

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

Skellefteå kommun har erhållit förslag till nationell plan på remiss, och avger härmed följande yttrande:

Det är glädjande att Trafikverket har uppmärksammat de behov som den stora industrietableringen och befolkningstillväxten i Skellefteå medför och att Trafikverket delar Skellefteå kommuns uppfattning om vilka åtgärder i transportsystemet som behöver genomföras för att möta denna utveckling.

Skellefteå kommun och Trafikverket är överens om att den pågående snabba samhällsutvecklingen i Skellefteå förutsätter att Norrbotniabanan färdigställs och att vägtransportsystemet utvecklas, där funktionella övergripande transportstråk inom Skellefteåtriangeln är av avgörande betydelse.

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 den nationella planen för transportinfrastruktur ska möjliggöra och tillföras de resurser som krävs i närtid för nybyggnad av Norrbotniabanan och ombyggnader av de viktiga gods- och pendlingsstråken inom Skellefteåtriangeln.

Skellefteå kommun anser att det är av yttersta vikt att staten centralt fullt ut finansierar samtliga kostnader som avser Norrbotniabanan och vägprojekten i Skellefteåtriangeln. Kommunen har inga synpunkter på om medlen tilldelas via den nationella planen, länstransportplanen eller genom särskilt tillsatta medel. Om det sker genom Länstransportplanen för Västerbotten är det av vikt att länstransportplanen tillförs dessa medel utöver medel för ordinarie åtgärder i länet så att undanträngning undviks.

Skellefteå kommun har erfarenhet av stora projekt och kapacitet att genomföra delar av de föreslagna åtgärderna i Skellefteåtriangeln. Ett delvis genomförande av kommunen kan påskynda projektet och sannolikt även bidra till sänkta kostnader. Kommunen önskar därför omgående diskutera denna möjlighet med Trafikverket. Skellefteå kommun har genomfört omfattande investeringar och avser genomföra fler investeringar kopplade till den snabba samhällsutveckling som påbörjats i kommunen. Därför avser kommunens erbjudande enbart genomförande och inte finansiering.

Eftersom utvecklingen redan pågår är behovet av åtgärder akut och det är därför angeläget att föreslagna åtgärder finansieras och påbörjas omgående. Skellefteå kommun anser därför att det är av yttersta vikt att Regeringen/Trafikverket säkerställer finansiering och prioriterar att snabbt påbörja planering, genomförande och färdigställande av de åtgärder som föreslås.

Skellefteå kommun vill därför framhålla behovet av följande:

- Påskynda byggandet av Norrbotniabanan mellan Umeå-Skellefteå för att möjliggöra idrifttagande under 2029.
- Omgående påbörja arbetet med vägplan för E4 förbifart Skellefteå för att möjliggöra byggstart under 2024 och idrifttagande under 2026.
- Prioritera och säkerställa finansiering av och omgående påbörja genomförandet av de föreslagna åtgärderna inom Skellefteåtriangeln. Genomförandet av åtgärderna ska finansieras fullt ut av staten centralt. Finansiering genom infrastrukturavgifter ska ej användas.

Skellefteå kommun vill även erbjuda sig att utföra delar av de föreslagna åtgärderna för ett mera effektivt nyttjande av de avsatta medlen i den nationella planen och för att möjliggöra tidigareläggning av planerade åtgärder. Kommunen vill dock upprepa att erbjudandet enbart avser genomförande och under inga omständigheter finansiering.

Skellefteå kommun vill även påtala behovet av en särskild insatsgrupp med representation från det offentliga och näringslivet, med uppdrag att under hand skapa lösningar på infrastrukturbehoven till följd av den extraordinära utvecklingen i Skellefteå.

Nya förutsättningar - samhällsutveckling i Skellefteå

Sedan den gällande nationella planen för transportinfrastrukturen upprättades har Skellefteå kommun haft en bättre samhällsutveckling än tidigare prognoser och både befolkning och sysselsättning har ökat istället för att minska. För närvarande etablerar Northvolt AB en storskalig produktionsanläggning för litiumjonbatterier. Anläggningen, belägen inom Hedensbyns-Bergsbyns industriområde ska vara i produktion under början av 2022 och fullt utbyggd 2025, med minst 3 000 anställda. Samtidigt har ett antal andra industriföretag och underleverantörer till Northvolt, som planerar efterfråga 600 medarbetare, inlett sina etableringar i området. Northvolt bedömer att industrietableringen med underleverantörer, service- och underhållstjänster samt logistik och transporter kommer att innebära totalt 5 000–6 000 arbetstillfällen i Skellefteå. Ett industriarbetstillfälle bedöms generera 1–1,5 ytterligare arbetstillfällen inom andra samhällssektorer varför Skellefteå kommun bedömer att sysselsättningen kommer att öka med i storleksordningen av mellan 10 000–15 000 arbetstillfällen. Etableringarna och den utveckling de medför bedöms av Skellefteå kommun innebära investeringar på över 100 miljarder kronor de kommande 10–15 åren.

Northvolt vill begränsa trafikbelastningen och planerar för att delar av arbetspendlingen ska kunna ske med en väl fungerande kollektivtrafik. Industriområdet inom Hedensbyn-Bergsbyn ligger intill väg 372 och binder samman området med godsterminalen och Port of Skellefteå i Skelleftehamn samt centrala Skellefteå. Väg 372 med kopplingar till E4 kommer att få en betydligt större betydelse för både resor och transporter i regionen.

De trafikprognoser som ligger till grund för avvägningar i vägutredningen Skellefteåprojektet från 2012 och underlag för Trafikverkets åtgärdsplanering 2016 inkluderar viss exploatering och trafikökning i Skellefteå, men en etablering i paritet med Northvolts batterifabrik med följeffekter förutsågs inte i framtidsbilden av utvecklingen i Skellefteå. Därför finns behov att göra nya prognoser på befolkning, sysselsättning och trafik i Skellefteå.

Vägutredningen 2012 (Skellefteåprojektet) föreslår en kombination av åtgärder i en systemlösning för att uppnå avsedd verkan. Vägutredningen förordar en ny sträckning av E4 via Östra leden tillsammans med ett stort antal åtgärder på det kommunala vägnätet, gång- och cykelvägar, broar, utveckling av kollektivtrafiken samt åtgärder för att påverka rese- och transportval.

Skellefteå kommun har därefter tagit fram en ny översiktsplan, ett strategiskt trafikprogram, genomfört en stor satsning på utbyggnad av gång- och cykelbanor, utfört en genomgripande omstrukturering av kollektivtrafiken, byggt en gång- och cykelbro över Skellefteälven, tagit fram riktlinjer för parkering och förändrat taxe-systemet för parkering samt genomfört ett stort antal beteendepåverkande åtgärder inom projektet Framtidsvägen. Skellefteå kommun har också inlett byggandet av en ny bro över Skellefteälven i centrala Skellefteå. Den nya bron medför att den befintliga Parkbron i centrala stan, som har brister i bärighet, ska byggas om till gång- och cykelbro.

Den nya utvecklingen av Skellefteå innebär att samhällets system för hantering av stora etableringar/investeringar ansträngs kraftigt. När utvecklingen sker i högt tempo både i Skellefteå och Norrbotten/Västerbotten innebär det att offentliga system för beredning och hantering av utvecklingsfrågor inte motsvarar de behov av offentliga insatser som följer av etableringarna. Initialt ser kommunen extraordinära behov inom exempelvis infrastruktursatser som måste adresseras innan 2025.

Bedömning av infrastrukturens roll i utvecklingen

Skellefteå kommun anser att de förväntade stora förändringarna i Skellefteådalens medför ett krav på att vägtransportssystemet utvecklas, där funktionella övergripande transportstråk inom Skellefteåtriangeln, med E4, 95/372 och 827 är av avgörande betydelse.

Skellefteå kommun bedömer att motorfordonstrafiken i centrala Skellefteå kommer att öka med 30–40 % vilket för E4 innebär en ökning från 25 000

SKELLEFTEÅ KOMMUN

till 35 000 ÅDT och trafiken på väg 372/95 i tätorten ökar från 10 000 till 15 000 ÅDT fram till år 2030. För kollektivtrafiken förväntas en fördubbling av antalet resor från 1,8 miljoner resor/år till 3,6 miljoner resor/år. Med kommunens satsningar på gång- och cykeltrafik förväntas även antalet cykelresor fördubblas från 1 miljoner resor/år till 2 miljoner resor/år.

Det är en remarkabel förändring från den tidigare bilden av Skellefteå. Det överensstämmer därmed inte heller med den nationella basprognosen för Skellefteå kommun. Det är också en tillväxt som fordrar ett väl fungerande lokalt, regionalt och nationellt 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.

För närvarande pågår projekt som ska byta två större broar på väg 95/372 och planering är inledd för en standardhöjning av Skelleftebanan med mötesstation och spårbyte. 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.

Norrbotniabanan

En ny järnväg mellan Umeå och Luleå ger möjlighet till både tyngre och längre tåg. Med Norrbotniabanan beräknas företagens transportkostnader minska med upp till 30 procent. En sådan effektivisering får inte bara genomslag i norr utan i hela landet eftersom mer än hälften av den tunga godstrafiken kommer från norr med destination i söder.

Stambanan genom övre Norrland liksom den anslutande Skelleftebanan har brister i både kapacitet och standard. Norrbotniabanan kommer att möjliggöra ökade godstransporter på järnväg och möjliggör samordning av godstransporter på väg, järnväg och sjöfart i Skelleftehamn och Port of Skellefteå.

För många boende och verksamma i Skellefteå kommun kommer under överskådlig tid bilen att vara det primära färdmedlet då alternativ saknas. Det är främst i tätbebyggda miljöer som gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras och utgöra förstahandsvalet vid kortare resor. För längre resor, pendling längs norrlandskusten medför avsaknaden av persontrafik på järnväg att bil och buss är de tillgängliga alternativen.

För persontrafiken kommer Norrbotniabanan att medföra halverade restider mellan kuststäderna. Det ger bättre rekryteringsmöjligheter för företag och ökad valfrihet för människor med en regionförstoring, vilket har stor betydelse för att kompetensförsörjningen som de nya industrietableringarna medför. Norrbotniabanan bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling.

Planerad linjedragning av Norrbotniabanan korsar läget för E4 förbifart Skellefteå. Den nya järnvägens plan- och höjdläge vid planeringskorridoren för ny E4 förbifart vid Östra leden har stor betydelse för de framtida vägtrafiklösningarna. Det är därför av största vikt att en samplanering av järnväg och väg kommer i gång för att säkerställa att en passage av järnvägen för den framtida E4:an kan komma på plats innan Norrbotniabanan är klar.

Skellefteåtriangeln

I syfte att överbrygga hinder för etableringar behöver en ny hållbarhets- och framtidsfokuserad trafikmodell upprättas i Skellefteå. Ett partnerskap mellan nyckelaktörer inom näringsliv och offentlig verksamhet har identifierat behov av förstärkningar i befintligt trafiksystem vars förverkligande tillsammans kan möta de kommande utmaningarna. Den samlande utmaningen handlar om att knyta samman noder för att möjliggöra förflyttning och kompetens och transportlogistik inom och runt Skellefteå. Noderna innefattar strategiska geografiska platser ex; planerade etableringsområden (Northvolt med följdinvesteringar), hamnexpansion, nyckelpunkter för person- och godstransporter m. m. De prioriterade noderna är Skellefteå Airport, Resecentrum/Centrala Skellefteå och Port of Skellefteå.

Utifrån dessa noder, den s k ”Skellefteåtriangeln” har partnerskapet identifierat fem kritiska punkter i form av infrastrukturprojekt som tillsammans skulle möta de närmsta årens akuta behov.

Väg E4

Inom Skelleftedalen finns två dominerande vägtransportstråk. E4 i nord-sydlig riktning och väg 95/372 i öst-västlig riktning fungerar både som genomfarter i staden och som infarter till stadens centrala delar. Det leder till stora trafikvolymerna på vägarna. Tung trafik genom staden saknar alternativa vägar vilket innebär stor miljöbelastning utmed delar av dessa vägar.

Väg 95/372 Järnvägsleden passerar E4:an planskilt. Det saknas dock anslutning från E4 till väg 95/372 för trafikanter som kommer på E4:an norrifrån. Samma sak gäller för de trafikanter på väg 95/372 som skall norrut på E4. Dessa trafikanter måste i stället nyttja det lokala gatunätet som i flera avseenden inte är anpassat för denna trafik som även har stora inslag av tung trafik. Avsaknaden av ett funktionellt övergripande vägsystem avseende goda kopplingar mellan de viktigaste transportstråken innebär långsiktigt en begränsande faktor för Skellefteås utveckling.

För Skellefteåregionen, länet och landet är en funktionell E4 av avgörande betydelse för näringslivets möjligheter att utvecklas. E4 mellan Umeå och Skellefteå har idag på långa sträckor stora brister vad gäller framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö. E4 genom centrala Skellefteå belastas av stora biltrafikflöden och utgör därför en stor barriär som gör det svårt och otryggt för gående och cyklister att röra sig i och genom de centrala delarna av Skellefteå. Koncentrationen av biltrafik ger även

upphov till överskridanden av miljö kvalitetsnormer för luft och riktvärden för buller som påverkar hälsa och miljö negativt. För närvarande klaras inte miljö kvalitetsnormerna både vad avser kväveoxider, NOX och partiklar PM 10 vid E4 i centrala Skellefteå. Med ökande trafikmängder kommer problemen att fördjupas.

De stora trafikmängderna på E4 medför att små störningar i trafiken kan orsaka långa köer. Redan med dagens trafikmängder uppstår det periodvis problem med framkomligheten i form av långa köer under de mest belastade timmarna, vilket begränsar tillgängligheten till Centrum och framkomligheten på E4. Den bristande framkomligheten drabbar även kollektivtrafiken. De lokala anslutningarna från E4 in mot Centrum är hårt belastade. Trafiksituationen innebär att även vissa anslutande gator har stora trafikmängder med olägenheter som följd; trafikbuller, höga halter av bilavgaser, barriäreffekter och olycksrisker.

Med en växande stad och nya stora industrietableringar ökar belastningen i det övergripande vägnätet med ökande fordonsmängder. Ett funktionellt trafiksystem som är tryggt, säkert och effektivt för samtliga trafikslag är en grundförutsättning för Skellefteådalens utveckling. För att uppnå ett hållbart trafiksystem behöver trafikslagen samverka med varandra och att en prioritering mellan de olika trafikslagen ske. Förutom att vägsystemet ska vara funktionellt för de olika trafikslagen är det viktigt att trafikmiljöerna är väl gestaltade och anpassade till den omgivande bebyggelsen.

Väg 372

Skellefteås framtid som centrum för energiintensiv industri kommer sannolikt leda till en kraftig ökning av persontransporter och tunga godstransporter. Väg 372, som i centrala Skellefteå övergår till riksväg 95, utgör i östvästlig riktning den ena av kommunens två tillväxtaxlar och huvudstråk för vägtransporter. Skellefteå kommun bedömer att behovet av elektrifiering och snabbbladdning för tunga fordon längs detta stråk kommer att vara stor. Det är längs denna sträcka som Northvolt, men även andra näringar och industrier, valt att etablera sin verksamhet. Då godstransporter för både järnväg och sjöfart sammanstrålar med godstransporter för väg i Skelleftehamn är potentialen för intermodala transporter mycket stor. Samtidigt har Norge valt att bygga ut Tjernfjelltunneln på norska sidan, vilket på sikt kan öka efterfrågan på godstransporter mellan Skelleftehamn och Bodö.

Väg 372 med stora pendlingsströmmar mellan Skellefteå och Skelleftehamn är mycket olycksdrabbad med många allvarliga olyckor. Vägen är sedan tidigare utpekad som en av landets 100 mest olycksdrabbade vägar. Stora brister finns i trafiksäkerheten för alla trafikantslag. Förbättringar kommer därför att få stor positiv effekt på miljö, transportkvalitet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och regional utveckling. En åtgärdsvalsstudie för väg 372 Skellefteå-Skelleftehamn genomfördes under 2018/2019. Syftet med åtgärdsvalsstudien var att se över vilka problem och anspråk som finns på vägen och vad som behöver åtgärdas ur trafiksäkerhets- och tillgänglighetssynpunkt. Skellefteå kommun anser det mycket viktigt att gå vidare med de i åtgärdsvalsstudien

föreslagna åtgärderna som syftar till att minska vägens barriäreffekt och öka framkomlighet och trafiksäkerhet för trafikanter längs med vägen.

För den nya industrin som utvecklas i Skellefteå är transporterna avgörande. Port of Skellefteå, väg 372 och Skelleftebanan kommer att samverka för effektiva hållbara transporter. Tillsammans med Trafikverket och näringslivet pågår projekt för att digitalisera och elektrifiera väg 372 som i förlängningen ska kunna möjliggöra automatiserade transporter mellan hamn och industri.

Riksväg 95

Riksväg 95 utgör tillsammans med väg 372 en av länets viktigaste transportleder i öst-västlig riktning. Från gruv- och skogsområdena i inlandet sker transporter till industriområdena (bland annat Boliden, Rönnskärsverken) och Port of Skellefteå i Skelleftehamn. I andra riktningen sker transporter av bland annat av insatsvaror till industrin i inlandet. I likhet med väg 372 är sträckan olycksdrabbad med flertalet allvarliga olyckor och dödsolyckor, såväl i korsningar som på sträcka. Stora brister finns i tillgängligheten till kollektivtrafiken. I centrala Skellefteå finns stora trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister längs vägen.

Skellefteå kommun anser att trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder bör utföras längs med hela detta viktiga transport- och pendlingsstråk.

Planskild GC-passage, väg 95 vid Skellefteå resecentrum

Samtidigt med planeringen av Norrbotniabanan pågår arbetet med att utforma ett nytt resecentrum i Skellefteå centrum. Resecentrum ska knyta ihop den tågtrafik som Norrbotniabanan innebär, med den regionala busstrafiken, gång, cykel och taxi. Det ska vara enkelt att ta sig till, och att orientera sig mellan, resecentrum och de viktiga målpunkterna Centrum och Skellefteå lasarett. Även kopplingen till stadsbussarna på Stationsgatan är viktig och detta blir en gemensam resandenod i stadskärnan. Lokalisering mitt i staden med 100 meter till torget ger optimala förutsättningar för kollektivt resande.

Vid resecentrum planeras en passage under järnvägen för gående och cyklister som säkerställer tillgängligheten till järnvägsplattformarna men som även är viktig för att minska järnvägens barriäreffekt och sammanbinda stadsdelarna Centrum och Norrböle. Passagen möjliggör även entré till resecentrum från både norr och söder. En viktig del i planeringen har varit att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten och knyta samman stadskärnan med Norrböle med ett sammanhängande gång- och cykelstråk. Inriktningen har också varit också att passagen ska bli trygg, välkomnande och tillgänglig då detta är en viktig passage i staden.

För närvarande sker passagen av järnvägen i Skellefteå planskilt men passagen av väg 95 sker i plan. Passagen av väg 95 för oskyddade trafikanter har bristande trafiksäkerhet. Med den förväntade stora ökningen av mängden biltrafik, inklusive tunga transporter, samt ökad mängd

SKELLEFTEÅ KOMMUN

oskyddade trafikanter som behöver passera väg 95 bedöms nuvarande trafiklösning undermålig. Skellefteå kommun genomför därför tillsammans med Trafikverket fördjupade studier av en planskild passage under väg 95 för att därigenom kunna förlänga den planerade passagen under järnvägen. Kommunen anser att en trafikåtgärd med en planskild passage för gående och cyklister under väg 95 bör samordnas med planerade åtgärder inom Norrbotniabaneprojektet.

Väg 827

Sundgrundsleden förbinder E4 med väg 372 och Skelleftehamn. Den passerar även över Skellefteälven mellan Örviken och Skelleftehamn. En stor del av de fordon som trafikerar vägen utgörs av tunga transporter till industrin i Skelleftehamn, Hedensbyn, Bergsbyn och Port of Skellefteå. Sundgrundsleden fungerar även som förbifart för farligt gods. Från passagen över Ytterviksfjärden och söderut till anslutningen med E4 är vägen smal och har en låg plan- och profilstandard.

De oskyddade trafikanterna som färdas längs vägen är hänvisade till att färdas på körbanan tillsammans med lastbilar och bilar. Gång- och cykeltrafik förekommer främst på delen mellan Degerön och Skelleftehamn. Att fler ska cykla och att skapa goda cykelförbindelser mellan tätorter är något Skellefteå kommun eftersträvar. Behovet är särskilt stort mellan Örviken och Skelleftehamn eftersom de två orterna har en stark koppling till varandra, exempelvis när det gäller skola, fritid och service.

Skellefteå kommun

Lorents Burman

Kommunstyrelsens ordförande