

Kommunstyrelsen

2022-01-28

KS-2021-01071

Tina Stjernberg
Hållbar tillväxt

Ert dnr: I2021/02884

Till: i.remissvar@regeringskansliet.seKopia: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Infrastruktur som bidrar till den gröna omställningen välkomnas av Sundsvalls kommun

Sundsvalls kommun vill med detta yttrande framföra synpunkter på Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Sundsvall växer och är inne i en mycket spännande, expansiv och hållbar omställning som till är beroende av statliga investeringar i transportinfrastrukturen. Utfallet av nationell plan 2022-2033 är avgörande för kommunens och regionens utveckling och tillväxt.

Det är positivt att Riksdagen har beslutat öka den totala planeringsramen till 799 miljarder kronor för planperioden 2022-2033 jämfört med de 622,5 miljarder kronorna under innevarande period 2018-2029. En ökad finansiering medför per automatik att förväntningarna ökar, att påbörjade satsningar slutförs och att stråk binds samman för att skapa de effekter som utlovats.

En god infrastruktur som bidrar till den gröna omställningen kan vi nog alla enas om är vårt gemensamma mål. Här menar Sundsvalls kommun att det finns utrymme till förändring i förslaget som leder till en mer hållbar resursanvändning till nytta för hela Sverige.

Sundsvalls kommuns yttrande sammanfattas i följande prioriterade punkter:

- **Bind ihop södra och norra Sverige, ta nya beslut för Nya Ostkustbanan i Botniska korridoren.** Regeringen bör omgående besluta att kustjärnvägen mellan Stockholm – Härnösand, Nya Ostkustbanan, ska byggas klart och bli en del av det framtida nationella järnvägsnätet för 250 km/h. Ostkustbanan blir del av Botniska korridoren som knyter ihop norra Sverige med Europa.
- **Mittstråket bör lyftas som ett av Sveriges prioriterade transportstråk.** Mittstråket mellan Sundsvall och Trondheim, knyter samman Sveriges och Norges transportsystem på järnväg och bör även framöver lyftas som ett av Sveriges prioriterade stråk.
- **Ta fram en plan för hur delar av E14 kan mötessepareras eller stärkas för bibehålla hastigheter på E14 utan att trafiksäkerheten äventyras.** Särskilt olycksdrabbade avsnitt skulle initialt kunna utrustas variabla hastighetsskyltar som anpassas efter rådande trafikförhållanden och belastning.

- **Statens ekonomiska ansvar för regionala flygplatser måste öka.** Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över nuvarande modell för finansiering av regionala flygplatser samt utöka antalet beredskapsflygplatser i Sverige.

Det är i norra Sverige det händer

Sveriges omvärld förändras. De stora investeringarna i norra Sverige är ett resultat av att världen ställer om till fossilfrihet och en nollemission. Just nu investerar näringslivet 1 070 miljarder i ny innovativ teknologi och nya industrier i den norra halvan av Sverige. Behovet av norra Sveriges resurser och kunnande är därmed stora. Utvecklingen går i rekordfart och det är därför viktigt att även staten tar sitt ansvar för att underlätta den gröna omställningen.

Det finns anledning att omprioritera infrastruktursatsningarna så att de satsningar som krävs för att klara transporterna till och från norra Sverige genomförs i närtid. Här är en utbyggnad av Nya Ostkustbanan en förutsättning för att satsningarna längre norrut blir lönsamma och bildar ett fungerande transportsystem i nord-sydlig riktning. Nya Ostkustbanan har också en hög grad av planmognad, vilket gör att investeringarna i sin helhet kan genomföras under planperioden. Planmognaden innebär också att risken för kostnadsfördyringar är mindre än för andra projekt som har låg planmognad. Nya Ostkustbanan och den Botniska korridoren, är en del av den viktiga ryggraden i det nationella och Europeiska gods- och persontransportsystemet som är viktigt för hela Sverige.

Sundsvallsregionen en del av nyindustrialiseringen i norra Sverige

För att locka etableringar och skapa förutsättningar för vårt befintliga näringsliv att vara konkurrenskraftiga är hållbara och effektiva transporter en nyckelfråga. Men för att detta ska vara möjligt är det avgörande att det finns kapacitet för järnvägstransporter till och från Sundsvall.

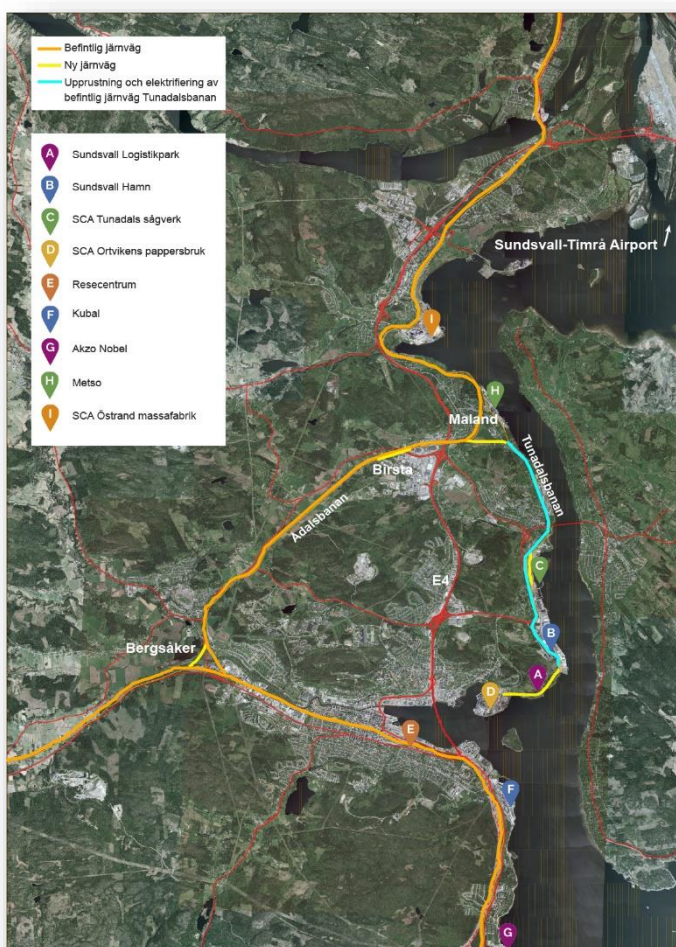
Sundsvalls kommun planerar för energiintensiva etableringar i nära samverkan med kommunerna i Sundsvallsregionen. Etableringar av den storleken kommer att generera tusentals arbetstillfällen och bidra till en stärkt regional utveckling på samma sätt som nu sker i Norr- och Västerbotten. Bedömningen är att etableringar kan starta inom ett par år. För oss är det viktigt att det finns förståelse, utrymme och en beredskap för att möta upp den här typen av tillväxtskapande etableringar i vår region.

Sundsvall har en stor branschbredd med hög specialisering inom bland annat industrin. Här återfinns flera stora industrier som producerar hållbara produkter såsom trä till hållbart byggande och nu senast, Renewcell, som återvinner bomull till modeindustrin. Renewcell är ett av de nya företag med höga krav på hållbarhet som ligger helt i linje med den gröna omställningen. Vi är måna om att skapa de bästa förutsättningarna för att näringslivet i Sundsvall ska kunna bidra till Sveriges klimatneutralitet. Vi ser idag ett stort teknikskifte inom industrin i norra Sverige där man aktivt väljer hållbara insatsvaror i form av el och vätgas samt biobaserade produkter såsom skogsråvara samt återvunna produkter såsom

bomull. Det är därför viktigt att vi även kan leverera dessa hållbara produkter via hållbara transporter vilket inte är möjligt om man väljer att skjuta investeringar på Nya Ostkustbanan på framtiden.

Nya Ostkustbanan viktig transport- och urbannod för Sundsvall

Trafikverkets egna siffror visar att godsmängderna förväntas öka med 40 procent till år 2040. För södra Norrlandskusten innebär det att antalet lastbilar som varje dygn trafikerar E4:an kommer att öka från dagens maxantal 2 500 till 3 500 lastbilar.



En undermålig järnväg riskerar att äventyra den positiva utvecklingstrenden med stora och viktiga investeringar och en växande besöksnäring som vi nu ser i norra Sverige. Betydelsen av snabba och säkra järnvägstransporter längs kusten för hela norra Sveriges utveckling kan inte underskattas.

Fartygen som angör Sundsvalls hamn trafikerar destinationerna Rotterdam, Kiel och London med gods till och från destinationer i Europa för vidare transport på land eller för omlastning till och från större oceangående fartyg för frakter på en globalmarknad. Sundsvalls hamn hanterar i dag ca 1 700 000 ton/år och med den nya containerkajen som kommer att vara i drift 2024

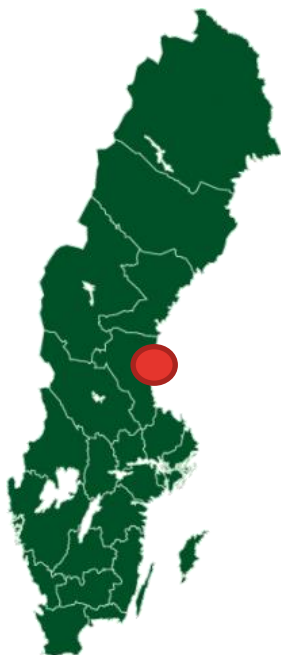
beräknas att ca 100 000 TEU kunna hanteras i anläggningen som har ett vattendjup vid kaj på 15 m. Planerade fartyg har en kapacitet på ca 3 500 TEU med en längd på 225 m, bredd 32 m och ett djupgående på 12,5 m.

Sundsvall Logistikpark som byggs i direkt anslutning till Sundsvalls hamn är en kombiterminal för gods som transporteras med lastbil och järnväg. När Logistikparken tas i bruk år 2024 kommer den vara 12 ha, varav 6 ha är etableringsytor för bland annat tredjepartslogistik eller annan godshanterande verksamhet. Kombiterminalen byggs med fyra fullängdsspår varav tre

är lastspår, in till terminalen finns dessutom ett dubbelspår för att självständigt hantera rangering i området.

Bergsåkertriangeln och vändspåret i Maland, samt elektrifieringen av Tunadalsspåret till hamnen bidrar med positiv påverkan på godstransporterna och skapar helt nya möjligheter.

Idag tar det 2,5 timme för ett godståg från Östersund när de anländer till Sundsvall för att komma ut till hamnen. 2024, tack vare de ovan nämnda triangelspårerna, kortas resan betydligt och kommer efter full utbyggnad ta 30 minuter. Dessutom öppnas trafiken mot Trondheim upp då hela sträckan Sundsvall–Trondheim blir elektrifierad. För persontrafiken har Sundsvalls resecentrum, som invigdes 2021, bidragit till den infrastrukturella knutpunkten och för SJ:s nattågstrafik är Sundsvall navet.



Sundsvall har utvecklats till en av de allra viktigaste transportnoderna för gods och persontrafik placerat mitt i Sverige. Helheten innebär att transportnoden Sundsvall är attraktiv då transportslagen båt, tåg och lastbil finns inom samma område. Med en ökad kapacitet för transporter i regionen kommer fler frakter att gå via transportnoden Sundsvall både via befintliga företag samt nyetableringar. Placeringen gör att tåg kan rulla söderut på Ostkustbanan, norrut via Ådalsbanan och vidare på Botniabanan samt västerut via Mittbanan mot Norra stambanan eller vidare mot Trondheim. Genom att bygga ut Nya Ostkustbanan knyter man effektivt samman norra, södra och västra Sverige samtidigt som det skapar förutsättningar för en större arbetsmarknadsregion till gagn för alla.

Genom god infrastruktur skapas förutsättningar

Sundsvalls arbetsmarknadsregion behöver bli större för att långsiktig tillväxt ska kunna skapas. Då den befintliga infrastrukturen inte medger en effektiv arbetspendling begränsas möjligheterna att hitta ett passande jobb och utbildningar.

En utbyggnad av kollektivtrafiken som Nya Ostkustbanan möjliggör skapar en större arbetsmarknad inom vilket kan resa kollektivt med tåg.

Tillgängligheten för kommunerna i stråket Kramfors-Söderhamn ökar kraftigt med Nya Ostkustbanan. Antalet människor och arbetsplatser som nås inom 45 minuters restid kommer att öka med mellan 40 procent och ett par 100 procent för aktuella kommuner. Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Timrå, Härnösand och Kramfors kommer att bilda en gemensam arbetsmarknadsregion. Branschbredden kommer att öka, vilket minskar sårbarheten och ökar innovationsförmågan. Sammantaget förbättras arbetsmarknaden, produktiviteten ökar och en försiktig bedömning visar på ungefär 2 100 fler jobb kopplat till denna investering.

En utbyggd kustjärnväg leder till stora förbättringar för det långväga resor. Restiden mellan Stockholm och Sundsvall halveras till 2 timmar. Umeå kan nås på drygt 3,5 timmar. Det möjliggör också ett fullt utbyggt stråk för 250 km/h mellan Stockholm och Luleå.

Att bygga ut Nya Ostkustbanan ger helt nya möjligheter för dagpendling med tåg i stället för med flyg, vilket gör att norra Sveriges oproportionerligt stora flygberoende kan brytas. Analyser visar en potential på överflyttning av upp emot en miljon passagerare per år. 25 år är en kort tid för att bygga ett transportsystem. Därför krävs det att nödvändiga satsningar sker nu.

Mittstråket bör lyftas som ett av Sveriges prioriterade transportstråk

Mittstråket mellan Sundsvall och Trondheim, knyter samman Sveriges och Norges transportsystem på järnväg samt väg och bör även framöver lyftas som ett av Sveriges prioriterade stråk. Vi välkomnar Trafikverkets förslag om linjerätning och samtida infart på Mittbanan vid Erikslund, mellan Ånge och Sundsvall. Med föreslagna kapacitets-, hastighetshöjande och säkerhetshöjande åtgärder utvecklas Mittbanan ytterligare och möjliggör för mer effektiva gods- och persontransporter vilket är positivt även om det finns behov av fler och mer omfattande åtgärder och insatser längs med stråket, inte minst för att förbättra residerna. I tillägg anser vi att sträckningen Sundsvall-Stöde, som är en flaskhals bör åtgärdas under perioden.

Det är bra att arbetet med att sänka hastigheterna på E14 har pausats. När arbetet återupptas bör det göras med utgångspunkt i att hastigheterna i allt väsentligt ska lämnas oförändrade och att det därefter utreds och tas fram en plan för hur delar av vägsträckan kan mötessepareras och att planskilda korsningar byggs på de större och mer olycksdrabbade av- och påfarterna för bibehålla hastigheter utan att trafiksäkerheten äventyras. Särskilt olycksdrabbade avsnitt skulle initialt kunna utrustas med variabla hastighetsskyltar som anpassas efter rådande trafikförhållanden och belastning.

Sundsvall Timrå Airport

Det är främst affärsresandet till/från Arlanda med transfer vidare till Europa och övriga världen som utgör det största behovet från Sundsvall Timrå Airport. Under de begränsningar och restriktioner som råder under pågående pandemi har behovet av affärsresandet tillfälligt minskat.

Flyget fyller också andra viktiga samhällsfunktioner, inte minst ambulansflyget samt Sundsvall-Timrå Airports funktion som beredskapsflygplats. Även när efterfrågan på affärs- och privatresor med flyget har avtagit tillfälligt, främst med anledning av rådande smittläge och restriktioner har inte behovet av ambulansflyg minskat, snarare tvärtom. Under föregående år genomfördes i genomsnitt nästan en ambulansflygning per dag till eller från Sundsvall-Timrå Airport. Under 2018 härjade omfattande skogsbränder i vårt närområde och MSB upprättade då en helikopterbas på flygplatsen. Insatsen blev lyckad delvis tack vare den infrastruktur och kompetens som finns i anslutning till flygplatsen, för att nämna några exempel.

När i princip alla intäkter från det privata och affärsärendet med flyg sinat brottas de kommunalt ägda och finansierade flygplatserna med enorma underskott. Sundsvall-Timrå

Airport prognostiserar ett underskott i storleksordningen 133 miljoner kronor. Det är orimligt att enskilda kommuner ska bära så omfattande underskott med sin egen skattekraft för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner av nationellt intresse. Som vi tidigare påpekat behöver staten ta ett betydligt större ekonomiskt ansvar för de regionala beredskapsflygplatserna än vad som görs idag, med en ny ersättningsmodell som innebär att de får full kostnadstäckning för den beredskap som erbjuds.

Sundsvalls kommun föreslår därför att en dialog mellan staten och berörda regioner och kommuner inleds skyndsamt med syfte att hitta hållbara lösningar om hur det finansiella ansvaret för kommunalt ägda flygplatser med ett vidare samhällsintresse kan fördelas på ett mer jämlikt sätt.

Sundsvalls kommun står bakom följande yttrande

Avslutningsvis vill Sundsvalls kommun hänvisa till och ställa sig bakom yttrandet från Nya Ostkustbanan AB samt Region Västernorrlands viktigaste infrastrukturprioritering när det gäller vägar, förbifart Örnköldsvik.

Niklas Säwén (S)

Ordförande kommunstyrelsens plan- och utvecklingsutskott,
Sundsvalls kommun