



Samhällsbyggnadsförvaltningen
Ellinor Isaksson Larsson, 0921-62590
ellinor.isaksson-larsson@boden.se

Regeringskansliet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande från Bodens Kommun på Trafikverkets remiss för inriktningsunderlag för perioden 2026-2037

Sammanfattning

Trafikverkets inriktningsplanering utgör det första steget mot en ny nationell plan och länsplaner och är ett underlag till regeringens infrastrukturproposition. Inriktningsunderlaget som remitterats innehåller en bedömning av de ekonomiska ramarna för perioden 2026-2037 och är en vägledning för prioritering av åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen.

Bodens kommun har valt att lämna ett yttrande på Trafikverkets remiss för inriktningsunderlag, eftersom underlaget utgör en central del av den fortsatta beslutsprocessen kring nationens framtida infrastruktur.

Boden och Luleå ingår i Norrlands största arbetsmarknadsregion med 177 000 invånare. Utvecklingen av väg- och järnvägsinfrastrukturen samt möjligheten till effektiv arbets- och studiependling är kritiska faktorer för fortsatt utveckling och möjliggörandet av industrins gröna omställning i Norrbotten.

Bodens kommun lämnar följande samlade kommentarer:

- Trafikprognoserna i inriktningsunderlaget bygger ej på senast tillgänglig statistik, vilket medför att förändringar så som den gröna omställningen och totalförsvarets behov av utveckling inte tydliggörs på ett tydligt och korrekt sätt.
- Den gröna omställningen och industrins tillväxt i regionen påverkar inte bara järnvägssystemet, utan även vägtransportsystemet och dess effekt på människa och miljö samt möjlighet till hållbar stadsutveckling och attraktiva boendemiljöer.
- Twin city- funktionaliteten Boden – Luleå uppfyller med sina 100 000 invånare befolkningskriteriet för en urban nod i TEN-T systemet.
- Färdigställandet och tidigareläggandet av Norrbottenbanan till Luleå och dubbelspår mellan Luleå och Boden är två stora investeringar som är extremt viktiga för att skapa långsiktiga lösningar på behovet av ökad rörlighet, regionförstoring och kompetensförsörjning i hela regionen.

- Malmbanan bär 50 procent av den svenska godstrafiken. Värdet som transporteras på sträckan ligger på över 100 miljoner per dag. Banan är enkelspårig och därmed mycket känslig för störningar. Säkerställandet av kapaciteten på Malmbanan med dubbelspår är en extremt kritisk faktor för utvecklingen för Sverige. Det måste säkerställas, så långt det går, att den enda bana som finns på sträckan i dag faktiskt fungerar.

Bodens kommuns synpunkter

Inaktuell statistik och dess effekter

Norrbotten och Västerbotten ligger i centrum för industrins gröna omställning i Sverige. Investeringarna som genomförs här är ett viktigt bidrag för att Sveriges och EU:s klimatmål 2050 skall uppnås.

Bodens kommun finner det anmärkningsvärt att inriktningsunderlaget redovisar SCB:s nationella statistik som bygger på historik och trender. Det kan konstateras att dessa prognoser har begränsningar när det kommer till snabba förändringar i en geografi. Persontrafikprognosen bygger på SCB:s befolkningsframskrivning från 2018, medan sysselsättningen bygger på Konjunkturinstitutets referensscenario från 2018. För Norrbotten redovisar inriktningsunderlaget därmed minskningar både för sysselsättning och för befolkning, vilket är inaktuellt.

När prognosen inte använder senast tillgängliga statistik fångas inte omvärldens snabba förändringar upp, inte heller förändrade flytt mönster eller att befolkningsstrukturen går mot en yngre befolkning. I Skellefteå, där den gröna omställningen i norr kommit längst, ser man just nu en annan typ av flyttmönster med större inflyttning från andra länder och en ökande befolkning. Norrbotten och Boden har en ökning av tillfälligt anställda som inte är bosatta i kommunen eller länet, men som på ett påtagligt sätt under lång tid bidrar till högre trafikflöden.

Investeringar i nya industrier och verksamheter i länet innebär ökade godsvolymer på väg, järnväg och till sjöss. Dessa godsvolymer kommer påverka både statligt och kommunalt vägnät. Åtgärder i det statliga vägnätet förutsätts finansieras via länsplanen, vilken inte har haft medel på många år för att möta upp de behov som länet står inför. Behoven av förbättringar i det regionala vägnätet med koppling till nationella mål och trafiksäkerhet är omfattande, både vad gäller trimningsåtgärder, om- och nybyggnad samt drift- och underhållsåtgärder.

Längs väg 97 genom centrala Boden kommer ytterligare brister i trafiksäkerhet och framkomlighet att uppstå med den planerade befolkningsökningen som sker till följd av de stora industrietableringarna. Väg 97 är en länk mellan E4 och E45 och borde få en uppgradering till nationell väg med hänsyn till vägens roll som förbindelsepunkt mellan inlandet och kusten. Vägen har redan i dag höga flöden, speciellt på sträckan mellan Boden och Luleå och dess flöden kommer att öka ytterligare med de etableringar som sker i inlandet. Vägen är lång och kommer fortsatt att belasta länsplanen på ett sätt som får negativ påverkan på övriga nödvändiga satsningar i regionen.

Vägunderhåll

En utveckling mot fler långa lastbilar kommer generera behov i form av bärighets- och kapacitetsåtgärder, trafiksäkerhetsåtgärder och ett generellt ökat underhåll av vägnätet. Försvarets tillväxt i regionen förväntas belasta transportsystemet ytterligare och riskerar att kraftigt förstärka bristerna om inget görs för att förhindra det. Underhållet av den befintliga infrastrukturen är viktig för att vi gemensamt ska nå flera av de transportpolitiska målen.

Satsningar på underhåll har också en hög samhällsekonomisk lönsamhet. Det gäller även satsningar på ökad bärighet av vägar (BK4). Förutom ökade godsflöden kommer utvecklingen även generera en omfattande arbetspendling, både inom kommunen, inom regionen samt periodvis av stora flöden av tillrest arbetskraft. De samlade bristerna i underhåll på befintligt vägnät påverkar också möjligheten till effektiva multimodala transporter.

Ett transportsystem som matchar samhällsutvecklingen

Hur transportsystemet planeras, utvecklas och förvaltas har stora effekter på transportsektorns bidrag till klimatomställningen. Att planera infrastrukturen utifrån intermodala och multimodala perspektiv är därmed extremt viktigt.

Boden ligger i en exceptionellt etableringsintensiv region. Här sker 20 års samhällsutveckling under de kommande åren och i norra Sverige satsas ca 1 400 miljarder på den gröna industrialiseringen, vilket kommer medföra stora tillskott till statskassan. Här sker samhällsutveckling som normalt sett tar 20 år att få till stånd istället under några få år.

Boden Industrial Park är ett 550 hektar stort industriområde. Området ligger i anslutning till Svenska kraftnäts stamnät. Här finns en stor tillgång till förnybar el och en närhet till befintlig infrastruktur, vilket har skapat unika förutsättningar för etableringar av ytkrävande verksamheter som kan bidra till den gröna omställningen. Det är på Boden Industrial Park som H2 Green Steel bygger ett nytt modernt stålverk. Genom att ersätta kol med vätgas kommer anläggningen kunna leverera stål med upp till 95 procent lägre koldioxidutsläpp än stål som produceras med masugnsteknik. Här bygger också bolaget världens största gröna vätgasanläggning. Under etableringsfasen kommer bolaget rekrytera 6 000 personer och under driftsfasen kommer antalet anställda att uppgå till ca 1 500 personer.

Parallellt med den gröna nyindustrialiseringen växer även garnisonsstaden Boden då Försvarmakten ska uppgradera sin förmåga. Lagg där till medlemskapet i Nato och Bodens strategiska placering och betydelse ökar än mer.

Bodens kommun har en målsättning att vara 33 00 invånare år 2030. Detta innebär en ökning på drygt 1 100 personer per år framöver. En växande kommun innebär ett större anspråk på vägar och gator och också 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 bostäder.

De stora samhällsomvälvande gröna investeringarna som händer här och nu kräver ett ökat tempo i planering och byggande av ny infrastruktur. Investeringarna har också aktualiserat frågan om mer långsiktiga planeringsförutsättningar för kommuner och regioner samt frågan om riskfördelning. De stora investeringarna som görs är till gagn

för hela Sverige, inte minst ekonomiskt, och stärker landets position som ledande för den gröna omställningen globalt. Staten behöver genom Trafikverket möta upp med den infrastruktur som krävs för att industrietableringarna ska fungera.

I den sammanlagda geografin för Boden – Luleå lever och verkar över 100 000 invånare. Dagligen sker tusentals arbets- och studiependlingsresor mellan orterna, vilket visar på ett starkt samband. Utvecklingen i Boden och Luleå är av stor vikt för hela länets utveckling och tillväxt. Det sammanlagda tillväxtnålet för de båda kommunerna tillsammans är en 25 % ökning eller totalt 130 000 invånare till år 2040. Kommunerna har ett nära strategiskt arbete för att på sikt bygga ihop och än mer minska det geografiska avståndet mellan respektive kommuncentra. Det finns i dag en ”twin-city-funktionalitet” för Boden – Luleå, vilket innebär att befolkningsunderlaget i praktiken är högre än 100 000 invånare och att befolkningskriteriet för urban nod därmed uppfylls. Luleå, och Boden ingår tillsammans med Piteå, Kalix, Älvsbyn och Haparanda i samma funktionella arbetsmarknadsregion som är norra Sveriges största med ca 177 000 personer. Dessa bor i ett rimligt pendlingsavstånd. Sedan 2015 har därför dessa kommuner gemensamt arbetat fram en regional trafikstrategi. Syftet är att hitta arbets- och samverkansformer för att skapa en mer hållbar region och utveckla tillgängligheten med fokus på arbets- och studiependling. Grunden för strategin bygger på Poly-SUMP-metoden, vilket motsvarar en hållbar mobilitetsplan så som förslaget till kommande TEN-T-förordningen fastställer att alla urbana noder ska ha på plast till 2025.

Kritiskt för de stora rekryteringsbehoven som finns i Norrbotten är en större rörlighet både inom regionen och på längre pendlingsavstånd. Dubbelspår Boden - Luleå och färdigställandet av Norrbottenbanan till Luleå är de avsevärt viktigaste investeringarna för att bidra till en ökad rörlighet och regionförstoring. Avsaknaden av dubbelspår, i kombination med näringslivets ökade tryck på Malmbanan, gör att det i dagsläget är omöjligt att tillgodose behovet av pendeltågstrafik mellan Boden och Luleå. Industrins ökade behov av kompetensförsörjning blir svårare att uppnå, då pendlingsmöjligheter kommer att vara en allt viktigare del för att lyckas klara av kompetensförsörjningen i de nya etableringarna i Boden och Luleå.

Tidigareläggandet och färdigställandet av Norrbottenbanan i sin helhet upp till Luleå är kritiskt för den utveckling som sker i Norr- och Västerbotten. Att Trafikverket också planerar en så pass stor och viktig infrastruktur utifrån intermodala och multimodala perspektiv är ett krav. Bodens kommun förordar att Norrbottenbanans infart till Luleå möjliggörs i den östliga korridoren, via Luleå Airport. Luleå Airport som multimodal nod är ett högaktuellt och centralt ämne för hela regionen.

Det östliga alternativet är det alternativ som bäst stärker flygplatsen som regional multimodal transportnod för väg, järnväg och flyg. Östra infartsalternativet skapar en direkt koppling mellan det nationella järnvägsnätet och Luleå Airport, vilket vidgar flygplatsens upptagningsområde och därmed också ökar regionens interregionala tillgänglighet.

Den närmast explosionsartade industriutveckling som nu sker i Norr- och Västerbotten kommer öka betydelsen ytterligare. Analyser visar också på restidsbesparingar på upp emot 25 minuter för resenärer till Luleå Airport via den östliga förbindelsen. Luleå Airport är en utpekad flygplats i det övergripande nätet som har en viktig funktion för regionens tillgänglighet och för den högteknologiska basindustrins utveckling och bör därför också på ett tydligt sätt knytas samman med Norrbottenbanan.

Bodens kommun anser att det är mycket bekymmersamt att Länstransportplanen under många år har haft så kraftiga ekonomiska begränsningar. Länsplanen har en viktig roll för att säkerställa tillgänglighet och trafiksäkerhet, vilket i förlängningen också bidrar till att skapa attraktiva boendemiljöer och tillväxt på landsbygden.

Bodens kommun upplever att inriktningsunderlaget saknar en samlad bedömning över de faktiska infrastrukturbehov som krävs för att Sverige ska klara framtidens utmaningar och den gröna omställningen. Detta är krav som redan ställs från de kommuner i Norr- och Västerbotten som är i tillväxt med stora industriinvesteringar. Vi anser att staten via Trafikverket behöver möta upp dessa behov på ett ännu tydligare sätt.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Claes Nordmark
Kommunstyrelsens ordförande

Enligt delegation från kommunstyrelsen (ordförandebeslut)

Signering

Följande parter har signerat detta dokument

Namn: Claes Nordmark

Datum: 2024-04-15 13:18

Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:

0C82B1952E6C0E322597257758DFE12863B356485EFA2F2EB5A09D8E96FB5597