindelser via järnväg/väg.

Kapacitetsförstärkning genom dubbelspår Boden-Luleå

För att framtidssäkra Luleå som intermodal och regional transporthubb som ger både människor och gods tillförlitliga och konkurrenskraftiga transportlösningar krävs också förstärkning av befintlig järnvägssträcka mellan Luleå och Boden. Sträckan är idag hårt trafikerad och behöver utvecklas för att inte bara skapa mer effektiva flöden, utan också för att hantera den situation som idag innebär skadlig konkurrens mellan gods och persontransporter. Sträckan Boden-Luleå är en flaskhals utan redundans som begränsar människors möjlighet att resa kollektivt och för gods att ta sig till och från regionen.

Med de växande volymerna kopplade till den industriella utvecklingen och en samtidigt växande befolkning kommer konkurrensen om spårtillgången att öka ytterligare. Konsekvenserna försvårar arbetsmarknadens expansion, ökar belastningen på vägnätet och begränsar transportsektorns gröna omställning och ambitionen flytta mer gods från väg till spår och sjöfart. Förstärkning av spår genom ett dubbelspår mellan Luleå-Boden ökar också den samhällsekonomiska nyttan av Norrbotniabanan och Malmporten då konkurrensen om spårtillgången minskar, med andra ord är ett dubbelspår en systemförädlade åtgärd med stora regionala vinster för människor, gods och mer hållbara flöden.

Uppmaning: Säkerställ systemförädling genom en investering i dubbelspår Boden-Luleå

Flygplatsens tillgänglighet och nytta

Trafikverket har i sina prognoser antagit en kraftig reduktion i flygkapacitet till Norrbotten på grund av minskat befolkningsunderlag. Vi menar att detta är grovt missvisande. Alla investeringar som nämnts ovan, som bland annat kommer att bidra till klimatomställningen- både nationellt och internationellt, kommer att kräva en betydande arbetskraft, och även ligga till grund för att regionen utvecklas. Med bakgrund av detta bedömer vi, tvärtemot Trafikverket, att flygkapaciteten kommer att behöva öka från de nivåer som rådde innan pandemin.

Den arktiska regionen genomgår en kraftig expansion där råvaror, innovation, kunskap och natur placerat Luleåregionen på den internationella kartan. Då en stor del av vårt näringsliv har anläggningar, kunder, ägare och leverantörer utomlands är tillgången till fungerande flygförbindelser av särskild vikt. Både den växande besöksnäringen och de globala industrikoncernerna i norr är helt beroende av tillförlitliga, förutsägbara och frekventa flygförbindelser. De satsningar inom näringslivet som beskrivs i detta yttrande ställer därtill krav på en väl utvecklad tillgänglighet och intermodalitet för att säkerställa kompetensflyttning och arbetskraft till regionen. Med koppling till detta kommer de stora satsningar som görs inom näringslivet tillsammans med den internationella efterfrågan kräva många nya arbetstillfällen.

Norrbotten har idag landets lägsta arbetslöshet samtidigt som stora pensionsavgångar väntas. Bara i Luleå kommun sker 15 000 pensionsavgångar mellan 2015-2030. Och i Norrbotten behövs 51 000 nyanställningar göras under samma tidsperiod. Transportinfrastrukturen och tillgängligheten spelar en avgörande roll i att möta denna utveckling och för att öka regionens attraktivitet och tillväxt så att fler väljer att leva och bo här. De långa avstånd som norra Sverige och Luleåregionen har kräver tillgång till snabba och smarta transporter där flyget många gånger är det enda alternativet.

För Luleå kommuns Bolagskoncern:

Jenny Hellman, VD

Henrik Vuorinen, VD

Malin Larsson, VD

Kent Ögren, Ordföranden

Anneli Sjömark, VD

Per Ekervhen, VD

Jonas Vinblad von Walter, VD

Torbjörn Niemi, VD

Luleå Business Region AB

Luleå Hamn AB

Luleå Energi AB

Lulebo AB

Luleå Kommunföretag AB

Luleå Miljöresurs AB

Luleå Lokaltrafik AB

Nordiskt Flygtekniskt Centrum

Samordning och kontakt:

Carl Wangel, Marknadschef, Luleå Business Region AB

Mail: carl.wangel@luleabusiness.se

Telefon: 070-392 88 07