

Banverket
Investeringsdivisionen
Projektdistrikt Nord
801 05 GÄVLE

BANVERKET Förvaltning GÄVLE	
Inkom	2009-04-29
GRON NR 230	
Diarlenr.	F07-2897/SA20
B.E	

Yttrande över förstudie ny järnväg Sundsvall – Härnösand och Banverkets förslag till beslut om det fortsatta arbetet

Landstinget Västernorrland och kommunerna Sundsvall, Timrå och Härnösand har forskotterat medel för att möjliggöra för Banverket att genomföra en förstudie för en järnväg med "botniabanestandard" mellan Sundsvall och Härnösand. Arbetet har genomförs i Banverkets regi med en styrgrupp och referensgrupp från de forskotterande parterna. Banverket har därefter tagit fram ett förslag till beslut att inget fortsatt arbete skall bedrivas med projektet.

Landstinget vill sammanfattningsvis framföra följande synpunkter:

- Bandelen är en undermålig del av järnvägsstråket Stockholm – Umeå.
- Projektet måste direkt fortsätta med nästa led i planeringsprocessen med delen Stavreviken – Härnösand och med etappen Stavreviken - Sundsvall.
- Den samhällsekonomiska kalkylen tar inte hänsyn till alla betydelsefulla faktorer som t.ex. effekten av regionförstoring.
- En alternativ samhällsekonomisk kalkyl bör tas fram.
- Förstudien innehåller en del sakfel som bör rättas till.

Stråktänkandet måste vara det som genomsyrar Banverkets investeringsplanering. Sträckan Sundsvall – Härnösand är en del av järnvägsstråket Stockholm – Umeå. Detta stråk kommer när Botniabanen är klar att vara av mycket skiftande kvalitet. Från högsta standard med möjlighet att framföra tågen i en hastighet av 250 km/h till en av Sveriges krokigaste banor sträckan Sundsvall – Härnösand. Denna sträcka är en av de bandelar i Sverige som

avviker mest från vägavståndet mellan två intill liggande orter. Vägsträckan mellan Sundsvall och Härnösand är 48 km. Dagens järnväg är 68 km. Järnvägen är alltså över 40 % längre och har även en hastighetsstandard som understiger vägens. Andra delar av stråket håller även de en alltför låg standard och då främst mot bakgrund till nuvarande och kommande trafikomfattning med både persontåg och godståg. För att få en bra och driftsäker tågföring måste ett trafikstråk hålla en jämn standard. Med den utökade trafik som Botniabanans öppnande innebär kommer den ojämna standard som stråket innehåller att skapa förseningar och ytterligare förlängda körtider.

De ”missing links” som finns i stråket Stockholm – Umeå måste så långt som möjligt föras fram i planeringsprocessen, så att en hög beredskap kan hållas för igångsättning av byggandet om finansiering av projekten kan ordnas. Landstinget anser därför att det är viktigt att arbetet med projektet fortsätter med nästa led i planeringsprocessen för sträckan Stavreviken – Härnösand och för delen Stavreviken – Sundsvall.

Landstinget kan inte finna att den samhällsekonomiska kalkylen som genomförs tar hänsyn till alla förbättrings potentialer som finns med en bana med hög standard. Regionförstoringseffekten och klimatförbättrings aspekten finns t.ex inte belyst. Landstinget anser därför att en alternativ samhällsekonomisk kalkyl måste göras.

De sakfel som Sundsvalls kommun och Timrå kommun påpekar i sina yttranden bör rättas till i rapporten.

FÖR LANDSTINGET VÄSTERNORRLAND



Benny Eriksson
Regionala nämndens ordförande



Marita Skog
Regional utvecklingsdirektör