

Remissbehandlingen av Strategin för North East Cargo Link

Inledning

Ett utkast till strategidokument utgick medio april för synpunkter till NECL:s nätverk, d.v.s. styrgrupp, arbetsgrupper, NECL:s partnerskap som interregprojekt, NECLA:s medlemmar samt berörda trafikverk (Bilaga A). I anslutning härtill inbjöds samtliga "remissinstanser" för genomgång av strategirapporten till seminarier, ett i varje land (Bilaga B). I bilaga B framgår också deltagandet vid respektive seminarietillfälle.

Inkomna yttranden

Skriftliga yttrande har inkommit från följande i datumordning:

Östersunds kommun
Länsstyrelsen i Jämtlands län
Härnösands kommun
Vägverket Region Mitt
Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Landstinget Västernorrland
Sundsvalls kommun
Timrå kommun
Sör-Tröndelag Fylkeskommune
Norske Skog
Nord-Tröndelag Fylkeskommune
Trondheim Havn

Dessa yttranden redovisas i Bilaga C.

Några kommentarer till inkomna yttranden

Alla remissinstanser har i respektive yttranden en positiv grundsyn till NECL och strategidokumentet. Därvidlag hänvisas direkt till de skilda yttrandena. De fortsatta kommentarerna begränsas till ett urval av remissinstansernas synpunkter och påpekanden, vars syften samtliga är att i olika avseenden förbättra strategin och framställningen av denna i dokumentet.

I flera yttranden efterlyses en inledande sammanfattning i dokumentet med tonvikt på dess förslag. NECL-kansliet delar uppfattningen att det behövs en sammanfattning som gör

strategin mer tillgänglig än vad huvuddokumentet som helhet medger. Avsikten är att huvuddokumentet skall kompletteras med sammanfattningar i två fristående dokument, dels omfattande 10-15 sidor, dels ca 4 sidor, den sistnämnda med elementär information om NECL och dess strategi. Vidare avses att, helt i enlighet med remissinstansernas önskemål, göra en sammanfattning med tonvikt på förslagsdelen med placering inledningsvis inom huvuddokumentet. Detta är praktiskt möjligt, emedan Lead Partner för NECL, av sekretariatet för Interregs Östersjöprogram, erhållit förlängning av projekttiden. (september-november).

I övrigt kan följande kommentarer göras beträffande de skriftliga yttrandena. Remissinstansernas relevanta synpunkter tillvaratas självklart genom textändringar. Större förändringar av framställningen har detta emellertid inte föranlett.

Länsstyrelsen i Jämtlands län och Östersunds kommun uppfattar dokumentet mer som en slutrapport än en strategi.

Kommentar

Strategidelen, d. v. s. åtgärdsdelen, är samlad i kapitel 9 och 10, Överväganden och förslag respektive Implementering. Det medges dock att den relativt omfattande textmassan, särskilt i kapitel 9, kan "skymma sikten" över vilka avsnitt/förslag som är av mer strategisk karaktär. Inledningen på kapitlet, avsnitt 9.1, utgör dock en tämligen bra läsanvisning för detta kapitel vad gäller dess upplägg och struktur. Den sammanfattning som kommer att utarbetas enligt ovan kommer att föra fram de viktigaste förslagen i strategidokumentet.

Länsstyrelsen i Jämtlands län menar vidare att strategin inte ger några egna förslag till åtgärder utan ansluter sig till förslag som redan finns.

Kommentar

NECL-kansliet håller med om att det förhåller sig så i viss utsträckning, dock långt ifrån genomgående. Vad gäller transportinfrastrukturen följer Strategin vissa trafikverks planer medan i andra fall Strategins förslag skiljer sig i hög grad från ifrågavarande trafikverks planer. När strategin endast följer trafikverkens förslag har detta ändå ett värde då strategin ger sitt stöd till den planerade investeringen som i de flesta fall är långt från beslutade. Projektet bidrar således med sina bevekelsegrunder-/perspektiv (ex väst/östligt), som inte alltid är desamma som ifrågavarande trafikverks för att investeringen skall bli genomförd.

Länsstyrelsen i Jämtlands län saknar en prioritering från projektets sida vilka insatser som är de viktigaste.

Kommentar

Den ovan nämnda sammanfattningen inledningsvis kommer att redovisa vilka förslag till åtgärder som bedöms som viktigast.

Länsstyrelsen i Jämtland framhåller att det vore en fördel om projektet hade kunnat lämna egna förslag till var kombiterminaler bör finnas i Mittnorden för att nå uppsatta mål.

Kommentar

NECL-kansliet menar att i strategins ges en utförlig återspeglning av pågående diskussioner kring lokalisering av kombiterminaler på skilda orter i Mittnorden. NECL har avstått från att peka ut någon ort framför en annan, motiven för detta framgår av avsnitt 9.2.3.

Sändlista över remissinstanser för NECLs strategidokument

Lead Partner

Gerhard Larsson Länsstyrelsen i Västernorrlands län

Styrgrupp

Rolf Johannesson	SCA Graphic Sundsvall AB
Bengt-Ove Högström	Mitt-Sveriges Handelskammare
Sten-Olov Altin	Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Per Bruun Lie	Short-Sea Shipping
Jon L Gjemble	Norske Skog AS
Ola Huke	Sör Trøndelag Fylke
Inge Fornes	Nord Trøndelag Fylke
Bengt Jansson	Österbottens Handelskammare
Olav Jern	Österbottens förbund
Jussi Juselius	M-Real
Bertil Magnusson	Sundfrakt AB
Jens Nilsson	Östersunds kommun
Anne Skolmli	Jernbanelverket
Uno Svaleryd	Länsstyrelsen i Jämtlands län
Håkan Wennerström	Vägverket Region Mitt

Kansli

Christer Troselius	Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Leif Kärreby	- " -
Thorbjörn Frisk	- " -

Projektledare

Rafael Frans	Österbottens förbund
Tomas Lundin	Steria Iocore AB
Knut Selboe	Trondheims kommun
Björn Amnow	Länsstyrelsen i Västernorrlands län

Medlemmar i arbetsgrupper

Juha Häkkinen	Österbottens handelskammare
Seppo Rinta Hoiska	Södra Österbottens förbund
Astrid Björger Sund	Trondheim Havn
Henning Mickland	Sör Trøndelag
Gunilla Mellgren	Ånge Kommun
Nina Loberg	Länsstyrelsen i Västernorrlands län

Alf Norrgård	AW Trans
Timo Heikkilä	Södra Savolax förbund
Leif Sörensen	Lys-Line AS
Björn Egil Asbjørnslett	NTNU/Marintek/Sintef
Anders Ekmark	Banverket Mellersta Banregionen
Stefan Bodelind	Eka Chemicals

Antero Auranen	S:a Österbottens handelskammare
Martti Ahokas	Mellersta Finlands förbund
Asbjörn Holten	Cargo Net
Odd-Martin Holmsberg	NECL-West
Staffan Långström	Plyfa Hassela
Kjell Norberg	Mitt Sveriges Handelskammare

Marlene Svens	Kaskö Stad
Anders Östergård	Vasa Vägförvaltning
Knut Rygh	Nord Tröndeölag
Bård Eidet	Sör-Tröndelag
Jan Molde	Länsstyrelsen i Jämtlands län
Olle Tiderman	Norrtåg

NECLs partnerskap som interreprojekt (kontaktpersoner exkl ovan upptagna)

Kurt Johansson	Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Per Ove Öberg	Landstinget Jämtland
Göran Jonsson	- ” -
Bengt Marsh	Östersunds kommun
Tomas Palmgren	Kommunförbundet Jämtland
Bengt Sandal	Mittnordenkommittén
Lena Bergeskär	- ” -
Sten-Ove Danielsson	Ånge kommun
Christer Berglund	Sundsvall kommun
Helene Lundahl	- ” -
Eva Lindstrand	Timrå kommun
Bill Bengtsson	- ” -
Sig-Britt Ahl	Härnösands kommun
Jan-Olov Friman	- ” -
Christer Nilsson	Kramfors kommun
Ulf Högberg	- ” -
Elisabet Lassen	Sollefteå kommun
Tomas Alsfjell	- ” -
Elvy Söderström	Örnsköldsviks kommun
Staffan Vestman	- ” -
Christer Nyhlén	Landstinget Västernorrland
Anita Mikkonen	Mellersta Finlands förbund
Susanne Åslund	Banverket Mellersta Banregionen
Vigdis Espnes Landheim	Jernbaneverket
Bard Eidet	Sör - Tröndelag
Magnar Ronstad	- ” -

Alf Birger Haunas	Levangers kommun
Håkan Knip	Botten havets Sjöfartsdistrikt
Svein A Flyum	Verdals kommun
Håkan Eriksson	Vägverket Region Mitt
Katarina Lind	- " -
Per Lindroth	- " -
Mattias Lööv	Jämtfrakt AB
Birger Elvestad	Trondheims kommun
Kjell Norberg	NECLA
Johanni Vaino	Åbo universitet
Leif Lindefeldt	Mittuniversitetet
Leif Olsson	Mittuniversitetet
Leif Eriksson	Sundfrakt
Erki Valimäki	Seinäjäki kommun
Magnus Sundström	Sjöfartsverket
Harald Tronstad	Kystverket 3 distriktet
Arne Feragen	Norska Vägverket
Seppo Kosinen	Vägverket Region Mellersta Finland
Hannu Keralampi	- " -
Pertti Kinnunen	Södra Österbottens förbund
Mauri Kimpimäki	Vasa Vägdistrikt

Medlemmar i North East Cargo Alliance (NECLA) (exkl ovan upptagna)

Rolf Aarland	Trondheim havn
Paul Almåsvold	Samlast AS
Jonny Andersson	DHL Express AB
May Andersson	Kommunförbundet Västernorrland
Leif Berglund	OCTO Wood AB
Frans Bergstrand	Jämtlamell AB
Lars Engström	Transecure AB
Tommy Halén	Railog AB
Fredrik Hansell	Hansell Shipping AB
Gunnar Hedberg	Åre kommun
Per Odd Holde	Franzefoss Kalk AS
Lars Holmqvist	Vasa Stad, Hamnverket
Ewa Hörving	Byggelit
Sven-Gösta Jacobsson	Norrskog Wood Production AB
Dick Jansson	Handelskammaren Mittsverige
Per-Anders Johansson	Metso Panleboard AB
Sten Jonsson	Jämtlands Läns Landsting
Tomas Jonsson	NT Byggmaterial AB
Anders Kempe	Talatta AB
Gerd J Kristoffersen	Verdal kommune
Rolf Lilja	Krokom kommun
Erik Magnusson	Bräcke kommun
Olle Nord	Bergs kommun
Lennart Olsson	Härjedalens kommun
Lennart Oscarsson	Strömsunds kommun

Kjell-Johan Paulsen	Coop Norge
Agne Sjöström	Logistiq AB
Kjell Åke Pettersson	Inlandsgods AB
Gunnar Rödin	Rödins Trävaru AB
Jim Salvin	Norske Skog Wood Jämtland
Jan Erik Sandberg	Inlandsbanan AB
Johan Sten	Deltaterminal AB
Alf Skevig	Skevig Lastbilstransport
Geir Sund	Kuehne+Nagel AS
Giesle Tronstad	Inntre AS
Morten Valstad	Norfolkline
André Velve	Black Design AS
Lennart Westling	Green Cargo AB
Anders Wingmalm	Railcombi AB

Övriga

Kari Konsin	Banförvaltningscentralen
Matti Tuiremo	Vägverket Region Savolax och Karelen
Anders Lindholm	Näringsdepartementet
Stellan Lundberg	ÅF Infraplan AB
Karl-Erik Lockner	ProMidNord



Christer Troselius

Enligt sändlista

Förslag till Strategi för North East Cargo Link

North East Cargo Link (NECL) är under perioden september 2003 - september 2006 ett projekt inom ramen för EU:s Östersjöprogram, Interreg III B. Projektets huvuduppgift är att upprätta ett förslag till strategi med sikte på att få till stånd väl utvecklade, hållbara och intermodala transportlösningar för en godskorridor genom Mittnorden.

Strategidokumentet överlämnas härmed för synpunkter genom skriftligt yttrande, som ska vara Länsstyrelsen i Västernorrlands län, 871 86 Härnösand Sverige, tillhanda senast den 7 juni 2006.

De bilagor som hänvisas till i rapporten finns tillgängliga på NECLs hemsida under www.necl.se

För genomgång av rapporten kommer seminarier att äga rum enligt följande:

Tisdagen den 9 maj 2006 kl 12.30, Grand Hotel, Kongensgate 37, Steinkjer, Norge

Torsdagen den 11 maj 2006 kl. 12.00 Folkets Hus, Esplanaden 29 Sundsvall, Sundsvall

Fredagen den 19 maj 2006, kl. 12.30 ??, Vasa

Från NECLs sida deltar vid samtliga tre tillfällen projektledarna Tomas Lundin och Björn Amnow samt undertecknad. I Steinkjer deltar dessutom projektledaren Knut Selboe och i Vasa projektledaren Rafael Frans.

Anmälan till överläggningarna som inleds med lunch görs på bifogad blankett, som sändes till NECL/länsstyrelsen på adress enligt ovan, alternativt faxas till + 46 611 34 93 85. Anmälan kan också göras via e-post thorbjorn.frisk@y.lst.se.

Med vänliga hälsningar

Christer Troselius
Projektkoordinator NECL

Deltagande i NECLs StrategiseminarierI Steinkjer 9/5 2006

Odd Martin Holmsberg	NECL-West
Joar Nordtug	Nord Trøndelag Fylke/NT-forsk
Aspbjörn Holten	Cargo Net
Per Vidar Berntsen	Nord Trøndelag Fylke

Christer Troselius	NECL-kansliet
Knut Selboe	-"-
Tomas Lundin	-"-
Björn Amnow	-"-

I Sundsvall 11/5

Ove Wallberg	Östersunds kommun
Jan Molde	Länsstyrelsen i Jämtlands län
Nils Eriksson	Sundsvalls kommun
Bill Bengtson	Timrå kommun
Björn Amnow	Härnösands kommun
Susanne Åslund	Banverket Mellersta Banregionen
Leif Olsson	Mittuniversitetet

Christer Troselius	NECL kansliet
Tomas Lundin	-"-
Björn Amnow	-"-

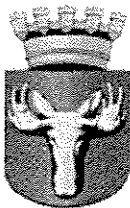
I Vasa 19/5

Martti Ahokas	Mellersta Finlands förbun
Marlene Svens	Kaskö Stad
Timo Onnela	Kaskö Hamn
Juha Häkkinen	Österbottens handeskammare
Pertti Kinnunen	Södra Österbottens handelskammare
Vesa Leino	Vasa Vägdistrikt
Jan-Erik Helenlund	VASEK
Marja-Terttu Saari	Seinäjäki Stad

Christer Troselius	NECL-kansliet
Rafael Frans	-"-
Tomas Lundin	-"-
Björn Amnow	-"-

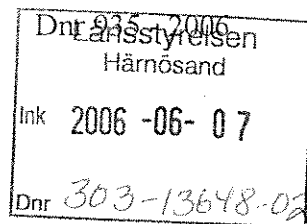
Remissvar över NECLs Strategidokument

	<u>Inkom</u>
Östersunds kommun	2006-06-07
Länsstyrelsen i Jämtlands län	2006-06-08
Härnösands kommun	2006-06-08
Vägverket Region Mitt	2006-06-08
Länsstyrelsen i Västernorrlands län	2006-06-09
Landstinget Västernorrland	2006-06-19
Sundsvalls kommun	2006-06-22
Timrå kommun	2006-06-28
Sör-Trøndelag Fylkeskommune	2006-08-14
Norske Skog	2006-08-14
Nord-Trøndelag Fylkeskommune	2006-08-18
Trondheim Havn	2006-08-30



ÖSTERSUND
Ove Wallberg

2006-06-05



North East Cargo Link
c/o Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Nybrogatan 15
871 86 HÄRNÖSAND

Yttrande över Strategi för North East Cargo Link

Östersunds kommun som fått "Strategi för North East Cargo Link" för synpunkter får härmed lämna följande synpunkter.


Kommunen tycker att strategin ger en god beskrivning av nuvarande transportinfrastruktur och hur gods idag transporteras inom Mittnorden. Mycket stora godsmängder går idag i nord-sydlig riktning i väl inarbetade transport-system som kan vara svåra att bryta. En förbättring av godstråket i ostvästlig riktning är därför nödvändigt och ett sätt att påverka en förändring.

Kommunen tycker också att strategin tydligt redovisar vad som utförts i projektet. Detta ger dock handlingen mer formen av en slutrapport än ett kraftfullt strategidokument. Strategin har också varit mer lättläst med en inledande sammanfattning med prioriterade förslag till åtgärder.

Det är viktigt att få berörda myndigheter och verk i de nordiska länderna att ta till sig strategin och att ta upp och finansiera föreslagna förbättringar av transportinfrastrukturen. Här skulle en prioritering av insatser sannolikt underlätta ett genomförande av strategin. Här kan också behövas någon organisation som får rollen att bevaka frågan hos respektive myndighet.

Med den rådande energisituationen och av miljöskäl är det angeläget att transporteffektiviteten ökar och att gods överförs från lastbilstransporter till järnväg. Här får frågan om förbättring av Meråkerbanan i Norge och placeringen av kombiterminaler i Mittnordenkorridoren särskilt stor betydelse. Kommunen lägger tillsammans med länsstyrelsen och näringslivet ner resurser och arbete med att få till stånd en kombiterminal i Östersund. Kommunen och länsstyrelsen har också tagit upp den frågan i särskilda yttranden över Godstransportdelegationens slutbetänkande SOU 2004:76.

KOMMUNSTYRELSEN


AnnSofie Andersson
1:e vice ordförande


Bengt Marsh
Kommundirektör



Länsstyrelsen
Jämtlands län
Kommunikationer
Jan Molde
063 146271

YTTRANDE

Datum
2006-05-31

Dnr (anges vid skriftväxling)

341-5998-06
Länsstyrelsen
Härnösand

Ink 2006-05-08

Dnr 303-13648-02

North East Cargo Link
c/o Länsstyrelsen i Västernorrland
Nybrogatan 15
871 86 HÄRNÖSAND

Yttrande över "Strategi för North East Cargo Link", remissupplaga
2006-04-21

Länsstyrelsen i Jämtlands län har tagit del av dokumentet "Strategi för North East Cargo Link", daterat 2006-04-21 och lämnar följande synpunkter.

Allmänna synpunkter

Dokumentet ger en bra redovisning av transportinfrastrukturen i Mittnorden och av godsflödena i området. En utförlig redovisning av det arbete som skett inom ramen för projektet lämnas också. Dokumentet är därmed mer utformat som en slutrapport från projektet än som en tydlig strategi för framtiden. Om dokumentet inleddes med en sammanfattning av strategin (utvecklad utifrån våra synpunkter nedan) skulle läsbarheten och användningen av dokumentet troligen öka.

Sammanfattande strategi

Strategin bör inledas med ett tydligt huvudmål med förslagsvis följande formulering: "Målet är att skapa en genomgående öst-västlig, väst-östlig transportled. Transportleden ska bygga på en god integration av befintliga transporter på ledens delsträckor som på sikt ger en rationell genomgående trafik med stora miljöfördelar".

Strategierna för att uppnå detta mål är

- Säkra en reguljär färjeförbindelse över Bottenhavet
- Förbättra intermodaliteten genom investeringar i kombiterminaler och andra förbättrande omlastningsmöjligheter
- Investeringar i infrastrukturen i utpekade missing links
- Skapa en ekonomiskt attraktiv prisbild genom sänkta kostnader på järnväg i Finland och i hamnarna i Norge
- Insatser för att marknadsföra transportleden
- Åtgärder för att anknyta transportleden till andra transportleder som ger tillgång till de globala marknaderna

I denna sammanfattande strategi är det också viktigt att ange vilka organisationer som har huvudansvar för genomförande av de olika delarna i strategin.



Övriga synpunkter på innehållet

Vid en snabb blick på många av de kartor som illustrerar godsflödena kan man få intrycket att mycket stora godsmängder transporteras efter det öst - västliga stråket. I själva verket transporteras en övervägande del av godset i nord - sydlig riktning, vilket i och för sig påpekas i texten. SIKA har i sina stråkanalyser¹² visat att nuvarande nord-sydliga godsstråk är mycket robusta och att det krävs mycket stora förändringar för att de ska rubbas.

En djupare analys av orsakerna till att det ost - västliga stråket inte nyttjas i högre grad vore intressant. Är orsakerna framför allt kopplade till bristerna i infrastrukturen eller finns andra orsaker? Svaret på den frågan är viktigt för att kunna ta ställning till förslaget till strategi för framtiden.

I kapitel 9, Överväganden och förslag, redovisas beslutsläget avseende investeringar i infrastrukturen i våra tre länder. Projektet ansluter sig i princip till de förslag som redan finns och redovisar sällan någon egen värdering av vilka investeringar som är mest angelägna för att stärka det ost - västliga stråket. En strategi bör, menar vi, peka ut de viktigaste insatserna och ange vilka som bör ha det fortsatta ansvaret för att de kommer till utförande. Som strategin nu är formulerad kan man få intrycket att alla de beskrivna insatserna är lika viktiga.

Tillgången till kombiterminaler är sannolikt av central betydelse för att öka transportererna efter det ost - västliga stråket. I dokumentet redovisas de planer som finns avseende kombiterminaler i olika regioner. Banverket har påbörjat ett arbete med att peka ut så kallade "rikskombiterminaler" i Sverige. I de rapporter som Banverket hittills tagit fram finns vare sig Ånge eller Östersund med på kartan. En uppenbar risk finns därför att vare sig Ånge eller Östersund kommer att få de statliga stöd som "rikskombi-terminalerna" föreslås få. Banverkets rapporter tycks inte grunda sig på någon närmare analys av var omlastningsmöjligheter vid kombiterminaler bör finnas för att uppnå ett optimalt transportsystem med förutsättningar att föra över gods från väg till järnväg. Det vore en fördel om projektet hade kunnat lämna egna förslag till var kombiterminaler bör finnas i Mittnorden för att uppnå uppsatta mål.

I många fall saknas finansiering till angelägna investeringar i området. Genom att tydligt peka ut de mest angelägna insatserna för att uppnå önskade effekter bör chanserna att hitta annan finansiering såsom till exempel EU Mål 2- eller Interreg- medel öka.

¹ Stråkanalyser för godstransporter, SIKA Rapport 2001:1

² De svenska godstransportstråken, Uppföljning sedan 1997, SIKA Rapport 2004:6



En viktig uppgift under den närmaste tiden är också att bevaka att programskrivningarna för nästa strukturfondsperiod utformas så att möjligheter till stöd ges för de insatser som prioriterats av projektet.

I detta ärende har länsrådet Uno Svaleryd beslutat. I den slutliga handläggningen har även kommunikationsstrateg Jan Molde deltagit. Den sistnämnde som föredragande.


Uno Svaleryd


Jan Molde

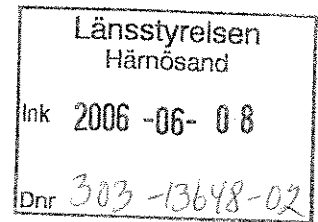


Härnösands kommun

Kommunledningskontoret
Tommy Nilsson, 0611-34 80 02

Yttrande
2006-06-08

Dnr KS 06/100



Länsstyrelsen Västernorrland

871 86 Härnösand

Förslag till strategi för North East Cargo Link

Härnösands Kommun har med stort intresse tagit del av förslaget. Kommunens uppfattning är att det är ett väl genomarbetat underlag för strategi, som presenteras och att den SWOT analys som redovisas på ett bra sätt beskriver förutsättningarna för att utveckla intermodala transportlösningar i Mittnorden.

Från kommunen vill vi dock framföra två särskilda synpunkter. Den ena är att vi vill förorda en lokalisering av ny kombiterminal i Söråker och att vi vill framhålla att Härnösands hamn kan vara ett alternativ för en färjeförbindelse för gods över Bottenhavet.

Kombiterminal i Söråker

Det underlag, som redovisas i Tyréns studie, talar tydligt för att Söråker har bra förutsättningar för en kombiterminal. Framför allt vill vi framhålla att möjligheterna till utveckling är bättre genom att utrymme finns för expansion och att transportförutsättningarna är synnerligen goda. Dessutom är det ett bra förslag utifrån miljöaspekten.

Enligt uppgifter som vi har fått från Timrå kommun så skall närheten till flygplatsen inte längre vara ett hinder.

Härnösands kommun rekommenderar starkt att en ny kombiterminal förläggs till Söråker.

Godsfärja mellan Härnösands och Kaskö hamnar

Den andra synpunkten gäller förslaget att etablera en kommersiell färjeförbindelse för gods över Bottenhavet. Av olika anledningar gick inte den linje som tidigare fanns mellan Vasa och Härnösand att driva vidare. Trots detta anser vi att med rätt förutsättningar är en färjeförbindelse för gods över Bottenhavet mellan Härnösand och Kaskö det absolut bästa alternativet.

Postadress
SE-871 80 Härnösand

Tel vx
0611-34 80 00

Bankgiro
5576-5218

Hemsida
www.harnosand.se

Besöksadress förvaltning
Rådhuset

Fax
0611-34 89 30

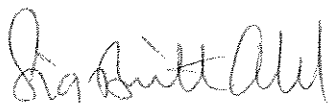
Organisationsnr
212000-2403

E-post
kommun@harnosand.se

Härnösands Kommun

I Härnösand kan förbindelsen utvecklas bättre och den behöver inte hämma SCA eget behov av att för företagets räkning nyttja och utveckla hamnen i Tunadal.

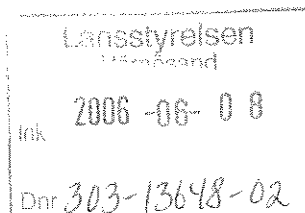
Härnösands kommun förordar att en färjeförbindelse på kommersiell grund etableras mellan Kaskö och Härnösand och att en ny kombiterminal etableras i Söråker.



Sig-Britt Ahl
Kommunstyrelsens ordförande



Tommy Nilsson
Utvecklingsansvarig



Länsstyrelsen i Västernorrlands län

Att: Christer Troselius

871 86 Härnösand

Yttrande över Strategi för North East Cargo Link, remiss 2006-04-21

Allmänt

Vägverket välkomnar denna typ av transportslagsövergripande projekt som, utifrån en helhetssyn, skapar förutsättningar för avvägningar mellan olika intressen, krav och behov. De kontaktskapande effekternas betydelse för ett fortsatt samarbete mellan olika aktörer med skilda förutsättningar och arenor, kan också de behöva understrykas nu när projektet närmar sig avslutande. Dokumenten som arbetats fram under projektets gång är viktiga sammanställningar av kunskap som många kommer att ha glädje över i det fortsatta arbetet.

En förutsättning för Vägverkets prioriteringar som kan behöva poängteras, är att beslutsprocessen bakom vilka projekt som ska genomföras, är förhållandevis komplex och – åtminstone när det gäller större projekt – beroende av de beslut som fattas i regering och riksdag liksom i länsstyrelser/regionala självstyrelseorgan. Detta begränsar Vägverket Region Mitts möjligheter att ställa sig bakom vissa av de skrivingar som i nuläget finns i dokumentet.

Vägverket Region Mitt kan t ex ställa sig bakom den prioritering av åtgärder som föreslås inom den korridor som NECL studerat liksom den vilken inriktning som ska finnas för fortsatt arbete. Prioriteringen gentemot andra angelägna projekt i landet är däremot en betydligt mer svårförutsägbar process varför några tidsbundna åtaganden inte är möjliga att göra från vår sida. Vi lämnar därför förslag till alternativa skrivingar i det följande.

Detaljsynpunkter

Sid 13, 4 st: Här står: "Delen Stjördal - Duved har låg standard, särskilt på den norska sidan. Vidare är E14 från Matfors en mil in mot Sundsvall i stort behov av om- och nybyggnad till en standard som klarar av trafikbelastningen."

Ur Vägverkets perspektiv är frågan om standard alltid relaterad till exempelvis den trafikbelastning som finns och ev åtgärder som krävs för att förebygga negativa effekter. För E 14 mellan riksgränsen och Duved gäller att trafikbe-

lastningen är låg och att ev störningar ska ses i det perspektivet. De backar som finns på vägen orsakar tidvis bekymmer men är med tanke på åtgärds-kostnaderna, något som Vägverket f n inte prioriterar. Sträckan närmast Sundsvall skulle kunna ha en högre trafiksäkerhets- och hastighetsstandard men prioriterades ner av regeringen i samband med Trollhätte-paketet.

Vägverket förslår följande skrivning:

”Delen Stjördal - Duved har på delsträckor låg standard, och särskilt på den norska sidan kan åtgärder behöva övervägas. Vidare är E14 från Stöde in mot Sundsvall i behov av åtgärder för att säkerställa en säker framkomlighet.”

Sidan 21, 3 st. Här står: ”I stråket Åre-Östersund och vidare mot Sundsvall varierar standarden mellan god standard och vissa flaskhalsar.” ...

”Den största flaskhalsen i stråket är vägavsnittet Brunflo/Lockne - Pilgrimsstad (17 km, vägbredd 7-9 m). Vägavsnittet är ett av de mest olycksdrabbade i området. På vägavsnittet Pilgrimsstad - Matfors (136 km, vägbredd 7-13 m) varierar standarden mellan olika vägavsnitt, men både vägbredd och tillåtna hastigheter ökar i takt med den ökade trafikintensiteten och antalet lastbilar till, genom och från Sundsvall och dess närområde. På vägavsnittet Matfors – Sundsvall 18 km, vägbredd 8-13 m) finns en annan besvärande flaskhals mellan Matfors – Nacksta (12 km). Vägavsnittet är hårt trafikerat, 7.800 -10.700 fordon per dygn, varav 700-1.100 lastbilar och är, med hänsyn till det intensiva trafikflödet, underdimensionerat.”

Vägverket kommenterade bruket av ordet ”flaskhalsar” redan när vi lämnade synpunkter på underhandsremissen den 10 mars. Vi skrev då: ”På sidan 17 2:a stycket används begreppet flaskhalsar för att beskriva standarden på delar av sträckan Storlien – Sundsvall. Från vår sida anser vi att det är svårt att i ett nationellt perspektiv hävda dessa sträckor, möjligen undantaget Matfors – Nacksta, som flaskhalsar.”

I den svenska transportpolitiska diskussionen används flaskhalsar för att beskriva platser med återkommande trängsel och stillastående köer. Enligt vår uppfattning förekommer inte trängsel och köer utmed E14 i den utsträckningen att delsträckor kan pekas ut som flaskhalsar. Vägverket tror inte heller att ordet är lämpligt att använda i den nationella prioriteringsdiskussionen eftersom flaskhalsarna i landets större städer är av en helt annan omfattning.

Vägverket förslår följande skrivning:

”I stråket Åre-Östersund och vidare mot Sundsvall varierar standarden mellan god standard och vissa delsträckor med lägre hastighets- och trafiksäkerhetsstandard.” ...

”Den längsta sträckan i stråket med låg hastighets- och trafiksäkerhetsstandard är vägavsnittet Brunflo/Lockne - Pilgrimsstad (17 km, vägbredd 7-9 m). Vägavsnittet är ett av de mest olycksdrabbade i området. På vägavsnittet Pilgrimsstad - Matfors (136 km, vägbredd 7-13 m) varierar standarden mellan olika vägavsnitt, men både vägbredd och tillåtna hastigheter ökar i takt med den ökade trafikintensiteten och antalet lastbilar till, genom och från Sundsvall och dess närområde. På vägavsnittet Matfors – Sundsvall 18 km, vägbredd 8-13 m) finns ett annat parti med låg hastighets- och trafiksäkerhetsstandard mellan Matfors – Nacksta (12 km). Vägavsnittet är hårt trafikerat, 7.800 -10.700 fordon per dygn, varav 700-1.100 lastbilar och kunde, med hänsyn till det intensiva trafikflödet, ha en högre standard.”

Se även sidan 69, sista punkten.

Sidan 22, 2 st:

Här står:

”En gränsöverskridande väg som har betydelse för skogsråvarutransporter är vägen Verdal – Duved riksväg 72/väg 322, (48 km). Vägen bedöms dock ha för låg kapacitet för tyngre godstransporter, bl.a. på grund av dålig bärighet och emellanåt besvärliga förhållanden vintertid. Vissa förbättringsåtgärder vidtas på svensk sida med början 2006.”

Ordet Vissa i sista meningen bör bytas ut till Omfattande.

Sidan 84-85, avsnitt 9.2.1.5.2

Här står:

”Projektet föreslår att

- planerade förbättringar av på Väg 322, Skalstugevägen, för att öka bärigheten genomförs och att
- planerade åtgärder på den norska delen av E14/E6 genomförs i sin helhet.
- Vägavsnittet E14 Matfors – Nacksta projekteras enligt tidigare beslut
- för vägavsnittet E14 Stöde – Matfors projektering påbörjas för mötesseparerad trafik samt nödvändiga förbättringar av trafiksäkerheten åtgärdas. Arbetet föreslås påbörjas inom nuvarande planperiod.
- för vägavsnittet Krokomb - Östersund nödvändiga förbättringsåtgärder projekteras och genomförs under perioden 2007-2010.
- planskild korsning i anslutningen mellan väg E4 och väg 335 genomförs under perioden 2007-2010.”

I enlighet med det Vägverket tar upp under Allmänt så menar vi att dessa skrivningar måste justeras enligt följande:

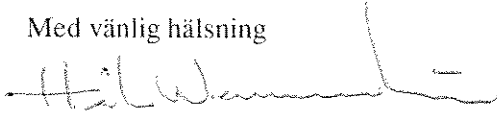
”Projektet föreslår att följande investeringar prioriteras i kommande investeringsplanering

- väg 322, Skalstugevägen, förbättringar för att öka bärigheten

- (planerade åtgärder på den norska delen av E14/E6 genomförs i sin helhet.)
- E14 Stöde – Nacksta, trafiksäkerhets- och hastighetsstandard
- E14 Krokombro – Östersund, förbättrad trafiksäkerhet.
- väg E4 och väg 335 i Överhörnäs, planskild korsning”

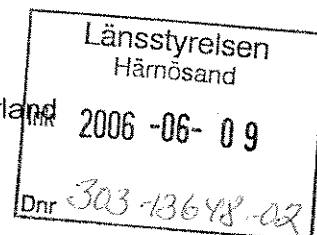
Kontakta gärna Per Lindroth om det behövs för fortsatt diskussion om dessa formuleringar.

Med vänlig hälsning



Håkan Wennerström
Vägdirektör

NECL
Christer Troselius
Länsstyrelsen Västernorrland
871 86 HÄRNÖSAND



YTTRANDE ÖVER FÖRSLAG TILL STRATEGI FÖR NECL

INLEDNING

North East Cargo Link är under perioden 2003-09 – 2006-09 ett program inom ramen för EU:s Östersjöprogram, Interreg III B. Projektets huvuduppgift är att upprätta ett förslag till strategi för att få till stånd väl utvecklade, långsiktigt hållbara, intermodala transportlösningar för en godskorridor genom Mittnorden. Länsstyrelsen Västernorrland har fått förslag till strategi på remiss.

SAMMANFATTNING

Exportindustrin behöver kostnadseffektiva transporter till viktiga globala marknader och till de framväxande marknaderna kring Östersjön. Effektiva godstransportnät måste på ett bättre sätt samordnas på transnationell nivå med kompletterande regionala länkar och noder.

Länsstyrelsen Västernorrland stödjer ambitionen att utveckla en öst-västlig transportkorridor genom Mittnorden till globala marknader. Det hårt ansträngda godstransportstråken i norra och centrala Europa kan avlastas genom utveckling av NECL. Arbetet med att utveckla NECL-korridoren är prioriterat i Länsstyrelsens Vision samt i det Regionala Utvecklingsprogrammet.

Strategin skulle vinna på att tydliggöra och lyfta fram de förslag som beskrivs i strategin så att läsaren snabbt och enkelt förstår strategin och förslagen.

Länsstyrelsen anser att rätt flaskhalsar identifierats och vi ställer oss bakom prioriteringen av färjeförbindelse mellan Västernorrland och Österbotten, E14 i Norge och Sverige, Rv 18 i Finland, Rv 13 i Finland, samt Sjöfinlandsbanan i Finland. Av dessa är färjeförbindelsen den absolut viktigaste.

Meråkerbanan är inte elektrifierad, vilket medför högre transportkostnader då omväxling till diesellok måste göras för denna bandel. För en effektiv gods- hantering i detta stråk måste därför också en elektrifiering av Meråkerbanan anses vara mycket angelägen.

En stor fördel för etableringen av en kombiterminal i Ånge är lokaliseringen vid knutpunkten mellan Stambanan och Mittbanan vilket torde ge goda förutsättningar för ett bra godsunderlag.

Länsstyrelsen ställer sig bakom föreslagna åtgärder för ökad förståelse och kunskap om webbaserade transportadministrativa system. En Internetportal är effektivt som verktyg i en situation när man har uppnått grundläggande affärskontakter. Men man bör observera att en portal i sig inte kan betraktas som tillväxt drivande.

Länsstyrelsen ser positivt på de aktiviteter som genomförts för att utvecklas samarbetet mellan handelskammarna i Mittnordenkorridoren, Storbritannien och St. Peterburg och vi ställer oss bakom förslaget om att utforma ett långsiktigt samarbete mellan NECLA och handelskammarna. Ett sådant samarbete kan leda till inte bara nödvändiga och betydelsefulla kontaktytor för näringslivet, utan också gemensamma aktioner och påverkan på både nationell och europeisk nivå avseende åtgärder i transportinfrastruktur, avgiftssystem, lagstiftning, mm

Länsstyrelsen ställer sig bakom förslaget om att intresseföreningen NECLA får ansvaret för att verka för fortsatt utveckling av NECL-korridoren. Det är mycket viktigt att det inom NECLA finns en tydlig organisation för att driva arbete vidare samt att överföringen av kunskap, material ligger i närtid utan tidsglapp.

För att det fortsatta arbetet ska utföras effektivt krävs utöver föreslagna åtgärder för fortsatt implementering och marknadsföring i närtid att den framtida organisationen tar fram en strategi- och påverkansplan för det långsiktiga arbetet.

För att visa att ett genomförande av transportkorridoren är långsiktigt hållbar på övergripande nivå, så menar Länsstyrelsen att strategin bör kompletteras med en kortfattad analys av projektet ur ett hållbarhetsperspektiv, samt en beskrivning av hur hållbarhetsdimensionerna skulle kunna integreras i kommande skeden.

Strategin bör också omfatta målet att åstadkomma en förändring av de statliga farledsavgifterna så att en harmonisering mellan Sverige och Finland uppnås.

Det är viktigt att föra över prioriteringar från NECL-projektet i det nyligen påbörjade projektet Interbaltic

YTTRANDE

Exportindustrin behöver kostnadseffektiva transporter till viktiga globala marknader och till de framväxande marknaderna kring Östersjön. Effektiva godstransportnät måste på ett bättre sätt samordnas på transnationell nivå med kompletterande regionala länkar och noder.

Länsstyrelsen Västernorrland stödjer ambitionen att utveckla en öst-västlig transportkorridor genom Mittnorden till globala marknader. Det hårt ansträngda godstransportstråken i norra och centrala Europa kan avlastas genom utveckling av NECL-korridoren. Arbetet med att utveckla NECL-korridoren är sedan länge

prioriterat i Länsstyrelsens Vision 2010 samt i det Regionala Utvecklingsprogrammet.

Strategin skulle vinna på att tydliggöra och lyfta fram de förslag som beskrivs i strategin så att läsaren snabbt och enkelt förstår strategin och förslagen. Exempelvis genom att utforma en inledande del först i dokumentet där det fortsatta arbetet kortfattat beskrivs, att man skiljer på strategin och den rätt omfattande beskrivningen, mm.

Transportinfrastruktur

I strategin har ett antal flaskhalsar identifierats som särskilt hämmande och därför prioriterats i strategin. Den som kommer allra först är färjeförbindelse mellan Västernorrland och Österbotten. Sedan är det E14 i Norge och Sverige, Rv 18 i Finland, Rv 13 i Finland, samt Sjöfinlandsbanan i Finland som prioriterats. Utan att dessa infrastrukturåtgärder kommer till stånd är förutsättningarna för näringslivssamarbete och annat mycket begränsat.

En förutsättning för att uppnå förbättringar för transporter är att den underliggande infrastrukturen fyller kraven och fungerar. En färjeförbindelse till Finland är i detta sammanhang en viktig länk för att få ett fungerande transportsystem. Länsstyrelsen anser att rätt flaskhalsar identifierats och vi ställer oss bakom förslagen prioritering av dessa fem flaskhalsar, där färjeförbindelsen är den absolut viktigaste

Länsstyrelsen vill dock lägga till följande gällande Meråkerbanan som utgör en viktig länk i ett gränsöverskridande godstransportsystem. I ett öst-västligt Mittnorden-perspektiv är det bara Meråkerbanan som inte är elektrifierad, vilket medför högre transportkostnader då omväxling till diesellok måste göras för denna bandel. För en effektiv godshantering i detta stråk måste därför också en elektrifiering av Meråkerbanan anses vara mycket angelägen.

Det är angeläget att förbättra kommunikationsstrukturen i Mittnorden där - vid sidan av att de mest besvärliga flaskhalsarna och felande länkarna - ökad samverkan mellan olika transportslag, s.k. intermodala transporter står i fokus. Utformningen av ett samverkande transportsystem är viktigt för näringslivets förutsättning och även för möjligheterna att förbättra miljön, framförallt genom att uppnå en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Kombitrafik och kombiterminal är en mycket viktig del i ett utvecklat samverkande transportsystem.

Texten på sidan 40 avseende kombiterminal i Ånge - *det bör finnas en stor potential för andra godsvolymer än Postens paketvolym för transport via terminalen i Ånge. Med Jämtland och Medelpad som upptagningsområde kan befintliga lastbilstransporter av livsmedel, sågande trävaror utgöra en väsentlig potential för omlastning till järnväg - inte stämmer överens med slutsatserna på sidan 99 - Det kan konstateras att utan Posten och med ett mycket begränsat intresse från industrin saknas det idag tillräcklig grundbeläggning för etablering av en kombiterminal i Ånge.* En stor fördel för Ånge är lokaliseringen vid knut-

punkten mellan Stambanan och Mittbanan vilket torde ge goda förutsättningar för ett bra godsunderlag för en kombiterminal.

Den befintliga kombiterminalen i Sundsvall har vissa brister bland annat avseende kapacitet. Det finns därför ett väsentligt behov av att hitta en lämplig nytt läge för kombiterminalen. Den stora koncentrationen av tung industri med omfattande transporter i Sundsvallsregionen gör det särskilt viktigt att kombiterminalen får en attraktiv och funktionell lokalisering. Ur ett intermodalt perspektiv är möjligheterna att samla tre transportslag i direktanslutning till industrierna vid kusten intressant för att uppnå en effektiv transportnod. En samlokalisering kan stärka både hamn och kombiterminal.

Internetportal

Eftersom det inte finns något intresse för att utveckla en egen portallösning inom Mittnordenområdet föreslås ett antal andra åtgärder för att öka förståelsen och kunskapen om webbaserade transportadministrativa system. Det handlar bland annat om att utarbeta kravspecifikation för en portal, en omvärldsanalys av befintliga portaler, samt utvecklat samarbete med mittuniversitetet och företag. Länsstyrelsen ställer sig bakom dessa förslag. En Internetportal är effektivt som verktyg i en situation när man har uppnått grundläggande affärskontakter. Men man bör observera att en portal i sig inte kan betraktas som tillväxtdrivande.

Handelskammarsamarbete

Länsstyrelsen ser mycket positivt på de aktiviteter som genomförts för att utvecklas samarbetet mellan handelskammarna i Mittnordenkorridoren, Storbritannien och St. Peterburg och vi ställer oss bakom förslaget om att utforma ett långsiktigt samarbete mellan NECLA och handelskammarna. Ett sådant samarbete kan leda till inte bara nödvändiga och betydelsefulla kontaktytor för näringslivet, utan också värdefulla gemensamma aktioner och påverkan på både nationell och europeisk nivå avseende åtgärder i transportinfrastruktur, avgiftssystem, lagstiftning, mm.

Implementering och marknadsföring

I närtid består arbetet med att implementera och marknadsföra transportkorridoren av ett slutseminarium för NECLA, ett symposium kring transport- och näringslivsfrågor, seminarium i Bryssel, mm. För att det fortsatta arbetet ska utföras effektivt krävs utöver dessa åtgärder att den framtida organisationen tar fram en strategi- och påverkansplan för det långsiktiga arbetet.

Förslag till framtida organisation

För att upprätthålla det goda och omfattande kontaktnät som projektet arbetat fram och för fortsatt påverkan på myndigheter är det viktigt att en organisation får det fortsatta ansvaret. Länsstyrelsen ställer sig bakom förslaget om att intresseföreningen NECLA får ansvaret för att verka för fortsatt utveckling av NECLA-korridoren. Det är mycket viktigt att det inom NECLA finns en tydlig organisation för att driva arbete vidare samt att överföringen av kunskap, material ligger i närtid utan tidsglapp.

Hållbarhetsperspektivet

Projektet har enligt projektbeskrivningen till uppgift att ta fram en strategi för *långsiktigt hållbara transporter* och intermodalitet i Mittnorden. Hållbarhetsperspektivet som består av tre dimensioner – ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet - ska med andra ord integreras i projektet med målet om tydlig samverkan mellan dimensionerna. Det handlar bland annat om hälsosam livsmiljö, att var rädd om naturen, att se mångfald som en resurs och tillväxtfaktor, fler arbetstillfällen samt vidgad marknad för företagen. Det finns delar av strategin som tar upp de ekonomiska aspekterna och till viss del ekologiska, men det saknas en tydlig och sammanhängande redovisning av hållbarhetsperspektivet.

För att visa att ett genomförande av transportkorridoren är långsiktigt hållbar på övergripande nivå, så menar Länsstyrelsen att strategin bör kompletteras med en kortfattad analys av projektet ur ett hållbarhetsperspektiv, samt en beskrivning av hur hållbarhetsdimensionerna skulle kunna integreras i kommande skeden.

Farledsavgifterna

Idag finns ingen samordning mellan de statliga farledsavgifterna i Sverige och Finland. Genom att gå på både Sverige och Finland fördubblas de totala avgifterna för trafiken. Avgiftssystemen leder till att anlöpen inte utförs efter närmaste och kortaste väg mellan hamnarna, utan istället utförs anlöpen alla hamnar i samma land i följd, dvs avgifterna hindrar en rationell trafik. Effekterna blir att ökad miljöbelastning och energiförbrukning. Strategin bör mot denna bakgrund också omfatta målet att åstadkomma en förändring av de statliga farledsavgifterna så att en harmonisering mellan Sverige och Finland uppnås.

Interbaltic

Det är viktigt att föra över prioriteringar och resultat från NECL-projektet i det nyligen påbörjade projektet Interbaltic som finansieras med medel från Interreg III. Interbaltic har till syfte att åstadkomma en enhetlig transportstrategi och handlingsplan avseende intermodala transporter för Östersjö-området som är accepterad och använd av politiker och beslutsfattare vid prioritering av infrastruktur projekt samt när EU prioriterar TEN-T, Marco Polo osv. Tanken är att strategin och handlingsplanen också kan användas som guide för näringslivets logistiklösningar.

DETALJSYNPUNKTER

- Redovisa namn på orter och infrastruktur som nämns i texten på tillhörande kartor. På sidan 89-90 är ett exempel på att det saknas.
- Det bör finnas källhänvisning till de kostnader som redovisas för olika infrastrukturåtgärder, dvs det bör framgå vilket organisation som står för kostnadsberäkningen och vilket år beräkningen är utförd.
- Redovisningen av infrastrukturåtgärder (gång- och cykelvägar, åtgärder för persontransporter, osv) som inte har direkt koppling till godstransporter bör inte redovisas i strategi-dokumentet.
- PPP-finansiering som föreslås som finansiering är ett antal åtgärder, exempelvis för kombiterminal i Östersund, bör förklara och kort motiveras för

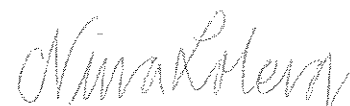
respektive åtgärd. Begreppet PPP-finans står för en modell som innebär att staten uppdrar åt den privata sektorn att ansvara för finansiering, byggande samt drift och underhåll av exempelvis en åtgärd i infrastrukturen. Ersättning för kostnaderna tas in antingen genom periodisk ersättning från staten eller genom olika avgifter från användarna av infrastrukturanläggningen, exempelvis vägtullar. PPP-finans är med andra ord ett alternativt sätt att genomföra och finansiera åtgärder som staten ansvarar för och som annars skulle finansieras genom ordinarie anslag med direktavskrivning. PPP-finansiering ska inte blandas ihop med begreppet samfinansiering.

- Sidan 125: Rubriken *Nationell infrastrukturplanering 2001-2006*. Är detta ett dokument?
- Dokumentet innehåller några sakfel rörande de svenska nationella väg och järnvägsplanerna:
 - sidan 83: Kartan redovisar planerade investeringsobjekt 2004-2015 på E14, men inga av dessa projekt finns planerade i den nationella väghållningsplanen. Se också sidan 120.
 - sidan 84: Den svenska nationella väghållningsplanen är fastställd och beslutad av regeringen, inte vägverket som det framställs i texten. Under rubriken *planeringsläget ...* är det en fördel om det är planeringsläget för den fysiska planeringen (ex förstudie, vägutredning, arbetsplan) eller den strategiska planeringen (då åtgärder prioriteras i ekonomiska planer) som åsyftas. Det som beskrivs som vägverkets nya förslag är de facto beslutat av regeringen.
 - sidan 99: I texten står också att etablering av en kombiterminal i Ånge i första hand skulle ske genom ett politiskt beslut på nationell nivå, vilket inte stämmer och därför bör tas bort ur texten.
 - sidan 126: propositionen grundar sig inte på utredningen om Rikskombiterminaler.
 - sidan 126: Den Nordiska triangeln är ett av EU:s högprioriterade TEN-T projekt. Därutöver finns andra väg- och järnvägssträckor som är TEN klassificerade, men som inte är högprioriterade projekt, inom NECL korridoren som borde lyftas fram och redovisas i strategin eller beskrivningen. Exempelvis E14 som ingår i det transeuropeiska transportnätverket, dvs TEN-T.
 - sidan 126: Vägverkets väghållningsplan gäller inte bara Europavägarna. Det nationella stamvägnätet omfattar också ett antal Riksvägar.

I detta ärende har avdelningschef Kurt Johansson beslutat. I den slutgiltiga handläggningen har planeringsdirektör Lars Gunnar Rönnqvist deltagit, samt kommunikationsdirektör Nina Loberg, föredragande.



Kurt Johansson



Nina Loberg
0611-34 90 72

Länsstyrelsen i Västernorrlands län
871 86 HÄRNÖSAND

Mottagarens tjänsteställe, handläggare
North East Cargo Link, Christer Troselius

Ert datum
2006-04-11

Er beteckning
303-13648--02

Remissvar - Förslag till Strategi för North East Cargo Link

Landstinget Västernorrland tackar för inbjudan att lämna synpunkter på rubricerade remiss.

Landstinget stödjer NECL-projektets ambition att arbeta för en snabbare utveckling av ett väst/östligt transportstråk genom Mittnorden som en viktig global länk mellan Storbritannien och Ryssland och en östutvidgning av EU.

Satsningar på en förbättrad infrastruktur av Mittnordenkorridoren har också strategisk betydelse för samordning mellan olika transportslag samt för anknnytning till andra stråk, bland annat Ådalsbanan med den kommande Botniabanan.

Ur miljösynpunkt har det stor betydelse att åtgärder på järnvägens infrastruktur prioriteras så att transporter från väg kan överföras till järnväg och på så sätt minska koldioxidutsläppen och överbelastningen på vägarna.


Gränsöverskridande samverkan i infrastrukturplanering samt i andra program och projekt, t.ex. ProMidNord och Nordens Gröna Bälte, är en förutsättning för att åstadkomma gemensamma bra lösningar på problem med flaskhalsar och felande länkar som Meråkersbanan och tillkomsten av en fungerande färjetrafik mellan Finland och Sverige.

Harmonisering av regelverk och avgifts- och biljettsystem är en förutsättning för att få ett fungerande flöde av transporterna och öka attraktiviteten hos kunderna.

Det är angeläget att det arbete som hittills gjorts av projektet NECL ges möjligheter och resurser att fortsätta, förslagsvis inom ramen för intresseföreningen NECLA.

LANDSTINGSSTYRELSEN


Ewa Söderberg
Ordförande


Sara Ekström
Landstingsdirektör

2006-05-15

Dnr 253/06 106

Rev. 2006-05-22

Länsstyrelsen i Västernorrlands län
871 85 Härnösand

Yttrande över förslag till strategi för North East Cargo Link (NECL)

Sundsvalls kommun har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag till strategi. Strategin som är mycket omfattande innehåller en inledande del som beskriver förutsättningarna för en utveckling av Mittnordenområdet samt en del med överväganden och förslag. I kommunens yttrande redovisas förutom några generella synpunkter, i första hand synpunkter utifrån ett regionalt perspektiv på de överväganden och förslag som berör sundsvallsregionen.

Övergripande synpunkter

Eftersom både strategin och förslagen till åtgärder är omfattande borde en sammanfattning av åtminstone åtgärdsförslagen göras innan den slutliga strategin redovisas. För att bättre kunna lokalisera de åtgärder som föreslås i strategin är det också önskvärt med en mer detaljerad karta över Mittnordenområdet. Förslaget till strategi bör också finnas tillgängligt på NECL:s hemsida på samma sätt som bilagorna till strategin.

Sundsvalls kommun delar strategins syn på att ett utvecklat samarbete mellan handelskamrarna i Mittnorden Storbritannien och Ryssland kan bidra till att utveckla infrastrukturen och affärsförbindelserna.

Ett förslag i strategin är att utveckla en Internetportal för transporter och handel. Enligt kommunens uppfattning bör en sådan utveckling ske med utgångspunkt från någon befintlig portal.

Färjeförbindelse

Sundsvalls kommun delar uppfattningen att avsaknaden av en färjeförbindelse för gods mellan Västernorrland och Österbotten är den allvarligaste bristen för att skapa en väl fungerande transportkorridor i Mittnorden. De studier som har genomförts med utgångspunkt från SCA Transforests godsflöden från industrin längs Norrlandskusten och till Finland visar att en färjelinje mellan Sundsvall och Kaskö är fördelaktig både ur ekonomiskt och miljömässigt perspektiv. Kommunen instämmer i de krav

på regularitet och fartygstyp som redovisas för att långsiktigt uppnå en konkurrenskraftig godstrafik över Bottenhavet.

Järnvägar

Det är också kommunens uppfattning att Meråkersbanan är den största flaskhalsen för järnvägstransporter i öst-västlig riktning. Den uppgradering av banan som ska genomföras med ökad bärighet till 22,5 tons axeltryck ger möjlighet till ökad hastighet och nya godsslag. För att en rationell koppling till trafiken på Mittbanan ska kunna ske måste banan elektrifieras. De upprustnings- och ombyggnadsåtgärder som föreslås för Sjöfinlandsbanan behöver också enligt vår uppfattning genomföras för att klara godsutbytet med Ryssland.

Vägar

För att förbättra möjligheterna till landsvägstransporter erfordras framför allt åtgärder på E14. Av de åtgärder som föreslås bedömer Sundsvalls kommun sträckan Matfors-Nacksta och sträckan från riksgrensens till Hell på den norska sidan som mest angelägna. Föreslagna åtgärder på riksväg 18 och 13 i Finland är angelägna för att klara det interregionala samspelet för hela Mittnorden till den ryska gränsen.

Kombiterminaler och hamnar

I strategin föreslås kombiterminaler i Trøndelag, Östersund, Ånge, Sundsvall/Timrå och Seinäjoki/Jyväskylä för att förbättra samverkan mellan trafikslagen. Lokaliseringsförslagen befinner sig i olika skeden av planeringsprocessen. För Sundsvall/Timrå har i annat sammanhang föreslagits lokalisering av en rikskombiterminal, se nedan. Banverket har genomfört en idéstudie för att hitta en alternativ placering till den nuvarande kombiterminalen i centrala Sundsvall där utvecklingsmöjligheterna är begränsade. I idéstudien redovisas sex tänkbara alternativa lägen som ska studeras vidare i en förstudie för att se vilka lägen som kan genomföras. I den kommande förstudien kommer lokaliseringalternativen att fördjupas avseende bl.a. analys av godsflöden och möjligheter till överflyttning av transporter mellan väg-, järnvägs- och sjötransporter. Nästa steg i planeringsprocessen är järnvägsutredning då man fastställer vilket alternativ som ska genomföras. Det är därför kommunens åsikt att man i strategin ej ska låsa sig till två alternativa lägen för kombiterminalen utan avvakta Banverkets pågående planeringsprocess.

På sid 101 i strategin redovisas fem argument som anses vara av stor betydelse vid lokalisering av en rikskombiterminal i sundsvallsområdet och som kan skapa förutsättningar för att utveckla och marknadsföra en väst/östlig godstransportled genom Mittnorden. Sundsvalls kommun har följande synpunkter på dessa fem punkter.

En lokalisering ska tillgodose såväl väst/östliga transporter som transporter i andra riktningar. En kombiterminal ska lokaliseras i så nära anslutning till hamn som möjligt för att medge överflyttning av gods från vägtransporter både till järnvägstransporter och till sjöfart med containerfartyg och RoRo-fartyg. Skrivningen i den andra punkten om intermodalitet behöver preciseras eller kan utgå. I den sista punkten om utveckling till intermodalt transportcentrum med alla trafikslag representerade är det enligt kommunens uppfattning mer väsentligt att en kombiterminal lokaliseras med närhet till de stora godskunderna än att företagsetablering är möjlig i området.

I strategin saknas bakgrund och uppgifter om de nationella intressena i kombiterminaler och hamnar. Sundsvalls kommun anser att man i strategin även bör redovisa vilka förutsättningar som gäller för de transportpolitiska frågorna på nationell nivå i Sverige på samma sätt som man har gjort med den norska nationalplanen (NTP).

Av regeringens proposition 2005/06:160 "Moderna transporter" framgår att de terminaler som har störst betydelse i ett intermodalt perspektiv är kombiterminaler och hamnar. En väl fungerande samverkan mellan trafikslagen är en nödvändig förutsättning för att upprätthålla internationellt konkurrenskraftiga transportkedjor. För att hamnarna även i fortsättningen skall vara effektiva noder i de intermodala transportkedjorna måste goda förutsättningar skapas för hamnarnas fortsatta utveckling till effektiva och konkurrenskraftiga enheter.

Genom den transportpolitiska propositionen har Banverket fått i uppdrag att föreslå strategiska rikskombiterminaler. För dessa kombiterminaler skall Banverket kunna ta ett större ansvar för investeringar, drift och underhåll i spåranläggningar. Ban- och Vägverket ska också ta ett större ansvar för infrastrukturen till rikskombiterminalerna. Även hamnar kan bli aktuella som plats för kombitrafik och därför ska utpekandet av kombiterminaler ske i samspel med utpekandet av de strategiska hamnarna.

Med utgångspunkt från de regionala utvecklingsplaner för kombiterminaler som tagits fram har på uppdrag av Banverket en analys av kandidater till rikskombiterminaler redovisats. Av de tio kandidater som pekas ut för fördjupade studier finns Sundsvall och Luleå med i Norrland.

Ewa Back

Ewa Back
Kommunstyrelsens ordförande

Christer Troselius
Länsstyrelsen i Västernorrland

871 86 HÄRNÖSAND

"Strategi för North East Cargo Link": Timrå kommuns synpunkter

Timrå kommun har tagit del av rubr. rapport och önskar lämna följande synpunkter.

Till att börja med kan konstateras är att detta är en omfattande och innehållsrik rapport, som rimligtvis kommer att vara av stort värde i det fortsatta arbetet för en uppgradering av infrastrukturen i den mittnordiska regionen.

Det centrala är givetvis att vinna förståelse för regionens synpunkter vad avser en utvecklad öst-västlig förbindelse. Som konstateras i rapporten är avsikten både att öka förutsättningarna för ekonomisk tillväxt i regionen och medverka till att lösa de stora och växande problemen med "transportinfarkter".

Tre av de viktiga konkreta åtgärdsområdena är väl belysta i dokumentet:

- Behov av en färjelinje över Bottenhavet
- Upprustning av Meråkersbanan
- Uppgradering av det finska järnvägsnätet.

Omfattningen av de investeringar som är nödvändiga för att genomföra huvuddelen av aktiviteterna understryker vikten av att förankra NECL som ett projekt med TEN-status.

Timrå kommun delar i allt väsentligt strategidokumentets slutsatser. Vi önskar fästa särskild uppmärksamhet vid följande:

Lokaliseringen av rikskombiterminaler är f.n. aktuell ur olika synvinklar. Timrå kommun vill understryka, att om funktionalitet och kostnadseffektivitet får bli avgörande i valet av lokalisering för nya rikskombiterminaler är det svårt att komma till någon annan slutsats än att i denna region alternativet Torsboda är optimalt. Till detta yttrande biläggs en nyligen utförd

översiktlig genomgång av planerings- och andra förutsättningar för etablering av en rikskombiterminal i Torsboda.

Timrå kommun ser givetvis positivt på försöken att åter etablera färjetrafik med Finland. Kommunen noterar vidare med gillande påpekandet att det, mot bakgrund av ökande godsmängder, är ytterst angeläget att muddra Söråkers hamn.



Bill Bengtson
Näringslivschef

STRATEGIRAPPORT - NECL

Strategirapporten skal med sine tilrådingar påvirke beslutningstakere til å realisere en effektiv Midt-Norden transportkorridor. Det er gjort analyser av dagens infrastruktur og hvilke flaskehalsar som hindrer en effektiv transport fra Atlanterhavet og tvers over Midt-Norden vidare mot Russland. Ser en alt under ett, gir rapporten et godt grunnlag for å lage en investeringsplan hvor samtlige 3 land i sine nasjonale planverk, for Norge sin del Nasjonal Transportplan, forplikter seg til innen et bestemt tidsrom å gjennomført tiltakene. Det gjelder både bane, bil, båt og tog.

Målgruppen vil i første rekke være de politiske beslutningstakerne. Rapporten er etter min vurdering tilfredstillende for å få i gang en politisk prosess. Siden 3 er land involvert, må denne behandles i interskandinaviske organ med endelige beslutninger nasjonalt.

Rapporten peker på, ved siden av de rent transporttekniske løsningene, den regionale betydningen som en investering i infrastruktur vil ha. Mye av Midt-Norden ligger utenfor de tradisjonelle tilflyttingsområdene som en finner lenger syd. Et investeringsløft i infrastruktur vil gjøre Midt-Norden, i tillegg til å bli en effektiv transportkorridor, mer attraktivt for næringsetableringer, med en mer differensiert næringsutvikling.

Rapporten er lett forståelig og skrevet på et lett forståelig språk. Noen kommentarer til forbedringer vil jeg peke på: I kapittel 1.2.4 er det en punktvis framstilling. Denne kunne med fordel vært nummerert. Dette gjelder også noen andre kapittel. Uttrykk som TEN bør forklares. Det kan gjelde andre forkortninger også. Kanskje en skal lage en ordliste. Jeg savner en enkel kartframstilling særlig når det gjelder hamner. I kapittel 2.2.1 er Orkanger utelatt i oversikten over hamnesamarbeidet i Trondheimsfjorden.

Dersom det finnes suksesshistorier å vise til, bør det nevnes. Jeg synes dagens Nabolag er et slikt eksempel. Likeens har NECLA gjennom de svenske politikerne alt fått presset fram en viss forbedring av Meråker banen!

Rapporten må nødvendigvis bli voluminøs, det bør, for at stoffet skal bli godt kjent, ikke minst blant transporthæringens egne fagfolk, lages en kortversjon. Desto mer kjent stoffet er, desto bedre muligheter har vi for å få en politisk forståelse og aksept for en Midt-Norden transportkorridor.

11.8.06

Ola Huke



Christer Troselius
Project co-ordinator of North East Cargo Link
Länstyrelsen i Västernorrlands län
S-871 86 Härnösand

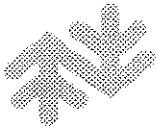
7620 Skogn 14.08.06

Høringskommentarer til "Strategi för North East Cargo Link".

Norske Skog Skogn har deltatt aktivt i prosjektet siden 2002. Vi har tidligere gitt input til dokumentet slik det fremstår i dag, -og finner ikke gode argumenter for å endre / tilpasse mer i dokumentet.

Norske Skog ser stor betydning i prosjektet for å sikre verdiskapning i Midt-Norge i fremtiden. Mer spesifikt har følgende faktorer stor betydning for Norske Skog:

- 1. Meråkerbanens infrastruktur og beskaffenhet.**
Vi bruker denne til import av råstoffer fra Sverige. Muligheter er også importer fra Russland. Vi ønsker også, -i samarbeid med andre få etablert containertog i begge retninger Trondheim/Skogn – Østersund/Sundsvall.
- 2. Ferjeløsningen over Bottenviken.**
Vi eksporterer papirprodukter til Sverige og Finland. Vi importerer papirprodukter fra Sverige og Finland. Ferjeløsningen sparer oss for tid og penger.
- 3. Veistandarden på riksvei 72 over Skalstufjellet**
Vi bruker veien til import av tømmer fra Jämtland. Alt tømmer som avvirkes vest for Järpen, må biltransporteres til Skogn. Jernbanetransport på så kort transportavstand blir for dyrt.
- 4. Intermodal terminal-løsning i Østersund**
Norske Skog Sverige AB driver i dag en tømmerterminal i Lugnvik, Östersund. Denne ønsker vi gjerne å utvikle, sammen med NECLA, til å bli en terminal for containere.
- 5. Varestrøm-strukturering med andre store vare-eiere i Sverige og Finland**
For bedre utnyttelse av infrastruktur i form av jernbane, havner, veier, -og bedre utnyttelse av transportmidler i form av togmateriell, skip, og lastebiler ønsker vi å samarbeide med andre vare-eiere for å koordinere varestrømmer, slik at både avsendere, mottakere, transportører, og samfunnet tjener på det.



Norske Skog
Skogn

6. Nettverk som muliggjør dette samarbeidet

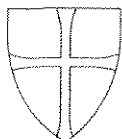
Vi ser at det er behov for å opprettholde nettverket, -og utvide og vedlikeholde dette, -for å kunne realisere fremtidige prosjekter.

Norske Skog Skogn er overbevist om at North East Cargo Link's strategi vil bli mer og mer riktig etter hvert som tiden går. Vi kan gjennomføre realisering av en del forretningsmuligheter snarest, -uten å ta høye risikoer. En del finansielle problemer kan imidlertid oppstå. Norske Skog Skogn vil støtte opp om, og bidra til realisering, innenfor det området bedriften er direkte berørt.

North East Cargo Link's strategi er nå befestet i Norske Skog Skogn, Norske Skog's konsernledelse, og Norske Skog's øverste innkjøp-salg-distribusjon, og logistikkledelse.

Med vennlig hilsen
Norske Skog Skogn

Jon L. Gjemble
Logistikk-sjef



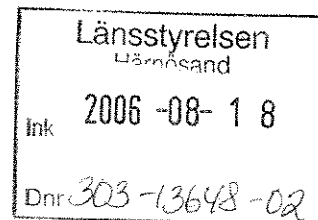
NORD-TRØNDELAG
FYLKESKOMMUNE

Saksbehandler: Joar Nordtug
Saksnr.: 02/04499-23
Arkiv: 010.300

Dato: 14.8.2006

Ugradert

Länsstyrelsen i Västernorrland
Nybrogatan 15
871 86 Härnösand
SVERIGE



Uttalelse vedrørende "Strategi for North East Cargo Link - NECL"

Nord-Trøndelag fylkeskommune har ikke utfyllende kommentarer til remiss-versjonen av "Strategi for North East Cargo Link". Rapporten gir etter vår oppfatning en utfyllende beskrivelse av prosjektarbeidet og dokumenterer aktiviteter innenfor NECL-prosjektet på en tilfredsstillende måte.

Det er avgjørende at de resultatene som er oppnådd formidles som grunnlag for videre arbeid. I avslutningsfasen av prosjektet er det også behov for en entydig avklaring av videre innsats for å oppnå ønskede resultater. Utsendte rapport overfører ansvaret til interesseorganisasjonen NECLA, og det hadde vært ønskelig med en tydeliggjøring av innsatsområder og forventninger til aktuelle aktører og interessenter for NECL-prosjektet avsluttes.

Med hilsen


Inge Fornes
Fylkesutviklingssjef

Kopi: - Per Vidar Berntsen, her

Postadr: Fylkets Hus, 7735 Steinkjer
Besøksadr: Seilmakergt. 2., Steinkjer
Org.nr. 938 967 091

Telefon: 74 11 10 00
Telefax: 74 11 10 51
E-post: postmottak@ntfk.no
Hjemmeside: www.ntfk.no



Knut Selboe <knut@jps.no>
2006-08-30 08:45

Till Christer.Troselius@y.lst.se
Kopia
Blank
Ärende [Fwd: VS: [Fwd: Vedr. tilsendte strategidokument for NECL
prosjektet.]]

Länsstyrelsen Härnösand
Ink 2006-08-30
Dnr 303-73648-02

God morgen
vedlegger kommentar fra Trondheim Havn
Hilsen
Knut

----- Meddelande från Sund Bjørgen Astrid <sund@trondheim.havn.no>, Tue, 15 Aug 2006 10:47:44
+0200 -----

Till: "Knut Selboe" <knut@jps.no>
Kopia: "Aarland Rolf" <aarland@trondheim.havn.no>
Ärende: VS: [Fwd: Vedr. tilsendte strategidokument for NECL prosjektet.]

Fått den nå.... Endra fra daglige til ukentlige.

a

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Aarland Rolf
Sendt: 11. august 2006 12:41
Til: 'Knut Selboe'
Kopi: Sund Bjørgen Astrid
Emne: SV: [Fwd: Vedr. tilsendte strategidokument for NECL prosjektet.]

Hei

Vi har lest strategiplanen fra NECL med stor interesse. For vår del passer den godt sammen med vår tenking i den mulighetestudien vi gjør for Trøndelagterminalen. Vi har også tillatt oss å referere fra strategiplan inn i vårt dokument. Mulighetsstudien er nå ferdig, men skal til styrebehandling før vi kan offentliggjøre den.

Vi har sett for oss et videre samarbeid for å styrke øst-vest korridoren. Vi får med all sannsynlighet i gang en direkterute Trondheim-Cuxhafen i okt med to ukentlige avganger. Det vil gi grunnlag for de første prøvetransporter. Vi synes vi bør komme sammen for å se på konkrete tiltak. I tillegg håper vi NECL prosjektet fortsetter fordi så mange tråder faller på plass i korridoren (direkte båt rute fra Trondheim - Meråkerbanen-logistikknutepunktet i Trondheim/Fiborgtangen - satsing på containertog Sundsvall)

Imøteser tilbakemelding fra møtet i Kaskö som vi dessverre ikke får anledning til å delta på pga kollisjon med avtalte møter.

Vennlig hilsen/Best regards

Rolf Aarland
Markedssjef/Marketing manager
Trondheim Havn/Port of Trondheim
Telefon 73 99 17 01 - mobil 913 78 019
www.trondheim.havn.no

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Knut Selboe [mailto:knut@jps.no]
Sendt: 9. august 2006 13:52
Til: Aarland Rolf; Sund Bjørgen Astrid