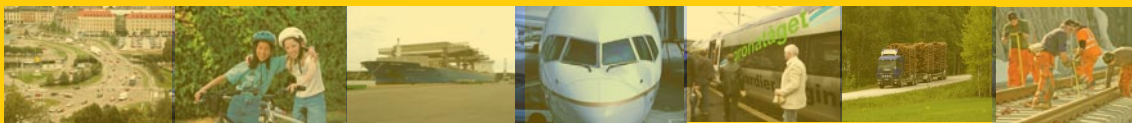


INRIKTNINGSUNDERLAG FÖR TRANSPORTSEKTORN 2010-2019 VÄSTERNORRLAND



Förord

Länsstyrelsen har tagit fram denna inriktning för länets transportinfrastruktur 2010-2019, ett underlag som lämnas till Banverket, Vägverket och sedan överläggningar med regeringen i fortsatt process inför kommande infrastrukturproposition. Underlaget har tagits fram under våren 2007, diskuterats med alla kommuner och trafikhuvudman i länet, och sedan fastställts av enig länsstyrelsens styrelse den 11 juni 2007.

Tunga prioriterade satsningar är E4 Sundsvall, upprustning av Ådalsbanan till samma standard som Botniabanan, skapandet av en nationell prioriterad hamn i norra Sverige placerad i Sundsvalls Hamn-Tunadal tillsammans med en rikskombiterminal, en rejäl uppräknig av bärighetsmedel så att länets vägar kan få samma bärighet som resten av Sverige och en satsning på statligt bidrag till persontåg med 460 miljoner kronor. Med det här underlaget är vi också beredda att värna om länets tre flygplatserna. Även en inriktning mot att skapa sammanhängande gång- och cykelvägnät för att möjliggöra byte från bil till cykel för arbetspendling prioriteras, samt för länet breda gemensamma insatser ur ett hela-resan perspektiv inför det nya persontransportsystemet kring Botniabanan.

Åtgärderna syftar till att möjliggöra breddning av arbetsmarknaderna inom länet och är avgörande för vår exportintensiva industris utveckling, men även för de nationellt verksamma tjänster som utgår från länet, med målet att forma ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Underlaget täcker in hela transportsektorn och kommer att användas vid remissyttranden, uppvaktningar hos regeringen i höst, samt som underlag för fortsatta fördjupningar och prioriteringar i dialog med regeringen. Underlaget omfattar satsningar i infrastrukturen på runt 10 miljarder kronor under perioden 2010-2019.

Västernorrland juni 2007

Gerhard Larsson
Landshövding

Västernorrlands inriktning 2010-2019

Botniska korridoren bör vara nästa svenska prioriterade projekt inom EU:s högnivågrupp. Botniska korridoren är den dominerande nord-sydliga transportkorridoren i Norden som förbinder de prioriterade TEN korridorerna NEW (Narvik-Boden-Finland-Ryssland-Asien) med Nordiska triangeln (Stockholm-Köpenhamn-Oslo). Stora flöden transporteras i Botniska korridoren mellan råvaruproduktionen i Norrland och förädlingsindustri /marknad i södra/mellersta Sverige (dvs Boden-Mjölby).

Dagens **E4 genom Sundsvall** är en besvärlig flaskhals. En ny E4 genom Sundsvall innebär färre olyckor, bättre miljö, kortare restider och ökad tillväxt. Projektet kan med fördel genomföras genom Offentlig Privat Samverkan (OPS). En modell för detta finns framtagen av länsstyrelsen. Det finns en stark enighet i länet om att E4 Sundsvall bör byggstarta 2009.

20 procent av Västernorrlands vägar har permanent nedsatt **bärighet** (BK2 och BK3). Motsvarande andel i övriga Sveriges exklusive Västernorrland ligger på 6 procent. Målet bör vara att vägarna i det transportintensiva Västernorrland ska hålla minst samma bärighet som övriga landet, vilket innebär att det behövs åtgärder på ca 2 miljarder kronor.

I länet finns 40 procent av landets s.k. ”högt trafikerade” **grusvägar**. Det är angeläget och samhällsekonomiska motiverat att få dessa vägar belagda. Åtgärden innebär stärkt attraktivitet för boendeområden och hög transportkvalitet för buss- och personbilar.

En ökad **gång- och cykeltrafik** är en viktig del i forandet av ett tillgängligt och långsiktigt hållbart transportsystem, samt ur ett folkhälso-perspektiv. För att på allvar möjliggöra byte från bil till cykel är det av största vikt att skapa sammanhängande gång- och cykelvägnät.

Järnvägsutbyggnaden utmed Norrlandskusten skapar förutsättningar för integrerade arbetsmarknader. Den positiva ekonomiska potentialen för detta är betydande - 20 miljarder kronor under en 20 års period. För att uppnå detta så måste framåt obalansen i hastighetsstandarden för **Ådalsbanan** Härnösand-Sundsvall åtgärdas genom en etapputbyggnad med start 2010. Det är vidare nödvändigt att rusta Ådalsbanan, Nyland-Långsele inklusive triangelspår i Nyland före 2010 för att uppnå ett robust järnvägssystem då Botniabanans tas i bruk, samt för att koppla inlandet, inkl Sollefteå, till det nya järnvägssystemet. Triangelspår Bergsåker - Sundsvall är

angeläget för att möjliggöra en fortsatt överflyttning från lastbilstransporter till tåg, samt för att avlasta centrala Sundsvall från tågvändningar.

Västernorrland står inför en stor strukturell förändring med utbyggnaden av ny järnvägstrafik längs Botniabanestråket. För att denna satsning ska bli framgångsrik krävs att alla berörda aktörer gemensamt **kraftsamlar** kring åtgärder som ”smörjer systemet”, exempelvis attraktiva bytespunkter, attitydpåverkande insatser, etc.

Norrstågsförsöket leder till att mer tågtrafik kommer att etableras än vad som tidigare planerats, vilket innebär att behovet av det **statliga bidraget till persontåg** ökar från avsatta 122 miljoner kronor till ca 460 miljoner kronor.

Det finns en obalans i transportbehoven i länet genom att exporter vida överstiger importer och att importen i form av konsumtionsvaror kommer med lastbil till regionen medan exporten går med järnväg och fartyg. Ett sätt att skapa en bättre balans är att containerisera produkter som går i nordlig riktning och utnyttja sjöfarten i större utsträckning än idag för importvarorna. Genom att koppla väg och järnväg till länets hamnar kan betydande avlastningseffekter uppnås på väg- och järnvägssystemen i mellersta och södra Sverige. Den utveckling vi ser framöver är allt större fartyg utmed Norrlandskusten och ökade kombitransporter av industrins transporter. Med en samlokalisering av en **rikskombiterminal** och en **nationellt prioriterad hamn Sundsvalls Hamn-Tunadal** skapas ett nationellt konkurrenskraftigt logistikcentrum - en knutpunkt mellan sjöfart, järnväg och väg. Frågan är av strategisk betydelse både för länet och för Sverige. Det finns både vilja och förmåga i länet hos berörda aktörer att verka i denna riktning.

NECL-korridoren i öst-väst är prioriterad i arbetet med att utveckla de öst-väsliga förbindelserna till nytta för näringslivet, besöksnäringen, mm.

Länets tre **flygplatser** bör behållas med samma huvudmannaskap som idag. Målet är att få mer frekventa flygförbindelser till Arlanda och andra inrikesdestinationer samt upprätta en ny förbindelse till ett europeiskt flygnav.

Det bör övervägas om **trafikverkens anslag** kan grundas på ett infrastrukturindex som fångar den reella kostnadsutvecklingen inom anläggningsbranschen så att en fortsatt urholkning av anslagen undviks.

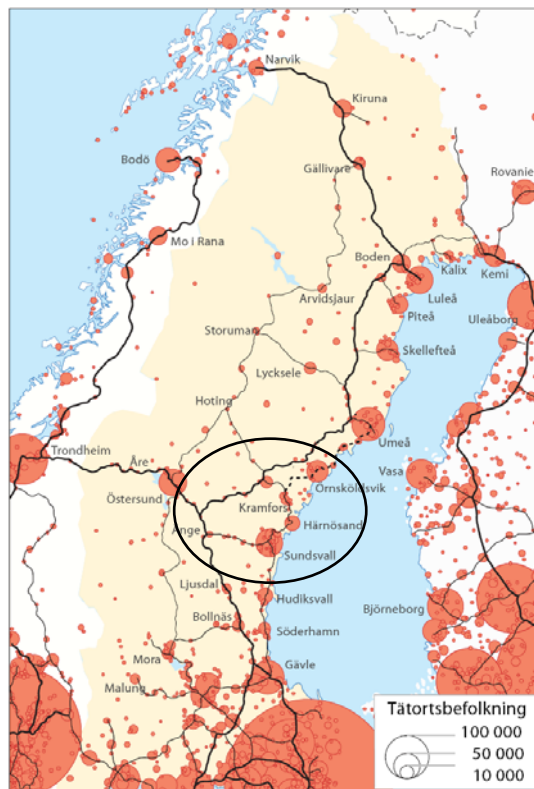
Övergripande strukturer

I Västernorrland bor sammanlagt 244 000 personer eller 11 invånare per kvadratkilometer, vilket kan jämföras med rikssnittet på 22 invånare per kvadratkilometer. Länet är alltså gles befolkad, men det finns på samma gång en täthet genom att befolkningen till stor del är koncentrerad i ett nord-sydligt stråk längs Norrlandskusten. Det gör att de flesta av städerna är länkade till varandra i ett linjärt trafiksystem som på vägsidan utgörs av E4:an och på järnvägssidan av Ostkustbanan, samt om några år Ådalsbanan och Botniabanan

Utöver befolkningskoncentrationen längs kusten finns också ett tydligt öst-västligt stråk Sundsvall-Östersund-Trondheim, med inlands-kommunen Ånge ungefär mitt i mellan Sundsvall och Östersund. I stråket finns också attraktiva fjällområden med Åre som huvudort. Orterna knyts samman av E14 samt Mittbanan och på norska sidan Meråkersbanan. Inlands-kommunen Sollefteå ligger i stråket Östersund-Sollefteå-Örnsköldsvik utmed Stambanan, riksväg 90 och vägarna 87 till Östersund

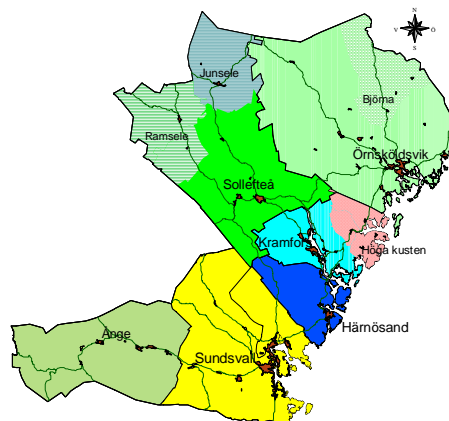
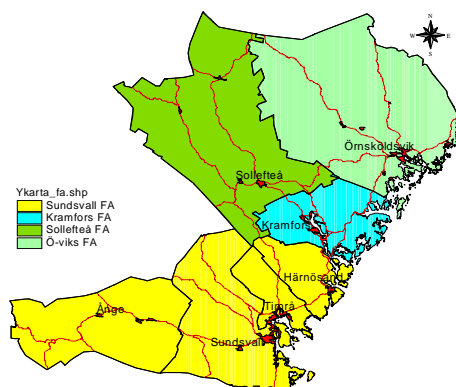
Restiden med bil och buss mellan orterna i länet är alltför långa för att de lokala arbetsmarknaderna ska kunna fungera. Figuren nedan visar till höger: länets fyra LA-regioner enligt Nuteks definition, Sundsvall, Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsvik, och till vänster: de tio faktiska arbetsmarknadsområden enligt pendlingsstatistik.

Reseavståndet mellan orterna är mycket lämpligt för pendling med snabbtåg. I och med att orterna är länkade till varandra i ett linjärt system får man högre resandevolymer mellan orterna

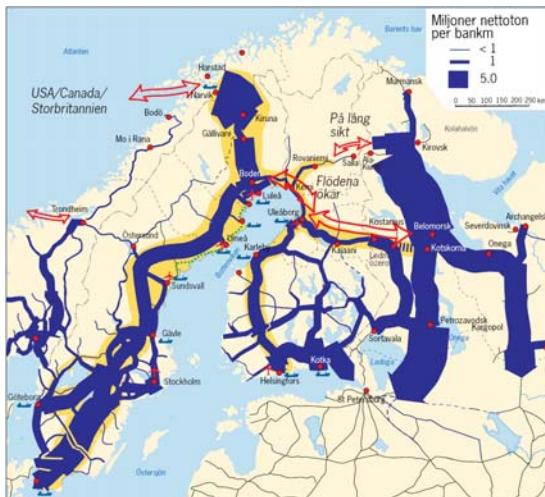


jämfört med städer med motsvarande storlek får i södra och mellersta Sverige. Att förkorta restiderna genom en utbyggnad av snabbtågstrafik skapar nya möjligheter till regionförstoring. Länsinnevånarna får möjlighet att kombinera ett attraktivt boende med arbete och utbildning.

Det nord-sydliga stråket är helt dominerande även för godstransporterna. Norra Norrland är EU:s dominerande gruvregion. Den stora metallproduktionen innebär tillsammans med utflöden av färdigprodukter från pappersindustrin,



Nordens största flöden på järnväg från norra Norrland, genom Västernorrland till Västeuropa. Även vägsidan uppvisar samma mönster med stora trafikvolymerna på E4:an som förbinder Norrlandskusten med Stockholm, Sydsverige och Europa.



Botniska korridoren bör vara nästa svenska prioriterade projekt inom EU:s högnivågrupp. Botniska korridoren är den dominerande nord-sydliga transportkorridoren i Norden som förbinder de prioriterade TEN korridorerna NEW (Narvik-Boden-Finland-Ryssland-Asien) med Nordiska triangeln (Stockholm-Köpenhamn-Oslo). Stora flöden transporteras i Botniska korridoren mellan råvaruproduktionen i Norrland och förädlingsindustri /marknad i södra/mellersta Sverige (dvs Boden-Mjölby).

gänger fler än för riket. Den kapitalintensiva industrin i länet genererar stora ekonomiska världen och betydande exportinkomster för landet. Västernorrland ligger därför bland de högsta i landet (fjärde plats) avseende brutto-regionprodukten per invånare och per sysselsatt.

Ser man till skogsindustrin (pappers- och pappersmassaindustrins) landtransporter så har de snarare ett öst-västligt mönster än ett nord-sydligt. Skogsråvarutransporterna startar på lågtrafikerade vägar i inlandet och ökar i omfattning närmare kusten, där pappers- och pappersmassaindustrier samt flera av de stora sågverken är lokaliserade. Timmertransporter på exempelvis vägarna 331, 86 och E14 är därför betydligt högre än på E4. Färdigvarorna går sedan med land- eller sjötransport till kunden söderut eller i Europa.

Sjöfarten har stor betydelse för näringslivet i Västernorrland. Det geografiska läget gör länet starkt beroende av sjötransporter för sin utrikes-handel. Sammantaget svarar sjöfarten för ca 60 procent av godstransporterna till och från länet.

I länet och i Norrland i stort finns en obalans i transportbehoven eftersom exportprodukterna vida överstiger importprodukterna. Importprodukterna i form av konsumtionsvaror kommer med dessutom med lastbil till regionen medan exporten går med järnväg och fartyg. Importen kommer ofta från centrallager i

Sydsverige och går till butiker och distributionslager i Norrland. Ett sätt att skapa en bättre balans och ett mer hållbart transport-system är att containerisera produkter som går i nordlig riktning. Det skulle ge två positiva effekter. Biltrafiken på Norrland skulle minska radikalt och industrin i Norrland skulle få större tillgång till containers, vilket skulle reducera industrins kostnader för distributions- eller exporttransporten.



Länets näringsliv har länge dominerats av en stark knytning till skog och vattenkraft. Inom den kapitalintensiva basindustrin arbetar mer än var tredje industrisysselsatt i länet vilket är tre

Ett annan viktig steg för att skapa ett långsiktigt hållbart transport-system är att utnyttja sjöfarten i större utsträckning än idag och koppla väg och järnväg till länets hamnar. Detta skulle ge betydande avlastningseffekter på väg- och järnvägssystemen i mellersta och södra Sverige.

Den utveckling vi ser framöver är allt större fartyg utmed Norrlandskusten och ökade kombi-transporter och containerisering av industrins transporter.

En svaghet för länets näringsliv och industrier är länets karaktär av en marknadspärrad, råvarubaserad och glesbebyggd region. Om inte dessa relativa nackdelar kan reduceras löper länet risk att hamna i en ofördelaktig position. Råvarorna är kostnadskänsliga och tål oftast inte kostnadsökningar. För flera insatsvaror är transportkostnaden för varan, när den ligger vid industrin, den största andelen av varuvärdet. Rationella och kostnadseffektiva transporter liksom effektiv och produktiv hantering är därför nödvändigt för att industrin skall kunna fortsätta att producera i denna del av Sverige. Detta är strategiska frågor för länet att hantera

Besöksnäringen i länet omsatte under år 2005 totalt 2,7 miljarder kronor och sysselsätter ca 1 950 årsanställda. Inkluderar den regionala handeln i Birsta köpstad uppgår den totala omsättningen till 3,4 miljarder kronor och antalet helårsarbeten till ca 2 400. Tre destinationer prioriteras i länets strategi för besöksnäringen: Världsarvet Höga Kusten, Sundsvallsområdet med Birsta köpstad, samt Skogslandet med älv-dalarna. Idag är besöksnäringen starkt koncentrerad till Sundsvallsområdet med fokus på affärs- och konferensturism. Höga Kusten har ett starkt varumärke. Flera stora insatser pågår för att utveckla Höga Kusten-området med dess olika målpunkter och Birsta köpstad. Det är nödvändigt med infrastrukturåtgärder för att klara fullgoda satsningar på dessa besöks-destinationer.

Banverket och vägverkets anslag uppräknas med nettoprisindex (NPI) i den årliga budgetprocessen. De ekonomiska ramarna för väg- och banhållningsplanerna har räknats upp med knappt en procent mellan åren 2004 och 2007. Enligt trafikverken har den verkliga kostnadsutvecklingen inom anläggningsbranschen dock ökat betydligt mer än NPI, nämligen 15-20 procent.

Därför bör övervägas om trafikverkens anslag kan grundas på ett infrastrukturindex som fångar den reella kostnadsutvecklingen inom bygg- och anläggningsbranschen så att en fortsatt urholkning av anslagen undviks.

North East Cargo Link (NECL) är ett projekt som med syfte att utveckla och marknadsföra en väst-östlig godsled genom Mittnorden - med anknäringar till Storbritannien/europeiska kontinenten och Ryssland/Asien baserad på integrerade sjö- och landtransporter. Under åren 2003-2006 bedrevs NECL som ett interreg-projekt med Länsstyrelsen Västernorrland som projektägare. En intresseförening North East Cargo Link Alliance (NECLA) har bildats med privata och offentliga medlemmar som verkar för att realisera transportkorridoren. Korridoren skulle kunna bli ett alternativ för vissa nord-sydliga transporter och på så sätt avlasta hårt ansträngda godsstråk i norra Kontinentaleuropa. Näringslivet slipper därmed trängseln i Europa, som ger upphov till långa transporttider, förseningar, högre kostnader och miljöföroreningar. För att Mittnordenskorridoren skall bli fullgod och effektiv krävs att nedanstående brister i transportinfrastrukturen åtgärdas i angelägenhetsordning:

1. Färjelinje för gods mellan Västernorrland i Sverige och Österbotten i Finland
2. Meråkersbanan i Norge
3. Intermodalitet
4. Riksväg 18/Riksväg 13 i Finland
5. Europaväg 14
6. Sjöfinlandsbanan

Befintliga och potentiella godsmängder mellan Sverige och Finland har kartlagts, vilka med fördel skulle kunna tas med färja över Bottenhavet. Fortlöpande kontakter finns mellan NECLA och rederinäringen avseende förutsättningarna för en färjeetablering. En standardhöjning och elektrifiering av Meråkersbanan skulle öka kapaciteten och avsevärt förbättra förutsättningarna för godstrafik på järnväg. Under perioden 2006-2009 genomförs standardförbättringar för en kostnad av närmare 120 miljoner NOK. En elektrifiering kvarstår dock. Intermodalitet är centralt eftersom korridoren går över såväl land som hav. Det tar sig konkret uttryck i kombiterminaler och NECL för fram fem lokaliseringar för kombiterminaler: Trondheim/Skogn i Norge, Östersund, Ånge och Sundsvallsregionen i Sverige samt Seinäjoki och Jyväskylä i Finland. I Sverige finns två väg-avsnitt på E14 med så låg standard att framkomligheten särskilt hämmas, nämligen Lockne-Pilgrimstad i Jämtland och Matfors-Nacksta i Västernorrland. Sträckan Hell-Storlien är en betydande flaskhals och Storlien-Duved kan vara besvärlig för långtradartrafiken.

Inriktning infrastruktur och transporter

Vägar

Dagens **E4 genom Sundsvall** har mycket trafik och stora brister, vilket innebär att den är en besvärlig flaskhals. En ny E4 skulle innebära färre olyckor, bättre miljö, kortare restider och ökad tillväxt. Goda samhällsekonomiska effekter som gör det angeläget att kunna genomföra projektet så fort som möjligt. Till detta ska läggas de samordningseffekter – avseende rekryterad och utbildad arbetskraft - som fås om projektet koordineras med utbyggnaden av järnvägen längs Botniabanestråket. Projektet är väl framme planeringsmässigt och regeringen väntas inom kort ta beslut om tillåtlighet enligt miljöbalken. Projektet kan med fördel genomföras genom Offentlig Privat Samverkan – OPS och en modell för detta finns även framtagen. Det finns en stark enighet i länet om att E4 Sundsvall bör genomföras med start 2009.

E4:an har bristande standard och trafiksäkerhet även genom Örnsköldsvik och Härnösand. När det gäller Örnsköldsvik finns miljömässiga behov av att avlasta stadskärnan från genomfartstrafik och i fråga om Härnösand uppnås en väsentliga samhällsekonomiska vinster genom en förkortad vägsträcka.

E14 Nacksta-Matfors fanns med i den ursprungliga nationella väghållningsplanen 2004-2015, men ströks vid regeringens beslut om det s.k. Trollhättepaketet. Vägen har bitvis mycket låg standard med låg framkomlighet och bristande trafiksäkerhet. Särskilt akut är delen från Timmervägen, strax väster om Sundsvall, och ca 3 kilometer västerut, där vägbredden är 7,5-8,5 meter och trafikmängderna ca 8000-9000 fordon per dygn. Åtgärder på denna del bör övervägas under denna planeringsperiod.

Skogsindustrin i Västernorrland har mycket stora transportbehov till följd av de stora avverkningsmängderna som ligger bland de högsta i landet. Trots detta har Västernorrland fortfarande en mycket stor omfattning av vägar med mycket **låg standard och bärighet** jämfört med övriga Sverige. De stora och tunga gods- och råvarutransporterna gör att slitaget på vägarna i länet är extremt högt. Alternativa färdvägar saknas ofta eller innebär omvägar på flera mil eftersom vägnätet i Norrland är gles.

20 procent (105 mil) av Västernorrlands vägar har permanent nedsatt bärighet (BK2 och BK3). Motsvarande andel i övriga Sveriges exklusive Västernorrland ligger på ca 6 procent. Målet bör vara att vägarna i Västernorrland ska hålla samma bärighetsstandard som övriga landet, vilket kostar ca 2 miljarder att åtgärda.

Detta innebär stora nackdelar för den skogs-baserade industrin som tvingas lagra extra virkesvolymen och/eller öka importen av virkesråvara för att klara en kontinuerlig råvaruförsörjning. Extra hantering och överkapacitet medför extra kostnader samt försämrade råvarukvalitet, vilket i värsta fall leder till att skogsbolagen tvekar att investera i Sverige och istället expanderar i andra länder. För de som lever och verkar i inlandet är vägstandarden av avgörande betydelse. Att minska bärighetsrestriktionerna i länet är därför mycket viktigt ur ett nationellt perspektiv.

Västernorrlands utmärker sig även när det gäller ett stort antal kvarvarande **grusvägar**. Av länets 530 mil statlig väg är hela 190 mil grusvägar (36 procent), vilket är en mycket hög andel jämfört med övriga Sverige. Ett stort del av dessa vägar är dessutom s.k. högratifierade, vilket innebär att de trafikeras av fler än 250 fordon per dygn. Att belägga dessa vägar ger positiva effekter för människor som bor och verkar i landsbygden.

I Västernorrland finns 40 procent av landets s.k. "högratifierade" grusvägar, dvs grusvägar med fler än 250 fordon per dygn. Det är angeläget och samhällsekonomiska motiverat att få dessa vägar belagda. Åtgärden innebär starkt attraktivitet för boendeyråden och betydligt högre transportkvalitet för buss- och personbilstrafiken.

Det **enskilda vägnätet** utgör ett komplement till det allmänna vägnätet. Statsbidraget till enskild väghållning är en ersättning för att vägarna hålls öppna för allmän trafik. För närvarande täcker inte statsbidragen på långa vägar maximala ersättningsnivåer enligt förordning. För den vanligaste kategorin enskilda vägar ges exempelvis endast 55 procent kostnadstäckning istället för angivna 70 procent.

Järnvägar

Stora insatser pågår inför Botniabanans trafikstart, men den nationella samhällsnyttan och eftersträlvade regionalpolitiska vinster kan endast tas tillvara full ut om ytterligare insatser genomförs. Det handlar om att skapa ett stabilt och robust järnvägssystem där Stambanan och Botniabanestråket tillsammans fungerar som ett dubbelspår, och att skapa effektiv regionförstoring genom att länets arbetsmarknadsområden knyts ihop.

Järnvägsutbyggnaden utmed Norrlandskusten skapar förutsättningar för integrerade arbetsmarknader. Den ekonomiska potentialen är betydande - 20 miljarder kronor under en 20 års period.

En upprustning av **Ådalsbanan delen Nyland-Långsele inklusive triangelspår i Nyland** är nödvändig innan 2010 för att uppnå dubbelspårfunktionen när Botniabanans blir klar. Det handlar om att järnvägssystemet på övergripande nivå blir stabilt och klarar omledning vid exempelvis driftstörningar. Upprustning inklusive trafikledningsystem är också helt nödvändig för inlandet med bland annat Sollefteå, som annars helt saknar koppling till det nya järnvägssystemet, samt för persontågstrafik Östersund-Sollefteå-Umeå som planeras i Norrtågsförsöket. Sollefteå behöver kunna tillvarata utvecklingsmöjligheter av regionförstoring, bromsa befintlig utflyttning och minska kostnaderna för arbetsmarknadsåtgärder.

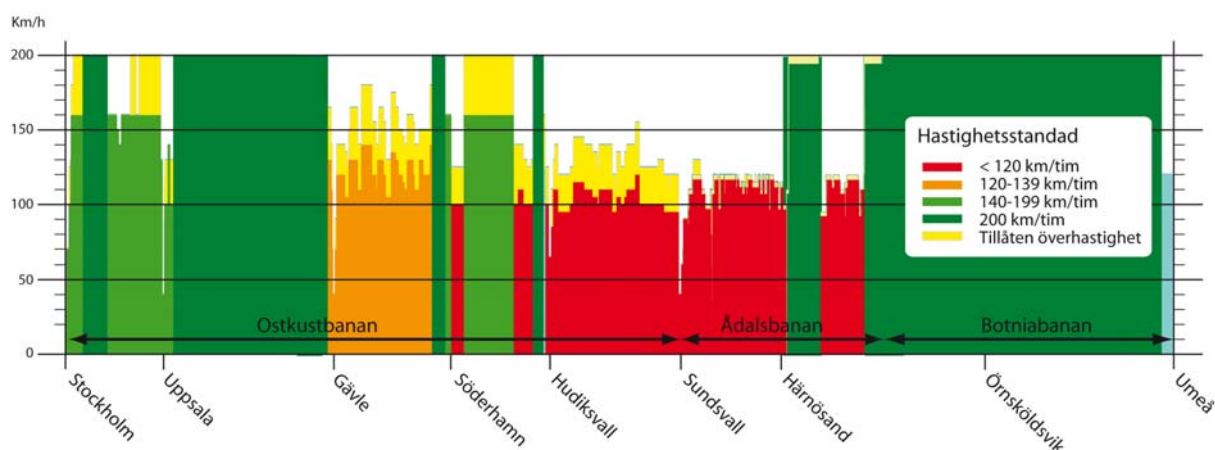
För att uppnå regionförstoring så måste "diket" dvs obalansen i hastighetsstandarden för **Ådalsbanan Härnösand-Sundsvall** åtgärdas genom en etapputbyggnad 2010-2019. Såväl våra som Norrtågs prognoser visar att resetiderna med tåg annars har kritisk effekt på det regionala tågresandet, vilket hämmar både en

överflyttning av befintligt pendlande med bil/buss till tåg, och nytt regionalt resande riskerar att bli lågt.

Kapacitetsproblemen på **Ostkustbanan** blir påtagliga när Botniabanans tas i bruk och en utbyggnad av partiella dubbelspår är därför både nödvändigt och motiverat. **Centrala Sundsvall** utgör en huvudnod i systemet och för en fullgod trafikfunktion är det viktigt att en funktionell koppling mellan tåg och buss tillskapas utan onödiga barriärer. Det bör prövas om det innebär nedsänkning av järnvägen eller annan godtagbar lösning.

Mittbanan är central i arbetet med att utveckla transporterna Sundsvall-Östersund-Trondheim. Delen Sundsvall-Ånge är inte snabbtågsanpassad, vilket hämmar persontrafikens utveckling. Genom åtgärder i infrastruktur, fordon och trafikeringsupplägg kan restiden kortas med 10-20 minuter. Det skulle stärka arbets- och utbildningspendling i stråket, Ånges koppling till närliggande arbetsmarknader, fjällturismen, samt fortsatt utveckling för Mittuniversitetet.

En påtaglig flaskhals i järnvägssystemet är avsaknaden av **triangelspår Bergsåker**, dvs en direktförbindelse mellan Ådalsbanan och Mittbanan. Bristen innebär tidskrävande tågvändningar inne i centrala Sundsvall och hindrar en fortsatt överflyttning av rundvirkestransporter från lastbil till järnväg. Triangelspår Bergsåker är mycket angeläget med tanke på de strategiska industri investeringar som kan vara möjliga i länet, för att svara mot industrins behov av effektiva transporter, åstadkomma ett flexibelt järnvägssystem, samt för att avlasta centrala Sundsvall från tågvändningar



Persontågstrafik och cykling

Norrtågsförsöket innebär att de fyra Norrlands-länen under en försöksperiod på tio år får möjligheten att själva organisera all persontågstrafik (exklusive nattågen). För en framgångsrik utveckling av persontågstrafiken behövs ett samlat och långsiktigt engagemang från både stat och region, gällande finansiering och kompetens. Norrtågsförsöket leder till att mer tågtrafik kommer att etableras än vad som tidigare planerats, vilket innebär att behovet av statens fordonsstöd ökar från avsatta 122 miljoner kronor till ca 460 miljoner kronor.



En ökad **gång- och cykeltrafik** är en viktig del i formandet av ett tillgängligt och långsiktigt hållbart transportsystem, samt ur ett folkhälso-perspektiv. Behoven finns främst längs det regionala vägnätet och i tätort, men även längs de allt vanligare 2+1-vägarna, vilket innebär ett delat ansvar mellan kommun, länsstyrelse och vägverket.

För att på allvar möjliggöra byte från bil till cykel är det av största vikt att skapa sammanhängande gång- och cykelvägnät, i första hand för arbets- och utbildningspendling (inräknat barns skolvägar) in mot kommuncentra, inom större tätorter, samt mellan närliggande tätorter.

I Västernorrland finns runt 35 mil gång- och cykelvägar på det kommunala och statliga vägnätet sammantaget. Efterfrågan hos medborgarna är dock långt större än detta. För att klara en mer omfattande utbyggnad jämfört med hittills, behövs en högre planeringsram till länstransportplanen avsätts. För att få ut mer för pengarna bör enklare utförande av gång- och cykelvägar prövas. Inför kommande inriktningsproposition med efterföljande åtgärdsplanering behövs en tillståndsbild, prioritering av åtgärder, samt val av standardnivå för prioriterade sträckor.

Västernorrland står inför en stor strukturell förändring med utbyggnaden av ny järnvägstrafik längs Botniabanestråket. För att denna satsning ska bli framgångsrik krävs att alla berörda aktörer gemensamt kraftsamlar kring åtgärder som smörjer systemet. Det handlar exempelvis om attraktiva bytespunkter, attitydpåverkande insatser, informations- och biljettsystem, offensiv samhällsplanering, etc.

Hamnar och rikskombiterminal

Västernorrland har ett mycket stort antal hamnar och lastageplatser - 27 stycken, av vilka 22 är i operationell drift. Fyra bedöms ge service som allmänna hamnar: Sundsvall, Söråker, Härnösand och Örnsköldsviks hamnar. Årligen hanterar hamnarna ca 7 miljoner ton, vilket innebär att länet ligger på sjätteplats i landet. Hamnar och lastageplatser vid industrin eller i dess omedelbara närhet är en betydelsefull infrastruktur som möjliggör import av råvaror till låg kostnad direkt till fabrik.

För att uppnå ett långsiktigt hållbart transport-system och åstadkomma transporteffektiva lösningar för näringslivet måste sjötransporterna utvecklas och samspelet mellan trafikslagen förbättras. Det är viktigt att norra Sverige får prioriterad hamn gärna i Sundsvall, Umeå och Luleå. Mycket stora volymer hanteras över hamnarna och basindustrins framtid på den globala marknaden motiverar detta. För Västernorrlands del ligger Sundsvalls Hamn närmast till hands att lyftas fram eftersom hamnen med sina 2,2 miljoner ton per år är det största allmänna hamnen i länet. Genom ett nyligen påbörjat hamnsamarbete mellan Sundsvalls, Söråkers hamn och Härnösands hamnar kan effektiviseringsvinster uppstå och hamnarna kan gemensamt fånga upp stora godsflöden som idag går från regionen med bil och järnväg till södra Sverige för utskeppning.

Med en samlokalisering av en rikskombiterminal och en nationellt prioriterad hamn Sundsvallshamn-Tunadal skapas ett nationellt konkurrenskraftigt logistikcentrum - en knutpunkt mellan sjöfart, järnväg och väg. Frågan är av strategisk betydelse både för länet och för Sverige. Det finns i länet vilja och förmåga hos berörda aktörer att verka i denna riktning.

Kring Sundsvalls Hamn - Tunadal finns en mycket transporttung industri med stora befintliga kombivolymer. Med en kombiterminal lokaliserad i direkt anslutning till hamnen finns en potential på ytterligare mellan 70 000 och 170 000 ton gods årligen, vilket motsvarar mellan 1,4 och 3,4 nya kombitåg per vecka. Ökade avgångar och fler destinationer är av stor betydelse för att fånga upp mindre flöden till kombiterminalen. De mindre industrierna gynnas av ett stort basflöde på kombiterminalen och kan bygga upp sina transporter på de större industriernas system.

En lokalisering av en kombiterminal till Sundsvallshamn-Tunadal innebär också att själva hanteringen och utrustningen kan samordnas mellan hamn och kombiterminal, ett upplägg som framgångsrikt prövats i andra delar av landet, exempelvis i Göteborg och Karlstad. Målet är att stärka den intermodala trafiken konkurrenskraft genom en effektiv terminalhantering med slimmade kostnader.

Flyg

I Västernorrland finns två statliga och en kommunal flygplats. Totalt uppgick antalet passagerare från dessa flygplatser år 2006 till nära 500 000 stycken (Sundsvall-Härnösand: 338 000; Örnsköldsvik: 132 000; Kramfors-Sollefteå: 23 000). Sundsvall-Härnösand har sju avgångar till Arlanda, fyra till Bromma, två till Luleå, samt två till Göteborg. Örnsköldsvik har fem avgångar till Arlanda. Kramfors-Sollefteå har två dagliga avgångar till Arlanda samt Gällivare. Under vissa perioder av året förekommer också charterflyg från flygplatserna. Flygplatserna i länet arbetar för ett ökande passagerarunderlag och förbättrat ekonomiskt resultat.

Länets exportintensiva industrier innebär stort utrikesresande och krav på frekventa och snabba till Arlanda. I Örnsköldsvik ligger exportandelen för de 20 största företagen på 82 procent. Andelen utrikestransfer för dessa företag ligger på mellan 50 och 80 procent. Liknande exempel ger de två största företagen i Sundsvallsområdet, SCA och Metso Paper. Av Metso Papers resor fortsätter ca 90-95 procent ut i världen. Tillgängligheten till avsättningsmarknaderna för att möta kunder eller nå huvudkontor är av väsentlig betydelse för dessa företag. Flyg är av tidsskäl det enda realistiska alternativet för dessa resenärer. En sämre tillgänglighet för företagen till flygplatser och till flygavgångar får direkta konsekvenser för

deras konkurrenskraft på den globala marknaden.

Jämfört med näringsliv och boende i södra Sverige och storstadsområdena, måste Västernorrland sträva efter att kompensera merkostnader och sämre tillgänglighet. Också för mindre företag, myndigheter och andra organisationer är tillgängligheten till Stockholm och Arlanda viktig. Snabbtågförbindelser till Arlanda finns från länets södra del. Tåget tar dock minst tre timmar och kommer till Arlanda först klockan 08:10, vilket är för sent för många utrikesanslutningar. Tåget är med andra ord inget realistiskt alternativ för länets exportintensiva näringsliv. Resten av länet saknar i dagsläget tågförbindelse till Arlanda. När Botniabanan tas i trafik kommer även orterna längs kusten norr om Sundsvall-Härnösand att få tågförbindelser till Arlanda, men med tågrestider på flera timmar kan järnvägen ändå inte överta den roll som länets flygplatser har avseende kopplingen till Arlanda.

Vi strävar efter att behålla länets tre flygplatser med samma huvudmannaskap som idag, samt att få mer frekventa flygförbindelser till Arlanda och andra inrikesdestinationer samt upprätta en ny flygförbindelse till ett europeiskt flygnav.

