

Kommunstyrelsen

2017-10-25

KS-2017-00659

Strategisk samhällsutveckling
Martin Södergårds

Sundsvalls kommuns yttrande för trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029

Inledning

Sundsvalls kommun ingår i samarbetet den Botniska korridoren, bolaget Nya Ostkustbanan samt Partnerskapet Atlantbanan och står således bakom de yttranden som dessa organisationer skrivit fram. Kommunens eget yttrande utgår därför, i huvudsak, från de delar av planen som berör oss utifrån vårt kommunala perspektiv.

Övergripande synpunkter

Sundsvalls kommun välkomnar inledningsvis att trafikverket föreslår kraftigt ökat underhåll till järnvägen. Vi välkomnar även att en stor del av investeringsmedlen avsätts för järnvägsinvesteringar.

Sundsvalls kommun känner däremot en oro över att trafikverket föreslår byggstarter för flera större projekt samtidigt vilket kommer att belasta även framtida transportplaner. Att finna alternativa lösningar gällande finansiering för större infrastrukturprojekt tordes bli en av kommande års största frågor att lösa, annars riskerar samtliga större projekt som påbörjas under planperioden att färdigställas först i slutet av århundrandet.

Transportnoden Sundsvalls roll i transportsystemet

Sundsvall utgör en betydelsefull nod i det svenska och europeiska transportsystemet. I staden förenas nationella transportstråk som E4 och E14, Ostkustbanan, Ådalsbanan och Mittbanan. Här finns den ten-t klassade Sundsvalls hamn och Sundsvall Timrå Airport.

Södra norrlandskusten i allmänhet och Sundsvallsregionen i synnerhet bildar ett betydelsefullt industriellt nav inom framförallt trä- och kemikalieindustrin. Prognoserna gällande godstransporter i området visar en betydligt starkare utveckling än riksgenomsnittet under de kommande decennierna vilket kommer ställa transportsystemet inför nya utmaningar. Detta inte minst utifrån att SCA investerar 7,8 miljarder i syfte att fördubbla produktionen vid Östrands massafabrik.

Utmed södra norrlandskusten bor och verkar dessutom omkring en halv miljon människor, varav omkring 100 000 inom Sundsvalls kommun. Detta gör Sundsvall med omland betydelsefull även ur ett persontransportperspektiv, vilket påvisas ytterligare genom att SJ framgent planerar att utgå från Sundsvall som trafikeringsnod för deras trafik till och från norra Sverige.

Utmaningar inom infrastrukturuområdet saknas dock inte i Sundsvall. Förutsättningarna för såväl gods- som persontransporter i och omkring staden har, trots att flera nationella transportstråk alltså möts i dess centrummiljöer, varit strängt underutvecklade rent funktionellt och kapacitetsmässigt under flera decennier. Att exempelvis frakta timmer på järnväg från inlandet till hamnområdet präglas än idag av tids-, kapacitets- och kostnadskrävande processer i form av bomfällningar, lokvändningar och lokbyten. Detta har gjort att stat, region, kommun och näringsliv har enats om, och påbörjat en, omfattande utvecklingsprocess i syfte att tillsammans bygga bort de största flaskhalsarna i Sundsvalls transportinfrastruktur. Arbetet tog sin början i och med att E4 bron och den nya E4 dragningen byggdes, åtgärder som resulterat i att stora delar av den tunga trafiken har kunnat lyftas bort från Sundsvalls stadsmiljöer samtidigt som åtgärderna har möjliggjort attraktivt bostadsbyggande utmed Sundsvallsfjärden.

Samarbetet mellan parterna är nu inne i ett skede där ett stort antal projekt, både statliga och kommunala, planerar att genomföras under den kommande planperioden. Projekten har gått under samlingsbegreppet Sundsvallspusslet, detta eftersom att varje enskilt projekt, oavsett projektägare, påverkar varandra i stor utsträckning och därför behövs för att transportsystemet slutligen skall fungera i sin helhet.

Trafikverkets förslag till nationell plan innehåller följande namngivna objekt kopplade till Sundsvallspusslet:

- E4 Sundsvall
- E14 Blåberget-Matfors
- E14, Sundsvall–Blåberget
- Mittbanan, Bergsåker triangelspår
- Ostkustbanan, Dingersjö mötesstationer och kapacitetsförstärkning
- Ostkustbanan, Sundsvall C – Dingersjö dubbelspårsutbyggnad
- Ådalsbanan, Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.
- Ådalsbanan, Sundsvall, resecentrum, statlig medfinansiering
- Ådalsbanan, Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.

Sundsvalls kommun välkomnar att trafikverkets planförslag innehåller de Sundsvallsrelaterade objekt som finns i nu gällande plan, inklusive ytterligare en E14-etapp (Blåberget – Matfors). Det är även positivt att trafikverket föreslår full finansiering för samtliga objekt, samt att flertalet föreslås byggstartas och dessutom färdigställs under den kommande fyraårsperioden. Denna prioritering ger i sin tur kommunen en trygghet att fortsätta planeringen för våra egna Sundsvallspusselprojekt, exempelvis flytt av

kombiterminal från Sundsvall C samt etablering av Sundsvall logistikpark i Sundsvalls hamn, två objekt som inte minst förutsätter Bergsåkerstriangeln och Malandsprojektens färdigställande.

Sundsvalls kommun vill däremot tillägga att vi, utöver ovan nämnda satsningar, ser ett behov av att Alnöbron och kringliggande infrastruktur anges som en brist i transportsystemet och att planläggningen för en ny bro påbörjas i början av kommande planperiod. Detta inkluderar även trafikplatsen på fastlandssidan samt ny gång- och cykelväg runt Alnö.

Nya Ostkustbanan (Ostkustbanan & Ådalsbanan)

Nya Ostkustbanan, sträckan Gävle – Härnösand, är idag Sverige längsta flaskhals (enkelspår). Med ett dubbelspår på sträckan skulle restiderna halveras och kapaciteten fyrdubblas. Dubbelspåret skulle vidare bidra till överflyttning av resenärer från personbil och flyg till tåg, samt långväga gods från lastbil till tåg. Nya Ostkustbanan skulle dessutom fungera som en sammanbindande länk mellan norra (Botniabanan) och södra Sverige och skapa ett sammanhängande system för godstransporter med mindre än 10 promille lutning från Umeå till Göteborgs hamn och Öresund. Med dubbelspåret skapas även sammanhängande och konkurrenskraftiga arbetsmarknadsregioner från Stockholm via Uppsala, Gävle, Sundsvall upp till Umeå. Kommunerna utmed banan bedömer att Nya Ostkustbanan, mycket p.g.a. regionförstärkningseffekterna, kommer kunna bidra till över 60 000 bostäder, varav 21 500 i Sundsvall, förutsatt att banan finns på plats senast 2035.

Dubbelspår på Nya Ostkustbanan är Sundsvalls kommuns enskilt största och viktigaste utvecklingsfråga. Därför välkomnar kommunen att trafikverket föreslår full finansiering och genomförande för en första dubbelspårsetapp, Sundsvall – Dingersjö, under planperioden. Det är också glädjande att arbetet med kapacitetsförstärkning Dingersjö – Njurundabommen, inklusive ny regionalstågstation i Njurunda, föreslås färdigställas. Det sistnämnda är viktigt i syfte att på sikt kunna utveckla ett pendeltågssupplägg inom Sundsvallsregionen.

Sundsvalls kommun välkomnar även att byggstart av ytterligare en viktig dubbelspårsetapp utmed Nya Ostkustbanan, Gävle – Kringlan, föreslås i planförslaget. Det är dock oroande att satsningen, som inte minst skulle kunna bidra till att lösa en del av Sveriges akuta behov av nya bostäder i närtid, endast är delfinansierad och föreslås byggstartas först i slutet av planperioden. Vi föreslår således att Gävle - Kringlan finansieras och genomförs i sin helhet redan under planperioden. Det samma gäller för övrigt även för fyrspåret mellan Uppsala och Stockholm, en satsning som i flera avseenden kommer ha positiv påverkan för inte minst norra Sveriges förbindelser mot Arlanda och Stockholmsregionen.

Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand utgör annars den enskilt största kapacitetsbristen i järnvägssystem i nedre Norrland. Detta gör att tåget varken kan konkurrera med bil eller buss för arbetspendlare samtidigt som den kurviga banan med dess kraftiga lutningar påverkar godstrafikens tillförlitlighet, framkomlighet och konkurrenskraft negativt. Att trafikverket varken föreslår kapacitetshöjande åtgärder eller etappsutbyggnader på banan

under planperioden, utöver den nödvändiga reinvesteringen på sträckan Långsele – Nyland i banans övre regioner, är således anmärkningsvärt.

I trafikverkets åtgärdsplanering har Ådalsbaneetappen Birsta – Timrå strax norr om Sundsvall studerats mer ingående. Utmed etappen ligger såväl SCA Östrands massafabrik som kopplingen till Sundsvall hamn och Sundsvall logistikpark. Birsta – Timrå utgör på så sätt en nyckeletapp utifrån ett godsperspektiv, samtidigt som den även genererar tids- och kapacitetsvinster till gagn för persontrafiken. Ett byggande av etappen skulle dessutom fullgöra det avtal som staten har ingått tillsammans med Sundsvalls kommun, region Västernorrland och SCA bland annat gällande att skapa en funktionell järnvägskoppling utan lokvändningar till och från hamnområdet (detta fullgörs inte genom Malandsprojektet). Ett järnvägsplanearbete för etappen skall, enligt avtalet mellan parterna, påbörjas av trafikverket senast 2019 vilket i sin tur möjliggör en byggstart för etappen 2023-2024. En byggstart bör också ske under planperioden om överflyttningen av gods- och persontransporter från väg till räls skall kunna realiseras. I annat fall riskerar både väg- och järnvägssystemet inom Sundsvallsregionen att prövas hårt under planperioden.

Sundsvalls kommun anser vidare att planeringsmetoden Samordnad planering, som har fungerat som en pilot för det nya planeringssystemet för transportinfrastruktur som trädde i kraft 2013, har varit en stor framgång för Nya Ostkustbanans planmognad. Kommunerna utmed banan har inom ramen för samordnad planering kommit att samordna sin fysiska planering vilket har resulterat i att trafikverket inom kort kommer att kunna fatta beslut om en gemensam väl förankrad järnvägskorridor Gävle – Härnösand. En process som förkortat planprocessen gentemot ordinarie planeringssystem med upp till två år och som samtidigt, i tidigt skede, kommer frigöra mark för kommunerna till andra verksamheter och ändamål. Sundsvalls kommun anser dock att det är viktigt att det arbete som genomförts inom samordnad planering tas tillvara och att trafikverket ges i uppdrag att fortsätta processen i form av en faktisk utbyggnadsstrategi för dubbelspåret.

I övrigt anser Sundsvalls kommun att det finns behov av att komplettera planförslagets bristbeskrivning för nedre Norrlands järnvägssystem (i tabell 22 med tillhörande text samt på s. 267). Detta p.g.a. att bristbeskrivningen för nedre Norrland är av mer allmänt karaktär i förhållande till brister i flera andra delar av landet, liksom att beskrivningen i nu gällande plan 2014 – 2025 är mer detaljerad än i planförslaget. Utifrån att kapacitetsbristen för sträckan Gävle – Härnösand de facto har ökat under de senaste åren, samt utifrån att trafikverket, regioner och kommuner i nedre Norrland är ense om att Nya Ostkustbanan är vår högst prioriterade brist, bör beskrivningen också tydligt visa detta.

Mittstråket (Mittbanan & E14)

Utmed Mittbanan/Meråkerbanan och E14 mellan Sundsvall och Trondheim bor närmare en halv miljon människor, vilket är mer än dubbelt så hög befolkningstäthet jämfört med både riksgenomsnittet i Sverige och Norge. Förutom en relativt stor befolkning bidrar den starka besöksnäringen till ett stort antal rörelser i stråket. En god tillgänglighet inom Mittstråket

genom E14 och Mittbanan är således en förutsättning ett konkurrenskraftigt näringsliv, för hållbar regional utveckling och tillväxt i hela Sverige.

Sundsvalls kommun anser att utvecklingsarbetet för Mittstråket (Mittbanan och E14) mellan Sundsvall och Trondheim har tagit stora framsteg under de senaste åren. Arbetet som övergripande har målsättningar om ökande godsmängder och restider på 1h Sundsvall-Ånge, 1h Ånge-Östersund och 1h Östersund – Åre har bedrivits i projektförhållande där kommunala, regionala och statliga medel har växlats upp med EU-regionalfondsmedel (totalt 320 miljoner). I huvudsak har arbetet riktats mot att åtgärda och bygga bort steg 1, 2 och 3 åtgärder, som ett 70-tal oönskade plankorsningar utmed Mittbanan, samt att genomföra ett flertal framtidsinriktade utredningar och analyser.

Att reinvesteringar på Mittbanan (Stora Helvetet) vid norska gränsen har genomförts under nuvarande planperiod, samt att Meråkersbanan på den norska sidan elektrifieras till 2023, kommer innebära större möjligheter för ökade godsmängder på järnväg liksom större persontransportflöden till den expansiva besöksnäringen i Jämtland och Västernorrland. Sundsvalls kommun anser således att det är viktigt att regeringen även fortsättningsvis prioriterar förbättringar av de infrastrukturella förbindelserna länderna emellan.

Sundsvalls kommun välkomnar även att Trafikverket föreslår genomförande av ytterligare ett av tre åtgärdsprogram (trimningsåtgärder) utmed Mittbanan (sträckan Sundsvall – Ånge) efter att projekt Mittstråket har avslutats. Sundsvall anser dock att även de två övriga trimningsprogrammen för sträckan Ånge - Storlien, som nu enbart återfinns i Trafikverkets + 10 % förslag, behöver prioriteras under planperioden. Annars riskeras en fortsatt positiv utveckling i stråket.

Sundsvalls kommun anser vidare att Mittstråket även i kommande plan bör lyftas som ett av Sveriges nationellt prioriterade stråk, vilket inte är fallet i trafikverkets planförslag. Prioriteringen behövs, inte minst utifrån den utvecklingspotential som stråket besitter, i minst gällande kopplingen till Norges snabbast växande tillväxtcentrum Trondheim, som ger tillgång både till universitet, internationell flygplats och hamn. Utvecklingen av godstransporter i öst- västlig riktning i stråket kan dessutom antas få större dignitet när Sundsvalls planerade logistikpark finns på plats 2021.

För att förkorta restiderna och bemöta efterfrågan på hållbara transporter, inte minst efter elektrifieringen av Meråkerbanan och investeringar på Ostkustbanan, har studier visat att en ny järnväg mellan Sundsvall och Stöde behövs på sikt. Sundsvalls kommun förhoppning är att trafikverket får ett uppdrag att fortsätta den utredningsprocess som har påbörjats för denna brist.

Nationella och regionala vägnätet

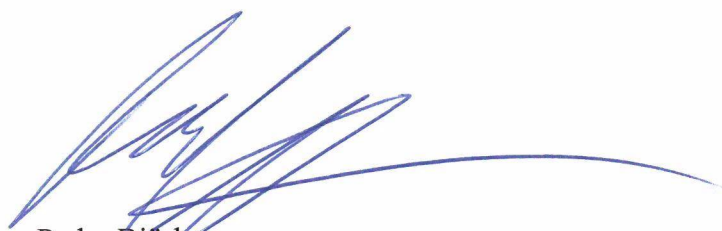
När det gäller investeringen av ny mötesfri E4-sträcka mellan Kongsberget – Gnarp i Nordanstigs kommun välkomnar Sundsvalls kommun att trafikverket planerar att bygga bort den sista mötesfria etappen söder om Sundsvall. Vi anser samtidigt att vi utifrån de

trafikprognoser som finns tillgängliga ser behov av en fyrfältslösning snarare än en trefältslösning. Dessutom anser vi att projektet, i de delar som det är möjligt, bör samordnas med den planerade utbyggnationen av dubbelspår på Nya Ostkustbanan.

När det gäller vägarnas säkerhet och de aviserade hastighetsnedsättningarna i landet är det viktigt att mitträckesseparering prioriteras i planerna framgent. Sundsvalls kommun välkomnar därför trafikverket förslag om att möjliggöra samfinansiering mellan nationella planen och de regionala planerna för åtgärder på det regionala vägnätet. Förslaget bör dock konkretiseras så att inte den här typen av satsningar syftar till att urholka de redan ekonomiskt ansträngda regionala planerna.

Att trafikverket föreslår en stegvis utbyggnad av BK 4 – vägnätet är positivt, inte minst utifrån de möjligheterna som på sikt möjliggörs i form av en omställning till mer hållbara lastbilstransporter. Sundsvalls kommun ser dock samtidigt en risk att vissa delar av vägnätet, ofta vägar och broar i anslutningar till hamnar eller omlastningsterminaler, är kommunala och att BK-4 systemet kommer kräva att dessa brister åtgärdas för att systemet skall fungera. Det kommer sannolikt inte vara möjligt för alla berörda kommunerna att på egen hand åtgärda denna typ av brister och således bör möjligheterna till statlig medfinansiering, i syfte att säkerställa BK4-nätet framtida funktionalitet, utredas.

Avslutningsvis uppfattar Sundsvalls kommun att det finns en utbredd oro att det lågtrafikerade vägnätet förväntas få en sämre funktionalitet under den senare delen av planperioden. Samtidigt har vår egen dialog med trafikverket om vad detta i själva verket innebär på lokal och regional nivå inte gett oss tydliga svar. Det är således viktigt att trafikverket i närtid får i uppdrag att analysera vilka faktiska konsekvenser de aviserade försämringarna på det lågtrafikerade vägnätet kommer innebära.



Peder Björk
Ordförande Kommunstyrelsen
Sundsvalls kommun