

2009-05-06

343-3515-09

Banverket
Box 417
801 05 Gävle
Att: Björn Eriksson

BANVERKET Förvaltning GÄVLE	
Inkom	2009 -05- 11
	CEON-NR 240
Diarlenr.	F07-2897/SA20
	B.E.

Yttrande över Förstudie Sundsvall - Härnösand

BESLUT/REMISSYTTRANDE

Med anledning av erhållna remisshandlingar lämnar länsstyrelsen i Västernorrland synpunkter på den förstudie som upprättats för ny järnväg mellan Sundsvall (Västra station) och Härnösand.

Länsstyrelsen bedömer att alternativen i förstudien är genomförbara och rekommenderar Banverket att gå vidare med en järnvägsutredning för sträckan Sundsvall – Härnösand. Mot bakgrund av den strategiska betydelse som länsstyrelsen tillmäter denna bandel är det av yttersta vikt att planeringsarbetet snarast möjligt fortsätter. Länsstyrelsen bedömer att det finns möjlighet att arbeta fram en regional samfinansiering för fortsatta studier och utredningsarbete.

Vidare anser länsstyrelsen att arbetet med ”Triangelspår Maland” och ”Upprustning och elektrifiering av Tunadalspåret” omgående ska fortsätta tillsammans med Bergsåkertriangeln då dessa bandelar har mycket stor strategisk betydelse för godstrafiken till/från Sundsvalls Hamn – Tunadal. Sundsvalls Hamn har lyfts fram som en strategisk hamn i *Regional systemanalys 2010-2021* för de fyra nordligaste länen. Länsstyrelsen arbetar tillsammans med Sundsvalls kommun och övriga intressenter för en finansieringslösning som möjliggör ett genomförande i närtid.

Länsstyrelsen förordar en kombination av alternativen i förstudien. Utredningsalternativ (UA) Nord mellan Härnösand och Indalsälven för att sedan övergå i UA E4 strax norr om Stavreviken. Detta möjliggör att viktiga målpunkter som Midlanda och Timrå kommer i järnvägens närhet. Dessutom kan en bra etappindelning göras, där en etapp kan vara sträckan Härnösand – Stavreviken, då denna del innebär mycket för restiderna. En annan etapp kan vara de svåra passagera från deltat och ner till Sundsvall där vinsterna kan ligga i att särskilt svåra flaskhalsar åtgärdas. I den samhällsekonomiska effektbedömningen framstår det som en bra första etapp. Länsstyrelsen anser dock att hela sträckan Sundsvall – Härnösand måste åtgärdas och förordar inte någon etappindelning innan en bättre analys gjorts av vilken etappindelning och etappordning som totalt sett ger bäst effekter och snabbaste resultat.

Deletappen Härnösand – N Stavreviken kan möjligen via en enklare utredning gå direkt till planskede för att spara tid och pengar.

2009-05-06

343-3515-09

Länsstyrelsen anser att den slutliga effektbedömningen av fortsatt arbete för sträckan Sundsvall – Härnösand ska bedömas även efter väsentliga aspekter som t. ex. regionförstoring och hållbara transporter. Det är inte försvarbart att en så svag länk kvarstår i ett för övrigt modernt transportsystem mellan Stockholm och Umeå..

Länsstyrelsen anser slutligen att norrlandslänens prioritering av den Botniska korridoren inklusive öst-västliga transportstråk tillsammans med länets enighet kring vikten av en uppgraderad Ådalsbana mellan Sundsvall-Härnösand bör väga tungt inför banverkets slutliga ställningstagande.

ÄRENDE

Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand är byggd 1925 och har stora brister avseende spårprofil och spårgeometri. Trots vissa upprustningsarbeten tar resan mellan Sundsvall och Härnösand ca 55 minuter med tåg, med bil längs E4 tar samma resa 35 minuter. Järnvägen är ca 65 km lång, E4 är 52 km. Det finns självklart anledningar till att denna bandel har ovan nämnda brister. En huvudanledning är det starkt kuperade landskapet längs sträckan.

En förstudie för ny järnväg mellan Sundsvall och Härnösand har därför genomförts. Banverket har tillsammans med kommunerna Härnösand, Timrå och Sundsvall samt landstinget Västernorrland finansierat och medverkat i förstudien. Länsstyrelsen har deltagit i framtagandet av förstudien genom medverkan i referens- och styrgrupp.

Målsättningen med förstudien är bl.a. att utredningsalternativen ska tillgodose krav på tillgänglighet, restid Sundsvall – Härnösand under 30 minuter för persontrafik och med målpunkter i Sundsvall, Timrå och Härnösand. För godstrafiken ska kapacitet finnas för den ökade trafiken. Angöringspunkter till industrierna ska också tillgodoses.

BEDÖMNING

Allmänt

Inom länet och hos övriga norrlandslän finns en stor enighet om betydelsen av ett fungerande transportstråk längs norrlandskusten för såväl person- som godstrafik.

Banverket har nyligen genomfört en omfattande attityd- och kunskapsundersökning som projekt Ådalsbanan låtit göra. Av de tillfrågade 800 personerna är 78 % positivt inställda till satsningen på Ådalsbanan. En ökning från 58 % när senaste undersökningen gjordes 2003.

På ett övergripande plan är järnvägsutbyggnad positivt och ska stödjas. Detta för godstrafik till ett flertal större godsnoder och för persontransporter där fokus i stället ligger på snabbhet. Bra järnvägsförhållanden för kombinationen av gods- och persontransporter ger ett lyckat och hållbart

resultat. Det vill säga möjligheter till många stoppunkter men också möjlighet till många snabba direktförbindelser.

Norr om Härnösand på Ådalsbanan och Botniabanan byggs järnväg för höghastighetståg, och söder om Sundsvall på Ostkustbanan planeras för dubbelspår. Det vore märkligt om det inte skulle finnas godtagbara argument, även samhällsekonomiska, att bygga ihop dessa sträckor med en ca 5 mil lång järnväg i motsvarande standard. Den förväntade trafikökningen då Botniabanan öppnas kommer dessutom att bidra till att sträckan Sundsvall – Härnösand blir än mer av en flaskhals än den är idag.

Planeringen av två logistikcentra längs sträckan, Sundsvalls hamn (Tunadal) och Torsboda – Söråker ställer ytterligare krav på kapacitet och banstandard. För utvecklingen av Sundsvalls hamns logistikcenter är det av yttersta vikt att Tunadalspåret, Malandtriangeln och Bergsåkertriangeln snabbt kommer till stånd.

Det vore för regionen, övriga Norrland och Sverige som part i EU mycket olyckligt om denna del av Botniska korridoren, med sina brister i kapacitet och restider skulle skjutas på en oviss framtid. Botniska korridoren är en viktig länk i Europas godstransportsystem som binder samman det naturresursrika norra Europa med de befolkningstäta marknaderna i Mellaneuropa.

Etappindelning

I förstudien anses att byggnation av den nya banan lämpligast bör starta norrifrån eftersom de norra delarna ger störst effekt. Dessutom kan dessa byggas utan att störa pågående trafik. I den samhällsekonomiska effektbedömningen framgår att en relevant första etapp bör vara sträckan Sundsvall – Timrå.

Länsstyrelsen anser att det är av övergripande betydelse att planeringen fortsätter. Ett möjligt sätt att etappindela kan vara att den fortsatta utredningen koncentreras till de norra delarna, dvs. den relativt okomplicerade sträckan Härnösand – N. Stavreviken kan byggas utan större problem eller utredningar. Eventuellt kan man via en enkel utredning gå direkt till planskede. Utredningen av de södra delarna kan sedan genomföras parallellt med planskede/byggnation av de norra delarna.

Vilken etappindelning som slutligen väljs bör utredas bättre. Målet måste vara att nå bästa systemeffekt.

Detaljsynpunkter

Systemanalyser

I *Regional systemanalys 2010-2020* lyfter de fyra nordligaste länen gemensamt fram Botniska korridoren som den mest prioriterade transportkorridoren. Ådalsbanan, som är en del av den Botniska Korridoren, kommer att utgöra länken mellan Botniabanan och Ostkustbanan när Botniabanan står klar. Stora åtgärder pågår för närvarande för att Ådalsbanan ska klara att ta emot tågtrafik år 2011. Åtgärderna är dock långt ifrån tillräckliga för att Ådalsbanan ska kunna anses vara

en modern järnväg. I stråket Stockholm-Umeå är det den 7 mil långa delen mellan Sundsvall och Härnösand som har de i särklass lägsta hastigheterna för persontåg, runt 100-110 km per timme.

Samhällsekonomisk kalkyl

Länsstyrelsen anser att Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand har en mycket stor och avgörande betydelse för regionens framtida utveckling och har därför vid ett flertal tillfällen lyft fram behoven av en etapputbyggnad. Betydelsen som länet tillskriver Ådalsbanan visar sig också genom att berörda kommuner och Landstinget Västernorrland valt att gemensamt finansierat förstudien. Det finns som länsstyrelsen uppfattar det en stor enighet i länet, om att Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand måste åtgärdas. Det framgick tydligt vid en träff med statssekreterare Leif Zetterberg som ägde rum hos länsstyrelsen den 27 februari 2009. Kommunalråd från länets kommuner uttalade då sitt stöd för en utbyggnad mellan Sundsvall och Härnösand. En utbyggd järnväg mellan Sundsvall och Härnösand är en grundförutsättning för att uppnå en vidgad arbetsmarknadsregion och därigenom också en hållbar utveckling och tillväxt i denna del av landet.

Skälet till banverkets, enligt länsstyrelsens tolkning preliminära förslag till ställningstagande att inte gå vidare med Sundsvall - Härnösand med förstudien som underlag, är att i pågående arbete med Banverkets "Framtidsplan" inryms inte ny linjesträckning mellan Sundsvall och Härnösand. Banverket anser utifrån utförd förstudie att utredningsalternativ "Triangelspår Maland" och "Upprustning och elektrifiering av Tunadalspåret" är de alternativ som uppfyller kraven på god miljö, funktion och ekonomi.

Den samhällsekonomiska kalkylen i förstudien visar en negativ nettonuvärdeskvot för Ådalsbanan Sundsvall - Härnösand. Länsstyrelsen menar att resultatet av den samhällsekonomiska kalkylen dock ska vara ett av flera beslutsunderlag och har stöd för denna uppfattning från näringsdepartementet som vid ett möte den 23 mars i år informerade län och trafikverk om att hänsyn ska tas också till andra relevanta aspekter utöver den samhällsekonomiska kalkylen.

Det finns uppenbara brister med kalkylmodellen, bland annat finns regionförstoringseffekter inte med i beräkningen. En annan svårighet är att kalkylmodellen är svår att kalibrera mot dagens resande eftersom pendling med tåg idag inte existerar norr om Sundsvall. En utbyggnad mellan Sundsvall och Härnösand ger mycket stora relativa restidseffekter just i det tidsspänn (20-40 minuter) som medför stor benägenhet att pendla. Det finns därför behov av fortsatta analyser av de effekter som inte går att beräkna i den fortsatta planeringsprocessen.

En trafikeringsstudie utförd av Norrtåg 2005 visar att marknaden för persontågstrafik i Botniabanestråkets södra del kommer att vara svag så länge delen mellan Sundsvall och Härnösand inte åtgärdas. För resenärerna blir tåget helt enkelt inte tillräckligt konkurrenskraftigt jämfört med bil och buss. Effekterna av detta märks i Norrtåg AB:s planerade trafikeringsupplägg, som innehåller fler förbindelser i den norra delen av Botniabanestråket, d.v.s. mellan Örnsköldsvik och Umeå.

Ett ställningstagande enligt banverkets preliminära förslag skulle under lång tid framöver sätta stopp för allt fortsatt arbete med Ådalsbanan Sundsvall - Härnösand, vilket skulle vara mycket olyckligt. Delen är som den ser ut idag en mycket svag länk i det nationella järnvägssystemet och länsstyrelsen anser att det är av väsentlig betydelse att planeringen för en etapputbyggnad kan fortsätta.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen Västernorrland således att den slutliga bedömningen av fortsatt arbete inte enbart ska bedömas efter en samhällsekonomisk modell som inte tar hänsyn till alla väsentliga aspekter och inte heller till de regionala skillnader som råder geologiskt och topografiskt, se även rubriken "Landskap och geologi". Den samhällsekonomiska beräkningsmodellen tar inte heller, enligt länsstyrelsens uppfattning, tillräckliga hänsyn till de klimatvinster som kan göras i form av reducerade koldioxidutsläpp.

Norrlandslänens prioritering av den Botniska korridoren inklusive öst-västliga transportstråk där bl.a. Trondheim-Östersund-Sundsvall har stor betydelse för basindustrierna i Västernorrland, Jämtland och Trøndelag tillsammans med länets enighet kring vikten av en uppgraderad Ådalsbana mellan Sundsvall-Härnösand bör dessutom väga tungt inför banverkets ställningstagande.

Näringslivshänsyn

Sundsvallsregionen är norrlands största sammanhängande arbetsmarknadsregion. Pendlingsströmmarna pga. arbete mellan Härnösand och Sundsvall ligger på ca 2500 personer per dag och majoriteten av pendlarna använder sig idag av bilen. För att regionen ska vara attraktivt ur ett boende och arbetsmarknadsperspektiv är det viktigt att pendlingsmöjligheterna är goda. Ådalsbanans upprustning är en viktig länk i just regionförstoringen och möjlighet till snabba, säkra och miljövänliga persontransporter.

Näringslivets kompetensförsörjning är viktigt för att en region ska utvecklas och växa. Regionen Sundsvall-Härnösand har förutsättningar att få en positiv utveckling om det går att utnyttja både godstransporter och persontransporter på ett effektivt sätt. Om inte Ådalsbanan rustas upp till bättre standard och större hastigheter riskerar Sundsvallsregionen att halka efter i utveckling och tillväxt. Förutsättningarna för kompetensförsörjning och pendlingsmöjligheter kommer inte klara att uppfylla dagens större krav på miljö, säkerhet och restider och individer väljer andra regioner med bättre förutsättningar för transporter.

Västernorrlands län har en av de största exportintäkterna per capita i landet vilket gör det extra viktigt att underlätta utvecklingsförutsättningarna för de verksamheter som drar in dessa exportinkomster.

Naturvårdshänsyn

Förstudien redovisar de kända skyddsvärda naturmiljöerna och att alla studerade linjealternativ är möjliga att hantera i kommande skeden. Ur naturmiljösynpunkt bedöms UA E4 i kombination med UA Nord mellan Stavreviken och Härnösand som det bästa, då påverkan på Natura 2000 - området Masugnsgrundet (vilket

förutom tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken och ev. regeringsprövning även kan kräva kompensationsåtgärder) och Ljustorpsån kan undvikas.

Kulturmiljö

Det är utifrån förstudien mycket svårt att förespråka ett visst utredningsalternativ före något annat vilket beror på att detaljeringsgraden i de ”heta” områdena är för låg och behöver detaljstuderas. De heta områdena för kulturmiljövården är Hammal – Klökan - Öråker, Skönvik – Merlo, Timrå kyrka, Berglunda skogskyrkogård, Vivstavarv och Lögdö bruk. Vid en översiktlig analys av alternativen verkar det, ur kulturmiljöhänseende, möjligt att genomföra alla alternativ. Naturligtvis med justeringar och kombinationer av olika utredningsalternativ.

I förstudien ska bl.a. redovisas och beskrivas de alternativa järnvägsstråkens miljöpåverkan. Denna beskrivning är ytterst summarisk. I förstudien redovisas med punkter och polygoner var fornlämningar och övriga kulturlämningar registrerats. Vad dessa symboler representerar i landskapet i övrigt framgår inte. För att klargöra detta bör man sätta in utpekade kulturmiljöer i ett landskapsperspektiv och genom visualiseringar tydliggöra de rumsliga sammanhang och karaktärer som eventuellt står inför en förändring. Till detta bör även fogas en beskrivning av vilka värden och kvaliteter berörda objekt/kulturmiljöer representerar, liksom vilka kronologiska, funktionella och historiska sammanhang de ingått i.

Detaljeringsgraden bör anpassas till en mer lokal skala för tydligare och mer detaljerade beskrivningar av områden som t.ex. i anslutning till Timrådalen (ex vid Märlo och Timrå kyrka), Lögdö bruk etc. och där de komponenter som bygger upp landskapets kulturhistoriska karaktär tydliggörs. Konsekvenserna av de alternativa järnvägssträckningarnas infogande i dessa delar av kulturlandskapet bör därefter analyseras och redovisas.

Vad gäller beskrivning under rubriken ”Landskapets historia” (s 22) bör beskrivningen bli mer logisk och konsekvent. Varför utelämnas t.ex. äldre historiska perioder för områdena kring Sundsvall – Birsta – Timrå medan vikingatid nämns för Härnön? De medelpadiska bygder som berörs representerar några av norrlands största järnåldersbygder där uttryck för t.ex. makt och social organisation och religion ännu kan utläsas ur landskapet. Det som utgör grund för detta borde vara väl värt att lyfta fram i ett kapitel om landskapets historia.

Detsamma gäller även för beskrivningar av utvalda miljöer under kapitlet 5.7.3 ”Kulturmiljö”. Att t.ex. skriva att ”norr om Hulidalen är hela området från Öråker till kust och upp till Märlo ett kulturhistoriskt särskilt värdefullt landskapsavsnitt” eller ”områdena runt Hammal och Öråker är intressanta områden enligt en kommunal kulturmiljöinventering”(s 38) blir inte meningsfullt förläsaren om man inte talar om vad som specifikt utgör grund för dessa bedömningar och påståenden.

Det är bra att närliggande kulturmiljöer redovisas i förstudien men det bör nämnas att de beskrivna riksintressena på s 36-37 Högom, Stenhammaren och Stenstaden inte berörs eller påverkas av förstudiens alternativ.

På s 41 redovisas Gådeå kraftstation och kvarn som en kulturmiljö. Miljön var fram till i början av 1990-talet klassad som riksintresse för kulturmiljövården. Efter att kommunen givit tillstånd att riva kraftverket, vilket också genomfördes, beslutade Riksantikvarieämbetet att avskryva riksintresset eftersom det var kraftverket som var i fokus för Riksintresset.

På s 6 görs en sammanställning på "särskilt skyddsvärda" områden. Berglunda skogskyrkogård med begravningsplats, kapell och klocktorn från 1927 är skyddat enligt Kulturminneslagen 4 kap 3 och 13 §§ men redovisas inte. Detsamma gäller Timrå kyrka och begravningsplats som regleras enligt samma lagstycke men som överhuvudtaget inte nämns i rapporten.

På s 7 under rubriken effekter redovisas varken Timrå kyrka eller Berglunda skogskyrkogård som en miljö som kan påverkas.

På s 13 anges olika lagar som påverkar järnvägsbyggandet där det under Kulturminneslagen endast anges att det bara är fornlämningar som regleras i lagen när det även omfattar byggnadsminnen, kyrkor och begravningsplatser vilka även är aktuella i detta projekt.

På s 39 bör det även framgå att Sörberge skogskyrkogård skyddas enligt KML 4 kapitlet samt att Timrå kyrka och begravningsplats skyddas enligt samma lagstiftning.

På s 79 finns en sammanställning av vilka tillstånd som kan behövas för ett framtida järnvägsbyggande. Under KML redovisas enbart att det behövs tillstånd enligt 2:a kapitlet för fornlämning när det även kan omfatta 4 kapitlet som reglerar kyrkobyggnader och begravningsplatser.

Landskap och geologi

Som svenskar ingående i EU vill vi ofta att hänsyn tas till de speciella förhållanden som råder i Norden i jämförelse med övriga EU.

Hänsyn bör även tas till regionala skillnader i kostnader för infrastrukturbyggande.

Landskapet i Västernorrland, från Njurunda och nästan ända upp till Västerbottensgränsen är särpräglad på grund av geologin med höga berg och djupa dalar. Botniabanan har t.ex. tretton järnvägstunnlar på tio mil och Ådalsbanan mellan Härnösand - Veda har sex tunnlar på drygt två mil. Dessa terrängförhållanden innebär naturligtvis höga kostnader för konstbyggnader som tunnlar och broar.

Från Sundsvall ska järnvägen ta sig från ett par meter över havsnivån genom Birstaberget (175 m.ö.h.) och framför allt från Indalsälven i havsnivå i lång tunnel upp på högplatån på ca 100 m.ö.h. mellan Söråker och Gådeå, sedan genom det 125 m höga Gådeåberget in till Härnösands station som ligger på ett par meters höjd över havet. Dessa fakta innebär naturligtvis höga kostnader för konstbyggnader jämfört med järnvägsbyggande i t.ex. Västerbottens relativt plana kustterräng eller slätter/småkulliga landskap söderut. En passage genom Sveriges största delta, Indalsälvens, innebär också höga kostnader för brokonstruktioner.

Som framgår av PM Geoteknik kan inte enbart goda byggförhållanden för t.ex. tunnlar förväntas på grund av den speciella geologi med bl.a. alnöitgångar som finns längs sträckan.

Ovanstående faktorer ingår inte i den samhällsekonomiska beräkningen. Det innebär i praktiken att projekt mellan Njurunda och Husum i Västernorrlands län vid jämförelse med projekt på andra platser i landet i stort sett aldrig kan nå samhällsekonomisk lönsamhet.

Det skulle med hänsyn till ovanstående vara intressant att göra en jämförelse med byggkostnad och samhällsekonomi för Sundsvall - Härnösand (drygt 5 mil) och Västerbottensdelen av Botniabanen (ca 7 mil) för att få fram den faktiska funktionella samhällsekonomien.

Byggmarknaden för infrastruktur i länet har under ett antal år varit överhettad, inte minst med tanke på Botnia- och Ådalsbaneprojekten och den förflutna högkonjunkturen. Detta har inneburit att byggkostnaderna ökat dramatiskt. Dock har en stor kunskap vunnits bland projektörer och entreprenörer, och maskinparken har utökats och förnyats, ofta med fordon som är bättre för miljö och klimat. Länet kan med andra ord konstatera att bygga järnväg. Den maskinflotta och de kunskaper som nämnda projekt gett borde kunna tas till vara regionalt och lokalt i utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Klimataspekter

De förväntade klimatförändringarna kommenteras inte i förstudien men bör vägas in i de risk- och sårbarhetsbedömningar som görs. Det kan handla om risker för ras, skred och höga flöden.

I perspektiv av klimatförändringar finns också problematiken om grundvattenföringen kan komma att påverkas i de aktuella områdena.

Klimatvinster i form av minskade koldioxidutsläpp ingår i den samhällsekonomiska kalkylen men tillmäts enligt länsstyrelsens uppfattning inte tillräcklig betydelse i skapandet av ett hållbart transportsystem. Hållbara godstransporter bygger på samverkan mellan trafikslagen där sjöfart - järnväg är viktigast att främja för de längre transporterna. Detta perspektiv gör det extra viktigt att förbättra spåret Sundsvall-Härnösand och angränsande triangelspår till hamnar och terminaler. Redan idag är det mycket trångt och stor kapacitetsbrist i järnvägsnätet i området.


2009-05-06

343-3515-09

I detta yttrande har även kommunikationsdirektör Nina Loberg, bitr. länsarkitekt Bo Halvarsson, länsarkitekt Mats Henriksson, antikvarie Pia Nykvist, byggnadsantikvarie Torbjörn Svaan, direktör för hållbar utveckling Olle Chorell samt näringslivshandläggare Ulrika Appelberg deltagit.



Sten-Olov Altin
Länsråd



Thomas Steinwall
Plan/naturvårdshandläggare

Kopia:

Länets kommuner

Länstyrelserna i Norrland

Landstinget i Västernorrland

Vägverket RM

Västernorrland läns Trafik AB

Avdelningarna

