



Remissvar gällande förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Ärendenr 2021/1567-1.3.1.5

Kommunens ställningstagande

Luleå kommun och kommunkoncern har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen. Kommunen har vid framtagandet av detta remissvar samrått med Bodens kommun och de närliggande kommunerna Piteå, Boden, Älvsbyn och Kalix.

Luleå kommun och kommunkoncern önskar framföra följande synpunkter på förslaget.

Luleå kommun är i stort positiv till de i planen angivna åtgärderna. Baserat på den utveckling som sker genom omfattande gröna investeringar i näringslivet och samhället, är systemförstärkande satsningar i norra Sverige av största vikt. Detta är en central utgångspunkt för kommunens ställningstagande. De stora industrisatsningar som nu pågår i Norrbotten och Västerbotten innebär också att stora satsningar behöver göras på vår infrastruktur inom de närmaste åren.

Flertalet angivna åtgärder och projekt stödjer denna utveckling men behöver sättas i den nya regionalekonomiska geografi som nu håller på att ritas. Då den nationella planen till delar saknar aktualitet syftar Luleå kommuns samlade remissvar till att ge en vägledning i vilka *prioriterade projekt* som kommunen och regionen behöver, samt de *regionalstrategiska överväganden* som är av särskild betydelse att beakta och planera för.

Prioriterade projekt

- Norrbotniabanan - Parallellplanering och byggande från flera startpunkter för att påskynda verkställandet.
- Luleå Hamn, Malmporten, Luleå industripark och Norrleden – för ökad redundans och tillgänglighet
- Malmbanan och dubbelspår Luleå-Boden – tidigarelägg åtgärder för kapacitetsförstärkning för gods- och persontransporter
- Luleå C – uppdatering och flytt av bangård för ökad tillgänglighet och säkerhet.



Regionalstrategiska överväganden

- Aktualiserad finansiering
- Satsningar på statliga vägar
- Nedprioritering av ERTMS till fördel för andra viktigare satsningar på järnväg.
- Vidmakthållande och uppgradering till BK4
- Utökat anslag till Länstransportplanerna
 - Tillgänglighet och trafiksäkerhet på landsbygd
 - Planens måluppfyllnad

Positivt med satsningarna på infrastruktur i övre Norrland

Luleå kommun välkomnar de satsningar på transportsystemet i övre Norrland som transportplanen innehåller. Satsningen Malmporten i Luleå Hamn, ett färdigställande av Norrbotniabanan och en ökning av kapaciteten på Norra stambanan och Malmbanan, samt åtgärder på vägnätet är välkomna satsningar som betyder mycket. Dessa satsningar är nödvändiga för näringslivet och industrisatsningarna i Norrland, men också för hela Sverige.

Det finns dock ett uppdämt behov av ytterligare satsningar på tillförlitlighet och kapacitetsförstärkning i transportsystemen (hamn, väg och järnväg). De stora industrisatsningar som nu pågår i Norrbotten och Västerbotten innebär också att stora satsningar behöver göras på vår infrastruktur inom de närmaste åren.

I Trafikverkets rapport "*Åtgärder i transportinfrastrukturen för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens och Västerbottens län*" framgår att den föreslagna nationella planen för perioden 2022-2033 inte tar tillräcklig höjd för att klara av de stora industrisatsningarna som nu sker i Norr- och Västerbotten. Luleå kommun håller med om att större satsningar måste till för att klara av denna etablering. Dock nämns endast behov av åtgärder i det statliga vägnätet för Skellefteå, Boden och Gällivare kommuner. Åtgärder i det statliga vägnätet behövs även inom Luleå kommun för de satsningar som sker i Luleå Hamn, för kopplingen med godstransporter till och från andra städer i länet, samt för det kommande behovet av arbetspendling.

Behov av utökad finansiering

Sverige är ett stort och avlångt land som är beroende av en god infrastruktur. Därför vore det önskvärt att mer pengar kunde avsättas till investeringar och reinvesteringar i infrastrukturen.



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 avsätts 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. Satsningarna i planen är också utspridda över en lång tidsperiod, men behoven av en stärkt infrastruktur i hela landet är stora redan nu.

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

Luleå kommun anser att staten måste ta ansvar för att olika projekt färdigställs i ett betydligt högre tempo än vad Trafikverket räknar med och har resurser för. Det är nödvändigt för att uppnå de positiva systemeffekter som eftersträvas och därmed också få vinsterna av den förbättrade infrastrukturen tidigare.

Norrbotniabanan

Det är mycket positivt att Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå nu föreslås påbörjas, men det är oroande att medel inte föreslås avsättas för hela sträckan.

Kommunen är oroad av de tidsperspektiv för färdigställande av olika projekt som planen visar på. Exempelvis räknar Trafikverket med att Norrbotniabanan, delen mellan Umeå och Skellefteå, blir klar i slutet av planperioden. För delen Skellefteå – Luleå avsätts 3 miljarder kr under planperioden. Det fattas alltså cirka 20 miljarder. De 3 miljarderna lär räcka till byggstart, men innebär att ett färdigställande ligger många år efter 2033. Det rimmar illa med att Sverige ska kunna fullfölja sina delar i EU:s övergripande transportsystem nu när järnvägen längs Norrlandskusten ingår i EU:s stomnätsskorridor ScanMed.

Luleå kommun anser att om Norrbotniabanan inte inryms i sin helhet under planperioden bromsas inte bara utvecklingen i hela regionen utan även på nationell och europeisk nivå. Norrbotniabanan, som en del i transportstråket Botniska korridoren, är en strategisk utveckling av EU:s järnvägskorridor ScanMed till den arktiska regionen. Lånefinansiering är en möjlighet som



måste nyttjas så att hela sträckan mellan Umeå och Luleå kan byggas under planperioden.

Järnvägsutredningen för Norrbottenbanan innefattar mer eller mindre breda korridorer för den planerade järnvägen. Särskilt märkbart blir det vid passagen av de centrala delarna av Skellefteå, Piteå och Luleå. Korridorerna lägger där kraftiga begränsningar för tänkt bebyggelse för både bostäder och arbetsplatser. För att regionen ska kunna fortsätta utvecklas är det därför viktigt att utredningarna för sträckan Skellefteå-Piteå-Luleå tidigareläggs så att järnvägsplaner kan tas fram och att korridorerna och begränsningarna för samhällsbyggandet därmed kan minimeras.

Som en följd av den pågående utvecklingen och de växande behoven, kopplad till den gröna industrialiseringen, behöver tidplanerna uppdateras för att gå i takt med utvecklingen. I likhet med exempelvis Svenska kraftnäts ambitioner att halvera ledtiderna för kraftutbyggnad i norra Sverige ser vi att genomförandet av Norrbottenbanan i sin helhet också har potential att tidsmässigt kortas. Parallellprojektering/planering och successivt byggande av planerade sträckor, från två håll eller från flera startpunkter, är ett sätt att möta detta behov.

Norrbottenbanans infart till Luleå möjliggörs i en östlig och en västlig korridor, där kommunen förordas det östra alternativet. Det östra alternativets koppling till flygplatsen skapar en stärkt regional mötesplats och blir en mer effektiv transportnod för järnväg och flyg. Alternativet ger också en genomgångslösning till skillnad från det västra alternativet och har därför bedömts av Trafikverket ha större samhällsnytta jämfört med det västra alternativet, sett utifrån restidsvinster och tillgänglighet.

Luleå Hamn, Malmporten och Norrleden

Det är positivt att projektet Malmporten med fördjupad farled in till Luleå hamn finns med i planförslaget. Att säkra sjöfartskapaciteten långsiktigt är viktigt för hela näringslivet i Norrbotten och särskilt för gruvnäringen.

Luleå hamn ligger på Svartön som tillsammans med Hertsöfältet utgör Luleå industripark. Hamnen är utpekad som riksintresse och utsedd av EU som en del av TEN-T nätverket, vilket innebär att den är av särskild vikt för det trans-europeiska transportnätet. Pågående projekt Malmporten ska göra det möjligt för mer djupgående fartyg, och fartyg som kan lasta en större mängd gods än idag, 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 väganslutning för vidare transport ut i Norrbotten, speciellt då för stora odelbara gods som Luleå hamn inte kan ta emot idag på grund av bristfälligt vägnät.



Övriga planerade och befintliga verksamheter inom Luleå industripark är i stort behov av bättre tillgänglighet och vägförbindelse med E4. Därför förordar Luleå kommun att Trafikverket bygger Norrleden enligt den föreslagna sträckan från trafikplats Rutvik på E4 med dragning norr om Björnsbyn, över Sinksundet och fram till det nya industriområdet Hertsöfältet och Luleå hamn. Norrleden skulle även vara fördelaktigt för boendemiljön i Luleå, genom att Svartövägen och Hertsövägen skulle avlastas från tung trafik och transporter av farligt gods. Som det är idag så medför den tunga trafiken både en riskfaktor gällande farligt gods, men även sämre luftkvalitet och stora problem med buller för de boende efter dessa vägsträckor.

För att snabbare och mer effektivt planera infrastruktursatsningar kopplat till den industriella omställningen för Luleå kommun just nu en dialog med bland annat Svenska kraftnät, Vattenfall, Trafikverket och Sjöfartsverket för att samplanera pågående infrastruktursatsningar och i vissa fall samförslägga dessa i ett för ändamålet avsett markreservat. Det finns möjligheter att nå stora synergieffekter i det fall dessa infrastruktursatsningar kan samordnas och samplaneras.

Malmbanan och dubbelspår Luleå-Boden

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.

Idag är järnvägen mellan Luleå och Boden något av en flaskhals, särskilt om störningar uppstår, vilket påverkar både gods- och persontransporterna. 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 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.

Luleå kommun anser att en utbyggnad till dubbelspår på hela den 35 kilometer långa enkelspåriga sträckan krävs för att möjliggöra den ökade



trafiken med god framkomlighet för både gods- och persontransporter samt förbättra punktlighet och möjliggöra en hastighetshöjning till 200 km/h.

Analysen av industrietableringarnas påverkan på infrastrukturen visar också att ökad arbetspendling är en förutsättning för kompetensförsörjningen till de nya etableringarna. Luleå 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.

Med hänsyn till de industrietableringar som pågår behöver åtgärderna längs järnvägen genomföras före 2030.

Flytt av bangård från Luleå centrum

Person- och godsbangården i Luleå C uppfyller inte dagens krav på tillgänglighet och säkerhet. De satsningar som Trafikverket föreslår är helt nödvändiga för att uppgradera Luleå C till modern standard. I samverkan med Luleå kommun och fastighetsägare kommer det även att ge möjlighet till 1 000 nya bostäder på Luleås centrumhalvö då ett större markområde tillgängliggörs för bebyggelse. De föreslagna satsningarna ger även möjligheter till ett nytt resecentrum som blir en nod för lokalt och regionalt resande.

ERTMS

I förslaget till plan anges att det nya signalsystemet för järnvägen, ERTMS, ska byggas ut i hela Sverige under planperioden. Det är mycket möjligt att det är en nödvändig åtgärd för att säkra ett säkert och kapacitetsstarkt järnvägsnät, men det får inte bli så att införandet av detta system hämmar andra mer angelägna satsningar för att klara av alla de industrietableringar som nu sker i länet. När ERTMS införs på fler järnvägar i Sverige finns risk för att godstransporterna på järnväg inte kommer upp i ens dagens nivåer. Särskilt mindre tågoperatörer riskerar att slås ut då de inte kan finansiera den utrustning som krävs i loken.

Det är viktigt att det vid uppbyggandet av det nya signalsystemet avsätts sådana resurser att införandet inte drabbas av inkörningsproblem på olika delsträckor. Tilliten till järnvägen som trafiksystem tål inte ständigt återkommande problem då ny teknik införs. Vare sig från resenärer, godstransportköpare eller operatörer. Resurser måste säkras så att systemet fungerar i sin helhet redan från införandet.



Satsningar på 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. Högtrafikerade vägsträckor med hög olycksfallsfrekvens bör ur säkerhets-synpunkt bli utbyggda och mötesseparerade.

Industrisatsningarna i Norrbotten för med sig anspråk på det övriga lokala statliga vägnätet. E4 och väg 97 samt anslutningsvägar mot dessa vägar behöver ha en god standard för både resor och transporter.

Väg 97 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 ökad 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 i 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. E10 är ett strategiskt stråk mellan Malmfälten och kusten och kommer få en än högre betydelse till följd av de industrietableringar som nu sker. Vägen har en hög olycksfallsfrekvens och de åtgärder som föreslås i planen är bra men inte tillräckliga.

H2 Green Steels etablering i Boden påverkar också anslutningsvägar till E4 och väg 97. Industrin kommer att byggas upp intill väg 605 som söderut ansluter till väg 97 och norrut till E4 via väg 383 alternativt väg 607. Med ökad trafik i anslutande väg 605, 607 och 383 kan exempelvis bärighetsåtgärder komma att krävas samt att korsningspunkter vägarna emellan kan behöva förbättras. Bättre lösningar för gående, cyklister och kollektivtrafik kan behövas genom Flarken, Ängesbyn och Smedsbyn, både under byggtid och på längre sikt.

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 Norrbotniabanan 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 transportererna till och från Luleå Hamn.

Vidmakthållande och uppgradering till BK4

Det är positivt att mer medel avsätts till vidmakthållande av väg och järnväg men i Norrbotten med tidigare eftersatt underhåll, industrins expansion och behovet av uppgradering till BK4-vägar är anslaget ändå för lågt.

I transportplanen anger Trafikverket en fortsatt satsning på BK4-vägnätet med målet att kunna upplåta uppemot 80–90 procent av det strategiska vägnätet för tyngre transporter under planperioden. Luleå kommun saknar dock ett resonemang om vad detta innebär för det icke statliga vägnätet. Många, kanske de flesta, tunga transporter börjar och slutar på det kommunala eller de enskilda vägnäten. Vad innebär de längre och tyngre transportererna för väghållningen av dessa vägar? Vilka möjligheter har enskilda och kommunala väghållare att möta behovet av upprustning av dessa gator och vägar?

Idag finns statliga vägar i Norrbotten med klassificering BK1 som knappt uppfyller den lägsta bärighetsstandarden. Transportföretagens sammanställning, som bygger på siffror från Trafikverket, visar att 37 procent av de statliga vägarna i Norrbotten är i dåligt eller mycket dåligt skick. Det gör länet till det fjärde sämsta i landet vad gäller vägstandard.

Länstransportplanerna

Behoven inom den del av transportsystemet som Länstransportplane-upprättarna 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. I kommande Länstransportplan föreslås



endast 10 miljoner kronor årligen fram till 2026 vilket starkt begränsar den pågående utvecklingen i Norrbotten. 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 beskriver 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 medelstildelning 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. De pågående industrisatsningarna medför också ett behov av utökad bostadsbyggande vilket i sin tur kräver ytterligare satsningar i regional och kommunal infrastruktur. Detta sammantaget innebär kraftiga begränsningar för i Norrbotten att möta den samhällsomställning som pågår med bostads- och näringslivsutveckling.

Tillgänglighet och trafiksäkerhet på landsbygd

I förslaget till plan anges att det lågtrafikerade järnvägs- och vägnäten kommer att få lägre tilldelning vilket innebär att standarden kan bli svår att vidmakthålla. På sikt kan detta bli mycket dåligt för Sveriges landsbygd.

I vilken utsträckning mindre åtgärder, såsom exempelvis gång- och cykelvägar och säkra busshållplatser med anslutningar, kan komma landsbygden till del, kan inte ses i planförslaget. Luleå kommun vill framföra att landsbygdens villkor inte får försämrats på grund av en eftersatt infrastruktur. Detta är också ett exempel på att de medel som står till infrastrukturens förfogande måste utökas i antingen en större ram vid denna revidering av planen eller med lånefinansiering av de stora projekten.

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.



Luleå kommun anser att förslaget till Nationell plan inte överensstämmer med funktionsmålet. Den plan som föreslås är redan nu inaktuell med tanke på den samhällsutveckling som sker i Norr- och Västerbotten och behöver därmed omarbetas.

Slutord

Luleå kommun är positiv till många satsningar som anges i den nationella transportplanen. Det fortsatta arbetet behöver dock aktualiseras och stödja den snabba och för hela Sverige positiva utveckling som sker i regionen.

Luleå kommunkoncerns samlade remissvar syftar till att ge en vägledning i vilka prioriterade projekt som kommunen och regionen behöver. Dels för att för att både svara mot identifierade problem, dels för att driva och stödja den gröna utveckling som nu sker. Industrin och kommunen i sin helhet gör omfattande investeringar för att säkra utvecklingen och välkomnar samplanering och fördjupad dialog för att snabbt och mer resurseffektivt möta den positiva utvecklingen som sker.

Maria Nordgren
Chef Demokrati och samhälle