



Ert dnr TRV 2021/79143

Trafikverket

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över remiss - Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Piteå kommun har givits möjlighet att yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 och lämnar följande synpunkter.

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för utvecklingen av levande städer och landsbygd. Förbindelser av alla slag via väg, vatten, flyg och järnväg är nödvändiga för att knyta ihop kommunen med regionen och omvärlden. Det ska finnas goda möjligheter för godstransporter, privatresor och pendling till närliggande huvudorter. Väl fungerande godstransporter är en förutsättning för näringslivet och sysselsättningen i regionen. Detta är en inriktning som Piteå kommun har i den långsiktiga övergripande kommunala planeringen. Norra Sverige står idag inför en genomgripande industriomställning med investeringar och etableringar inom bland annat koldioxidfri stålframställning och batteritillverkning och därtill ett flertal följetableringar. Dessa pågående investeringar förutsätter en väl utvecklad, utbyggd infrastruktur utifrån ökade trafik- och transportflöden för såväl gods- som persontrafik. Positivt att norra Sverige också har fått gehör för vissa av investeringsbehoven kopplat till ny-industrialisering och tillväxt, ex Malmporten, dubbelspår järnväg Boden-Luleå mm.

- **Norrbotniabanan**

Norrbotniabanan är viktig utifrån flera perspektiv för att få en effektiv infrastruktur längs Norrlandskusten. Den är viktig som ett komplement till stambanan samt för persontransport för att underlätta en regionförstoring längs kusten. Behovet av regionförstoring längs Norrlandskusten är stort med tanke på den utveckling som sker här. För att möjliggöra en regionförstoring kommer Norrbotniabanan att vara ett viktigt hjälpmedel. Det är positivt att byggnation av sträckan Skellefteå till Luleå påbörjas under perioden 2022 – 2033 och i början av planperioden då det är mycket angeläget att Norrbotniabanan kan slutföras under innevarande planperiod. Behovet av en robust och effektiv infrastruktur längs Norrlandsstråket finns redan idag och kommer att stärkas kraftigt under de kommande åren, därför förordar Piteå kommun att banan planeras och byggs från flera håll.

Det är viktigt att hela bansträckningen tas med i den nationella planen så att planen ger tydliga besked om de olika delsträckorna och hur de avses finansieras. Intermodala transporter med ett hållbart nyttjande av samtliga transportslag är nödvändigt för att kunna stärka näringslivets konkurrenskraft i norra Sverige.

Piteå kommun vill även se ett fastställt målår för banans färdigställande, i likhet med det målår som EU fastställt ett årtal för det europeiska stomnätets färdigställande. Detta är av yttersta vikt för vår egen interna planering avseende kompletterande investeringar och för att möjliggöra maximal samhällsnytta i vår strategiska planering, samtidigt som det möjliggör för en bättre planering av industriella investeringar och planering av utveckling av vår besöksnäring.



Piteå kommun vill återigen poängtera argumenten om intermodalitet för Norrbotniabanan, varför sträckningen norr om Piteå och genomfart Luleå via den östra bansträckningen förordas nu liksom i tidigare yttranden. Genomförandet av Norrbotniabanan är ett stort och komplext samhällsbyggnadsprojekt, men den presenterade tidsplanen för sträckan Skellefteå till Luleå stämmer väl överens med Piteå kommuns pågående samhällsbyggnadsplaner.

- **Väginfrastruktur inom Piteå kommun**

E4, Rosvik Södra, planskild trafikplats

Piteå kommun har fått information om att Trafikverket planerar att bygga om korsningen i Rosvik södra med en planskild trafikplats. Dialoger pågår och ombyggnation planeras till 2027. Detta objekt saknas i Nationell plan 2022 – 2033 och Piteå kommun ser det som mycket angeläget objektet med tillhörande finansiering inarbetas i planen. Korsningen är olycksdrabbad och projektet är viktigt för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på E4.

E4, Öjebyn–Norrjärden, parallellväg

Trafikverket planerar att bygga ny parallellväg mellan Öjebyn och Norrfjärden. Vägplan för arbetet pågår nu och planerad byggstart är 2025. Detta objekt saknas i Nationell plan 2022 - 2033.

Prognoser för personresande

Trafikverkets prognoser visar att biltrafiken för personresande kommer öka med 30 % (*med ett osäkerhetsintervall på 20–40 procent*) fram till 2040. En ökning av biltrafiken med en så stor andel kommer innebära stora utrymmesproblem, ökade kostnader och negativ påverkan på trafiksäkerheten och framkomligheten. En ökad biltrafik, oavsett drivmedelstyp, medför även en negativ påverkan på klimatet och miljön med ökade utsläpp och bullernivåer. Piteå kommun anser att det, i anslutning till prognosen om ökad biltrafik, bör klargöras hur arbetet med ett minskat personbilsresande kan komma att se ut under planperioden.

- **Sjöfart** Positivt att Trafikverket i större utsträckning väger in samordning och flödeseffektivitet sjöfart och hamnar. Sjöfarten och hamnarna har idag kapacitet att ta hand om större volymer gods för att bland annat avlasta landinfrastrukturen. Ett tydligt exempel är potentialen att flytta dispenstransporter från väg till sjö, vilket skulle förbättra trafiksäkerheten. Hamnarna har en viktig roll som exempelvis buffertlager kopplat till företagets försörjningskedjor. Sjöfartens andel av de medel som är avsatta för nationell plan är fortsatt mycket låga. Det finns bland annat anledning att diskutera ett utökat statligt ansvar för digitaliseringen av sjöfartens infrastruktur (motsvarande ERTMS på järnväg). En förutsättning för trafikledning av fartyg/lotsfunktionen från land är digital infrastruktur i farleder och hamnar.



Förnyelse av isbrytarflotta (ca 1,5 - 2 miljarder per isbrytare) kräver beslut om statliga anslag. Det mest relevanta alternativet är att isbrytarna lyfts in och namnges i nationell plan. Det kan komma att krävas ändringar i förordning eller instruktioner då isbrytarna inte är en fast anläggning på samma sätt som vägar och järnvägar. För varje år ökar risken för större haverier i en ålderstigen isbrytarflotta. Hamnarna i norra Sverige investerar 5 - 6 miljarder kronor i ökad kapacitet. Detta måste matchas med infrastruktur för att upprätthålla isbrytning i farlederna. Det är rimligt att tänka sig att vinterhållning i farleder finansieras på samma sätt som på väg och järnväg, dvs via statliga anslag. Om Sjöfartsverket ska finansiera nya isbrytare via avgifter så kommer den negativa trenden med kraftigt ökande farledsavgifter att eskalera.

Piteå kommun

Helena Stenberg (S)
Kommunstyrelsens ordförande