

# Regeringsuppdrag

att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen  
i Norrbottens och Västerbottens län

Helena Eriksson, regional direktör  
Nils Ahlm, strategisk planerare  
Joachim Kangevall, utredningsledare

2023-09-20

# Uppdrag

att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län

- Större företagsetableringar och företagsexpansioner
- Uppdraget ska
  - Beskriva aktuell status och planeringsläge för namngivna objekt och övriga åtgärder
  - Redogöra för möjligheter att tidigarelägga åtgärderna för att snabbare få ut önskvärda effekter
  - Prioritering / rangordning
  - Eventuella tidigareläggnings konsekvenser på andra åtgärder i nationell plan
  - Förutsättningar och möjligheter till medfinansiering eller förskottering
  - Inhämta synpunkter med att antal utpekade aktörer

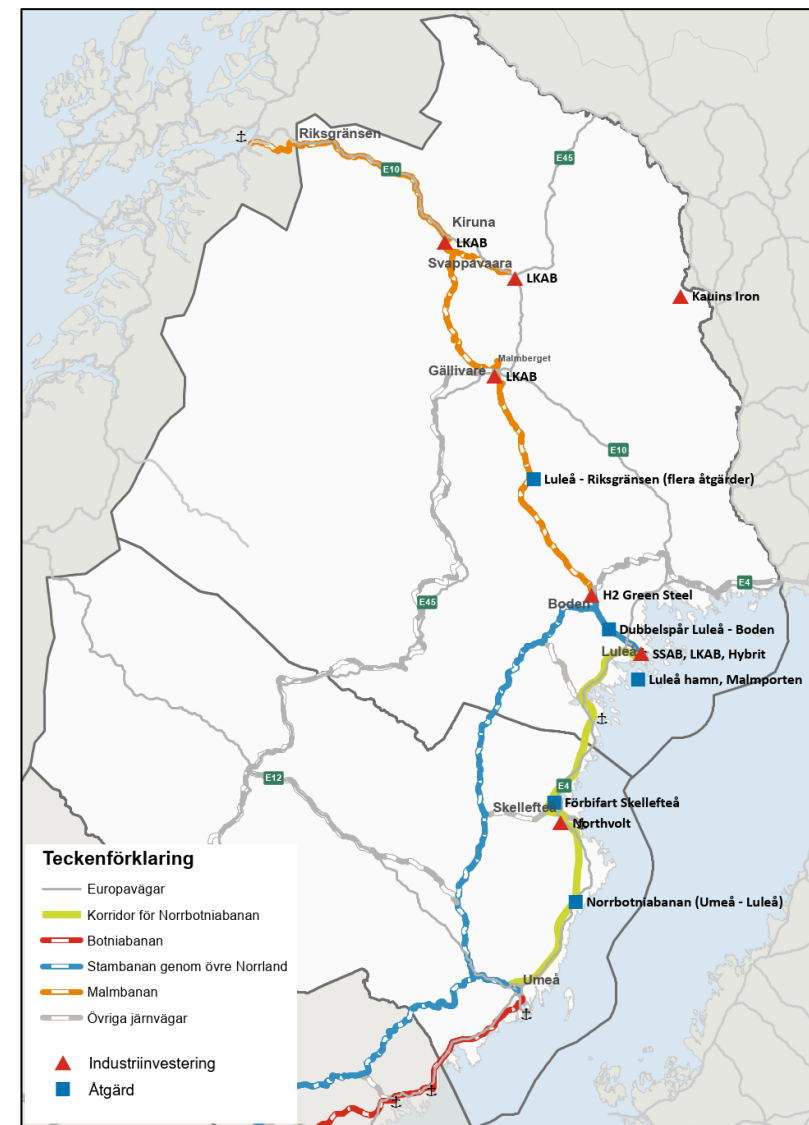
# Tidigare uppdrag

- Tidigare uppdrag inom ramen för Nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033
  - Åtgärder i transportinfrastrukturen för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens län och Västerbottens län, publikation 2021:229 (2021).
  - Fördjupad analys av genomförandet av åtgärder i Norrbottens län och Västerbottens län, publikation 2022:042 (2022).



# Förutsättningar

- Att få till infrastruktur för att bistå den gröna industriomställningen i norra Sverige är tidskritiskt
- Tilläggsprognos för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens- och Västerbottens län (år 2030)
- Ingående åtgärder
  - Luleå-Riksgränsen, järnväg (flera åtgärder)
  - Dubbelspår Luleå-Boden (särskilt utredningsuppdrag i nationell plan)
  - Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled
  - Norrbotniabanan
  - E4 förbifart Skellefteå
- Åtgärdernas status och planeringsläge
  - Möjlighet till tidigareläggning

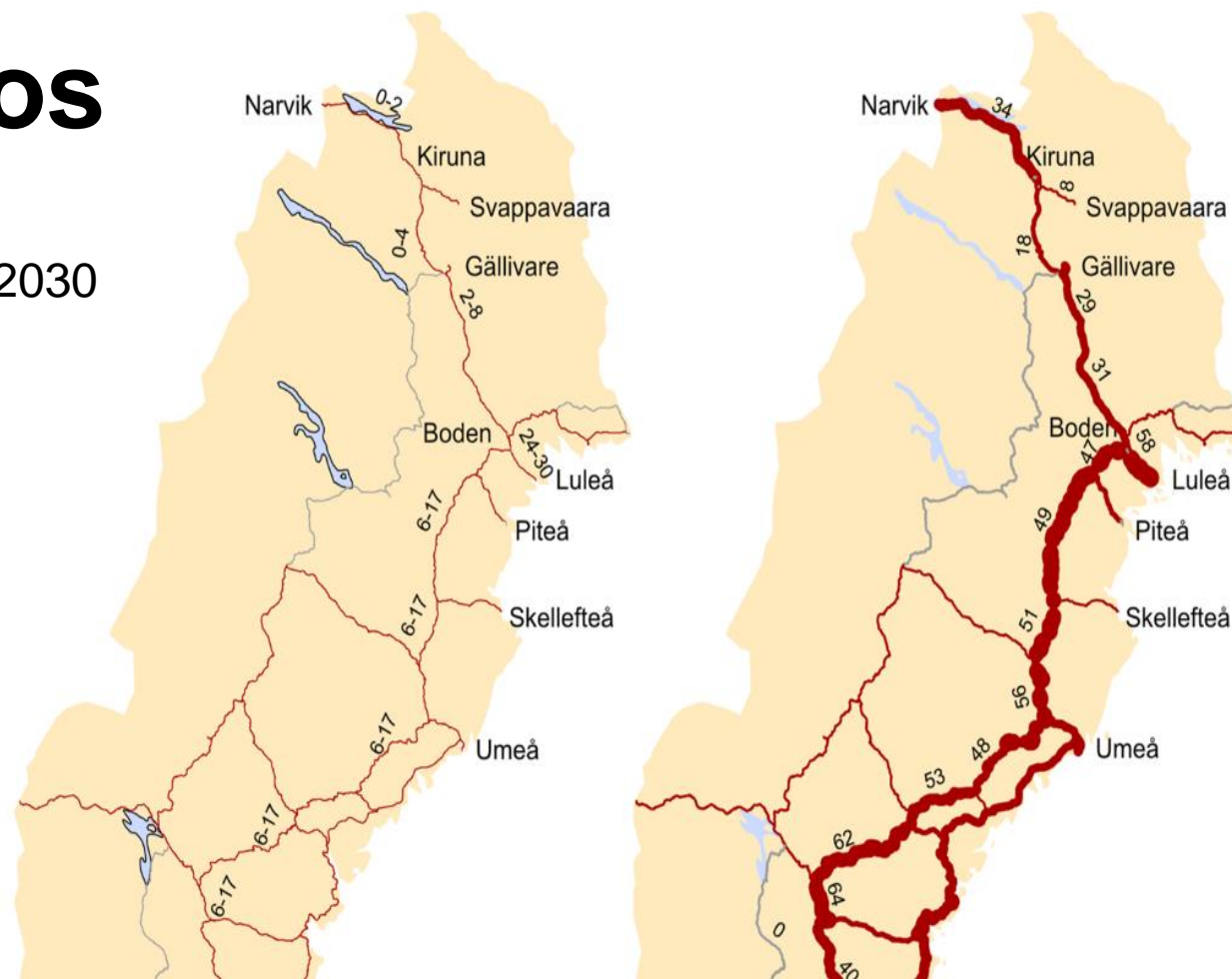


Orienteringskarta över industriinvesteringar och planerade åtgärder som ingår i uppdraget

Tilläggsprognos (2030)

# Godstransportprognos

- Stora transportökningar på järnväg fram till år 2030
  - Luleå-Boden
  - Boden-södra Sverige
  - Malmbanan
- Luleå hamn tredubblar volymer över kaj
- Endast mindre ökningar på väg



*Tillkommande gods- och malmtåg från de stora företagsetableringarna per vardagsdygn år 2030 (vänster) och totalt antal gods- och malmtåg per vardagsdygn år 2030 (höger).*

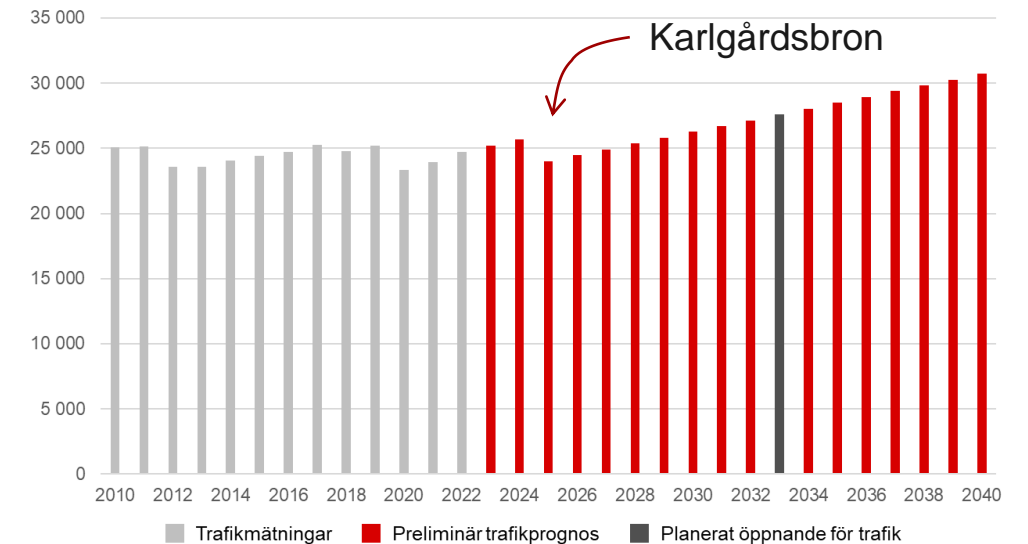
## Tilläggsprognos (2030)

# Persontrafikprognos

- Ökad arbetspendling och befolkningsökning medför ökat resande
  - Skellefteå
  - Längs Norrbottens- och Västerbottens kust och inland

Trafikutveckling mellan år 2017 och år 2030.

Personbil fordonskilometer	2017–2030. Tilläggsprognos	2017–2030. Basprognos
Norrbottens kust och inland	1,08 (+8 %)	1,05 (+5 %)
Norrbottens fjäll och inland	1,04 (+4 %)	0,97 (-3 %)
Västerbottens kust och inland	1,16 (+16 %)	1,07 (+7 %)
Västerbottens fjäll och inland	1,03 (+3 %)	0,92 (-8 %)



Prognos för trafikutveckling, E4 Viktoriabron (exklusive E4 förbifart Skellefteå), preliminärt underlag framtaget ur Trafikmodell Skellefteå (230714)

Tilläggsprognos (2030)

# Kapacitetsanalys järnväg

- Stor kapacitetsbrist år 2030
  - Luleå-Boden
  - Boden-Vännäs
  - Boden-Kiruna
- Även med tidigareläggning av åtgärder i nationell plan bedöms kapacitetsbristen på sträckan Luleå-Boden vara stor
- Risk för att all trafik inte rymms
- Störningskänslighet



Totalt antal tåg per vardagsdygn år 2030.

Kapacitetsutnyttjande över dygnet år 2030 med tillkommande trafik före (JA) respektive efter åtgärder i nationella planen (UA) är genomförda samt med dubbelspår Luleå-Boden.

Sträcka	JA 2030	UA 2030	UA 2030 med dsp. Luleå-Boden
Luleå-Boden	101%	74%	40%
Boden-Murjek	92%	65%	65%
Murjek-Gällivare	92%	70%	70%
Gällivare-Råtsi	81%	73%	73%
Råtsi-Kiruna	72%	69%	69%
Kiruna-Riksgränsen	77%	72%	72%

Kapacitetsutnyttjande över dygnet för Stambanan genom övre Norrland, Vännäs-Boden, per delsträcka för år 2030 utan respektive med antagen färdigställd Norrbotniabana (Nbb).

Sträcka	JA 2030	2030 med Nbb Umeå-Luleå
Vännäs-Hällnäs	104%	75%
Hällnäs-Bastuträsk	91%	58%
Bastuträsk-Älvsbyn	85%	51%
Älvsbyn-Boden C	80%	47%

# Möjligheter till tidigareläggning

	Objekt	Byggstart enligt NTP 2022–2033	Möjlig byggstart	Möjlig att tidigarelägga	Föreslag till finansiering
Luleå-Riksgränsen, järnväg	SgöN Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår	2028–2033	2025	Ja	Inom anslagsram
	Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)	2028–2033	-	Ja	Inom anslagsram
	Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)	2028–2033	-	Ja	Inom anslagsram
	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	2025–2027	2027	Nej	-
	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning	2025–2027	2025	Nej	-
	Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation	2028–2033	2026–2027	Ja	Inom anslagsram
	Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation	2028–2033	2026–2027	Ja	Inom anslagsram
	Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation	2028–2033	2026–2027	Ja	Inom anslagsram
	Malmbanan Murjek, förlängning av mötesstation	2028–2033	2026–2027	Ja	Inom anslagsram
	Malmbanan Boden-Gällivare stängselsystem och passager för ren och vilt	2028–2033	2028 el senare	Ja**	-
	Kiruna-Riksgränsen Stax 32.5 ton	2028–2033	2028 el senare	Ja**	-
	Svappavaara-Kiruna Stax 32.5 ton.	2028–2033	2028 el senare	Ja**	-
	SgöN Luleå-Boden, dubbelspår	Ingår ej	-	Ja	Lånefinansiering
Sjöfart	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	2022–2024	2024	-	-
	Norrboniabanen Umeå-Dåva ny järnväg	Pågående	Pågående	-	-
NBB	Norrbotniabanen (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg	2025–2027	2024	Ja	Lånefinansiering
	Norrbotniabanen Skellefteå-Luleå ny järnväg	2028–2033	Efter 2028	Ja	Lånefinansiering
Väg	E4 förbifart Skellefteå	2028–2033	2028	Ja	Inom anslagsram/ Förskottering

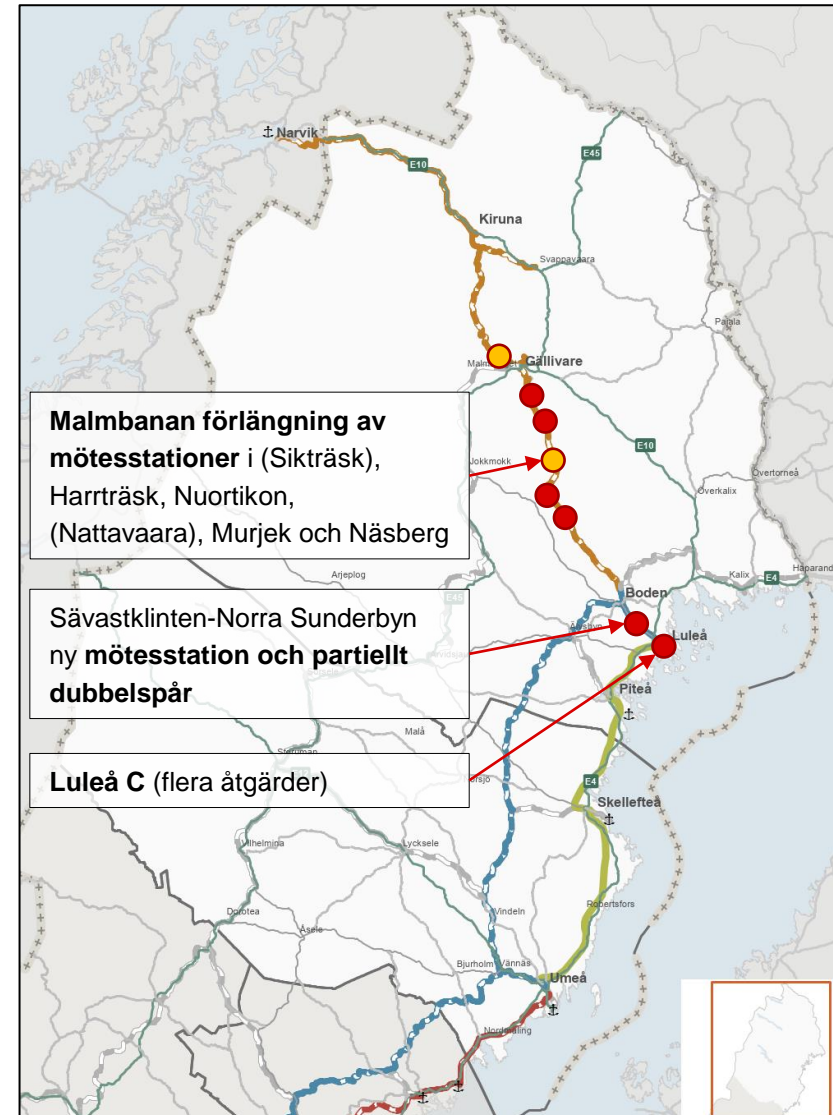
\*SgöN - Stambanan genom övre Norrland.

\*\*Föreslås ej för tidigareläggning i detta uppdrag.



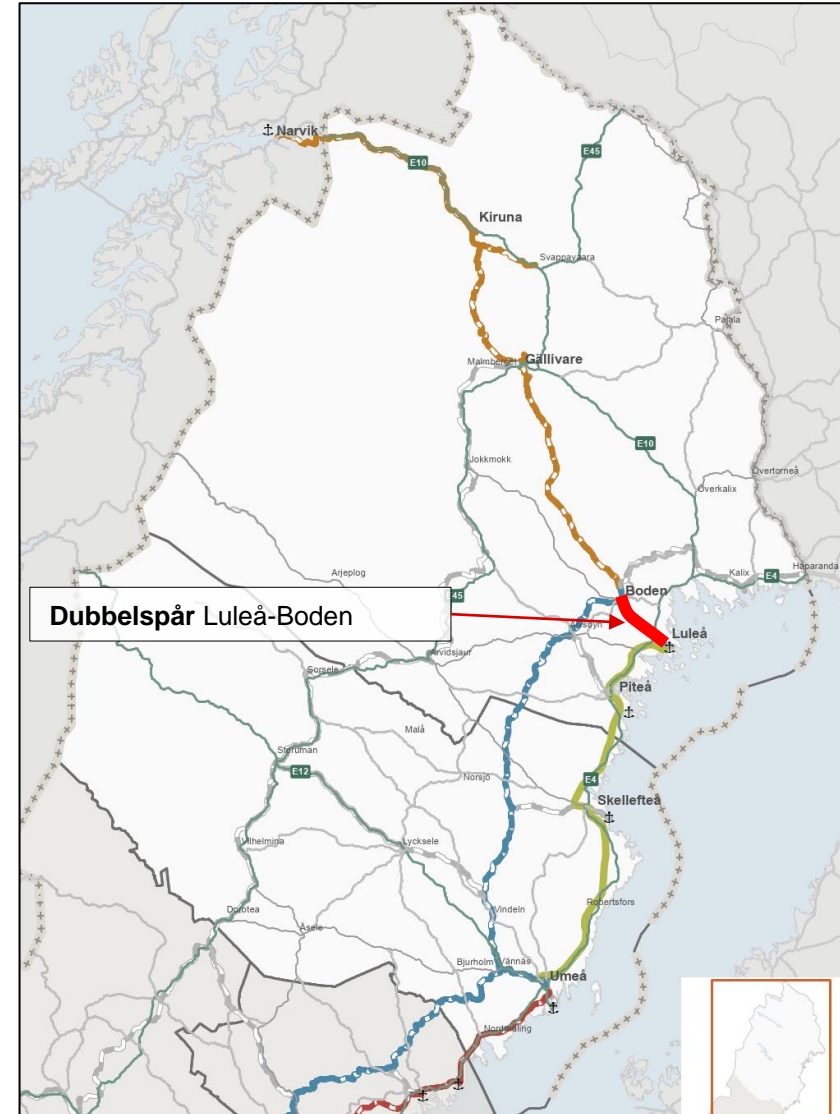
# Kapacitetshöjande åtgärder på järnväg mellan Luleå-Kiruna

- De kapacitetshöjande åtgärderna på järnväg mellan Luleå och Kiruna kan genomföras och färdigställas under åren 2025–2030 (jämfört med nationell plan 2028–2033).
- Finansieringen för tidigareläggningen sker inom ramen för Trafikverkets årliga budget.
- Motiv till tidigareläggning
  - Förutsättning för industriinvesteringarna
  - Samordning med planerade reinvesteringsåtgärder samt förlängning av mötesstationer i Sikträsk och Nattavaara (gul markering i figur)
- Övriga åtgärder på Malmbanan norr om Kiruna är inte i samma behov av tidigareläggning pga. samordning med andra åtgärder



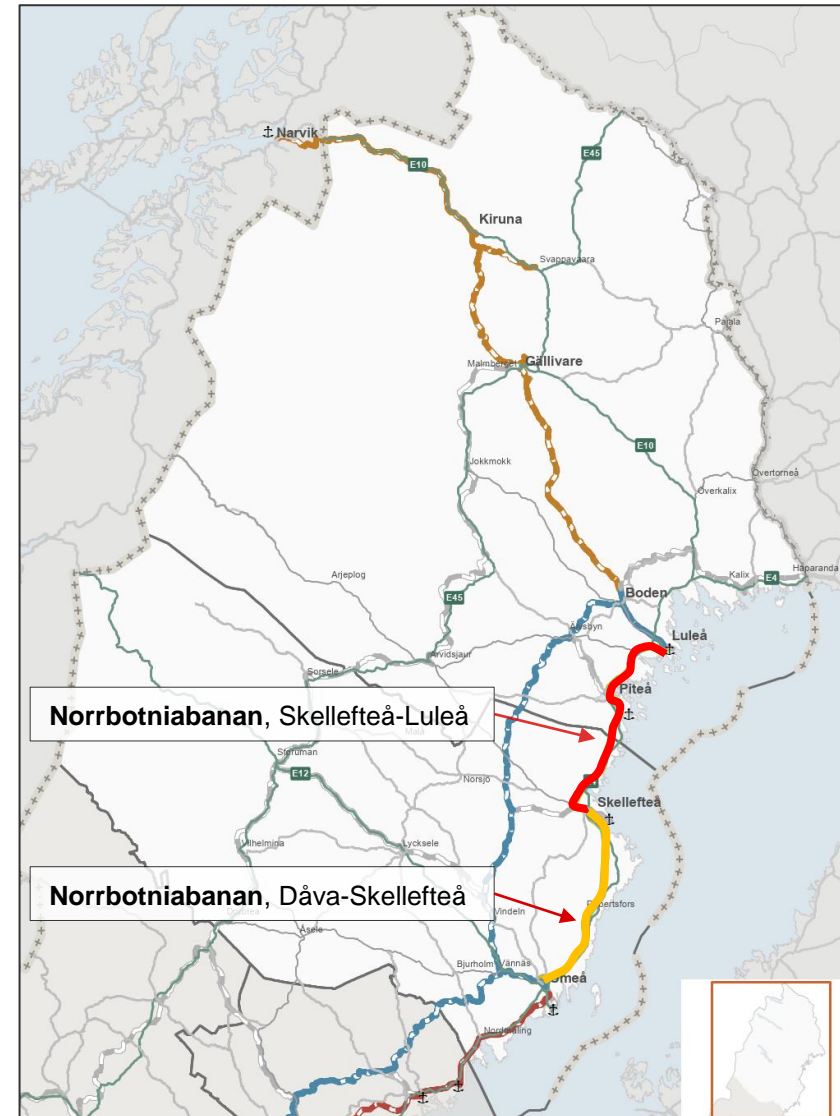
# Komplett dubbelspår Luleå-Boden

- Möjlig att genomföra i perioden 2029–2033 (ingår ej i nationell plan).
- Trafikverket föreslår i första hand lånefinansiering och i andra hand föreslås finansiering genom anslag inom ramen för den kommande revideringen av nationell plan.
- Förutsatt lånefinansiering – föreslås medfinansiering med höjda banavgifter
- Trafikverket avser att ta in förskottering (200 mnkr) och fram järnvägsplaner (mandat genom särskilt utredningsuppdrag)
- Trafikverket förordar också att beslut om finansiering hanteras skyndsamt för att möjliggöra potentiell tidplan
- Behov av tillkommande finansiering:
  - Ca 4 600 mnkr
- Motiv till tidigareläggning
  - Stor kapacitetsbrist från 2030
  - Förutsättning för industriinvesteringarna



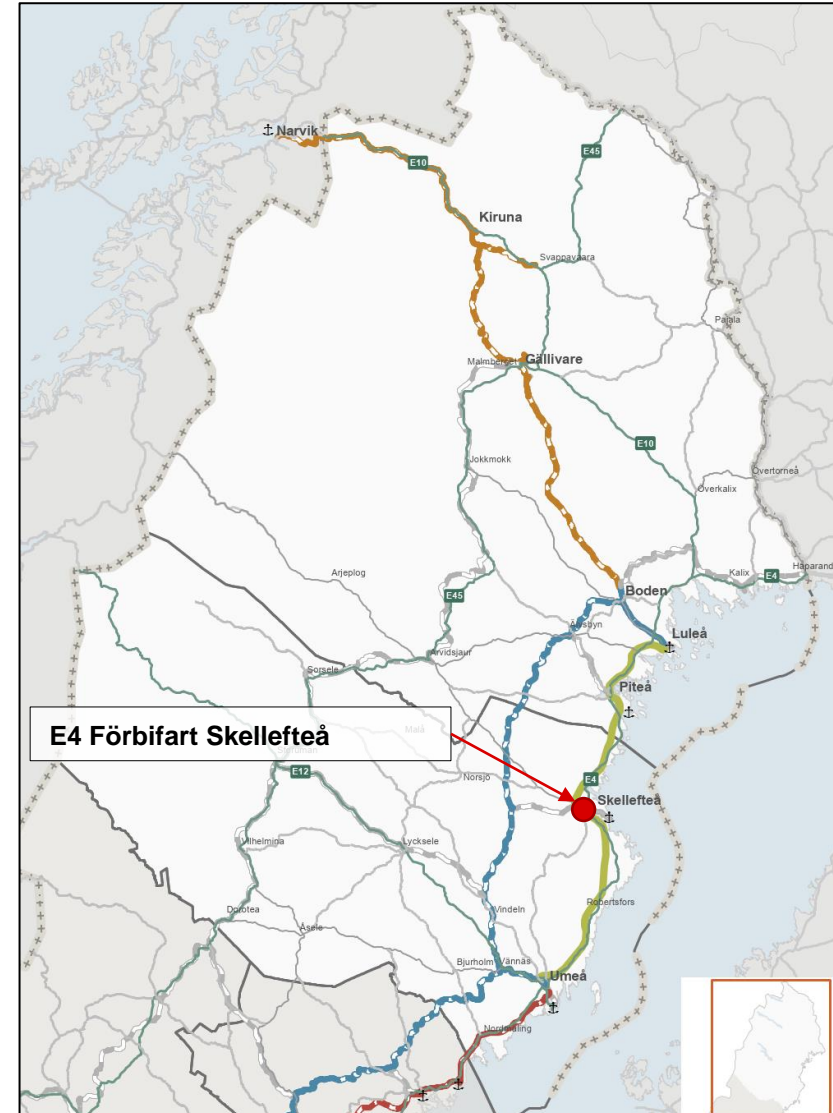
# Norrbotniabanan

- Norrbotniabanan är möjlig att tidigarelägga så att:
  - delen Dåva-Skellefteå kan färdigställas till 2032 (nationell plan ca år 2035)
  - delen Skellefteå-Luleå kan färdigställas till 2036 (nationell plan ca år 2040)
- Trafikverket föreslår tidigareläggning av Norrbotniabanan i sin helhet genom i första hand lånefinansiering och i andra hand med statliga anslag inom ramen för den kommande revideringen av nationell plan.
- Behov av tidigarelagd finansiering:
  - Dåva-Skellefteå: 4 529 mnkr (före år 2033)
  - Skellefteå-Luleå: 19 694 mnkr (före 2037)
- Motiv till tidigareläggning
  - Betydande trafikökning mellan norra och södra Sverige
  - Förbättrade möjligheter för arbetspendling längs kusten
  - Effektivare genomförande



# Väg E4 Förbifart Skellefteå

- Åtgärden är möjlig att tidigarelägga med ett eller möjligen två år med ett färdigställande till år 2031/2032.
- Trafikverket föreslår att en tidigareläggning finansieras inom ordinarie budgetramar alternativt att Skellefteå kommun förskotterar nödvändiga medel.
- Trafikverket förordar i dagsläget att inte finansiera en tidigareläggning av åtgärden med en infrastrukturavgift.
- Motiv till tidigareläggning
  - Ökad trafikutveckling
  - Viktig åtgärd för företagsetableringar i Skellefteå och samhällsutvecklingen i området



# Övriga åtgärder

## Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled

- Åtgärden är planerad med byggstart år 2024 och det saknas förutsättning för tidigareläggning.

## Övriga åtgärder

- Övriga åtgärder i nationell plan är viktiga men har inte bedömts som motiverat att tidigarelägga inom ramen för detta uppdrag.

# Övriga slutsatser och behov

## Förutsättningar för tidigareläggning

- Utredning och beslut om utökad låneram
- Modell för höjda banavgifter
- Regeringens byggstartsbeslut och skyndsam hantering av överklagan

## Fortsatt arbete

- Effektivare genomförande
- Stråkutredning om framtida kapacitetsbehov

