



§ 109

Remissvar till Trafikverkets inriktningsunderlag

Ärendenr 2024/609-3.1.1.4

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta remissvaret som sitt eget.

Sammanfattning av ärendet

Inriktningsplaneringen omfattar bedömning av ekonomiska ramar för perioden 2026-2037 och ger vägledning för prioritering av åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen. Inriktningsunderlaget är ett underlag för regeringens proposition och riksdagens beslut om ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen och slutligen för den transportslagsövergripande nationella planen och länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Luleå kommun har valt att lämna ett remissvar till Trafikverkets inriktningsunderlag eftersom Trafikverkets underlag utgör en central del av den fortsatta beslutsprocessen kring framtida infrastruktur. Luleå är Norrlands största arbetsmarknadsregion med 177 000 invånare, utveckling av infrastrukturen och arbets- och studiependlingsmöjligheter är kritiska faktorer för både kommunens och regionens möjligheter till utveckling enligt kommunens beslutade målsättningar och samtidigt möjliggörandet av industrins gröna omställning i norra Sverige.

Luleå kommun lämnar kommentarer på följande områden:

- Prognoser för trafik använder inte senast tillgängliga statistik, vilket leder till att förändringar som t ex den gröna omställningen och totalförsvarets behov av utveckling inte fångas upp
- Grön omställning och industrins tillväxt i regionen påverkar förutom järnvägssystemet även vägtransportssystemet, risker för människor och miljö, möjligheter till hållbar stadsutveckling och attraktiva boendemiljöer
- Twin city-funktionaliteten Luleå-Boden uppfyller befolkningskriteriet för en urban nod
- Färdigställandet och tidigareläggandet av Norrbotniabanan och dubbelspår Luleå-Boden är de två stora investeringarna som ger långsiktiga lösningar till behovet av rörlighet, regionförstoring och kompetensförsörjning



- Industritillväxten ökar betydelsen av regionens interregionala tillgänglighet, Norrbotniabanan i en östlig infart till Luleå är den lösning som gör Luleå Airport till en multimodal hub och säkrar funktionen för både regionens tillgänglighet och för den högteknologiska basindustrin
- Analysen av kommande effekter av ökat resande på Norrbotniabanan behöver också inkludera resande inom Boden-Luleå samt även kommande gränsöverskridande personresor Boden-Kalix-Haparanda via Haparandabanan och vidare till Uleåborg och Helsingfors.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2024-04-08 § 58 föreslagit kommunstyrelsen besluta att anta remissvaret som sitt eget.

Sammanträdet

Ordföranden ställer kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag under proposition och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Beskrivning av ärendet

Kommunstyrelseförvaltningens yttrande

Norrbotten och Luleå-Boden ligger i centrum för industrins gröna omställning i Sverige och en betydande del för möjligheten att nå Sveriges och EU:s klimatmål till 2050. Luleå arbetsmarknadsregion är Norrlands Sveriges största med cirka 177 000 personer inom rimligt pendlingsavstånd.

Inriktningsunderlaget redovisar SCB:s nationella statistik som bygger på historik och trendframskrivningar. Det kan konstateras att dessa prognoser har begränsningar när det kommer till snabbare förändringar i en geografi. Persontrafikprognosen bygger på SCB:s befolkningsframskrivning från 2018 medan sysselsättningen bygger på Konjunkturinstitutets referensscenario från 2018. För Norrbotten redovisar inriktningsunderlaget minskningar vad gäller både sysselsättning och befolkning.

När prognosen inte använder senast tillgängliga statistik fångas omvärldens snabba förändringar inte upp. Inte heller förändrade flyttmönster samt att befolkningsstrukturen förändras med en yngre befolkning. I fallet Skellefteå där den gröna omställningen kommit längst, ser vi just nu en annan typ av flyttmönster med större inflyttning från andra länder och en ökande befolkning. Statistik över faktisk befolkning i Luleå visar att tidigare prognoser systematiskt underskattat Luleås befolkningstillväxt. Norrbotten och Luleå kan också inom kort förväntas få en betydande ökning av tillfälligt anställda som inte är bosatta i kommunen, men ändå bidrar till högre trafikflöden.



Investeringar i både befintliga och nya industrier och verksamheter innebär ökade godsvolymer på väg, järnväg och med sjöfart. Varje år passerar mer än åtta miljoner ton gods Luleå hamn, den siffran beräknas dock trefaldigas från 2020 till 2030 till följd av Norrbottens gröna industritillväxt. I projekt Malmporten kommer en ny djuphamn anläggas och Luleås farleder att breddas och fördjupas, vilket är möjliggöraren för Luleå Hamn att ta emot större, fullt lastade fartyg som ger effektivare sjötransporter, samtidigt som hamnen blir mer tillgänglig för trafik dygnet runt och året om. Luleå hamn och den pågående expansionen av sjöfarten är beroende av en konkurrenskraftig, effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur.

Vägtransporter till och från Luleå hamn sker idag via Trafikplats Notviken-Bodenvägen-Svartövägen-Uddebovägen. Också nuvarande industriområde på Svartön, Luleå Industripark och Hertsöfältet är i nuläget anslutna till samma kommunala gator som också är rekommenderad vägsträcka för farligt gods. På den cirka 10 km långa sträckan genom tätbebyggt område finns hinder i höjd- och sidled som försvårar transport av stora odelbara gods. Vägen omges till hög grad av bostadsområden som riskerar att än mer påverkas av trafikbuller, luftföroreningar, minskade möjligheter till aktiva skoltransporter och risker för människor och miljö med ökande flöden av farligt gods.

En utveckling mot fler långa lastbilar kommer också generera behov av utveckling av infrastrukturen i detta stråk. Behov som uppstår på kommunalt vägnät är bärighetsåtgärder, kapacitetsåtgärder och även trafiksäkerhetsåtgärder för både annan fordonstrafik och gång- och cykeltrafik. Fler tunga transporter ökar också kostnader för underhåll av vägnätet. Industrins tillväxt i regionen förväntas belasta transportsystemet ytterligare och riskerar att förstärka bristerna om inget görs för att förhindra det. Förutom ökande flöden med lätta lastbilar, tung trafik och farligt gods både på väg och järnväg kommer utvecklingen också att generera tillkommande arbetspendling, både inom kommunen, inom regionen samt behov av periodvis tillrest arbetskraft. Dessa brister på befintligt vägnät mellan TEN-T väg E4 och TEN-T Luleå hamn påverkar möjligheten till effektiva multimodala transporter.

Ett transportsystem som matchar samhällsutvecklingen

Luleå kommuns översiktsplan anger det långsiktiga befolkningsmålet 100 000 invånare år 2040. Detta innebär en genomsnittlig befolkningsökning på drygt 1100 personer per år framöver. En växande kommun innebär ett större anspråk på vägar och gator, och en ökad konkurrens om marken, i synnerhet inom tätorten. Trafikmiljön strävar efter god tillgänglighet för alla trafikslag, hög trafiksäkerhet och säkra och trygga miljöer för människor och miljö.



Norrleden är en möjlig ny väg och länk mellan E4 och Luleå hamn som pekas ut i Luleå kommuns översiktsplan. Tidigare utredning visar att detta transportstråk kan ge en väsentlig överflyttning av trafiken från tätorten till Norrleden varav en hög andel tunga transporter. Ett genomförande av Norrleden kan bidra till att avhjälpa identifierade brister på nuvarande vägnät och leda till effektiva multimodala transporter inom TEN-T nätet för regionens näringsliv samt hållbar samhällsutveckling i övrigt.

De stora och samhällsomvälvande gröna investeringar som händer nu kräver ett ökat tempo i planering och byggande av ny infrastruktur. Investeringarna har också aktualiserat frågan om långsiktiga planeringsförutsättningar för kommuner och regioner samt frågan om riskfördelningen. De stora investeringar som nu görs är till gagn för hela Sverige och stärker landets position som ledande för den gröna omställningen globalt. Staten behöver genom Trafikverket möta upp med den infrastruktur som krävs för att de nya industrietableringarna ska fungera.

I den sammanlagda geografien Luleå-Boden lever och verkar idag över 100 000 invånare. Dagligen sker tusentals arbets- och studiependlingsresor mellan Boden och Luleå, vilket visar på ett starkt samband. Luleå-Boden är av stor vikt för hela länets utveckling och tillväxt och här finns universitet och länsjukhus. Det sammanlagda tillväxtnålet för de båda kommunerna tillsammans är 25 % ökning eller totalt 130 000 invånare till 2040. Det finns idag en "twin city"-funktionalitet för Luleå-Boden vilket innebär att befolkningsunderlaget i praktiken är högre än 100 000 invånare och att befolkningskriteriet för urban nod därmed uppfylls. Luleå, Boden, Piteå, Älvsbyn, Kalix och Övertorneås kommun ingår i samma funktionella arbetsmarknadsregion som är norra Sveriges största och har en totalbefolkning på cirka 177 000 personer inom rimligt pendlingsavstånd.

Kommunerna Boden och Luleå har i och med industriutvecklingen fördjupat ett sedan länge pågående samarbete. Konkreta samarbeten pågår inom flera områden som kompetensförsörjning, leva/bo, infrastruktur och näringsliv. Ett annat exempel är EU:s satsning New European Bauhaus där Rådet för hållbara städer valt ut Luleå-Boden på temat "Tvillingar i norr. Hur kan vi överbrygga det upplevda avståndet mellan Boden och Luleå?" för att tänka nytt kring framtidens hållbara, inkluderande och vackra livsmiljöer. Sedan 2015 pågår ett samarbete i Luleåregionen där en regional trafikstrategi tagits fram. Syftet är att hitta arbets- och samarbetsformer för att skapa en mer hållbar region och utveckla tillgängligheten i regionen med fokus på arbets- och studiependling. Grunden för strategin bygger på Poly-SUMP-metoden vilket motsvarar en hållbar mobilitetsplan (SUMP) såsom förslaget till kommande TEN-T-förordningen fastställer att alla urbana noder ska ha på plats 2025.



Luleå Industripark har tidigare beräknat antalet nya arbetstillfällen till 2 000 till år 2030. H2GS i Boden kommer att rekrytera 6 000 personer under etableringsfasen. Kritiskt för dessa exempel på stora rekryteringsbehov kombinerat med kommunernas tillväxtmål är en större rörlighet både inom regionen och på längre pendlingsavstånd. Dubbelspår Luleå-Boden och Norrbotniabanan är de två stora investeringarna som kommer bidra till denna rörlighet och regionförstoring. Avsaknad av dubbelspår och ökat tryck på Malmbanan från näringslivet gör att det i dagsläget är omöjligt att tillgodose behovet av pendeltågstrafik mellan Boden och Luleå. Detta innebär redan i nuläget en utebliven regionförstoring. Industrins ökade behov av kompetensförsörjning blir svårare att uppnå, då pendlingsmöjligheter kommer vara en allt viktigare del av kompetensförsörjningen i Luleå och Boden.

Tidigareläggandet och färdigställandet av Norrbotniabanan är kritiskt för det ökande behovet av kompetensförsörjning och regionförstoring redan. I stråket Luleå-Piteå-Skellefteå sker redan idag cirka 3 000 arbetspendlingsresor, med en kraftig tyngdpunkt på sträckan Luleå-Piteå. Idag sker nio av tio mellanregionala resor i regionen med personbil, eftersom kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med bilen i restid. Restiderna med tåg jämfört med dagens busstrafik blir med Norrbotniabanan reducerade med 55-65 %. Den kraftiga förbättringen är en grund till ett ökat kollektivt resande i stråket.

Luleå kommun förordar att Norrbotniabanans infart möjliggörs i den östliga korridoren, via Luleå Airport. Kommunen förespråkar det östliga alternativet för att stärka flygplatsen som regional effektiv multimodal transportnod för väg, järnväg och flyg. Luleå Airport är en utpekad flygplats i det övergripande nätet som har en viktig funktion för regionens tillgänglighet och för den högteknologiska basindustrin. Hur transportsystemet planeras, utvecklas och förvaltas har stora effekter på transportsektorns bidrag till klimatomställningen. Att planera infrastrukturen utifrån intermodala och multimodala perspektiv är därmed viktigt, Luleå Airport som multimodal nod är ett högaktuellt och centralt ämne för regionen.

WSP Advisory har 2021 studerat effekter av att ansluta Norrbotniabanan till Luleå Airport via en östlig infart till Luleå. Det östra infartsalternativet skapar en direkt koppling mellan det nationella järnvägsnätet och Luleå Airport, vilket vidgar flygplatsens upptagningsområde och därmed ökar regionens interregionala tillgänglighet, den närmast explosionsartade industriella utveckling som nu sker i Norrbotten kommer att öka betydelsen ytterligare. WSP visar i sin analys på uppskattad restidsbesparing med 25 minuter för resenärer till Luleå Airport med den östliga förbindelsen, en långsiktig produktionsökning på drygt 30 miljoner kr årligen samt förstärkt interaktion med det befintliga



upptagningsområdet som uppskattas öka trafikvolymen med 11 procent till år 2035 vilket motsvarar 200 000 passagerare.

Trafikverket har 2022 bedömt att antalet resande till och från Luleå C kan komma att uppgå till mellan 200 000 och 400 000 resor. I detta scenario inkluderas resande endast på regionala persontåg, medan annat resande på Norrbotniabanan och norrut från Luleå inte inkluderas. Analysen av kommande effekter av ökat resande på Norrbotniabanan behöver också inkludera resande inom Boden-Luleå samt även kommande gränsöverskridande personresor Boden-Kalix-Haparanda via Haparandabanan och vidare till Uleåborg och Helsingfors. Trivector har 2020 studerat persontrafikkonsekvenser för Norrbotniabanans infart till Luleå. Trivector konstaterar att beräkningar av prognoser för resande ofta underskattas vid stora förändringar och jämför med projekt som Citytunneln i Malmö, där persontrafiken ökat med 20 procent eller Botniabanan genom Umeå, där genomgående resmöjligheter har skapats och gett positiva effekter och förbättrad tillgänglighet till bland annat Umeå universitet och universitetssjukhus. Den fulla effekten nås först sedan Norrbotniabanan norr om Umeå öppnas.

Inom Luleå kommun finns, i likhet med övriga norra Sverige, ett antal vägar som sträcker sig genom långsträckta glesa bebyggelser, så kallad randbebyggelse. Dessa vägar har gemensamt att trafikflöden ofta är låga, vägbanan delas av såväl gångtrafikanter, cyklister och fordonstrafik, vägrenen är ofta smal, vilket gör att det är ont om plats för annat än fordonstrafik, överhastigheter är vanliga, i synnerhet under vintertid och mörker leder dessa förhållanden till trafiksäkerhets- och tillgänglighetsbrister. I dessa miljöer är vägen bokstavligen den enda vägen, på samma delade vägbanor sker alltifrån kvällspromenaden med barnvagnen, resan till och från skolbussen, arbetspendling med bil och tunga långväga godstransporter. Trafikflöden är ofta för låga för att motivera genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder som t ex nybyggnad av separat gång- och cykelbana eller införandet av hastighetskamera. Länstransportplanens (samt det som ersätter Stadsmiljöavtalen när dessa fasas ut) möjligheter till att genomföra satsningar på separerad gång- och cykeltrafik har därför en viktig roll för att säkerställa tillgänglighet och trafiksäkerhet och i förlängningen möjligheter till attraktiva boendemiljöer och tillväxt i dessa landsbygder. Implementering av resurseffektiva åtgärder som t ex geofencing av näringslivets transporter har en mycket viktig plats i dessa miljöer, där pilotprojekt visar att dessa åtgärder har en god effekt på hastighetsefterlevnad och en hastighetsdämpande effekt på övrig trafik.

Inriktningsunderlaget saknar inom viktiga områden en beskrivning av vad som behövs, det saknas exempelvis en samlad bedömning av vad Sverige faktiskt behöver i form av transportinfrastruktur för att klara framtidens krav.



Det handlar här om kraven som ställs från ett samhälle i tillväxt, med stora industriinvesteringar framförallt i Norrbotten och Västerbotten, klimatsäkring, Nato-anslutning och ökande transporter till och från Europa.

Dialog:

I beredningen av remissvaret har inom Luleå kommun deltagit tjänstepersoner från Infrastruktur- och serviceförvaltningen Trafikenheten samt Kommunstyrelseförvaltningen Samhällsomställningskontoret. I beredningen har Luleå kommun fört dialog med Region Norrbotten. Luleå kommun har i beredningen tagit del av remissvar från bland andra Sveriges kommuner och Regioner, Botniska korridoren, Tågföretagen och Norrbotniabanegruppen. Detta remissvar har i beredningen delgetts tjänstepersoner vid Skellefteå kommun och Bodens kommun.

Beslutsunderlag

- Missiv Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037, KLF Hid: 2024.2876
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag gällande Luleå kommuns remissvar till Trafikverkets inriktningsunderlag, KLF Hid: 2024.2875
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2024-04-08 § 58, KLF Hid: 2024.3040

Beslutet skickas till

Regeringskansliet