

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Sundsvall Logistikpark AB har fått möjlighet att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, diarienummer N2017/05430/TIF.

Bakgrund

Utvecklingsmöjligheten för kombitrafik är idag mycket begränsad i Sundsvall, främst på grund av bristande kapacitet på järnvägen. Det medför att nästan allt som transporteras till regionen idag går på väg.

För att öka kombitrafiken så behöver kombiterminalen flyttas från Sundsvalls centrummiljöer till den nya logistikparken vid Sundsvalls hamn. Detta ger i sin tur tågoperatörerna möjligheter att utveckla den intermodala trafiken. Det kommer dessutom innebära att Sundsvall blir en nod för kombitrafik längs norrlandskusten. Kvaliteten på järnvägsanslutningarna är avgörande för hur konkurrenskraftig transporterna blir i jämförelse med lastbiltransporterna. Godstransporter är mycket tidskänsliga. Längs med kusten finns många betydelsefulla industrier som konkurrerar på världsmarknaden. Effektiva och konkurrenskraftiga transportlösningar är en nyckelfaktor.

Om Sundsvall Logistikpark

Sundsvall Logistikpark AB är ett kommunalt bolag vars uppdrag är att samordna utvecklingen av ett effektivt och hållbart transportnav, med kopplingar mellan väg, järnväg och sjöfart i området Tunadal – Korsta – Ortviken strax öster om Sundsvall.

Satsningen görs tillsammans med **SCA** och **Trafikverket** och är betydelsefull både för miljön och för regionens tillväxt.

2017-11-24



Bild. Sundsvall Logistikpark, illustration.

Följande infrastruktursatsningar i Sundsvall är direkt kopplade till Sundsvall Logistikpark:

Sundsvall Logistikpark AB

- Flytt av befintlig kombiterminal vid Sundsvall C till Tunadal-Korsta-Ortviken
- Logistik- lager- och etableringsytor

SCA

- Byggnation av ny containerhamn i anslutning till Sundsvalls hamn,
- Järnvägsspår in till Örtvikens pappersbruk,
- Intern väg mellan Örtviken och Sundsvalls hamn,
- Möjlighet att bygga ett framtida magasin i anslutning till kombiterminalen.

Trafikverket

- Järnvägsanslutningar i Bergsåker och Maland,
- Elektrifiering och upprustning av industrispåret från Ådalsbanan ner till hamnområdet.

Tillsammans har vi en gemensam tidsplan

2014-2017 – Planeringsarbete miljöprövning och järnvägsplaner

2017-2018 – Projektering, upphandling

2018-2021 – Byggande

2021 – Drifttagande

2017-11-24

Transportnoden Sundsvalls roll i Sverige och Europa

I Sundsvall förenas nationella transportstråk som E4 och E14, Ostkustbanan, Ådalsbanan och Mittbanan. Här finns den TEN-T-klassade Sundsvalls Hamn och Sundsvall Timrå Airport. Som en del av den Botniska korridoren förbinder Sundsvall transporterna från norr med landets södra delar och vidare ut mot kontinenten, men även den västliga riktningen mot Trondheim.

Södra norrlandskusten i allmänhet och Sundsvall i synnerhet bildar ett betydelsefullt industriellt nav inom framförallt trä- och kemikalieindustrin. Inom industrin i området sker just nu en rad storskaliga satsningar där den enskilt största, SCAs investering om 7,8 miljarder i syfte fördubbla produktionen från 430 000 ton till 900 000 ton vid Östrands massafabrik 2018, är den största genom tiderna i norra Sverige. Andra stora industrier i området är Tunadals sågverk, Ortvikens pappersbruk samt Akzo Nobel Stockvik.

Sundsvall utgör dessutom ett centrum för handel, inte minst genom Sveriges tredje största externa handelscentrum Birsta, strax norr om staden.

Enligt Trafikverkets godsprognos kommer det långväga godset ur ett nationellt perspektiv öka med omkring 30 procent fram till år 2030. Motsvarande prognos för transportnoden Sundsvall visar en ökning på omkring 80 procent, vilket givetvis kommer ställa transportsystemet inför nya utmaningar och i denna utveckling kommer de lösningar som Sundsvall Logistikpark kan skapa vara direkt avgörande.

Det är därför utifrån ovanstående utgångspunkter som Sundsvall Logistikpark AB yttrar sig om Trafikverkets förslag till nationell transportplan 2018-2029.

Inspel om Trafikverkets planförslag

Sundsvall Logistikpark välkomnar att Trafikverket avser att fullfölja de investeringar som planeras i och omkring Sundsvall för de kommande åren. Detta gäller inte minst byggande av Bergsåkerstriangeln samt Malandsprojektet (ytterligare mötesspår vid Birsta station, ny sträckning genom Malandsdalen samt upprustning av Tunadalsspåret), två investeringar som är direkt avgörande för att logistikparken skall ha möjlighet att etablera sig i hamnområdet och på så vis förbinda väg-, järnvägs- och sjöfartstransporter på en och samma plats.

Sundsvall Logistikpark AB betonar i sammanhanget att det är mycket angeläget att prioritet, tidplan och ekonomi för genomförandet av de prioriterade järnvägsanslutningarna inklusive spårupprustning kan hållas, samt att byggstart sker i tid. Det samma gäller för synkronisering i tid mellan genomförandet av järnvägsprojektet och etableringen av logistikparksprojektet. Bolaget och Trafikverket har idag ett nära samarbete för att uppnå detta och det är fortsatt viktigt.

2017-11-24

Vidare välkomnar Sundsvall Logistikpark AB den reinvestering som planeras för sträckan Långele – Nyland, en satsning som är direkt avgörande för inflödet av råvara till industrierna i Sundsvallsområdet.

Det är dessutom glädjande att Trafikverket avser att påbörja dubbelspårutbyggnad utmed Ostkustbanan mellan Sundsvall - Gävle under planperioden, samt att förbindelsen Söderhamn – Kilafors i Gävleborgs län färdigställs. Dessa satsningar är viktiga i syfte att skapa framtida möjligheter till överflyttning av långväga gods från väg till en järnväg som dessutom möjliggör tyngre och längre tåg, men även betydligt högre hastigheter.



Malandsprojektet, ny järnvägsetapp Birsta-Timrå inklusive triangelspår

2017-11-24

Behovet av byggstart för etappen Birsta – Timrå

Ådalsbanan mellan Sundsvall – Härnösand utgör en av Sveriges kapacitetsmässigt största flaskhalsar i järnvägssystemet. Som allra störst är kapacitetsbristen strax norr om Sundsvall. Att kapacitetsbristen utmed denna del av banan är betydande redan idag, d.v.s. innan de förväntade effekterna av investeringarna i Östrand's massafabrik och etableringen av Sundsvall Logistikpark har visat sig, är således bekymmersamt. I Trafikverkets planförslag saknar Sundsvall Logistikpark därför en direkt nödvändig byggstart för etappen Birsta -Timrå under kommande planperiod.

Avtal mellan stat, region, kommun och näringsliv

Bygget av etappen Birsta – Timrå har dessutom andra dimensioner än enbart det kapacitetsmässiga.

Sundsvalls kommun, landstinget Västernorrland, Länsstyrelsen Västernorrland och SCA har sedan 2009 ett avtal med Trafikverket gällande genomförande av ett antal större infrastrukturobjekt i Sundsvallsområdet. Där bland finns det avtalat om en anslutning till Sundsvalls hamn som inte medför lokvändningar. Avtalet om den kompletta hamnanslutningen möjliggörs först när etappen Birsta – Timrå färdigställs.

Avtalsparterna har dessutom, i ett tilläggsavtal från 2017, avtalat om att Trafikverket skall starta upp en järnvägsplan för sträckan Birsta - Timrå senast 2019. Detta möjliggör en byggstart för etappen 2024.

Trafikverkets samhällsekonomiska nyttokalkyl blir kontraproduktiv i fallet Birsta – Timrå

Inom Trafikverkets åtgärdsplanering har förutsättningarna för bygget av etappen Birsta – Timrå kommit att utredas. Trafikverkets beräkningsmodeller är som bekant alltid föremål för diskussioner, inte minst för den ständiga undervärderingen av gods. I fallet Birsta – Timrå blir svagheterna i modellerna dock betydligt mer tydliga.

Prognosverktyget i Trafikverkets godsmodell, Samgods, utgår grundläggande från att transportflödena följer samma utveckling som de gjort de senaste åren. Modellen tar alltså inte hänsyn till enskilda stora och strukturförändrade investeringar, som Östrand och Logistikparken, så länge dessa inte är i drift. Resultatet blir således att den samhällsekonomiska bedömningen visar att Birsta – Timrå skulle vara en icke lönsam investering.

Inget resultat av engagemanget i samordnad planering

Trafikverkets nya planeringsmetod, samordnad planering, har använts som ett pilotprojekt för sträckorna Gävle – Sundsvall (SP2) och Sundsvall – Härnösand (SP3). Metoden baseras på att kommunerna involveras och engageras i Trafikverkets planeringsprocess i ett tidigt skede i syfte att samordna den fysiska planeringen. Inom SP3 har detta gjorts i syfte att skapa en järnvägskorridor mellan Sundsvall och

2017-11-24

Härnösand där så lite mark som möjligt tas i anspråk, i syfte att kunna påbörja byggandet av ny järnväg så snart som möjligt.

Trafikverket Region Mitt har ansett samordnad planering som en planeringsmässig succé eftersom att det har besparat både tid och pengar för myndigheten gentemot traditionell planeringsmetod. Samtidigt har kommunerna kommit att lägga ner betydligt mer tid i denna process gentemot tidigare planeringsmodell, till synes utan resultat i Trafikverkets planförslag för kommunerna som varit aktiva inom SP3. En byggstart för etappen Birsta – Timrå skulle visa att ett lokalt och regionalt engagemang i statlig infrastrukturplanering ger effekt.

Sven Magnusson, VD
Sundsvall Logistikpark AB