



Piteå kommun remissvar på inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037(71275

Piteå kommun har tagit del av Trafikverkets Inriktningsunderlag inför Transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037. Piteå kommun anser att Sveriges kommuner bör vara remissinstanser till detta inriktningsunderlag och väljer därför att lämna ett yttrande trots avsaknad av deltagande på sändlistan.

Större resurser behövs för ett långsiktigt hållbart transportsystem

Inriktningsunderlaget utgör i huvudsak en beskrivning av situationen för Sveriges transportsystem idag. Piteå kommun delar i huvudsak Trafikverkets beskrivningar. Huvudslutsatsen av detta blir att de medel som Sverige avsätter för fysisk infrastruktur inte räcker till för att både underhålla och vidmakthålla det vi har och samtidigt utveckla transportsystemet på ett långsiktigt hållbart sätt så att en positiv samhällsutveckling stöds i hela landet.

I Trafikverkets underlag är högre bränslepriser en del i att nå klimatmålen och ett hållbart transportsystem. Det bör tas i beaktning att sådana åtgärder genererar olika effekter på samhällsutvecklingen beroende på var i landet man befinner sig. De geografiska fördelningseffekterna av kraftigt höjda bränslepriser riskerar att drabba landsbygden på ett oproportionerligt vis. Piteå kommun efterfrågar därför fler alternativa styrmedel för att uppnå mer långsiktigt hållbara transportsystem för såväl stad som landsbygd.

Länsplaner

Anslagen till regionerna har under många år varit för låga för att utvecklingen av transportsystemet ska kunna leva upp till de behov samhället och näringslivet har.

Alla anslag från Länstransportplanen för statlig medfinansiering till kommunala vägnätet, kollektivtrafik samt enskilda vägar från Region Norrbotten är indragna mellan åren 2019-2028. Detta begränsar möjligheterna till utveckling i hela regionen och främjar inte en successiv övergång till mer hållbara färdmedel.

Som Trafikverket skriver sker de flesta dödsolyckorna på det regionala vägnätet som inte har uppgraderats i samma utsträckning som det nationella vägnätet dit de större resurserna går. Att medel saknas för de regionala vägnäten är allvarligt och bör rättas till i kommande transportplaner.

Exempel på viktiga vägsträckor inom Piteå kommun är Haraholmsvägen (väg 505) och Timmerleden (väg 506).

Underhåll och vidmakthållande

Piteå kommun instämmer i Trafikverkets uppfattning att det är mycket viktigt att ta hand om det befintliga transportsystemet. Eftersom ett eftersatt underhåll av transportsystemet medför stora kostnader och försämringar av funktion.

Långa och tunga transporter



Råvaruförsörjning från Norrbotten kräver både långa och tunga transporter där alternativa transportmöjligheter saknas. En bra funktionalitet i väg- och järnvägsnätet är helt avgörande för näringslivets transporter och robustheten i transportsystemet behöver säkerställas. Piteå kommun ser positivt på Trafikverkets förslag om utökad anslag till vidmakthållande. Piteå kommun ser också positivt på en fortsatt utbyggnad av BK4 vägnätet, i enlighet med Trafikverkets förslag.

Otydlighet avseende namngivna objekt

Piteå kommun anser att det är otydligt vilka projekt Trafikverket avser med benämningen ”namngivna objekt”. Detta bör förtydligas då det är svårt att uppfatta vad inriktningsunderlaget kommer att innebära för kommunen.

Norrbottenbanan

Piteå kommun vill inledningsvis starkt påtala behovet av att Norrbottenbanan färdigställs så snart som möjligt.

Piteå kommun invänder sig mot den pessimistiska synen Trafikverket har på norra Sverige och på den befolkningsprognos som de baserar sitt förslag på. Vi vill påminna om att kuststråket från Umeå till Luleå, tvärtemot Trafikverkets syn, är en tillväxtzon. De närmaste 20 åren planeras industriinvesteringar på uppemot 1 000 miljarder kronor i regionen. Utmed ett 20 km brett stråk efter kusten bor ca 70% av befolkningen i Västerbotten och Norrbotten. Järnvägen, Stambanan genom övre Norrland, går ca 50-80 km in i landet.

Kuststräckan, Umeå-Luleå, är idag den befolkningstätaste region som inte kan erbjuda tågtrafik dagtid till sina medborgare. Piteås södra grannstad, Skellefteå är den största stad efter den kuststräckan, som inte kan erbjuda tågtrafik dagtid. Norrbottenbanan kommer vara av stor vikt för att få en väl fungerande arbetsmarknad och ge våra medborgare goda möjligheter till arbete och studier. Norrbottenbanan kommer till exempel att minska restiden mellan Piteå och Umeå till mindre än hälften av vad en bilresa tar, en sträcka på ca 22 mil.

Arbetsmarknadsregionen i de två nordligaste länen längs norrlandskusten är en av de största i hela landet och behovet av hållbara färdmedel för såväl gods- som arbetspendling är viktiga och stora. Norrbottenbanan är även viktig för att förstärka järnvägsnätet genom hela Sverige. I dagsläget är sårbarheten för hög och hela systemet i norra Sverige står och faller med att stam-/inlandsbanan är i funktion.

Norrbottenbanekorridoren är väldigt bred på sträckan genom Piteå kommun och hämmar utvecklingen både i staden och på landsbygden. Osäkerheten för Norrbottenbanans framtid och den långsamma utbyggnadstakten begränsar möjligheterna till samhällsutveckling. Det finns därför ett stort behov av att skynda på arbetet och fastslå dragningen för att därigenom minska korridoren genom kommunen. Det är absolut inte rimligt och blir tillväxthämmande snarare än den tillväxtinjektion en färdigbyggd bana skulle ge. Därför måste nästa fas i planering av Norrbottenbanan ske och järnvägsplanen på sträckan Skellefteå och norrut snarast genomföras. Under detta år blir järnvägsplanen för sträckan Umeå-Skellefteå helt klart. Då är det viktigt att den kompetens och ingenjörskunskap som byggts upp utan dröjsmål får fortsätta med etappen Skellefteå-Piteå-Luleå. Det är inte försvarbart att åter upplösa en väl fungerande planeringsorganisation, låta ingenjör- och annan viktig kompetens spridas för vinden. Det effektivaste sättet att både spara tid och pengar är att låta den nu uppbyggda organisationen fortsätta med nästa etapp av Norrbottenbanan.



Vi saknar en tydlig strategi och ett förhållningssätt för hur Trafikverket kommer att arbeta för ett minskat bilanvändande i syfte att ”motarbeta” de prognoser som pekar på ett högre nyttjande av bilen som färdmedel de kommande åren och decennierna. Enligt Trafikverkets basprognos beräknas biltrafiken öka med 27 procent till år 2040. Kapaciteten på vägnätet är redan idag hårt belastat och den beräknade ökningen av trafik kan innebära ett behov av nya vägar för att hantera de trafikflöden som uppstår. Om målet är att den framtida fordonsflottan ska bestå av elfordon finns en stor osäkerhet i hur väl batterierna kommer att kunna stå emot klimatet och då framförallt kylan i norra Sverige. Dagens batterier och dess tålighet mot kyla påverkar användbarheten i Norrbotten då klimatet under vinterhalvåret påverkar reslängderna negativt, en väl fungerande järnväg är därför av största vikt för att tillgänglighet och framkomlighet för arbetspendlingen mellan kuststäderna ska kunna säkerställas.

Ett tydligt ställningstagande och en kraftfull satsning på Norrbottenbanans hela sträckning fram till Luleå, anser Piteå kommun saknas i rapporten. En sådan satsning skulle på ett konkret sätt visa att hållbara färdmedel för såväl person- som godstrafik prioriteras av Trafikverket i hela Sverige.

För Piteå kommun innebär Norrbottenbanan också att möjligheterna till multimodalitet kraftigt förstärks. Inte minst med vår djuphamn Haraholmen som är en av Sveriges viktigaste exporthamnar för skogsindustriprodukter.

Piteå kommun vill självklart också påpeka vikten av att den nu påbörjade etappen av Norrbottenbanan mellan Umeå - Skellefteå skyndsamt färdigställs. Den stora och fulla effekten som en Norrbottenbana skulle ge uppstår ju först då hela banan är färdigbyggd.

Piteå kommun anser vidare att Sverige måste på allvar leva upp till och bidra till att EU:s stomnätsskorridor genom Sverige färdigställs. ScanMed-korridoren uppvisar ett 27 mil stort ”hål” så länge Norrbottenbanan inte är färdigställd.

Det är fortfarande möjligt att sluta detta glapp till år 2030 om bara viljan finns och regering och riksdag fattar de nödvändiga besluten. Det är vår absoluta uppfattning att Trafikverkets uppdrag är att skyndsamt genomföra byggandet av Norrbottenbanan hela vägen upp till Luleå.

Kollektivtrafik

I inriktningsunderlaget saknar Piteå kommun ett bredare synsätt på kollektivtrafiken. Piteå kommun efterfrågar ett resonemang om fördelar med ökad kollektivtrafik på kommunal nivå till exempel:

- Kollektivtrafiken ökar möjligheterna att ta sig till arbete, skolor och fritidsaktiviteter.
- En väl fungerande kollektivtrafik medger en ökad rörlighet och självständighet för barn och unga.
- Minskat buller och miljöpåverkan.
- Minskat slitage på vägar som ett resultat av minskad personbilstrafik.
- En väl utbyggd kollektivtrafik bidrar till minskad segregation i samhället.
- Genom att fler resor sker med kollektivtrafiken minskar behovet av att bygga ut vägar och annan transportinfrastruktur för personbilar. I takt med att våra städer förtätas behöver vi ta fram hållbara lösningar som bidrar till ett bättre nyttjande av de värdefulla markytorna.

Piteå kommun vill också framhäva kollektivtrafikens goda möjligheter att agera föregångare i övergången till elektrifiering av vägtransportssystemet.



Piteå kommun

Yttrande

2021-01-22

Dnr 20KS592

Piteå kommun

Helena Stenberg
Ordförande för kommunstyrelsen