

Skellefteå kommuns yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037

Skellefteå kommun har erhållit rubricerade förslag på remiss, och avger härmed följande yttrande:

Samhällsutveckling i Skellefteå

Skellefteå kommun har varit i en stark utveckling de senaste fem åren och i genomsnitt har kommunens befolkning ökat med ett tusental personer per år. Utvecklingen har drivits av nya industrietableringar som i sin tur gett upphov till annan samhällsutveckling. Det gäller ett storskaligt bostadsbyggande, ökad verksamhet inom handel- och tjänstenärings samt offentliga satsningar på skola, vård och omsorg.

Tillväxten bedöms fortsätta de kommande åren genom ett antal stora industri-satsningar som ökar transportbehoven påtagligt. Det gäller batteritillverkaren Lyten Inc (tidigare Northvolt), kemiproducenten och distributören Wibax AB, ståltillverkaren Stegra med produktion i Boden samt vätgas- och eSAF-producenten Skykraft (joint venture SkyNRG och Skellefteå Kraft AB). Samtliga är företag som driver verksamheter med produktion för omställning mot lägre klimatbelastning.

Industriföretagens etablering av ny verksamhet bedöms tillsammans generera ett transport- och logistikbehov motsvarande 4 miljoner ton gods per år. Satsningarna grundas på kommunens attraktiva etableringsmöjligheter med god försörjning av grön energi. För att svara upp mot företagets behov bygger Skellefteå kommun och Skellefteå Kraft AB för närvarande ut sin handelshamn i Skelleftehamn med ny kaj, nya järnvägsspår, energiförsörjning och återvinning samt nya områden för lager och logistik. Hamnen ska utvecklas till en storskalig godsterminal samtidigt som det sedan tidigare finns goda intermodala lösningar för sjöfart, väg- och järnvägstrafik. De nya miljardinvesteringarna i infrastrukturen skapar ett än starkare transport- och logistikkoncept. De nya industrisatsningarna ska läggas till det befintliga och transportintensiva näringslivet där särskilt gruv- och metallföretagen Boliden Mineral och Alkane Resources (Björkdalsgruvan) samt skog- och träproducenterna Holmen Skog och Norra skog är framträdande.

För samtliga nämnda företag är infrastrukturen, med goda lösningar för väg- och järnvägstransporter tillsammans med sjöfarten, avgörande. Det gäller den statliga infrastrukturen för järnvägstransporter, särskilt genom anläggande av Norrbotniabanan och kapacitetsförbättringarna på Skelleftebanan. Det gäller också vägnätet med ombyggnad av E4, förbifart Skellefteå, väg 372 och 95 samt

väg 827. Utbyggnaden och rekonstruktionen av dessa järnvägar och vägsträckor i Skellefteå knyter samman ett systemkoncept som kommunen benämner Skellefteåtriangeln.

I Skellefteåtriangeln kommer den aktuella väg- och järnvägsinfrastrukturen att sammanbinda ett antal olika noder i ett triangulärt system. Det gäller ett nytt planerat resecentrum i Skellefteå och ett i Bureå samt Skellefteå flygplats (Skellefteå City Airport AB) och Skellefteå hamn (Port of Skellefteå). På så sätt skapas ett unikt sammanhållet effektivt och robust system för både personresor och godstrafik. Samtliga noder och länkar ska ge möjlighet till verksamhet och drift fossilfrihet.

Skellefteås tidigare under många år svaga utveckling återspeglas i att få satsningar på att utveckla transportinfrastrukturen genomförts under lång tid. Det finns därför ett stort behov av såväl underhållsåtgärder som akuta nyinvesteringar för att skapa ett väl fungerande hållbart transportsystem som kan möta den pågående utvecklingen i Skellefteå.

OPS

Trafikverket lyfter möjligheten att använda Offentlig Privat Samverkan (OPS) för vissa investeringar. Skellefteå kommun konstaterar att det i nuläget är osäkert vilka objekt som kan bli aktuella och vilka konsekvenser en OPS-lösning skulle få avseende finansiering, riskfördelning och långsiktig förvaltning. Norrbotniabanan Skellefteå – Luleå och E4 förbifart Skellefteå pekas i planen ut som OPS-projekt varför de inte förslås få någon statlig finansiering.

Kommunen anser därför att OPS bör betraktas som ett möjligt komplement, men inte som en förutsättning för att genomföra infrastruktursatsningar av strategisk betydelse i norra Sverige. För objekt som Norrbotniabanan och E4 Förbifart Skellefteå är det avgörande att staten säkerställer full finansiering och genomförandekraft inom ramen för den nationella planen oavsett om OPS prövas som alternativ upphandlingsform.

ÅVS vägtrafiksystem Skellefteå

Skellefteå kommun och Trafikverket tog gemensamt fram en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under åren 2022–2023 för vägtrafiksystemet i Skellefteå. Syftet var att skapa ett samlat, långsiktigt och väl förankrat planeringsunderlag för hur transportinfrastrukturen ska utvecklas i takt med kommunens pågående samhällsutveckling. Behovet av studien grundade sig i en växande befolkning, ökande trafikflöden och omfattande industrietableringar som tillsammans ställer nya och komplexa krav på både den statliga och kommunala infrastrukturen.

ÅVS-arbetet har präglats av ett tydligt systemtänk där vägtrafiksystemet analyserats i relation till bebyggelseutveckling, markanvändning, resmönster och näringslivets behov. Genom gemensamma dialoger, workshops och scenariostudier har kommunen och Trafikverket fått en fördjupad förståelse för hur stadsutveckling och trafikstruktur samspelar och hur olika strategiska vägval påverkar transportflöden och kapacitet över tid. Detta helhetsperspektiv har varit av största vikt för att identifiera åtgärder som ger störst nytta ur ett systemperspektiv.

Ett resultat från åtgärdsvalsstudien var att den skapat en gemensam grund för stat och kommun i det fortsatta arbetet med en ny förbifart E4 genom Skellefteå. Genom att analysera trafiksystemet som en sammanhängande helhet har åtgärdsvalsstudien tydliggjort hur en framtida E4-lösning behöver samspela med det lokala vägnätet, de strategiska noderna i Skellefteåtriangeln och regionens utveckling i stort för att säkerställa långsiktig framkomlighet och tillgänglighet.

Kärnan i arbetet visar tydligt att helhetsperspektiv och tidiga samordnade vägval är avgörande för att transportsystemet ska kunna möta framtidens behov av rörlighet, kompetensförsörjning och godshantering.

Skellefteåtriangeln

Utifrån det systemtänk som etablerades i ÅVS-arbetet framträder Skellefteåtriangeln som en av de mest betydelsefulla strukturerna i Skelleftedalen. Triangeln binder samman kommunens viktigaste transportnoder – Skellefteå Airport och Bureå Resecentrum, Centrala stan/Resecentrum och Port of Skellefteå. Dessa noder utgör navet för kommunens person- och godstransporter, vilket gör triangeln till en grundläggande struktur för ett effektivt och robust trafiknät.

För att möta framtidens krav och säkerställa att infrastrukturen stödjer kommunens fortsatta utveckling krävs riktade investeringar och åtgärder som stärker triangeln som helhet. Detta är särskilt angeläget i takt med att kommunen växer, nya etableringsområden utvecklas och trafikflödena ökar.

Den samlande utmaningen handlar om att knyta samman noderna för att möjliggöra effektiva förflyttningar av människor, kompetens och gods inom och runt Skellefteå. Genom ett tydligt systemperspektiv kan planeringen säkerställa att trafiksystemet stödjer såväl näringslivets behov och arbetskraftens rörlighet som regionens långsiktiga utveckling.

Särskilt prioriterade är E4 förbifart Skellefteå och det öst-västliga stråket väg 95/372, vilka tillsammans bildar ryggraden i Skelleftedalens transportsystem och är avgörande för att upprätthålla framkomlighet, tillgänglighet och långsiktig hållbarhet i hela regionen.

Vägtransportsystemet Skelleftedalen

Skellefteå kommun befinner sig i en expansiv fas där både befolkning och transportbehov ökar snabbt. För att möta denna utveckling pågår arbetet med en fördjupad översiktsplan för Skelleftedalen, vilken ska ge en samlad inriktning för hur bebyggelse, verksamheter och transportsystem ska samspela över tid. Planen utgår från att transportsystemet är en grundläggande förutsättning för kommunens fortsatta tillväxt och att det måste kunna hantera ett större antal resor och godstransporter.

Inom Skelleftedalen är det särskilt viktigt att det statliga och kommunala vägnätet binds samman på ett sätt som stödjer ett sammanhållet, kapacitetsstarkt och hållbart transportsystem. En ny E4-förbifart genom Skellefteå är därför central för att förbättra framkomlighet, tillgänglighet och stärka kopplingarna inom Skellefteåtriangeln – Skellefteå Airport och Bureå Resecentrum, Centrala stan/Resecentrum och Port of Skellefteå. Dessa noder utgör navet för

Skellefteås person- och godstransporter och deras funktionalitet är direkt beroende av en välfungerande E4-länk.

Parallellt planerar Skellefteå kommun och Trafikverket för Norrbottenbanan som kommer att skapa nya möjligheter för regionala och nationella resor vilket också stärker förutsättningarna för mer effektiva och klimatsmarta person- och godstransporter över längre avstånd. I kombination med satsningar i hamnen och en framtida kombiterminal etableras grunden för en än mer intermodal transportkedja där gods kan flyttas mellan järnväg, väg och sjöfart på ett samordnat och resurssnålt sätt.

Planen utgår från ett hela-resan-perspektiv, där transportlösningar ska vara sammanhängande och tillgängliga i hela Skellefteådalens kommun. Kommunen arbetar samtidigt för att stärka förutsättningarna för kollektivtrafik, cykel och gång, vilket stödjer en mer hållbar stadsstruktur.

Trots att infrastrukturen i Skellefteådalens kommun är god finns brister inom flera transportslag som behöver åtgärdas. En ökad helhetssyn efterfrågas för att resor och transporter ska utvecklas på ett mer hållbart och effektivt sätt där det blir enklare att byta eller omlasta mellan olika transportslag. Målet är att det ska vara enkelt att förflytta sig oavsett färdväg både inom Skellefteådalens kommun och till och från regionen. Genom en ny E4-förbifart, utvecklingen av väg 372/95, Norrbottenbanan och en kombiterminal i hamnen stärks möjligheterna till en sammanhållen, effektiv och långsiktigt robust transportstruktur som kan bära Skellefteås fortsatta utveckling.

Trafikverkets förslag på investeringar kring Skellefteå

Väg E4 förbifart

Skellefteå är mitt i en pågående samhällsutveckling som ställer ökade krav på ett fungerande vägtransportsystem. Trafikverket har i den nationella planen identifierat ett tydligt behov av att utveckla E4 för att möta dessa förändringar.

Den nuvarande E4-dragningen genom Skellefteå medför betydande problem. Blandningen av genomfartstrafik, tung trafik och oskyddade trafikanter leder till låg framkomlighet, bristande trafiksäkerhet och hög sårbarhet, särskilt då huvuddelen av trafikflödena koncentreras till Viktoriabron. Dagens sträckning skapar även uttalade miljöproblem med buller, luftföroreningar och barriäreffekter som påverkar både boendemiljö och stadsutveckling negativt. En ny E4 förbifart behöver därför säkerställa god framkomlighet, hög trafiksäkerhet och förutsägbara transporter för den långväga trafiken samtidigt som den avlastar centrala Skellefteå och bidrar till en bättre miljö och en mer hållbar stadsstruktur.

Projektets beräknade totalkostnad uppgår till 2 439 mnkr, varav 1 mnkr utgörs av samfinansiering. Behovet av finansiering från den nationella planen uppgår därmed till 2 438 mnkr. Kostnadsbedömningen baseras på Trafikverkets fastställda kalkyl med ett osäkerhetsintervall mellan 2 000 och 2 879 mnkr. I den nationella planen 2022–2033 anges en kostnad på 1 854 mnkr (2025 års prisnivå) vilket innebär en kostnadsökning om 585 mnkr.

Trafikverket har beslutat att projektet ska pröva möjligheter till kostnadsbesparingar genom avsteg och dispenser från interna krav och riktlinjer. Syftet är att identifiera åtgärder som kan minska kostnaderna och i största möjliga mån hålla projektet inom den totalkostnad som anges i den nationella planen 2022–2033. Vidare ska möjligheten till medfinansiering diskuteras med kommunen i de fall projektets funktioner även bedöms skapa kommunal nytta. Trafikverket anger att arbetet med planförslaget för den nationella planen har utgått från samhällsekonomisk lönsamhet som vägledande princip, i enlighet med regeringens proposition och givna direktiv. Ambitionen är att använda planens medel så att största möjliga samhällsnytta uppnås.

Skellefteå kommun konstaterar att den planerade åtgärden E4, förbifart Skellefteå uppvisar stor samhällsnytta med en nettonuvärdeskvot på +0,87 vilket innebär att projektet bedöms som robust lönsamt. Den samhällsekonomiska lönsamheten kvarstår därmed trots ökade kostnader i projektet relativt tidigare underlag, vilket ytterligare understryker åtgärdens betydelse. Mot denna bakgrund ser Skellefteå kommun med djup oro på de besparingskrav som Trafikverket har aviserat. Ett sådant förhållningssätt riskerar att urholka projektets funktion. Detta då den aktuella E4 länken är viktig nationellt i ett effektivt och robust transportsystem. Den är också en avgörande systemlänk i Skellefteå dalen där det statliga och kommunala vägnätet måste samverka för att uppnå ett effektivt och hållbart regionalt transportsystem.

Trafikverkets egna funktionsmål tydliggör ytterligare projektets strategiska vikt då Trafikverket skriver:

”God tillgänglighet betyder att det är lätt att nå ett rikt utbud av till exempel arbetsplatser, service, fritidsaktiviteter och leverantörer. Tillgänglighet är själva syftet med transportsystemet, och bibehållen eller ökad tillgänglighet är den överlägset största positiva effekten av infrastrukturplanen och är en förutsättning för sammanhållningen i landet.”

Utifrån denna definition är förbifart E4 en bärande del av transportstrukturen i Skellefteå dalen. Den kopplar samman det statliga och kommunala vägnätet, förstärker kopplingarna inom Skellefteåtriangeln och utgör huvudstråket för både långväga resor och godsflöden. Skellefteå kommun ser därför positivt på att åtgärden finns med i den nationella planen och att projektet ges fortsatt prioritet.

För att säkra den framtida tillgängligheten, funktionen och robustheten i transportsystemet är det avgörande att arbetet nu skyndsamt drivs vidare, både vad gäller fortsatt planering och genomförande. Detta förutsätter en långsiktigt säkerställd finansiering som gör det möjligt att genomföra projektet med den standard som dess strategiska betydelse kräver.

Kostnadsbesparingar som leder till försämrad standard, kapacitet eller funktionalitet är inte förenliga med Trafikverkets egna funktionsmål. En reducerad utformning skulle direkt motverka det mål om tillgänglighet som Trafikverket själv anger som transportsystemets kärna. Skellefteå kommun understryker därför att förbifart E4 måste genomföras med en fullgod och hållbar standard som säkerställer dess roll i såväl den lokala, regionala som nationella transportinfrastrukturen.

E4 mötesseparering

Utbyggnaden av mötesseparering på E4 mellan Umeå och Skellefteå pågår och utgör en viktig del i arbetet med att stärka trafiksäkerhet, framkomlighet och robusthet på den viktigaste nord-sydliga länken i regionen. Mötesseparering bidrar till kortare restider, ökad trafiksäkerhet och förbättrade förutsättningar för både vägtrafik och oskyddade trafikanter.

Inom den nationella planen finns tre namngivna investeringar för mötesseparering längs E4 i norra regionen:

- E4 Gumboda–Grimsmark, mötesseparering (pågående)
- E4 Broänge–Daglösten, mötesseparering
- E4 Daglösten–Ljusvattnet, mötesseparering

I enlighet med regeringens direktiv har Trafikverket även identifierat ytterligare objekt som kan omfattas vid en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent:

- E4 Grimsmark–Broänge, mötesseparering
- E4 Ljusvattnet–Yttervik, mötesseparering

Skellefteå kommun anser att det är angeläget att samtliga delsträckor inom kommunen genomförs skyndsamt. En sammanhängande mötesseparerad E4 skapar inte bara ett mer trafiksäkert, förutsägbart och kapacitetsstarkt väg-transportsystem utan är också en förutsättning för att vägen ska hålla den standard och funktion som en europaväg avser. Som det viktigaste transportstråket i norra Sverige måste E4 ha en genomgående hög standard för att möta behov av arbetsresor, regional rörlighet och de omfattande godsflöden som följer av den pågående industriella expansionen.

Norrbotniabanan

Skellefteå kommun ser positivt på att Norrbotniabanan ingår i den nationella planen och säkerställer byggandet av sträckan Däva–Skellefteå som nu har påbörjats. För kommunen är Norrbotniabanan och E4 förbifart Skellefteå de enskilt viktigaste infrastruktursatsningarna då projekten är centrala för kommunens och regionens tillväxt, för den gröna industrins transportbehov och för arbetspendlingen längs Norrlandskusten. Gällande Norrbotniabanan är den aktuella etappen en avgörande länk i etableringen av ett långsiktigt hållbart och kapacitetsstarkt järnvägssystem.

Skellefteå kommun delar Trafikverkets ambition att skapa ett långsiktigt hållbart och effektivt transportsystem men vill samtidigt understryka vikten av förutsägbarhet och genomförandekraft i de större investeringarna. Det är därför angeläget att projektet drivs framåt i god takt så att de samhällsnyttor som Norrbotniabanan medför kan realiseras utan onödiga fördröjningar. Samtidigt ser kommunen med oro på att tidsplan och full finansiering för etappen Skellefteå–Luleå ännu inte redovisats i planförslaget, trots att sträckan tidigare funnits med i nationella prioriteringar. För kommunens del är det avgörande att hela

banan färdigställs enligt en sammanhållen tidplan för att säkerställa funktionellitet, regional tillgänglighet och konkurrenskraft i transportsystemet.

Mötesstation Södra Grundfors

Den starka industriella utvecklingen i Västerbotten har medfört ett ökat intresse för Skelleftebanan som utgör länken mellan Norra stambanan vid Bastuträsk och Skellefteå samt Skelleftehamn. Trots sin strategiska placering är banan i dag lågtrafikerad och har en teknisk standard som begränsar möjligheterna till ökad kapacitet. För att möta de växande godstransporterna krävs därför stegvisa kapacitetshöjande insatser på sträckan Bastuträsk–Skelleftehamn.

I Skellefteå etableras samtidigt flera större industriföretag med produktion inriktad på klimatomställning vilket sammantaget bedöms generera ett transport- och logistikbehov om cirka 4 miljoner ton gods per år. Tillsammans med det befintliga transportintensiva näringslivet ökar kraven på ett robust järnvägssystem som effektivt kan knyta samman väg, järnväg och sjöfart.

Utbyggnaden av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå innebär att Skelleftebanan får en viktig roll som anslutning för både gods- och persontrafik. En funktionell godstrafik förutsätter därför att kapaciteten på Skelleftebanan förstärks. Den mest betydelsefulla åtgärden är att tillskapa fler mötesstationer.

Inom ramen för Norrbotniabaneprojektet pågår arbete med en järnvägsplan för en mötesstation vid Södra Grundfors vilken skulle ge en tydlig kapacitetsökning på Skelleftebanan och möjliggöra effektivare trafikerings. Samtidigt innebär det ökade trafiktrycket en utmaning under byggtiden då Skelleftebanan och Norrbotniabanan sammanfaller i centrala Skellefteå.

Skellefteå kommun understryker att näringslivets utveckling är beroende av en fungerande järnvägskapacitet, både under och efter byggandet av Norrbotniabanan. Kommunen ser det därför som nödvändigt att säkerställa trafikerings på Skelleftebanan under byggtiden av Norrbotniabanan samt att byggandet av mötesstationen vid Södra Grundfors tidigareläggs. Detta är en avgörande del för att säkerställa industriernas och hamnens transportlösningar.

Resecentrum Skellefteå

Resecentrum Skellefteå är ett av de namngivna objekt som regeringen lyfter i direktiven för ytterligare investeringar utöver den ordinarie ramen, motsvarande en förstärkning av investeringsutrymmet med 10 procent. Längs Norrbotniabanans stråk finns en tydlig ansvarsfördelning mellan stat och kommuner där staten ansvarar för järnvägsanläggningen och de funktioner som krävs för tågtrafikens drift som exempelvis stationer och plattformar medan kommunerna ansvarar för resecentrumens utformning och integrering i stads- och trafikmiljön. Denna uppdelning förutsätter att staten samtidigt tillhandahåller de statsbidrag som krävs för att resecentrumet ska kunna hålla den standard och kapacitet som järnvägssystemet förutsätter.

För Skellefteå kommun är statsbidraget centralt. Utformningen av ett resecentrum av tillräcklig kvalitet och kapacitet kräver en tidig och samordnad process mellan kommunen och Trafikverket, inte minst eftersom byggstart måste koordineras med utbyggnaden av Norrbotniabanan. Utan statlig medfinansiering

riskerar projektet att försenas eller inte kunna genomföras med den funktionalitet som krävs för att hantera framtida trafik- och resandeströmmar.

Det är positivt att finansieringen för Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå nu är säkrad men samtidigt olyckligt att motsvarande finansiering för de tillkommande resecentrumen ännu inte är på plats. För att systemet ska fungera som helhet och för att järnvägsinvesteringen ska ge full effekt är det nödvändigt att staten säkerställer statsbidrag för kommunernas resecentrum i god tid före byggstart. Ett tidigt besked är centralt för att möjliggöra samordnad planering och genomförande tillsammans med Trafikverket.

Skellefteå kommun vill därför understryka att statsbidraget är en förutsättning för att resecentrum ska kunna genomföras med den funktion och kvalitet som krävs. Ett tidigt besked är nödvändigt för att säkerställa samordning, planering och genomförande i takt med Norrbotniabanans utbyggnad.