



Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**

| | |
|------------------------------|--|
| Datum | 2024-02-13 |
| Tid | Kl. 08.30 – 09.50 |
| Plats | Junselerummet |
| Beslutande | Enligt närvaro- och tjänstgöringslista |
| Övriga närvarande | Niklas Nordén, kommundirektör §§ 1 - 4 Siv Sjödin, kanslichef §§ 1 - 4 Mikael Näsström, tillväxtchef § 1 Mattias Axelsson, ekonomichef, § 1 Maria Lindsbo, utredare §1 |

| | |
|----------------------|--|
| Underskrifter | Protokollet undertecknas elektroniskt av |
| | Sekreterare Siv Sjödin §§ 1 - 4 |
| | Ordförande Johan Andersson (C) §§ 1 - 4 |
| | Justerare John Åberg (S) §§ 1 - 4 |

Bevis om justering

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagetts genom anslag på Sollefteå kommuns digitala anslagstavla, www.solleftea.se



Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**

Närvaro- och tjänstgöringslista

| Namn | När- varo | Tjg. Ers. | Reservation | | Jäv | | Anteckningar |
|-------------------------|--------------|--------------|-------------|---|-----|---|--------------|
| | | | § | § | § | § | |
| | | | | | | | |
| Ledamöter | | | | | | | |
| Johan Andersson (C) | x | | | | | | Ordförande |
| Therese Kårén (C) | x | | | | | | |
| Peter Ledin (C) | x | | | | | | |
| Birgitta Häggkvist (VI) | x | | | | | | |
| John Åberg (S) | x | | | | | | Justerare |
| Ersättare | | | | | | | |
| Maria Wennberg (C) | x | | | | | | |
| Daniel Rehnberg (C) | - | | | | | | |
| Jörgen Åslund (VI) | x | | | | | | |
| Kjell-Åke Sjöström (V) | - | | | | | | |
| Mattias Ahlenhed (S) | x | | | | | | |

Val av justerare

John Åberg (S) väljs till justerare.



Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**

Dagordning

| | | |
|-----|---|----|
| § 1 | Dnr KS 9/2024 | |
| | Informationer | 4 |
| § 2 | Dnr KS 9/2023 | |
| | Verksamhets- och ekonomiuppföljning Stab & Service, per december månad 2023 | 5 |
| § 3 | Dnr KS 417/2023 | |
| | Remiss Regional tillgänglighetsstrategi och gods i Västernorrland (dnr RUN712)..... | 6 |
| § 4 | Dnr KS 84/2024 | |
| | Genomförandeplan Hamre..... | 17 |

Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**

§ 1

KS 9/2024

Informationer

Beslut

Kommunstyrelsens allmänna utskott tackar för informationerna.

Ärendebeskrivning

Utskottet ges följande informationer

Mikael Näsström, Tillväxtchef

Informerar om

- Kartläggning för framtida ansökningar om bredband inför nästa sökomgång (juni - augusti 2024 till Post- och telestyrelsen). Mikael återkommer med frågan när ansökningsperioden närmar sig.
- Nya förutsättningar för High Coast Game Village i Kramfors, diskussioner pågår.

Mattias Axelsson, Ekonomichef

Föredrar ärende

§ 2 Verksamhets- och ekonomiuppföljning Stab- och Service, per december månad 2023.

Niklas Nordén; kommundirektör

Föredrar ärende

§ 4 Genomförandeplan (Hamre)

Maria Lindsbo, utredare

Föredrar ärende

§3 Remiss Regional tillgänglighetsstrategi och gods i Västernorrland (dnr 23RUN712)

Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**

§ 2

KS 9/2023

**Verksamhets- och ekonomiuppföljning Stab & Service per
december månad 2023**

Beslut

Kommunstyrelsens allmänna utskott beslutar

att godkänna redovisningen för perioden och lägga den till handlingarna

Ärendebeskrivning

Verksamhetsuppföljning per 2023-12-31. Ledamöterna har i samband med kallelsen fått ta del av den skriftliga månadsuppföljningen för Stab och Service.

Ekonomichef medverkar vid utskottssammanträdet, redogör för uppföljningarna samt besvarar frågor och ger förtydliganden.

Beslutsplanering

Kommunstyrelsens allmänna utskott 2024-02-13.

Beslutsunderlag

Verksamhets- och ekonomisk uppföljning Stab och Service, per 2023-12-31.
Muntlig föredragning, Ekonomichef Mattias Axelsson

Förvaltningens förslag till beslut

Förvaltningen föreslår

Kommunstyrelsens allmänna utskott besluta

att godkänna redovisningen och lägga den till handlingarna.

Utskottets förslag till beslut under sammanträdet

Talarlistan är tom. Ordföranden ställer frågan om utskottet kan godkänna redovisningen. Finner så.

Beslutet skickas till

Ekonomichef

Chef Stab och Service

Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**

§ 3

KS 417/2023

**Remiss Regional tillgänglighetsstrategi och gods i Västernorrland
(dnr 23RUN712)**

Beslut

Allmänna utskottet beslutar

att uppdra till förvaltningen att - inför utskicket till kommunstyrelsen – komplettera remissyttrandet med tydliggörande av behov av persontrafik, gods- och timmertransport på järnväg, behovet av öst-västlig förbindelse samt etablering av Försvarsmakten och flygbränslefabriken (Hamre).

Ärendebeskrivning

Sollefteå kommun har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på remissversionen av det nya trafikförsörjningsprogrammet för Västernorrlands län 2023 - 2030.

Strategin har tagits fram i samverkan med länets kommuner, kollektivtrafikmyndigheten, Trafikverket, Länsstyrelsen och Handelskammaren. Arbetet har utgått från en processbaserad arbetsmetodik med regionala workshops och arbetsmöten. Ytterligare aktörer, bland annat representanter från länets destinationer, har deltagit vid olika möten under processen och tillgänglighetsstrategin har varit en återkommande punkt på regionala transportgruppens agenda.

Regionala samverkansrådet har blivit informerade om tillgänglighetsstrategin vid två tillfällen och beslutat att ställa sig bakom framtagande av en regional tillgänglighetsstrategin

Sammanfattning av remissunderlaget

Den regionala tillgänglighetsstrategin tar sikte på 2045, men konkretiserar även insatser med sikte på förflyttningar fram till 2030.

Strategin är indelad i fyra målområden som omfattar de tre hållbarhetsaspekterna miljömässigt, socialt och ekonomiskt.

- Transportsystemet är fossilfritt och energieffektivt.
- Infrastrukturen är robust och trafikslagen sammanhängande.
- Transportsystemet är tillgängligt för alla och bidrar till förbättrad folkhälsa.
- Förbättrad tillgänglighet bidrar till regional konkurrenskraft.

För respektive målområde har inriktningar och insatser prioriterats.

Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**

Transportsystemet är fossilfritt och energieffektivt.

Långsiktigt är ambitionen att i så stor utsträckning som möjligt flytta över gods till sjöfart och järnväg. För att lyckas krävs insatser från flera aktörer avseende styrmedel, avgiftsstrukturer, infrastruktur, digitalisering och annat. Det är en förändring som kommer att ta lång tid. Det finns också betydande brister i järnvägens kapacitet, vilket begränsar dess konkurrenskraft.

Omställningen av vägtransportsektorn måste därför prioriteras för att nå klimatmålen, med byte till fossilfria drivmedel och elektrifiering som nyckelåtgärder i omställningsarbetet. Målsättningen är att publika ladd- och tankstationer ska erbjudas även i regionens landsbygdsområden på serviceorter och besöksmål samt på länets resecentrum. Motsvarande **ambitioner**, att arbeta för fossilfritt flyg, behöver finnas för att upprätta tillgängligheten till och från Västernorrland.

Inriktningarna för målområdet

- Ökad konkurrenskraft för transporter på järnväg och sjöfart
- Tyngre och längre fordon på väg
- Transporter utförs med fossilfria drivmedel

Prioriterade insatser

- Aktörssamverkan⁴ mellan myndigheter och näringslivet skapar förutsättningar för successiv överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg.
- Påverkansinsatser för en utbyggd järnväg med ökad kapacitet och leveranssäkerhet.
- Påverkansinsatser för tyngre och längre fordon på vägnätet.
- Påverkansinsatser för effektivare incitament som synkar och ökar utbyggnaden av publika ladd- och tankstationer på landsbygden.
- Offentliga aktörers tillgängliggörande av öppna data skapar förutsättningar för digitaliseringens möjligheter för nya logistikupplägg och ökad energieffektivitet.

Infrastrukturen är robust och trafikslagen sammanhängande.

Ett förändrat klimat och ett stort och ökande transportbehov, gör robustheten i regionens transportsystem ännu viktigare.

Målsättningen är att kända klimatrelaterade risker så långt som möjligt ska elimineras genom förebyggande åtgärder.

Sverige har en helt ny säkerhetspolitisk verklighet att förhålla sig till, vilket medför förändrade och högre krav på infrastrukturens robusthet och kapacitet. Infrastrukturen behöver klara påfrestningar under längre kriser och i en eventuell konfliktsituation. Material och utrustning ska kunna förflyttas inom landet och över landets gränser. Utmaningar finns

Nämnd/styrelse

Kommunstyrelsens allmänna utskott

också i infrastrukturens kapacitet och bärighet samt förhållningssätt avseende utländska intressen i hamnar och terminaler.

För transportsystemets robusthet är ambitionen att trafikslagen ska utvecklas med samband med varandra. Tillfälligt bortfall i ett trafikslag exempelvis av järnväg, kan kompenseras av transporter i flyg eller väg. Flygets långväga tillgänglighet och korta restider är dock svårare att ersätta med andra trafikslag.

Noder för resandeutbyte

Ur ett regionalt perspektiv är resecentrum de viktigaste noderna för resandeutbyte mellan nationell, regional och lokal kollektivtrafik med tåg och buss. Resecentrum som är lokaliserade i kommunernas centralorter prioriteras högst: Härnösands central, Kramfors station, Sundsvall resecentrum, Ånge station och Örnsköldsviks resecentrum. Sollefteå station prioriteras som ett resecentrum, utifrån dess funktion som nod för resandeutbyte mellan interregional, regional och lokal kollektivtrafik med buss.

Målsättningen är att regionens resecentrum ska vara enhetliga, lättorienterade, trygga och tillgängliga för alla resenärer och att byten görs snabbt och smidigt. **Ambitionen är** att ett utökad serviceutbud och fossilfri laddinfrastruktur erbjuds resenärerna.

Därefter prioriteras noder för persontågstrafik, noder för resandeutbyte mellan regional och lokal kollektivtrafik med buss, samt regionens sjukhus som är stora målpunkter för kollektivtrafiken.

Målsättningen är att dessa noder ska vara trygga, tillgängliga för alla resenärer och att byten är smidiga. **Ambitionen är** att resenärerna erbjuds fossilfri laddinfrastruktur. Utmaningar är att det på vissa orter är långt att byta mellan tåg och buss, samt att tåg- och busstrafiken inte är samordnade.

Noder för gods

Godstransporterna i och genom Västernorrland utgör mycket stora volymer. Den tunga industrin är avgörande för utvecklingen av hamnar och kombiterminaler, men ger också förutsättningar för utveckling av kombitrafik av annan typ av gods. Regionen är välförsedd med hamnar och terminaler som är öppna för allmän trafik eller som är kopplade till enskilda industrier. Den ökade handeln med nordöstra EU innebär troligen att godsflöden över Östersjöhamnarna kommer att få en allt större betydelse.

Godsnoder med nationell och särskild regional betydelse är Sundsvalls hamn och logistikpark, Ånge gods- och rangerbangård, samt i Örnsköldsvik med hamnar och kombiterminal. Godsnoder med lokal och regional betydelse är övriga hamnar och terminaler i länet vars tjänster erbjuds på den öppna marknaden.

Nämnd/styrelse

Kommunstyrelsens allmänna utskott

Inriktningarna för målområdet

- Säkerställd bärighet på vägnätet
- Eliminerade risker för klimatrelaterade störningar
- Utvecklade noder i transportsystemet

Prioriterade insatser

- Aktörssamverkan mellan offentliga sektorn och näringslivsaktörer skapar förutsättningar för ökad kunskap och åtgärder som förebygger och förhindrar klimatrelaterade störningar.
- Påverkansinsatser för ett robust vägnät.
- Påverkansinsatser för en utbyggd järnväg med ökad kapacitet.
- Nya förhållningssätt finns gällande utländska intressen i terminaler och hamnar utifrån försvars- och beredskapsperspektiv.
- Framtagande av underlag i samhällsplaneringen skapar förutsättningar för dröнарtrafik.
- Aktörssamverkan skapar förutsättningar för utveckling av regionens resecentrum och prioriterade noder för resandeutbyten.

Transportsystemet är tillgängligt för alla och bidrar till förbättrad folkhälsa

Mobilitet handlar om möjlighet att kunna genomföra sina dagliga aktiviteter, kunna leva det liv man vill, nå fler platser och resa till arbete och skola. Genom förbättrad aktiv mobilitet, alltså att gå, cykla och åka kollektivtrafik, ökar tillgänglighet för olika grupper till utbildning, samhällsservice och arbetsmarknad.

Persontågstrafiken är helt anpassad för personer med funktionsnedsättningar. Däremot finns brister på resecentrum och stationer, vilket beskrivs i målområdet ovan om noder för resandeutbyte. Den stora utmaningen finns inom länets kollektivtrafik, där tillgänglighetsanpassningen är låg jämfört med andra regioner. Därutöver saknas information på webben om resans tillgänglighetsnivå. Hälften av bussfordonen är tillgänglighetsanpassade, men invändiga hållplatsutrop saknas. Endast 40 procent av hållplatserna med fler än 20 påstigande per dygn är tillgänglighetsanpassade. Målsättningen är att länets kollektivtrafik är tillgänglig och användbar för personer med funktionsnedsättning.

Infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik är eftersatt. Gång- och cykelvägnät finns i tätorterna, men brister i standard och i anslutningar till målpunkter. Ytterligare en utmaning är vägstråk med tung trafik som går genom samhällen med randbebyggelse, vilket är vanligt i länet. Behov finns av nya lösningar som förbättrar framkomligheten för gående och cyklister på landsbygd.

Utmaningar finns även i trafiksäkerheten för cyklister. En inriktning för aktiv mobilitet genomförs därför tillsammans med insatser för ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister.



Nämnd/styrelse

Kommunstyrelsens allmänna utskott

Inriktningar för målområdet

- Tillgänglighet för alla i kollektivtrafiken
- Samhällsplaneringen främjar aktiv mobilitet

Prioriterade insatser

- Implementering av arbetssätt enligt hållplatshandbok skapar förutsättningar för tillgänglighet på hållplatser och bytespunkter för alla grupper.
- Aktiv mobilitet och närhet i bebyggelsestrukturen som utgångspunkter i fysiska planeringsprocesser skapar förutsättningar för fysisk aktivitet i vardagen.

Förbättrad tillgänglighet bidrar till regional konkurrenskraft

Ambitionen är ett mer funktionellt Västernorrland där arbetsmarknadsregionerna i så stor utsträckning som möjligt integreras. Det uppnås genom kortare restider mellan kommunhuvudorter, regionala kärnor och regional tillväxtmotor.

Kommuner och orter med låg branschbredd gynnas av att ingå i en arbetsmarknad med hög branschbredd eftersom arbetsmarknaden ökar och därmed matchningsmöjligheterna. Ekonomiska fördelar från tillgängliga miljöerna sprider sig tillbaka till hemkommunen som också blir mindre känslig för konjunktursvängningar när dess arbetstagare agerar i en större geografi.

Långsiktigt är potentialen tre funktionella arbetsmarknadsregioner som delvis överlappar varandra:

- Sundsvall som regional tillväxtmotor med Hudiksvall som regional kärna och kommunerna Härnösand, Timrå, Ånge och Nordanstig.
- Ådalen, med blandade pendlingsströmmar mellan kommunerna Sollefteå, Kramfors, Härnösand och Örnsköldsvik.
- Umeå som regional tillväxtmotor med Örnsköldsvik som regional kärna och Nordmaling med flera kommuner i Västerbotten.

Målsättningen är att samtliga kommunhuvudorter och de regionala kärnorna knyts mot sin närmaste regionala tillväxtmotor, vilket kräver en utbyggd järnväg. Genom funktionell tågtrafik och en utbyggd kustjärnväg för 250 km/timme och förbättrad Mittbana, minskar restiderna så att daglig arbetspendling medges enligt uppsatta restidsmål.

Utmaningar finns i infrastruktur, trafikupplägg och harmoniserade biljettpreiser för resor över regiongräns. Utmaningar finns för Sollefteå och de norra delarna av länet, att nå en regional tillväxtmotor. Restiderna Sollefteå centralort - Sundsvall blir väsentligt kortare med en utbyggd Ostkustbana, Gävle - Västeråsby, men når inte uppsatta restidsmål.

Ortsstruktur och restidsmål

Även om pendlingsbeteendet skiljer sig mellan olika grupper och varierar under olika perioder i livet, så är en timmes restid i vardera riktningen gränsen för hur mycket de flesta



Nämnd/styrelse

Kommunstyrelsens allmänna utskott

kan tänka sig att pendla. Det behövs dock inte daglig pendling för att en arbetsmarknad ska anses som funktionell. Med distansarbete ökar möjligheter för fler att bo och arbeta på olika orter och pendla mer sällan. Restiden har även betydelse för överdagenresor till och från våra grannregioner och Stockholm, samt för långväga resor.

Följande restidsmål har stor betydelse för den regionala konkurrenskraften:

- Restiden dörr till dörr för daglig arbetspendling från varje kommunhuvudort och regional kärna till minst en regional tillväxtmotor: ≤ 1 timme
- Restider dörr till dörr mellan regionala tillväxtmotorer: ≤ 2 timmar
- Tjänsteresor över dagen är möjligt till Stockholm

I avvaktan på en utbyggd järnväg är ambitionen stärkt konkurrenskraft för kollektivtrafiken med buss med fokus på pendling. För att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig gentemot bil bör restidskvoten vara $\leq 1,3$. Målsättningen är att därför att korta restider med buss i pendlingsstråk. Förutom arbetspendling finns potential att öka fritidsresandet med kollektivtrafik.

Långväga resande

E4 och E14 har stor betydelse regionalt och nationellt och ingår i det europeiska prioriterade nätverket för transportinfrastruktur. E4 och E14 förbinder regionens kommunhuvudorter och betjänar många olika transportbehov. Påtagliga brister finns i standard, trafiksäkerhet och omgivningspåverkan och målsättningen är att dessa brister successivt ska åtgärdas.

Västernorrland har utmaningar i långa avstånd till Stockholm, Arlanda och till internationella marknader. Målsättningen är goda flygförbindelser för företagen ska kunna nå huvudkontor, driva ett effektivt försäljningsarbete och upprätthålla kund- och leverantörsrelationer. Det gäller såväl egna resor till kunder som kunders och besökares resor till vår region.

Inriktningarna för målområdet

- Integrerade arbetsmarknadsregioner och stärkta förbindelser mellan stad och land
- Ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken
- Stärkta förbindelser med omvärlden

Prioriterade insatser

- Påverkansinsatser för en utbyggd järnväg med minskade restider och harmoniserade biljettpriser för funktionella arbetsmarknadsregioner.
- Regional samverkan skapar förutsättningar att motivera fler människor att resa hållbart.
- Kollektivtrafikens trafikutbud med buss i pendlingsstråk utvecklas och möjliggör ett sömlöst resande.
- Digitaliseringens möjligheter tillvaratas och skapar förutsättningar att effektivisera resor och behovsanpassa kollektivtrafiken.
- Påverkansinsatser för ökad statliga finansiering av länets flyginfrastruktur.



Nämnd/styrelse

Kommunstyrelsens allmänna utskott

Västernorrlands förutsättningar – utgångspunkter för tillgänglighetsstrategin

Landskap och geologi

De geologiska förhållandena i Västernorrland är geotekniskt en stor utmaning. Riskerna för ras, skred och översvämningar av vattendrag är påtagliga och ökar med ett förändrat klimat med mer nederbörd och ökade temperaturer. Mellersta Norrlandskusten inklusive älvdalarna är ett av tio identifierade nationella riskområden, som bedöms ha särskilda komplexa klimatrelaterade utmaningar. Klimatförändringarna medför dessutom att tillväxten i skogarna ökar, vilket för ett skogslän som Västernorrland leder till ökat skogsuttag och därmed ett ökat behov av tunga transporter.

Befolkning, bosättning och hälsa

Befolkningen i Västernorrlands län uppgick år 2020 till 244 500 invånare fördelat på sju kommuner. Inom Västernorrland är det en hög befolkningstäthet i Sundsvallsområdet, i övriga kommunhuvudorter, samt längs älvdalarna men i lägre grad.

Stora delar av länet är glest befolkat med områden där endast ett fåtal människor är bosatta. Befolkningstätheten är cirka 11 invånare per kvadratkilometer, vilket kan jämföras med ett riksgenomsnitt på 23 invånare per kvadratkilometer. I Sundsvall, Timrå och Härnösands kommuner är befolkningstätheten likvärdig riksgenomsnittet. I Ånge och Sollefteå kommuner är det cirka 3 invånare per kvadratkilometer.

Befolkningsmässigt är grannregionerna Västerbotten och Gävleborg något större och Jämtland är betydligt mindre. Den största kommunen bland grannregionerna är Umeå i Västerbotten med 130 000 invånare. Avstånden till andra större kommuner i grannregionerna är längre, såsom Gävle med cirka 100 000 invånare. I väst ligger Trondheim med en befolkning på drygt 200 000 invånare.

Det allmänna hälsoläget i Västernorrland ligger sämre än rikssnittet och hälsoskillnaderna hos befolkningen har ökat över tid. Samtidigt som andelen av befolkningen som är tillräckligt fysiskt aktiva ökat, ökar också stillasittandet. Det resulterar i betydande ojämlikhet i hälsa, där en av de identifierade hälsoutmaningarna är den fysiska inaktiviteten hos både barn och vuxna. Genom att planera in förändringar i den fysiska miljön kan människors vardagsrutiner förändras och ökad fysisk aktivitet stimuleras.

Personresor och arbetsmarknader

Den totala sysselsättningen per tätort följer i stort den totala befolkningsstorleken per tätort. De större tätorterna är huvudsakligen inpendlingsorter, vilket gör att den totala dagbefolkningen relativt sett blir större. Av de drygt 100 000 sysselsatta finns hälften i Sundsvall-Timrå medan ytterligare 25 procent av länets sysselsättning finns i Örnsköldsvik.

I Västernorrland finns fyra funktionella arbetsmarknadsregioner, FA-regioner: Örnsköldsvik, Sollefteå, Kramfors och Sundsvall. Sundsvalls FA-region omfattar fyra kommuner. Resandet både i vardagligt resande såsom arbetspendling och i flöde är störst runt Sundsvallsområdet med Ånge, Timrå och Härnösand, vilka tillhör en gemensam FA-region, samt runt Örnsköldsviksområdet. I övrigt är det ett relativt litet utbyte mellan orter och mellan

Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**

kommuner i länet. Långa avstånd och restider mellan kommunerna i länet innebär, med något undantag, svaga pendlingsströmmar över kommungräns.

Bilen är det huvudsakliga färdmedlet i Västernorrland, kollektivtrafikresorna har låg marknadsandel av det totala resandet. Utanför våra städer är Ortsstrukturen gles och spridd, vilket gör det svårt att få till en attraktiv kollektivtrafik utanför de största kommunhuvudorterna. Ungefär hälften av resorna sker med stadstrafiken i Sundsvall och en hög andel av övrig tätortstrafik i städerna. Majoriteten av kollektivtrafikresorna i länet är skolskjuts eller skolresor. Arbetspendling är dock den enskilt största reseanledningen. Majoriteten av kollektivtrafikresorna utförs med buss, 95 procent 2019 och övriga 5 procent med tåg 11. Resorna med tåg har dock en större effekt på utvecklingen i länet och tågresandet förväntas växa i takt med att persontågtrafiken utvecklas med utökad turutbud och kortare restider.

Näringsliv och godstransporter

Länets näringsliv domineras av basnäringar inom skog och vattenkraft, men också av industri inom verkstad, metall och kemi. Skogen har haft en stor betydelse för länets utveckling och innebär att Västernorrland är en av världens ledande regioner vad gäller trä- och massaproduktion. Tjänstesektorn och länets besöksnäring har utvecklats starkt över tid.

Västernorrland har omfattande utrikestransporter och vår godstransportstruktur domineras av skogsindustrins transporter som uppgår till knappt 80 procent av den totala hanterade volymen. Regionens infrastruktur behöver kunna hantera stora volymer tungt gods. Runt 23 miljoner ton gods omsätts i Västernorrland årligen. Därutöver tillkommer ytterligare volymer som passerar genom länet. Ytterligare ett utmärkande drag för Västernorrland är den omfattande utrikestransporten som utgör 44 procent av allt gods som transporteras från regionen.

En grov karaktärisering av regionens godstransporter är att mycket stora mängder rundvirke transporteras till kustens industrier, vars produkter exporteras med sjöfart och järnväg. Skogsprodukter, transporterat som bulk, utgör de största volymerna av gods i Västernorrlands hamnar med 55 procent av godsvolymerna mätt i ton. I framför allt Örnsköldsvik och Sundsvall hanteras även större volymer gods i container och trailers. Produktionen sker huvudsakligen i inlandet och leder till stora flöden till terminaler längs de större väg- och järnvägsstråken samt vidare till industrierna längs kusten.

Handeln har successivt förskjutits österut mot Kina och Asien och också mot nordöstra EU. Handeln med Storbritannien har fått en mindre relativ betydelse även om volymerna fortsatt är stora. Den ökade handeln med nordöstra EU innebär troligen att godsflöden över Östersjöhamnarna kommer att få en större betydelse.

Infrastruktur och bredband

Botniska korridoren är en viktig gränsöverskridande korridor i det europeiska stomnätet för transporter och ingår sedan 2021 i EU:s stomnätskorridor Skandinavien-Medelhavet.

Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**

Tillsammans med Mittstråket och övriga tvärstråk, binder Botniska korridoren samman Europa med det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland där stora exportvärden skapas. Stora flöden transporteras längs Botniska korridoren mellan råvaruproduktionen i Norrland och förädlingsindustri och marknad i mellersta och södra Sverige och övriga Europa. De största utmaningarna är brist på tillförlitlighet på grund av brist på kapacitet och mycket långa sträckor med enkelspår utan möjlighet till omledning.

E4 är det mest betydande stråket för godstransporter på väg i Västernorrland och norra Sverige. I sitt kustläge kopplar den mot industrier och hamnar. Flödet består till stor del av långväga transporter. Det nordsydliga E4-stråket är dominerande för godstransporter, men ser man till skogsindustrins vägtransporter så har de snarare ett väst-östligt mönster. Skogsråvarutransporterna startar på lågtrafikerade vägar i inlandet och ökar i omfattning närmare kusten, där industrierna är lokaliserade. Betydelsefulla vägar med större antal tunga fordon är E14, väg 90, 86 och 331.

Eftersom nära 80 procent av den transporterade godsvolymen, exklusive inomkommunala transporter, härrör från skogsbaserad industri så är lokaliseringen av denna avgörande för flödesstrukturen. I Sundsvall/ Timrå och Örnsköldsvik/Husum har industrierna tillgång till både järnväg och sjöfart. I Sundsvall och Örnsköldsvik finns kombiterminaler som servar aktuella industrier men som också möjliggör kombi-och containertransporter för annan typ av gods, främst tillverkade varor och torr bulk.

I Sundsvall färdigställs utbyggnad av Sundsvall logistikpark som samlar hamn och kombiterminal i ett område, som dessutom angränsar till både Ortviken och Tunadals sågverk. I Örnsköldsvik pågår utbyggnad av kombiterminalen. Det kan komma att bidra till nya transport-och logistikupplägg och att större andel av transporterna sker via sjöfart och järnväg.

På Ånge bangård utförs rangering av vagnar som ska till eller från hela Norrland. Denna funktion medför att större delen av godstågtransporterna i Norrland styrs till Norra Stambanan och Stambanan genom övre Norrland.

I tätbebyggda områden har totalt 84 procent¹³ av hushållen tillgång till bredband 100 Mbit/s. I glesbygdsområden är utbyggnaden sämre, 64 procent av hushållen i glesbygden i länet har tillgång till bredband 100 Mbit/s. Orsaken är att långa avstånd och besvärlig topografi mellan hushållen gör det kostsamt att ansluta kvarvarande hushåll och områden.

Transportsystemets klimatpåverkan

Vi är långt ifrån att nå målen om att begränsad transportsektorns klimatpåverkan och klara anpassningen till ett förändrat klimat. Det är stor utmaning att minska klimatpåverkan från trafiksektorn som står för 31 procent av utsläppen. Den helt dominerande utsläppskällan inom transportsystemet i Västernorrland är utsläpp från personbilar, utsläppen från lastbilar är cirka hälften mot dessa. Det krävs både en minskning av transportarbetet samt överflyttning till förnybara drivmedel och eldrift för att uppnå målet om begränsad klimatpåverkan.

Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott****Trafiksäkerhet**

Bristande trafiksäkerhet är den främsta bristen för fordonstrafik på det regionala vägnätet i länet. Länet ligger högre i antalet omkomna per 100 000 invånare jämfört med riket: 6 omkomna per 100 000 invånare, jämfört med 2 omkomna per 100 000 invånare för riket. Olyckor med omkomna som involverar tung lastbil är märkbar högre än för riket och står för var fjärde dödsolycka i länet. Dock är den tunga trafiken sällan den vållande parten. Allvarligt skadade på cykel står för hälften av det totala antalet allvarligt skadade i trafiken.

Förvaltningens förslag till remissvar**Remissyttrande: Förslag till regional tillgänglighetsstrategi för människor och gods i Västernorrland, dnr, 23RUN712**

Sollefteå kommun har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på remissversionen av det nya trafikförsörjningsprogrammet för Västernorrlands län 2023 - 2030.

Kommunen avger följande yttrande.

Sollefteå kommun tillstyrker förslaget med nedan angivna synpunkter.

Strategin ger en bra nulägesbeskrivning av situationen i länet och tar upp i stort sett alla problem och utmaningar som vi ställs inför.

Sollefteå kommun anser dock att de fyra målområdena är alltför högt satta i relation till tidshorisonten. Tanken är god men med tanke på de utmaningar och framför allt de geografiska och geologiska problem som föreligger i länet känns en måluppfyllelse högst orealistisk.

Detta skulle enligt kommunen kunna rättas till genom att de prioriterade insatserna ges tidsatta och mer specifika mål. Som exempel skulle målet fossilfritt och effektivt transportsystem kunna ange att till 2030 ska antalet publika ladd- och tankstationer i regionens landsbygdsområden, på serviceorter och besöksmål samt på länets resecentrum öka med X %. Beträffande detta mål anges endast att man ska öka utbyggnaden av publika ladd- och tankstationer på landsbygden.

Genomgående är att insatserna utgörs av högst luddiga begrepp som att skapa förutsättningar, aktörssamverkan, påverkansinsatser, effektivare incitament tillgängliggörande av öppna data, nya förhållningssätt, framtagande av underlag, implementering av arbetssätt och regional samverkan.

Kommunen anser därmed att insatserna är till intet förpliktigande och riskerar att inte leda någonstans.

Slutligen konstaterar kommunen att skrivningen under rubriken Långväga resande, sid 13, ”E4 och E14 förbinder regionens kommunhuvudorter och betjänar många olika

Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**

transportbehov” bör ändras. Vidare bör under rubriken Infrastruktur och bredband även Riksväg RV 87 medtas som en betydelsefull väg för tunga transporter.

Sammanfattningsvis anser kommunen att de satta målens trovärdighet, och därmed hela strategin skulle vinna på konkreta, realistiska och tidsatta insatser.

Beslutsunderlag

Förvaltningsyttrande Remiss Regional tillgänglighetsstrategi och gods i Västernorrland (dnr RUN712), daterat 2024-02-05

Remiss Regional tillgänglighetsstrategi och gods i Västernorrland (dnr 23RUN712)
Remissversionen av det nya trafikförsörjningsprogrammet för Västernorrlands län
2023 – 2030

Beslutsplanering

Allmänna utskottet 2024-02-13

Kommunstyrelsen 2024-03-05

Förslag till beslut under sammanträdet

Allmänna utskottet för en dialog om innehållet i remissyttrandet och har förslag till kompletteringar inför utskicket till kommunstyrelsen;

Tydliggörande av behov av persontrafik, gods- och timmertransport på järnväg, behovet av öst-västlig förbindelse samt påtala etablering av Försvarsmakten och flygbränslefabriken (Hamre).

Beslutsgång

Talarlistan är tom. Ordföranden ställer frågan om utskottet är redo att gå till beslut. Finner så.

Beslutet skickas till

Kansliet

Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**

§ 4

KS 84/2024

Genomförandeplan Hamre

Beslut

Allmänna utskottet föreslår
Kommunstyrelsen besluta

att uppdra till förvaltningen att genomföra åtgärder enligt framlagd plan med optionspremie och köpeskilling från Sydkraft Hydrogen AB som finansiering

Ärendebeskrivning

Med anledning av de beslut som kommunfullmäktige fattat gällande etablering av el-intensiv industri i Hamre och de avtal som tecknats med Sydkraft Hydrogen AB, behöver en genomförandeplan beslutas av Kommunstyrelsen för att säkerställa att Sollefteå kommun kan uppfylla de skyldigheter som följer av de ingångna avtalen.

Tidigare beslut:

KF 2023-12-18 Fastställande av bolagsordning Langasil fastighetsförvaltning AB

KF 2023-09-25 Genomförandeavtal, optionsavtal och aktieöverlåtelseavtal med Sydkraft Hydrogen

KF 2023-06-19 Detaljplan Hamre 3:5 med flera.

I avtalen regleras bland annat att kommunen skall ansvara för följande delar inom 18 månader på skriftlig begäran från exploitören:

- Kommunen skall bekosta och ombesörja flytt av befintliga 10kV, 20kV och 40kV ledningar samt telekommunikation som finns på befintlig fastighet.
- Kommunen skall i egenskap av VA-huvudman bygga ut det allmänna VA-nätet och tillhandahålla förbindelsepunkt för vatten och avlopp vid gränsen till fastigheten.
- Kommunen skall flytta, anlägga och bekosta enskild väg till reningsverket.
- Kommunen skall bekosta förvärv och rivning av utpekade och angränsande fastigheter.
- Kommunen skall ansvara för att dagvatten för angränsande och planerade industriområden följer föreslagen eller likvärdig lösning.

I tillägg till detta kräver Trafikverket att anpassningar görs av kommunen på väg 952 mellan riksväg 87 och planområdet i syfte att förbättra trafiksäkerheten. Storleken på detta är ännu okänt och en utredning ska startas upp med Trafikverket.

Om exploitör begär att åtgärder vidtas innan köp av fastigheten och optionsavtalet upphör utan att köp genomförts ska exploitören ersätta kommunen för förgäveskostnader.

Erläggande av köpeskillingen är kopplat till ett optionsavtal där exploitör har 36 månader på sig, med möjlig förlängning upp till 60 månader, att slutligt köpa fastigheten till en köpeskilling på 89 miljoner kronor. Förutsättningar som då skall vara uppfyllda är att bygglov, miljötillstånd m.m. finns för den verksamhet som skall bedrivas. Så snart förutsättningarna uppfylls har exploitören 6 månader på sig att förvärva fastigheten.



Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**

Köpeskillingen utfaller i form av optionspremier över ett flertal år med en större slutlikvid vid nyttjandet av förvärvsoptionen. Detta innebär att kommunen behöver göra en plan för att matcha inbetalningarna av optionspremierna med tidsfaktorn och storleken på de skyldigheter som följer av genomförandeavtalet.

Genomförandeplan Hamre

Övergripande ekonomisk bedömning

Den planering som förvaltningen lagt innebär att köpeskillingen ser ut att täcka de åtaganden som avtalen innebär samt även de markförvärv som gjorts för att möjliggöra en exploatering av området. I denna planering ligger däremot inte en eventuell intäkt från markförsäljning av angränsande industriområde, men däremot en stor del av exploateringskostnaderna även för denna yta.

Nedan visas övergripande likviditetsplanering och tidshorisont på redan vidtagna och tänkta åtgärder. Delposterna för kommunens åtagande redogörs för punkt för punkt.

| (mnkr) | 2019 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Totalt |
|------------------------------------|-------------|--------------|------------|--------------|-------------|------------|-------------|-------------|
| Inbetalningar: | | | | | | | | |
| Optionspremie | | | 8,0 | 4,0 | 7,5 | 10,0 | 10,0 | 39,5 |
| Slutlikvid | | | | | | | 49,5 | 49,5 |
| Försäljning av annan mark | | | | | | | | ?? |
| Utbetalningar: | | | | | | | | |
| VA investeringar kostnad | | | | -9,7 | -6,8 | | | -16,5 |
| VA driftkostnad | | | | -0,7 | -2,3 | -1,0 | | -4,0 |
| Övrigt VA | | | | -1,0 | -0,1 | | | -1,0 |
| Gata o park utgifter | | | | -4,5 | | | | -4,5 |
| Kostnad EON (flytt ledningar) | | | | | -7,3 | | -6,0 | -13,3 |
| Övrig kostnad (utredningar m.m) | | | | | | | -30,0 | -30,0 |
| Inköp av mark mm (exploatering) | | -13,4 | -0,4 | -6,0 | | | | -19,8 |
| Projektering +inlösen arrendeavtal | -0,5 | | | | | | | -0,5 |
| Totalsumma | -0,5 | -13,4 | 7,6 | -17,8 | -8,9 | 9,0 | 23,5 | -0,5 |

Då det är fråga om exploatering och denna är villkorad med en option som faller ut i samband med affären avbryts eller fullföljs så fås en effekt på resultaträkningen först i samband med att affären slutförs eller avbryts. Detta innebär att intäkter så väl som investeringar bokas mot balansräkning och regleras mot resultaträkning först vid affärrslut, i den mån de ingår i själva exploateringen. Investeringar där kommunen väntas stå som slutlig ägare, t.ex. för VA-infrastruktur, blir en investering direkt och verksamheten belastas i dessa fall av kapitalkostnader.

I och med att det finns en klausul om förgäveskostnader så bedöms risken som väldigt liten även om likvidpåverkan blir uppemot -27 mnkr under 2024-2025, då slutlikviden uppgår till 49,5 mnkr.



Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**

I dagsläget är det svårbedömt att veta hur kommunens likviditet kommer att klara av denna påfrestning. Ifall det är så att kostnaderna är i den storleken som ligger inlagt och de betalas

innan slutlikvid regleras är bedömningen att kommunen kan behöva ta upp ett kortfristigt lån för att klara finansieringen.

Verksamhetsplanering av VA – åtgärder och ekonomi

De åtaganden som kommunen har som VA-huvudman för att säkerställa en förbindelsepunkt för inkoppling av vatten och avlopp till fastigheten behöver i möjligaste mån slutföras innan exploatörens arbete på platsen påbörjas. Detta innebär att det behöver påbörjas under sommaren 2024 och till stora delar vara färdigställt till utgången av 2025, då vi har 18 månader att slutföra arbeten. Den risk som finns kopplat till detta är att det till följd av säsong kan behöva påbörjas med vissa delar innan skriftlig beställning kommit från exploatör. De upparbetade kostnaderna ersätts i så fall inte enligt avtalet med exploatören. Bedömningen är dock att dessa kostnader är försumbara och det väsentliga är att få till bra planeringsförutsättningar inför kommande arbete.

| VA | 2024 | 2025 | 2026 | Ej bestämt | Totalt |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Drift | 0,10 | 1,20 | 0,00 | 0,00 | 1,30 |
| Driftåtgärder vattenverk | | 0,20 | | | 0,20 |
| Driftåtgärder avloppsreningsverk | | 0,50 | | | 0,50 |
| Driftåtgärder ledningsnät | 0,10 | 0,50 | | | 0,60 |
| Drift/Inv | 0,00 | 0,50 | 1,00 | 0,00 | 1,50 |
| Grindar och stängsel runt avloppsreningsverk | | 0,50 | | | 0,50 |
| Markarbeten utanför avloppsreningsverk | | | 1,00 | | 1,00 |
| Investering | 8,25 | 5,40 | 0,00 | 4,30 | 17,95 |
| Vattenverk, kapacitet och rening | | 1,10 | | | 1,10 |
| Utbyte av pumpstation och tryckledning till reningsverk | | 3,30 | | | 3,30 |
| Tryckstegring mot Bryggaregatan | | 1,00 | | | 1,00 |
| VA-ledning etapp 1 | 8,25 | | | | 8,25 |
| VA-ledning etapp 2 | | | | 4,30 | 4,30 |
| Totalsumma | 8,35 | 7,10 | 1,00 | 4,30 | 20,75 |

Inom ramen för övrigt så ingår främst en hel del upprättande av handlingar, förrättningar och tillstånd samt extern expertis i form av konsultstöd.

| Övrigt VA | 2024 | 2025 | Totalt |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Drift/inv | 2,00 | 2,00 | 4,00 |
| Extern expertis (teknisk konsult inkl. byggledning) | 2,00 | 2,00 | 4,00 |
| Drift | 0,95 | 0,05 | 1,00 |
| Övriga exploateringskostnader | 0,95 | 0,05 | 1,80 |
| Totalsumma | 2,95 | 2,05 | 5,00 |



Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**

Verksamhetsplanering av Gata & Park – åtgärder och ekonomi

De åtaganden som kommunen har inom ramen för Gata & Parks verksamhet är att flytta och bygga om vägen till kommunens reningsverk, rusta upp en mindre väg i industriområdet samt riva angränsande fastigheter, bland annat där det nya ställverket skall stå. Även här är det av stor vikt att arbetena kommer igång tidigt då även E.on som kommer bygga transformatorn behöver komma åt platsen. Detta innebär att arbetet planeras till sommaren 2024.

| Gata & Park | 2024 |
|-------------------------|-------------|
| Exploatering | 4,50 |
| Rivning av byggnader | 1,50 |
| Ny väg till reningsverk | 3,00 |
| Totalsumma | 4,50 |

Verksamhetsplanering Trafikverket – åtgärder och ekonomi

Inom ramen för de krav som Trafikverket satt så ligger upprättande av en utredning som skall innehålla konkreta åtgärder ur bärighetsynpunkt-, trafiksäkerhets- och tillgänglighetsynpunkt för boende i Långsele och trafikanter på väg 952. Denna studie pågår och kommer ge kostnadsuppskattningar på de ännu okända åtgärderna och finansieras gemensamt av kommunen och Trafikverket.

De åtgärder som skall ges svar på i utredningen avser gång- och cykelväg mellan centrala Långsele och exploateringsområdet, hastighetssäkring vid passager och förbättrad hållplats vid Långsele skola vilka skall finansieras av Sollefteå kommun.

Den stora risken för dessa projekt är att dessa ligger utanför genomförandeavtalet med Sydkraft Hydrogen AB och således inte omfattas av förgäveskostnaderna. Bedömningen är dock att innan dessa åtgärder vidtas så har optionsavtalet fullföljts eller avbrutits.

Vilka av de föreslagna åtgärder som behöver vidtas och vad den slutliga kostnaden blir kommer att klarläggas i utredningen.

(Kartbild se nästa sida)



Nämnd/styrelse

**Kommunstyrelsens
allmänna utskott**



Budget och verksamhetsuppföljning

Exploateringen av Hamreområdet kommer att särredovisas i eget avsnitt i den verksamhetsplan som Kommunfullmäktige beslutar. Detta börjar gälla från och med 2024 när VP 2025–2027 ska beslutas.

Beslutsplanering

Allmänna utskottet 2024-02-13

Kommunstyrelsen 2024-03-05

Beslutsgång

Talarlistan är tom. Ordföranden ställer frågan om utskottet är redo att gå till beslut. Finner så.

Beslutet skickas till

Kommundirektören

Signering

Följande parter har signerat detta dokument

Namn: Siv Sjödin

Datum: 2024-02-22 10:43

Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:

6611F00CD3D5AA435FEA4A7CCADD6BFA1E0995F106D06F083B5C405C290BAB3E

Namn: Johan Andersson

Datum: 2024-02-23 00:48

Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:

6611F00CD3D5AA435FEA4A7CCADD6BFA1E0995F106D06F083B5C405C290BAB3E

Namn: John Åberg

Datum: 2024-02-22 15:36

Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:

6611F00CD3D5AA435FEA4A7CCADD6BFA1E0995F106D06F083B5C405C290BAB3E