



Banverket
Investeringsdivisionen
Box 417
801 05 Gävle

BANVERKET Förvaltning GÄVLE	
Inkom	2009 -04- 15
ORDN.NR 220	
Diarie nr.	F07-2897/SÄ20
B.E	

Förstudie gällande järnvägen Sundsvall - Härnösand

Bakgrund

Järnvägen Sundsvall-Härnösand har en relativt låg standard i jämförelse med anslutande sträckor norr och söderut. Banan är enkelspårig och har en geometri med snäva kurvor som på större delen av banan inte tillåter högre hastigheter än 80-95 km/h.

Detta gör att järnvägen i nuläget inte är konkurrenskraftig mot restiden med bil mellan Sundsvall och Härnösand. Restiden med tåg mellan Sundsvall och Härnösand är i dag mellan 45-50 minuter, att jämföra med bil som tar ca 35 minuter. Sträckan mellan Sundsvall och Härnösand är 42 km fågelvägen, E4:an är 52 km, att jämföra med den slingrande järnvägen som är 65 km lång.

I och med att Botniabanan också färdigställs, kommer trafiken att öka från dagens 10-tal tåg/dygn till ca 60 tåg/dygn år 2015, vilket banan i dag rustas för att klara. För att klara ytterligare trafikökningar krävs nya åtgärder på banan för att klara kapaciteten.

I syfte att ta fram förslag på genomförbara lösningar för att möta de framtida behov som ställs på banans utformning och funktion har denna förstudie tagits fram. Utredningsalternativen i förstudien ska tillgodose framtida krav på tillgänglighet, en restid som understiger 30 minuter för persontrafiken och ge kapacitetsutrymme för en ökning av såväl gods- som persontrafik. Angöring till befintlig industri skall också tillgodoses liksom målpunkter för persontrafik (främst Sundsvall, Timrå och Härnösand). Ytterligare mål med banan är att den ska tillåta en hastighet på >250 km/h och där så är möjligt anpassas till en hastighet på 300 km/h. Linjerna utreds som enkelspår, men ska möjliggöra en framtida utbyggnad till dubbelspår.

Arbetet med förstudiens förslagshandling har utförts under oktober 2007-december 2008. Samråd har hållits med berörda parter, främst genom de styr- och referensgruppsmöten som hållits regelbundet under förstudiens



framtagande. Informationsmöten för allmänheten har hållits i de tre kommunerna, Sundsvall, Timrå och Härnösand.

Tre alternativa sträckningar har tagits fram:

- Utredningsalternativ Nord (53 km). Beräknad kostnad 6300 Mkr
- Utredningsalternativ E4 (52 km). Beräknad kostnad 6100 Mkr
- Utredningsalternativ Syd (51 km). Beräknad kostnad 7300 Mkr

Härnösands kommuns synpunkter

1. Härnösands kommun anser att Ådalsbanan bidrar till Europas tillväxt och konkurrenskraft

Norra Europas basindustri fraktar till betydande del sina högvärdiga och strategiska produkter med tåg på den Bottniska korridoren, där Ådalsbanan är en väsentlig del, från råvara i norr med successiv förädling till de stora marknaderna i söder. Detta transportsystem är en angelägenhet för både Sverige och EU.

Den norrländska kustjärnvägen, där Ådalsbanan är en väsentlig del, är dessutom utpekad i Framtidplanen som ett av Sveriges huvudstråk för snabbtågstrafik.

2. Härnösands kommun förordar en järnvägstunnel genom Gådeåberget

Gällande översiktsplan i Härnösands kommun är antagen i november 1992, i denna reserverades en järnvägskorridor genom Gådeåberget. Tunnelläget genom Gådeåberget är detsamma för utredningsalternativen i förstudien.

Härnösands kommun förordar även fortsättningsvis att en järnvägstunnel byggs.

3. Härnösands kommun förordar utredningsalternativ Nord

Efter den gemensamma sträckningen med övriga utredningsalternativ, fortsätter utredningsalternativ Nord väster om Timrå samhälle, där man har anslutningsmöjlighet vid Stavreviken till befintlig bana. Via landtungan mellan Häggsjön och Öjesjön ansluter detta alternativ till befintlig bana vid Härnösand efter passage av Gådeåberget i en tunnel.



Efter Stavreviken stiger spåret med 10 ‰ i ca 9 km av vilka ca 8 km blir tunnel. Efter den långa stigningen följer alternativet marknivån fram till passagen av Håggsjön där spåret sjunker med 10 ‰ i ca 11 km varav ca 4 km förläggs i tunnel. Vid Otteböle går spåret på en bro över dalen där även befintligt spår korsas. Efter Krigsbyn finns möjligheter att kombinera utredningsalternativ Nord med utredningsalternativ E4 som går längs E4:an.

Detta alternativ är ca 53 km långt. Hastigheten är ca 160 km/h fram till strax efter Selångersån och sedan 190 km/h fram till Hammal. Därefter kan målstandarden 250 km/h anordnas. Beräknad kostnad för detta utredningsalternativ är 6 300 Mkr.

4. Härnösands kommun förordar en första etapp Härnösand – Stavreviken

En etappindelning för utbyggnad av sträckan bör påbörjas norrifrån, där Härnösand - Stavreviken är en lämplig första byggetapp. Att påbörja utbyggnaden med denna etapp innebär att man redan efter den första utbyggnadsetappen åstadkommer den önskade restidsvinsten på maximalt 30 minuters restid mellan Sundsvall-Härnösand för fjärrtåg. Denna första etapp är 29 km lång och beräknad kostnad är 4 000 Mkr.

5. Härnösands kommun anser att den samhällsekonomiska kalkylen är missvisande

Många effekter av en järnvägsutbyggnad är dock svåra eller omöjliga att beräkna i pengar och ingår inte i den samhällsekonomiska kalkylen. Det gäller till exempel vissa miljökonsekvenser, intrång och regionala utvecklingseffekter. För att kunna besluta om ett alternativ måste hänsyn tas även till dessa effekter.

I Norrland står transportkostnaderna för en betydande del av tillverkningsindustrins kostnader. Med ökade miljökrav och därav höjda bränslekostnader kommer järnvägssystemets betydelse att öka.

Den samlade effekten på näringslivets konkurrenskraft är resultatet av flera olika effekter:

- Transporter av gods till och från industrier mm, ger snabbare, billigare, säkrare och mindre störningskänsliga transporter.
- Arbetsmarknadssamspel genom regionförstoring underlättar för den enskilde att hitta passande arbete och underlättar för företagen att rekrytera rätt kompetenser.



- Regionförstoringen ökar rekrytering till högre utbildning, varigenom fler högutbildade kan rekryteras.
- Miljö och klimat får allt större betydelse i vårt samhälle. Företagens möjlighet till "grönare" profilering och möjligheter att klara dagens och framtida miljömärkningar ökar.

Ovan diskuterade samhällsekonomiska effekter beaktas endast marginellt i den samhällsekonomiska kalkylen i förstudien, Härnösands kommun anser därför att denna är missvisande.

6. Härnösands kommun föreslår att järnvägsutredning genomförs för en första etapp

Enligt lagen om byggande av järnväg ska, om olika alternativ är tänkbara och om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, planeringsprocessen omfatta tre utredningsskeden – förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan.

Med anledning av genomförd förstudie så föreslår Härnösands kommun att Banverket genomför en järnvägsutredning gällande en första etapp av utbyggnad av järnvägen gällande sträckan Härnösand - Stavreviken.

För kommunstyrelsen

Jonny Lundin
Kommunalråd