

Remissvar Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Sammanfattning

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

De initiala kostnadsanspråken för utveckling av transportsystemet summeras till nära 460 miljarder jämfört med den angivna ramen på 437 miljarder. Regeringens direktiv är att den gällande planen ska genomföras vilket bl a medför att prioriterade investeringar skjuts fram och utrymmet för nya investeringsobjekt är ytterst begränsat.

Samhällsutvecklingen har skett snabbt i norra Sverige det senaste året, och det är viktigt att den nationella planen tar hänsyn till det. Slutsatserna från regeringsuppdraget som Trafikverket fick under hösten år 2021 för att analysera påverkan på infrastrukturen kopplat till de stora industrietableringarna i Norr- och Västerbotten finns inte medtaget i den nationella planen. RKM i Norrbotten menar att ytterligare ekonomiska medel bör tillsättas till norra Sverige i enlighet med regeringsuppdraget. Detta för att kunna göra de viktiga infrastrukturåtgärder som krävs för att möta behovet från de stora industrisatsningar som sker i Norr- och Västerbotten. Norra Sverige går i bräschen för den gröna omställningen i landet, och infrastrukturensatsningar på transporter för gods- och persontrafik är en förutsättning för att lyckas med detta. RKM anser att det av yttersta vikt för hela landets utveckling att nationella medel tillförs för en utvecklad transportinfrastruktur i norra Sverige för att stödja den pågående samhällsutvecklingen.

Järnväg

RKM stödjer den fortsatta utbyggnaden av Norrbottniabanan mellan Skellefteå och Luleå, men anser att byggnationen bör tidigareläggas och färdigställas under planperioden. Norrbottniabanan är av största vikt för hela landet för att minska avstånden mellan regionerna. En fullt utbyggd Norrbottniabana skapar förutsättningar för ett fossilfritt resande med rimliga restidskvoter vilket i sin tur bidrar till en regionförstoring. Med tanke på de etableringar som sker och det behov av kompetensförsörjning som det medför är Norrbottniabanan än viktigare för bl a arbetspendling. En färdigställd Norrbottniabana innebär även att det kommer att finnas ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken. En fullt utbyggd

Norrbottniabana som sträcker sig till Luleå med färdigställandet av järnvägsbron mellan Sverige och Finland är dessutom helt i linje med EUs intentioner att förlänga ScanMed korridoren. Arbetet med att färdigställa sista sträckan för att möjliggöra en gränsöverskridande tågtrafik mellan Sverige och Finland pågår, och beräknas vara klar i december 2024. En järnväg för gods- och persontågstrafik mellan Finland, Sverige och Norge är viktig för regionens utveckling, men även nationellt för att sammanlänka de tre länderna. Investeringar i ett utökat och förbättrat järnvägsnät leder till att framtida klimatsmarta transporter för våra industrier kan säkras och på så sätt bidra till en grön omställning. En samordnad gränsöverskridande persontågstrafik mellan länderna bidrar till en ökad rörlighet och leder i sin tur till en stark region genom en breddad arbets-, besöks- och handelsmarknad.

RKM stödjer föreslagen investering av Luleå C (etapp 1 +2). Luleå är Norrbottens residensstad med många inresande från andra kommuner i länet och övriga Sverige. I dagsläget finns brister på Luleå C för persontrafiken, bl a avseende tillgänglighetskrav. RKM anser att dessa är prioriterade att åtgärda inom kort.

Malmbanan och sträckan Boden-Luleå har sedan länge en betydande kapacitetsbrist. Malmbanan är en av Sveriges mest prioriterade järnvägar, i första hand med tanke på LKABs behov av malmtransporter. En stor del av trafiken bedrivs med godståg som är 600-750 långa meter men många mötesstationer kan bara hantera tågmöten med 500 meter långa tåg, vilket begränsar banans kapacitet. Detta leder i sin tur till mycket störningar i tågtrafiken, inte minst för persontågstrafiken. Med tanke på det långa avståndet mellan kuststråket och Malmfälten, Norrbottens två snabbast växande industri- och arbetsmarknadsregioner, är en fungerande tågtrafik mellan dessa områden av största vikt för samhällsutvecklingen. RKM anser därför att de åtgärder på Malmbanan som Trafikverket har definierat i Regeringsuppdraget bör genomföras skyndsamt och färdigställas inom planperioden för att säkerställa ökad kapacitet och en robust gods- och persontågstrafik.

På sträckan Boden-Luleå har Trafikverket i regeringsuppdraget bedömt att kapacitetsbehovet, från år 2030 då H2 Green Steels beräknas ha full produktion, inte är möjlig att tillgodose utan att annan trafik begränsas. I Regeringsuppdraget föreslår Trafikverket att ett dubbelspår på hela den 35 km långa sträckan mellan Luleå-Boden bör byggas för att kunna möta det behov som de nya industrisatsningarna kräver, detta är kapacitetshöjande åtgärder utöver de som ingår i nu gällande planer. Ett dubbelspår krävs för att omhänderta den ökade trafiken, förbättra punktligheten samt skapa förutsättningar för en hastighetshöjning till 200 km/h. RKM stödjer Trafikverkets förslag om ett fullt utbyggt dubbelspår, och menar att banan bör vara färdigställd till år 2030 för att gå i takt med H2 Green Steels produktionsplaner. En robust järnväg med begränsade störningar innebär en plattform för en pålitlig och attraktiv persontågstrafik, vilket i sin tur bidrar till förbättrade möjligheter till arbetspendling och övrigt resande.

Statliga vägar

Norrbottens län är landets största och ytmässigt nära en fjärdedel av Sveriges totala landareal med långa avstånd från kust till fjäll. Vi har ett relativt begränsat järnvägsnät vilket medför att vägnätet är mycket viktigt för länets näringsliv och medborgare. RKM anser därför att det är av yttersta vikt att det tillsätts resurser för att vidmakthålla och utveckla vägnätet i länet!

Norrbottens län har högst antal omkomna i trafikolyckor i relation till befolkningen. RKM är bekymrad över att både de låg- och högtrafikerade vägnätet försämras, med ökad risk för restriktioner på de mest lågtrafikerade delarna av vägnätet. Det är orimligt att bristande resurser medför att trafiksäkerhetsstandarden ska säkerställas genom sänkningar av hastigheter på det statliga vägnätet. Brister i underhållet tenderar även bidra till att det blir svårt att efter denna planperiod åtgärda vägnätet på ett kostnadseffektivt sätt.

Redan idag finns stora brister i vårt vägnät, och ett ytterligare försämrat vägsystem bidrar i sin tur till en minskad tillgänglighet som kan leda till ökade klyftor mellan regioner, stad och land. Ett försämrat vägnät leder även till svårigheter för kollektivtrafiken som har ett viktigt uppdrag för att nå det nationella funktionsmålet med en grundläggande tillgänglighet i hela landet. En robust transportinfrastruktur är en grundplattform för att kunna tillhandahålla en säker och tillgänglig kollektivtrafik. Med anledning av de industrisatsningar som sker behöver tillgängligheten med kollektivtrafik i länet förbättras ytterligare inte minst för att säkerställa kompetensförsörjningen. RKM driver tillsammans med Region Norrbotten och länets kommuner ett stort utvecklingsprojekt med åtgärder för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för resenärerna bl a genom att förkorta restidskvoterna med rakare busslinjer. Det finns stort behov av infrastrukturåtgärder längs de statliga vägarna i Norrbotten för att lyckas med detta, t ex nya busshållplatser och pendlarparkeringar bl a i anslutning till E4 i Töre. Se bifogad lista över definierade infrastrukturbehov för att utveckla kollektivtrafiken i länet. Satsningar på kollektivtrafikåtgärder torde vara kostnadseffektiva med en stor samhällsnytta genom att de ökar tillgängligheten för medborgare och näringsliv utan att ge ökade klimatutsläpp. Den föreslagna finansieringen för specifika kollektivtrafikåtgärder är dock mycket begränsad, i det närmaste obefintlig, i både nationell plan och länstransportplan.

Besöksnäringen i länet växer kraftfullt och många av våra största besöksdestinationer finns i fjällvärlden samt i lands- och glesbygd. Även för denna näring är ett tillgängligt och trafiksäkert vägnät en förutsättning för att näringen ska kunna fortsätta utvecklas.

De stora industrietableringar som sker i Luleå-Boden området samt i Malmfälten ställer stora krav på transportinfrastrukturen för både gods- och persontrafik. Kompetensförsörjningen kommer att vara en viktig strategisk fråga och förutsätter att det finns goda möjligheter för arbetspendling inom länet.

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 idag höga flöden och är det mest frekventerade kollektivtrafikstråket i regionen. Den pågående samhällsutvecklingen kommer att 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 att vägbanan är än smalare vintertid 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 RKM stödjer de planerade insatserna på E10 som är en viktig väg mellan Malmfälten och kusten, både vad gäller godstransporter och persontrafik. RKM menar dock att ytterligare insatser behövs på vägsträckan för trafiksäkerheten och den förväntade ökade trafiken med anledning av industrietableringarna.

Nya stambanor

En stor del av den avsatta utvecklingsbudgeten i nationell plan åtgår till nya stambanor för höghastighetståg. Sverige behöver dessa nya stambanor samtidigt som standarden på befintligt väg- och järnvägsnät bör vidmakthållas. RKM anser att satsningen på de nya stambanorna är strategiskt viktig men att finansieringen av dessa bör finnas utanför den nationella planen. En så stor investering som de nya stambanorna för höghastighetståg riskerar att tränga undan andra infrastrukturinvesteringar, exempelvis möjligheten att vidmakthålla nivån på landets vägar, vilket medför långvariga negativa konsekvenser.

Länstransportplanerna

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 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.

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. Länsplanen i Norrbotten har en hög upparbetning av medel i planen för 2018-2029 vilket lett till att åtgärder i prioriterade objekt och statlig medfinansiering inte kan återupptas förrän år 2028, vilket inte är rimligt med tanke på den samhällsutveckling som sker just nu i länet.

Av dessa anledningar finns det behov av ytterligare resurser till länstransportplanen för att kunna göra de investeringar som krävs i det regionala vägnätet.

Slutsats

RKM i Norrbotten anser att:

- **Ytterligare ekonomiska medel bör tillsättas till norra Sverige i enlighet med regeringsuppdraget!** Detta för att kunna göra de viktiga infrastrukturåtgärder som krävs för att möta behovet från de stora industrisatsningar som sker i Norr- och Västerbotten. Norra Sverige går i bräschen för den gröna omställningen i landet, och infrastrukturensatsningar är en förutsättning för att lyckas med detta.
- **Definierade järnvägsåtgärder på Malmbanan bör ske snarast!** Definierade järnvägsåtgärder på Malmbanan, som är en av de mest prioriterade järnvägarna i Sverige, bör genomföras skyndsamt och färdigställas inom planperioden för att säkerställa ökad kapacitet och en robust gods- och persontågstrafik.
- **Ett dubbelspår mellan Boden-Luleå bör byggas** och vara färdigställt före år 2030 för att tillgodose trafikvolymen på sträckan då H2 Green Steel beräknas ha full produktion.
- **Start av byggnationen av Norrbottniabanan på sträckan mellan Umeå och Luleå bör tidigareläggas och färdigställas under planperioden.** Det är av största vikt för att skapa förutsättningar för ett fossilfritt resande med rimliga restidskvoter för persontågstrafiken, vilket i sin tur bidrar till en regionförstoring. Med tanke på de etableringar som sker och det behov av kompetensförsörjning som det medför är Norrbottniabanan än viktigare för bl a arbetspendling. En färdigställd Norrbottniabana innebär även att det kommer att finnas ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken.
- **RKM stödjer de planerade insatserna på E10** som är en viktig väg mellan Malmfälten och kusten, både vad gäller godstransporter och persontrafik. RKM menar dock att ytterligare insatser behövs på vägsträckan för trafiksäkerheten och den förväntade utökade trafiken med anledning av industrietableringarna.
- **Ytterligare resurser bör tillsättas för att minst vidmakthålla nivån på vägarna.** RKM är bekymrad över att både de låg- och högtrafikerade vägnätet försämras, med ökad risk för restriktioner på de mest lågtrafikerade

delarna av vägnätet vilket inte är i linje med det transportpolitiska funktionsmålet.

- **Det finns behov av kollektivtrafikåtgärder längs de statliga vägarna.** Med anledning av de industrisatsningar som sker behöver även tillgängligheten med kollektivtrafik i länet förbättras för att säkerställa kompetensförsörjningen för de nya etableringarna. Satsningar på kollektivtrafikåtgärder torde vara kostnadseffektiva med en stor samhällsnytta.
- **Ytterligare resurser till länstransportplanen.** På grund av de etableringar som sker i Norrbottens län finns ett behov av en särskild satsning till länsplanen för att kunna göra de investeringar som krävs i det regionala vägnätet. Länsplanen i Norrbotten har en hög upparbetning av medel i planen för 2018-2029. Detta innebär att det inte är möjligt att återuppta genomförandet av prioriterade åtgärder och statlig medfinansiering förrän år 2028, vilket inte är rimligt med tanke på den samhällsutveckling som sker.

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Kontaktpersoner:

Mats Aspemo, myndighetschef – mats.aspemo@rkmbd.se tel 070-324 82 82

Viktoria Mettävainio, projektledare- viktoria.mettavainio@rkmbd.se tel 0920-23 38 32