

**Samhällsbyggnadsförvaltningen**

Tekniska avdelningen

Ellinor Isaksson Larsson, 0921-782 33
ellinor.isaksson-larsson@boden.seRegeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

För kännedom

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Bodens kommuns remissvar – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Bodens kommun har tagit del av Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 och önskar framföra följande synpunkter på förslaget.

Sammanfattande synpunkter

Förslaget till Nationell plan för transportinfrastrukturen utgör i huvudsak en beskrivning av situationen för Sveriges transportsystem i dag.

Huvudslutsatsen i förslag till nationell plan är att de medel som Sverige avsätter för fysisk infrastruktur inte räcker till för att både underhålla och vidmakthålla den infrastruktur som vi har och samtidigt utveckla transportsystemet på ett långsiktigt hållbart sätt så att en positiv samhällsutveckling stöds i hela landet.

De initiala kostnadsanspråken i förslaget till Nationell plan överstiger utvecklingsramen med omkring 22 miljarder kronor. Regeringens direktiv anger att den nu gällande planen ska genomföras, vilket medför att investeringar tvingats skjutas på framtiden för att totalkostnaden under planperioden inte ska överstiga ramen. Noteras bör att nästkommande planperiod 2026–2037 redan nu är övertecknad med drygt 40 miljarder kronor.

Bodens kommun anser att förslaget till Nationell plan är inaktuell och inte möter upp de behov som de stora industrietableringarna i Norr- och Västerbotten kräver. Det är beklagligt att det regeringsuppdrag som Trafikverket fått i syfte att analysera den påverkan på infrastrukturen som de stora företagsetableringarna i Norr- och Västerbotten medför, inte beaktats i den Nationella planen. För att Sverige ska vara ledande i den gröna omställningen och för att industrisatsningarna ska kunna genomföras anser Bodens kommun att viktiga åtgärder i transportinfrastrukturen måste

prioriteras och tidigareläggas. Ett finansiellt engagemang från statens sida krävs för att möjliggöra den gröna industriomställningen.

Järnväg

Bodens kommun välkomnar att en fortsatt utbyggnad på Norrbotniabanan mellan Skellefteå och Luleå föreslås i planen. Norrbotniabanan bör dock färdigställas i ett betydligt högre tempo än vad Trafikverket räknar med och vi anser att hela sträckan mellan Umeå och Luleå måste färdigställas under planperioden. Vi förordar även en östlig dragning in mot Luleå.

Malmbanan och sträckan Luleå – Boden har sedan länge en betydande kapacitetsbrist. En stor del av trafiken på banan bedrivs med godståg som är 600–700 meter långa, men mötesstationerna kan bara hantera tågmöten med 500 meter långa tåg, vilket avsevärt begränsar banans kapacitet.

Den stora omställningen till koldioxidfri stålframställning, H2 Green Steels etablering i Boden samt LKAB:s planerade investering i ReeMAP, innebär kraftigt ökade järnvägstransporter vilket medför att kapacitetsbristen på hela sträckan Kiruna – Luleå ökar betydligt. Trafikverkets egna analyser visar att enbart på sträckan Boden – Luleå bedöms trafiken öka med 24 tåg/dygn. På sträckan Gällivare – Luleå kommer det vara svårt att tillgodose den efterfrågade trafikvolymen vid H2 Green Steels produktionsstart 2025 och för sträckan Boden – Luleå kommer det i princip vara omöjligt när H2 Green Steel är i full produktion 2030, med mindre än att annan trafik måste begränsas eller att kapacitetshöjande åtgärder, utöver det som föreslås nu genomförs.

På sträckan Boden – Luleå har Trafikverket i sitt regeringsuppdrag bedömt att kapacitetsbehovet är så pass stort att ett dubbelspår krävs på hela sträckan för att kunna tillgodose efterfrågan på trafik. Att enbart bygga kapacitetshöjande åtgärd med partiellt dubbelspår på en sträcka av 1 km för att koppla ihop mötesstationerna Sävastklinten och Sävast till ett 3 km långt dubbelspår samt en ny mötesstation längs sträckan räcker inte till för att fullt ut tillgodose kapacitetsbehovet på sträckan Luleå – Boden. Bodens kommun anser att en utbyggnad till dubbelspår på hela den 35 kilometer långa enkelspåriga sträckan krävs för att möjliggöra den ökade trafiken, förbättra punktlighet och även möjliggöra en hastighetshöjning till 200 km/h. Att enbart optimera enkelspåret kan inte möta den efterfrågan på infrastruktur som de nya industrisatsningarna kräver. Vid en dubbelspårsutbyggnad föreslås en spårdragning öster om Boden tätort, via Bodens Industrial Park och Boden Clentech center. Ett parallellt spår förbi tätorten skulle möjliggöra att den godstrafik som inte behöver nå Boden C, skulle kunna ledas utanför kommunens mest befolkningstäta område. Attraktiv mark i centrala lägen skulle i stället kunna lösgöras till bostadsbebyggelse och förtätning och järnvägen skulle nå Bodens två växande verksamhetsområden på ett strategiskt bra sätt.

För sträckan Boden – Kiruna bedömer Trafikverket att åtgärder för ökad axellast och förlängning av återstående mötesstationer för tågmöten med 750 meter långa tåg är tillräckligt för att möta kapacitetsbehoven. Med de etableringar som sker i Bodens kommun anser vi att åtgärderna i sin helhet måste genomföras före 2030. Bodens kommun stödjer därmed förslaget om

en lånefinansiering för ett snabbt genomförande av de järnvägsåtgärder som krävs för att höja kapaciteten på hela sträckan Luleå – Riksgränsen.

Analys av industrietableringarnas påverkan på infrastrukturen visar också att ökad arbetspendling är en förutsättning för kompetensförsörjningen till de nya etableringarna. Bodens kommun bedömer att järnvägen kommer ha en viktig funktion för arbetspendling mellan kust, inland och Malmfälten. Pendlingsmöjligheterna längs Haparandabanan med dess kommande koppling mot Finland kommer också att vara av stor betydelse för kompetensförsörjningen i länet. En fungerande järnväg är en förutsättning för att förändra människors beteende genom att erbjuda ett reellt alternativ till fossilfria transporter.

Statliga vägar

Betydelsen av vägnätet i ett ”järnvägsglest” län som Norrbotten är viktig. Bristande resurser får inte medföra att trafiksäkerhetsstandarden ska säkerställas genom sänkningar av hastigheter på det statliga vägnätet. Högratifierade vägsträckor med hög olycksfallsfrekvens bör ur säkerhetssynpunkt bli utbyggda och mötesseparerade. Boden ser positivt på en fortsatt utbyggnad av BK4 vägnätet, i enighet med Trafikverkets förslag. Med utgångspunkt i hur norra Sverige påverkas av ett förändrat klimat bör dock fördelningen av bärighets- och trimningsåtgärder analyseras.

Industrisatsningarna i Norra Svartbyn i Boden för med sig anspråk på det övriga lokala statliga vägnätet. Bodens kommun håller på att ta fram en ny detaljplan för en infrastrukturkorridor innehållande väg, järnväg, gång- och cykel, som ska ansluta från Stambanan genom övre Norrland och väg 97 in till det nya området Boden Industrial Park. Kommunen har genom den kommunala detaljplanprocessen tagit ansvar för att möjliggöra en skyndsamt etablering av infrastrukturkorridoren. En ny anslutning till industriområdet är en förutsättning för att etableringen ska kunna bli av och borde vara av statligt intresse. Infrastrukturstråket kommer också att bidra till en mindre belastning på det övriga intilliggande trafiksystemet.

Vägnätet runt industriområdet är av olika karaktär och i dagsläget av olika betydelse. Väg 383 som binder samman väg E4 i nordöstlig riktning med Boden är utpekad som kompletterande regionalt viktig väg och anspråken på vägens funktion kommer att förändras då den är direkt förbunden med industriområdet i Norra Svartbyn genom väg BD605. Vägarna BD605, BD607 och BD970 har låg standard i plan och profil och är inte dimensionerade för de trafikökningar som industrietableringen kommer att medföra. Under byggtiden och innan en ny anslutning från väg 97 till industriområdet är iordningställd kommer betydande mängder transporter behöva nå ut till industriområdet, vilket kommer att påverka såväl infrastruktur som boende längs de mindre statliga och kommunala vägarna. Infrastrukturstråket avses kopplas samman med väg 605 för att skapa ett sammanhållet system för omkringliggande vägar.

Längs väg 97 genom centrala Boden finns brister i trafiksäkerhet och framkomlighet, vilka kommer att öka ytterligare med den planerade befolkningsökning som sker till följd av de stora industrietableringarna. Vägen ansluter till E4 i Luleå i trafikplats Notviken, som har bristande

framkomlighet, med stopplikter, vilket borde åtgärdas. Väg 97 ingår som en av Trafikverkets funktionellt prioriterade vägar avseende dess fyra viktiga funktioner (godstransporter, långväga personresor, kollektivtrafik för hela sträckan och dagliga personresor. Vägen har redan i dag höga flöden och är det mest frekventerade kollektivtrafikstråket i regionen. Den pågående samhällsutvecklingen kommer innebära än mer trafik och fler målpunkter längs vägen, vilket kommer kräva ombyggnationer för att uppnå de transportpolitiska målen. Vägen är relativt lång vilket kommer belasta Länstransportplanen på ett sätt som får negativ påverkan på övriga nödvändiga satsningar i regionen. Vägen föreslås en uppgradering till nationell väg med hänsyn till vägens roll som förbindelse mellan Europavägarna E4 och E45, Luleå och Jokkmokk samt kusten och fjällvärlden

Väg E10 är en pulsåder i länet och Barentsregionen och andelen tung trafik uppgår till över 15% i hela dess sträckning med längre avsnitt på över 25%. E10 har flertalet betydande brister utifrån såväl trafiksäkerhet som användbarhet och tillförlitlighet. Vägen har en otillräcklig utformning med bristande siktlinjer, vindlande och smala sträckor samt branta sidoområden. På långa sträckor är vägen smalare än 7 meter, vilket innebär än smalare vägbanavintertid vilket medför stora bekymmer för den tunga trafiken. E10 är ett strategiskt stråk mellan Malmfälten och kusten och kommer få en än högre betydelse till följd av de industrietableringar som sker. Vägen har en hög olycksfallsfrekvens och de åtgärder som föreslås i planen anser Bodens kommun är bra, men absolut inte tillräckliga.

Luleå Hamn är utpekad som riksintresse och utsedd av EU som en del i TEN-T nätverket, vilket innebär att den är av särskild vikt för det transeuropeiska transportnätet. Pågående projekt Malmporten ska göra det möjligt för djupgående fartyg och fartyg som kan lasta en större mängd gods än i dag, att ta sig in till hamnen. En väl fungerande hamn behöver också ha goda möjligheter till vidaretransporter ut i länet. Luleå Hamn saknar en bra väganlutning för vidaretransport ut i Norrbotten, speciellt för stora odelbara gods som Luleå Hamn inte kan ta mot idag pga. bristande vägnät. Bodens kommun anser att Luleå Hamn behöver förstärkas genom väg- och järnvägssatsningar. Anslutningar från hamnen till den av Luleå kommun föreslagna Norrleden som länkar till E4:an och vidare mot regionens industrisatsningar är viktiga för den regionala utvecklingen.

För att nå övriga delar av Sverige är flyget en viktig förbindelse för både näringsliv och privatpersoner i Norrbotten. Luleå Airport är den viktigaste flygplatsen för många av Norrbottens kommuner och behöver ha goda kopplingar kollektivtrafik. Nuvarande vägförbindelse till flygplatsen går genom byn Gäddvik. Denna vägsträcka behöver avlastas från biltrafik för att bidra till bättre boendemiljö samt bättre säkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Med en Söderled ökar tillgänglighet och framkomlighet till flygplatsen för många norrbottningar. Om Norrbottniabanan får en östlig dragning skulle även en vägbro kunna anläggas över älven för att koppla ihop Norrleden och Söderleden, vilket vore av vikt för flyget och transporterna till och från Luleå Hamn.

Länsplanerna

Behoven inom den del av transportsystemet som Länstransportplaneupprättarna ansvarar för är stora. De regionala transportplanernas anslag ska räcka till exempelvis investeringar och reinvesteringar i det regionala vägnätet, åtgärder för ökad trafiksäkerhet, gång, cykel och kollektivtrafik och medfinansiering till kommunala infrastrukturåtgärder. Åtgärder som är av extremt viktiga för det samhällsbygge som nu sker i Norrbotten. De nuvarande finansiella ramarna i de regionala länstransportplanerna ger ett mycket litet utrymme för nya åtgärder.

Länsplanen i Norrbotten har en hög upparbetning av medel i planen för 2018–2029 vilket lett till att åtgärder i prioriterade objekt och möjligheter till statlig medfinansiering till kommunala vägar, kollektivtrafik och enskilda vägar tidigast kan återupptas år 2028. Anslagen till regionerna har under många år varit för låga för att utvecklingen av dessa delar av transportsystemet ska kunna leva upp till de behov som samhället och näringslivet har.

Som Trafikverket skriver på sid 54 så sker dessutom de flesta dödsolyckorna på det regionala vägnätet, som inte har uppgraderats i samma utsträckning som det nationella vägnätet dit de större resurserna går. Att medel saknas för de regionala vägnäten är allvarliga och måste rättas till.

På grund av begränsad medelstilldelning kommer ingen samfinansiering till kommunerna eller till kollektivtrafiken vara möjlig från länstransportplanen förrän tidigast 2028. Även möjligheter till gång- och cykelåtgärder längs det statliga vägnätet är begränsade under planperioden. Detta sammantaget innebär kraftiga begränsningar för kommunerna i Norrbotten att möta den samhällsomställning som pågår med bostads- och näringslivsutveckling.

Planens måluppfyllnad

Transportpolitikens funktionsmål innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. God tillgänglighet betyder att det är lätt att nå ett rikt utbud av till exempel arbetsplatser, service, fritidsaktiviteter och leverantörer. Tillgänglighet är själva syftet med transportsystemet, och bibehållen eller ökad tillgänglighet är den överlägset största positiva effekten av infrastrukturplanen och är en förutsättning för sammanhållningen i landet. Bodens kommun anser att förslaget till Nationell plan inte överensstämmer med funktionsmålet.

Slutsats

Den plan som föreslås är redan nu inaktuell med tanke på den samhällsutveckling som sker i Norr- och Västerbotten och borde därmed omarbetas. Utan de åtgärder som Trafikverket föreslår i regeringsuppdraget uppstår stora problem.

Bodens kommun anser att:

- Planen måste på bättre sätt möta upp näringslivet och kommunernas behov i norra Sverige.
- Många åtgärder föreslås påbörjas under planperioden, men få slutförs. Mål om slutförande saknas, projekten måste snabbas upp.
- Nya stambanor i söder åter upp en stor del av medelstillelningen i denna och kommande planer. De nya stambanorna bör därför finansieras utanför planen.
- Norrbotniabanans sträckning mellan Umeå och Luleå måste färdigställas under planperioden. Hela Botniska korridoren måste byggas klar.
- Finansiering till kritiska åtgärder i kommande plan måste säkerställas
- Särskild satsning till länsplanerna krävs för att möta kommunernas och näringslivens lokala behov.

Sead Maglic´
Ordf. Samhällsbyggnadsnämnden