

## **Remissvar från Skellefteå kommun avseender ”Inriktningsunderlag inför transportinfrastruktur- planering för perioden 2022—2033 och 2022—2037”**

Trafikverket har nyligen överlämnat ett inriktningsunderlag till regeringen som under hand ska bli utgångspunkt för åtgärdsplaneringen och de nya nationella och regionala transportplanerna under tidsperioden 2022–2033 alternativt 2022–2037. Skellefteå kommun lämnar in remissvar nedan.

Skellefteå befinner sig i en expansiv fas med en positiv utveckling inom en rad områden. Investeringar och etableringar skapar möjlighet för en dynamisk utveckling av vår arbetsmarknad, kompetensförsörjning, kommun och dess invånare. Den samhällsomvandling som Västerbotten och Skellefteåregionen står inför, till följd av norra Europas största nyindustrialiseringsinsatsning i modern tid, är helt unik.

Öster om staden reser Northvolt de byggnader som kommer att bli en av Europas största batterifabriker, som kommer att skapa över 3 000 industrijobb och minst lika många till i dess närhet – i en kommun som idag har 73 000 invånare. Det finns redan beställningar på litiumjonbatterier på en bra bit över 100 miljarder kronor, och byggplanerna har fått expanderas tack vare den stora efterfrågan från fordonstillverkare och industrier som både ser klimat- och marknadsnyttan i elektrifieringen av Europa.

Detta är en utveckling som kan bli möjlig genom en stark samverkan mellan näringsliv, region, statliga aktörer, kommun och arbetsmarknadens parter, understödd av Sveriges energipolitik, exportinitiativ och höga klimatambitioner. Det är också en modell vi fortsätter med, när vi nu går vidare för att bygga ut infrastruktur, utbildningsplatser och bostäder för att göra detta grundande av en ny, svensk basindustri möjlig.

Samhällets system för hantering av stora etableringar/investeringar ansträngs kraftigt i och med att utvecklingen i Skellefteå och Västerbotten nu sker i ett högt tempo som innebär att de offentliga systemen för beredning och hantering av utvecklingsfrågor inte motsvarar de behov av

offentliga insatser som följer av etableringen. Initialt ser vi extraordinära behov inom exempelvis infrastruktursatsningar. Dessa måste adresseras innan 2025. Samtidigt ser vi stora behov av att skala upp den kommunala verksamheten för att möta ca 10 000 – 15 000 nya invånare och inresande de kommande åren. Det motsvarar ca 200 000 nya invånare i Stockholm som ska leva, bo, arbetspendla mm inom ett fåtal år.

Ett utpekade utvecklingsområden är infrastruktur och vägtransporter som behöver stärkas då trafiken till och från det nyetablerade industriområdet och genomfartstrafiken kombinerat med effekter av befolkningsökning behöver ges förutsättningar som inte belastar miljön mer än nödvändigt.

### **Prognoserna ger felaktig bild**

Trafikverket har nyligen överlämnat ett inriktningsunderlag till regeringen som under hand ska bli utgångspunkt för åtgärdsplaneringen och de nya nationella och regionala transportplanerna under tidsperioden 2022-2033 alternativt 2022-2037. I inriktningsunderlaget framgår Trafikverkets bedömning att nationellt kommer resande och transporter fortsätta öka samtidigt som behovet av omställning till hållbarhet är mycket stort för att klara klimatet och internationella åtaganden.

Inriktningsunderlaget bygger på en basprognos som visar att nationellt kommer befolkningen att öka medan i Övre Norrland kommer både befolkning och sysselsättning generellt att minska. Skellefteå kommun bedöms ska minska in befolkning med 0-4 procent fram till 2040. Mot bakgrund av vad som för närvarande sker i Skellefteå kommun och den förväntade utvecklingen de närmaste tio åren är Skellefteå kommuns bedömning att Trafikverkets prognos ger en helt felaktig bild som får allvarliga konsekvenser.

I Trafikverkets inriktningsunderlag görs bedömningen att person- och godstransporterna fortsatt kommer att öka samt att behovet av omställning till hållbarhet är mycket stort för att klara klimatutmaningar och internationella åtaganden. Enligt underlaget ska gods- och persontransporterna på järnvägen öka med 42 procent respektive 53 procent, men Trafikverket skriver ingenting om hur de ökade transporterna ska få plats i en järnvägsanläggning som redan nu är hårt belastad. Ett rimligt antagande borde vara att järnvägsinfrastrukturen måste byggas ut för att klara underhållet med en ökande trafik.

Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget att landet har en omfattande infrastruktur men med brister som bedöms vara viktigare att hantera än investera i nyproduktion. Det innebär att de nya åtgärdsplanerna som ska tas fram får ett fokus på drift och underhåll samt att genomföra de investeringsobjekt som finns i nu gällande transportplaner. Utrymmet att investera i nya väg- och järnvägsprojekt kommer därför att vara begränsat om inte regeringen tillskjuter en avsevärt större finansiell ram för infrastruktur. Slutsatsen blir att det blir mycket svårt att få finansiering till ny statlig infrastruktur i Övre Norrland.

Vi noterar att Trafikverkets underlag bygger på andra myndigheters prognoser, trendframskrivningar och antagna modeller, men den unika utveckling som sker i norra Sverige och Skellefteåregionen sker nu och de kommande åren. Där är det fel att basera framtidsplanerna på historiska fakta. Vi efterfrågar en kompletterande bild av aktuellt läge i Sverige där viktiga investeringar, geografiska utmaningar och svagheter i det nationella transportsystemet lyfts fram.

### **Stark samhällsutveckling i Skellefteå**

I Skellefteå sker för närvarande en mycket stark samhällsutveckling där ett stort antal företag etablerar sig för att bygga upp både nya verksamheter och bostäder. Skellefteå kommuns planering utgår från en tillväxt i samhället på 30-40 procent fram till 2040. Redan före 2025 ser vi en ökning av ca 10 000 – 15 000 nya invånare och inresande. Det motsvarar ca 200 000 nya invånare i Stockholm på samma korta tid. Det är en remarkabel förändring från den tidigare bilden av Skellefteå. Det är också en tillväxt som fordrar ett väl fungerande lokalt och regionalt transportsystem på både väg och järnväg. Samtidigt har inga reella satsningar gjorts i området av sådan infrastruktur på många år utifrån en tidigare mycket svag utveckling. Därför är befintlig järnväg (Norra stambanan och Skelleftebanan) liksom huvudvägnätet (E4 och väg 95/372) av för låg standard och kapacitet för att funktionellt klara den tillväxt som pågår. Skellefteå kommun instämmer i Trafikverkets bedömning att det finns mycket stora underhållsbehov i den existerande infrastrukturen samtidigt som det finns akuta behov av nyinvesteringar för att skapa ett väl fungerande hållbart transportsystem.

För närvarande märks utvecklingen i Skellefteå kommun genom ökat resande och fler transporter som leder till högre trafikintensitet. Skellefteå kommun bedömer att utvecklingen, utan åtgärder, leder till mycket svåra framkomlighetsproblem i vissa delsträckor, försämrad trafiksäkerhet och att miljö kvalitetsnormerna i centrala lägen inte kommer att kunna klaras.

De stora satsningar som nu görs i Skellefteå är inriktade på samhällets omställning på hållbarhet. Det sker genom investeringar i storskalig produktion av batterier för elektrifiering av fordon och energilagring. Det sker genom stora satsningar för produktion och distribution av grön elektricitet. Det kommer att medföra en stark befolkningstillväxt som kräver nya bostäder där förverkligandet sker genom industriellt träbyggnad med hög energieffektivitet och hållbarhet. För att minska miljöbelastningen ytterligare är kommunens målsättning att fördubbla resandet med kollektivtrafik och resorna med cykel.

### **Förutsättningar för akuta satsningar viktiga**

Skellefteå kommun ser med stor oro på att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag bedömer att det saknas förutsättningar för akuta satsningar som uppstår i och med den samhällsomvandling som pågår och kommer att pågå de kommande tio åren. Det som sker i Skellefteå är unikt till omfattning och avviker påtagligt mot den bild som Trafikverket beskriver nationellt.

Skellefteå kommun driver ett intensivt omställningsarbete för alternativt resande trots ett kallt, nordligt klimat. I det accelererande byggandet är inriktningen tydligt mot låg energiförbrukning. Samtidigt är de nya industriella satsningarna på energiproduktion, lagring, elektrifiering av fordon och träbyggande en oerhört viktig del av samhällets omställning mot ökad hållbarhet. Det är satsningar som får effekt både nationellt och globalt eftersom produktionen i Skellefteå framförallt kommer att exporteras. Skellefteå behöver satsningar på Norrbotniabanan, E4 och väg 95/372. Exempelvis bedömer Skellefteå kommun att trafiken på E4 i centrala Skellefteå att öka från 25 000 till 35 000 ÅDT och trafiken på väg 372/95 i tätorten att öka från 10 000 till 15 000 ÅDT fram 2030. Nya satsningar behövs även för väg 827.

### **Viktigt att Norrbotniabanan ligger kvar i NTP**

I diskussionerna om att lyfta ur vissa järnvägsprojekt ur nationella transportplanen för att ge plats åt andra vill Skellefteå kommun vara väldigt tydliga med att Norrbotniabanan måste få ligga kvar i den nationella transportplanen. Allt som riskerar att försena färdigställandet av banan till Luleå måste undvikas, vilket med all sannolikhet kommer att ske om banan skulle lyftas ur den nationella transportplanen och in i en ny process med alternativ finansiering.

### **Det europeiska perspektivet**

Vi saknar det europeiska perspektivet i Trafikverkets analyser. Den europeiska stomnätsskorridoren Scandinavian-Mediterranean Corridor förlängs till Kiruna-Narvik och Haparanda-Uleåborg, i vilken Norrbotniabanan är inkluderad. Hur Trafikverket ställer sig till de gemensamma europeiska intentionerna går inte utläsa av underlaget förutom att Trafikverket inte anser att förordningarna är bindande. I och med förlängningen av stomnätsskorridoren säkerställs att bygget av Norrbotniabanan även fortsättningsvis kan söka medfinansiering från EU. Att missa denna chans vore allvarligt då EU:s ambition är att bygga ett sammanhängande transportsystem genom Europa, inklusive den sista länken Norrbotniabanan.

## Slutsatser och förväntningar

Skellefteå kommuns bedömning och övertygelse är att den utveckling som påbörjas i och med Northvolts etablering kan om den understöds på rätt sätt ge positiva effekter långt utanför Skellefteå kommun och regionen. Det finns en stor potential i en kraftfull nationell nyindustrialisering som drivs av goda förutsättningar från hållbar industriproduktion som ger positiv effekt på bruttonationalprodukten. För att få en bra utväxling av de förutsättningar som finns är investeringar i hållbara transportlösningar en central faktor. Skellefteå kommuns bedömning är därför att rese- och transportinfrastrukturen måste tillföras de resurser som krävs i närtid för nybyggnad av Norrbotniabanan och ombyggnader av E4, väg 95/372 och väg 827.

Skellefteå kommun förväntar sig att regeringen kompletterar Trafikverkets inriktningsunderlag med en nulägesbild för att balansera Trafikverkets bild av norra Sverige, där regeringen tar fasta på de gigantiska investeringar som sker i norr. Att detta till viss del redan har påbörjats i och med att regeringen tillsatt en samordnare för samhällsomställningar vid större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbotten och Västerbotten är mycket positivt.

Vi hoppas att regeringen fortsätter på denna linje och investerar i utbyggnad av infrastruktur för att säkra de investeringar som görs i norr;

- som skapar värden för Sveriges innovations- och konkurrenskraft över lång tid
- som är ett viktigt steg för klimatomställningen och hela Sveriges hållbara utveckling
- där Norrbotniabanan ingår med hela sin längd från Umeå till Luleå med både planering och byggande.

Lorents Burman (S)  
Kommunstyrelsens ordförande

Evelina Fahleson (S)  
Kommunstyrelsens  
1:e vice ordförande

Kristina Sundin Jonsson  
Kommundirektör