

Näringsdepartementet

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029

Skellefteå kommun har mottagit rubricerade remiss, och lämnar härmed följande yttrande:

Utveckling i Skellefteå

Skellefteå kommun har fått en enastående stark samhällsutveckling de sista åren. Det finns ett mycket stort intresse för etableringar av både bostäder och näringsliv i kommunen. Det goda konjunkturläget är naturligtvis av stor betydelse men även flera lokala faktorer samspelar.

Kommunen fattade 2015 beslut om en ny utvecklingsstrategi med en målinriktning mot 80 000 invånare 2030. Det har skapat framtidstro samtidigt som det lokala näringslivet som helhet gått väldigt bra med ökad produktivitet och lönsamhet. För närvarande ökar kommunen sin befolkning med 300 personer per år och i takt med detta har efterfrågan på arbetskraft ökat. Sedan 2009 har sysselsättningen i kommunen ökat med 2 500 personer.

Från en mycket låg nivå tidigare byggs just nu 500 bostäder i kommunen. Samtidigt pågår planering och projektering för ytterligare 2 500 bostäder i ett trettiotal exploateringsprojekt på olika platser. Intresset för bostadsbyggande är stort både bland externa och lokala byggherrar. Skellefteå har under lång tid drivit omställningen från traditionell industristad med stor miljöbelastning till ett näringsliv med ökad tjänstesektor samt mer kunskapsintensiv och högteknologisk industri. Omställningen har tagit tid men fungerar nu väldigt väl vilket gjort att Skellefteå numer har en stor diversitet i näringslivet som bekräftas av en utredning från konsultbolaget WSP. Sammantaget är investeringstakten hög och utvecklingen stark både i näringslivet och i de offentliga verksamheterna.

Den starka efterfrågan på nya etableringsmöjligheter har medfört att kommun sålt slut på samtliga tomter i handels- och industriområden i och kring Skellefteå. Det växande Skellefteå har medfört att kommunen åter måste förnya sin översiktsplan för tätortsområdet kring staden (Skelleftedalen) för att skapa nya bostads- och verksamhetsområden.

Utvecklingen innebär också att resor och transporter generellt ökar i Skellefteå kommun. I princip samtliga vägsträckor visar på ökande trafik och belastning. Skellefteå Airport har på några år ökat antalet passagerare från 250 000 till inemot 400 000. Trafiken på E4, pulsådern genom Västerbotten, ökar med 3-5 % per år.

Under hösten har företaget Northvolt AB beslutat att etablera en fabrik för batteritillverkning i Skellefteå. Det har ytterligare satt Skellefteå på kartan och intresset för etableringar har blivit än större. Northvolt förvärvar 2 000 000 kvm industrimark, avser bygga lokaler om 500 000 kvm och installerar motsvarande 300 MW elenergi. Man planerar att sysselsätta 2 500 personer i produktionen. Vid full drift behövs materialleveranser motsvarande fyra tågset per dygn och ett 50-tal tunga vägtransporter. Samtidigt bedömer man att det skapas sysselsättning för underleverantörer, och verksamheter kring logistik och transporter i motsvarande omfattning.

Detta skulle medföra en befolkningsökning av 15-25 000 invånare i kommunen. Northvolts etablering skulle kunna bli den enskilt största näringslivssatsningen sedan utvecklingen av Bolidenbolaget i Skellefteå och Volvo lastvagnar i Umeå. Skellefteå kommun omprövar därför sin ambition om 80 000 invånare år 2030 till 100 000 invånare. För kommunen innebär detta att ytterligare nya områden för bostadsutveckling måste tas fram. Utifrån detta kommer planeringen att inriktas mot 12 000 nya bostäder i kommunen.

Den samhällsomställning som drivs i Skellefteå utgår från ett antal viktiga handlingar och beslut för långsiktig hållbarhet. Kommunen har tagit fram ny utvecklingsstrategi, planer för hållbart byggande och träbyggnadsstrategi. Kommunen har även tagit fram en klimatstrategi och åtgärdsprogram för omställningsåtgärder. Det finns nu tydlig inriktning mot att öka gång- och cykeltrafik på bilens bekostnad. Samtidigt utvecklas kollektivtrafiken med elbussar i stadstrafik och biogasbussar (producerad av hushållsavfall och avloppsslam) i regiontrafik. Vidare sker lokal produktion av grön el från vind, vatten och sol samtidigt som en välutbyggd fjärrvärme är helt bioenergibaserad. I ett särskilt projekt har man arbetat med effektiviseringar som avsevärt sänkt energiförbrukningen för både offentliga och kommersiella fastigheter. Det blir därför ett naturligt steg att arbeta vidare med energilagring i form av batterier.

Skellefteå och den nationella planen

Skellefteå kommun anser att den ovan beskrivna utvecklingen måste beaktas i den nationella transportplanen. Både ur ett regionalt och nationellt perspektiv är utvecklingen och planeringen i Skellefteå viktig och därför borde statliga resurser prioriteras till detta. Objekten som blir särskilt viktiga är Norrbottenbanan och E4. Nuvarande transportsystem Stambanan genom Norrland/Skelleftebanan och E4 genom Västerbotten har stora brister i funktion och kapacitet. Satsningar på Norrbottenbanan och E4 är förutsättningar för att Skellefteå kommun ska kunna förverkliga sin planering mot 12 000 bostäder och ett växande näringsliv.

Skellefteå kommun anser att det är mycket glädjande att Trafikverket föreslår satsningar på Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå samt ett antal delsträckor av E4 mellan Umeå och Skellefteå. Men behovet av genomförande är stort och därför vill kommunen se ett tidigareläggande av objekten i regionen.

De underlag i form av långtidsutredningen, befolkningsprognoser från SCB och trafikprognoser för regionen som ligger till grund för järnvägsutredningarna för Norrbotniabanan och samt vägutredningarna för E4 utgår från en negativ utveckling i Skellefteå kommun. Detta har i sin tur lett till bedömningar om låg eller negativ samhällsnytta för statliga infrastrukturprojekt i Skellefteå kommun. Detta avspeglas naturligt också i den nationella transportplanen. Den påtagligt förändrade utvecklingen i Skellefteå kommun med ökad befolkning, sysselsättning och trafikmängder medför också att samhällsnyttan måste omprövas för långsiktiga planer.

Skellefteå utgör även en nod för trafik som från E4 ska fortsätta västerut mot Övre Norrlands inland samt Norge. Denna trafik är redan i dag omfattande och bedöms, utifrån ovanstående, öka i framtiden. I dag måste denna trafik passera Skellefteå centrum, vilket är ytterst otillfredsställande. Skellefteå kommun vill därför framhålla det långsiktiga behovet av den så kallade "Västra länken", som skulle möjliggöra anslutning från E4 mot Riksväg 95, och vice versa, för både norr- och södergående trafik.

Norrbotniabanan

Norrbotniabanan är av största betydelse för näringslivet i norr. De stora industrierna i Norr- och Västerbotten lider av de kapacitetsbrister som finns i nuvarande järnvägsnät. Flera utredningar visar att förbättrade transportmöjligheter klart skulle effektivisera och öka företagets konkurrenskraft. Norrbotniabanan får sin fulla funktion först sedan den byggts i sin helhet mellan Umeå och Luleå. Samtidigt tar planering och byggande tid vilket medför att ett genomförande måste ske successivt. Planen borde dock säkerställa att hela järnvägen ska byggas. Skellefteå saknar möjligheter till persontrafik med tåg utan långa transitsesor med buss (till Umeå eller Bastuträsk i Norsjö kommun). Skellefteå är också landets största stad utan persontrafik med tåg. Norrbotniabanan är avsedd att skapa regionförstoring, nya möjligheter till pendling för arbete och studier samt möjliggöra utveckling av besöksnäringen. Det inledda arbetet med järnvägsplaner mellan Umeå och Skellefteå har ytterligare stärkt framtidstron i Skellefteå kommun. Trafikverket arbetar för närvarande med järnvägsplan och bygghandling på delsträckan Umeå - Dåva, samt med bygghandlingar på sträckan Dåva - Skellefteå. Planeringen utgår från en byggstart av sträckan Umeå - Dåva under 2018. Skellefteå kommun förutsätter därför att regeringen avsätter medel för byggande av resterande delsträckor till Skellefteå under planeringsperioden. Kommunen vill i första hand att finansiering anslås så att samtliga järnvägsplaner kan färdigställas tillsammans med bygghandlingar till Skellefteå under perioden 2018-2021. Skellefteå kommun vill därefter att planeringen direkt följs av ett byggande av Skellefteå-Dåva under perioden 2022-2025.

Därmed skulle man också få en rationell användning av organisation och resurser.

E4 genom Västerbotten

Den nationella planens förslag att förbättra ett flertal sträckor på E4 genom mötesseparering är mycket efterlängtat. I Västerbottens mellersta delar finns sammantaget ca 70 km vägsträckor med låg standard. Inriktning hittills har varit att sänka hastigheten istället för att kompensera för vägens skick och risker. Ökad befolkning med stigande rese- och transportbehov förutsätter att det görs riktiga satsningar. Just för företag och invånare i Skellefteå kommun är detta av mycket stor betydelse. I förslagen till ombyggnader av sträckor i Skellefteå kommun föreslås utformning med omväxlande ett respektive två körfält. Utformning med bara ett körfält är olycklig vilket ibland kommer att innebära stora begränsningar i framkomligheten. Det blir särskilt märkbart i området som har omfattande jordbruksverksamhet samt av och till stora snömängder. E4 kommer på så sätt att uppnå en bättre säkerhet men 30 km kommer fortfarande att ha kvar betydande brister. Skellefteå kommun vill även framhålla att medel för de återstående sträckorna som behöver samordnas med byggandet av Norrbottenbanan bör avsättas.

E4 förbifart Skellefteå

För Skellefteå kommuns del utgör E4 förbifart ett mycket viktigt och prioriterat projekt med hänsyn till rådande trafik- och miljöproblem. E4 utgör en stor barriär i de centrala delarna av Skellefteå. Skellefteå kommun arbetar aktivt för att fler ska välja hållbara färdmedel i form av gång och cykel. I kommunen drivs även projekt för ökat bostadsbyggande samt stadsutveckling av centrum. E4 förbifart kommer att avlasta Viktoriagatan och en stor del av den tunga trafiken skulle kunna flyttas ut från Centrala stan vilket skulle ge betydande positiva effekter för luftkvaliteten, bullernivåerna, trafiksäkerheten och framkomligheten. Förbättrade miljöförhållanden i de centrala delarna medför även möjligheter för bostadsbyggande i de centrala delarna och stadsutvecklingen i den östra delen av centrum. Samtidigt öppnas områden kring riksintresset för den planerade E4 sträckningen för bostäder och näringsliv.

I den nationella planen bedöms E4 förbifart Skellefteå medföra ökade koldioxidutsläpp och ha en negativ samhällsnytta. Det framgår inte av den vägutredning som upprättades för objektet 2011. Där bedömdes Skellefteprojektet som bra för miljön och medföra en positiv samhällsnytta. Skellefteå kommun bedömer att utifrån den i tidigare stycken speglade, starka samhällsutvecklingen, borde det finnas goda grunder för att ompröva bedömningen i den nationella planen. Till detta har Skellefteå kommun utlovat att svara omfattande satsningar för gång- och cykeltrafik, byggande av Centrumbro och utveckling av

kollektivtrafik. Skellefteå kommun har dessutom lovat att svara för 30 % av kostnaden för den statliga investeringen i ny E4 på sträckan.

Skellefteå kommun framhåller behovet av följande investeringsobjekt:

- Norrbotniabanan Umeå-Skellefteå, med färdigställande 2025
- Mötesseparering av vägsträckor mellan Umeå och Skellefteå med utformning som (2+1)
- E4 förbifart Skellefteå

Skellefteå kommun



Maria Marklund

Kommunstyrelsens 1:e vice ordförande