

<b>BANVERKET</b> Förvaltning GÄVLE
Inkom 2009-05-20 ORDN. NR 260
Diarlenr. F07-2897/SA20

Banverket  
Box 417  
801 05 GÄVLE

BE

## Yttrande till förslagshandling Förstudie Sundsvall – Härnösand (Ert diarienummer: F07-2897/SA20)

Sundsvalls kommun har erbjudits möjlighet att yttra sig över upprättad förstudie för ny järnväg Sundsvall - Härnösand. Remisser bör alltid ställas till Sundsvalls kommun, kommunstyrelsen 851 85 Sundsvall.

### Bakgrund

Banverket har tillsammans med kommunerna i Sundsvall, Timrå och Härnösand, Landstinget i Västernorrland och Länsstyrelsen arbetat fram en förstudie, för att identifiera alternativ för utbyggnad av en modern järnväg mellan Sundsvall och Härnösand. Dagens bana håller en låg standard och klarar inte av att möta framtidens behov. I förstudien har även utretts ett nytt förbindelsepår för godstrafiken vid Maland tillsammans med det s.k. Tunadalsspåret till Sundsvalls hamn. Dessa åtgärder skulle möjliggöra direkttransporter mellan hamnen och Sundsvall utan att tågen behöver dras norrut till Timrå.

Banverket föreslår nu ett ställningstagande där Banverket avstår från fortsatt arbete med ny linjestreckning mellan Sundsvall och Härnösand men däremot fortsätta arbetet med "Triangelspår Maland" och "upprustning och elektrifiering av Tunadalsspåret.

### Förslag till yttrande

En vidgad utbildnings- och arbetsmarknadsregion är för Sundsvalls kommuns del en mycket viktig aspekt för utveckling och tillväxt. Regionförstoring uppnås genom förbättrad infrastruktur som gör att samhällets resurser kan utnyttjas mer effektivt. Järnvägen möjliggör ett snabbt och miljöpålitligt färdmedel som är till nytta både för rationella godstransporter och persontransporter. Även näringslivet i regionen får bättre möjligheter till utveckling och kompetensförsörjning genom en utbyggd infrastruktur.

Sundsvalls kommun föreslår att Banverkets förslag till ställningstagande skall innefatta att fortsatt arbete bör ske med järnvägsutredning för ny Ådalsbana Sundsvall – Härnösand. Utredning bör omfatta fastsällande av

C:\Documents and Settings\HILokala inställningar\Temporary Internet Files\OLK18\Yttrande 090402fs hdhrevl.doc

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post och webbplats	Bank- och postgiro, Org.nr
851 85 Sundsvall	Normalmsgatan 4	060-19 10 00	060-12 81 91 mynd	kommunstyrelsen@sundsvall.se www.sundsvall.se	Bankgiro: 991-1884 Postgiro: 12 58 80-5 Organisationsnr: 212000-2411

vidgad utbildnings- och arbetsmarknadsregion, dynamiska effekter och fördjupade regionalekonomiska och samhällsekonomiska bedömningar samt MKB.

Dessutom föreslår Sundsvalls kommun att Banverket utifrån förstudiens resultat beslutar om att omgående påbörja arbetet med järnvägsplan för "Triangelspår Maland" och "upprustning och elektrifiering av Tunadalsspåret". Dessa objekt är strategiskt viktiga för Sundsvallsregionens näringsliv avseende transportlogistik och innebär stora positiva miljöeffekter. Åtgärderna är utan tvekan oerhört viktiga för näringslivets konkurrenskraft då de ger stora förutsättningar för långsiktig hållbara och kostnadseffektiva transporter. Med en nettonuvärdeskvot på 2,0 anser Sundsvalls kommun att objekten skall ges utrymme tidigt i framtidsplanen och att Banverket omgående bör fatta beslut för dessa delar så att arbetet med järnvägsplan kan påbörjas.

I övriga delar avseende Ådalsbanan konstaterar Sundsvalls kommun att nettonuvärdeskvoten är beräknad till -0,25. Den nu redovisade samhällsekonomiska kalkylen (nettonuvärdeskvoten) hanterar dock inte regionförstoringseffekterna på ett tillfredsställande sätt. Tex har inte effekterna av restidsförkortningen mellan Sundsvall – Härnösand på 30-35 minuter beaktats fullt ut. Nuvarande kalkyl har endast utgått från dagens pendling och inte beaktat effekten av att avståndet mellan städerna krymper till 20-25 min och dynamiska effekter till följd av detta. Detta bör hanteras i den fortsatta järnvägsutredningen.

I den samlade effektbedömningen av förstudien upprättad 2009-03-25 konstateras dels att en relevant första etapp bör vara sträckan Sundsvall - Timrå med lägre kostnad per inbesparad restidstimme, dels att resandet på denna delsträcka bör vara större än på sträckan som om Timrå - Sundsvall

korridor, etappindelning, regional nytta, tillgänglighet, möjligheter till vidgad utbildnings- och arbetsmarknadsregion, dynamiska effekter och fördjupade regionalekonomiska och samhällsekonomiska bedömningar samt MKB.

Dessutom föreslår Sundsvalls kommun att Banverket utifrån förstudien resultat beslutar om att omgående påbörja arbetet med järnvägsplan för "Triangelspår Maland" och "upprustning och elektrifiering av Tunadals-spåret". Dessa objekt är strategiskt viktiga för Sundsvallsregionens näringsliv avseende transportlogistik och innebär stora positiva miljöeffekter. Åtgärderna är utan tvekan oerhört viktiga för näringslivets konkurrenskraft då de ger stora förutsättningar för långsiktig hållbara och kostnadseffektiva transporter. Med en nettonuvärdeskvot på 2,0 anser Sundsvalls kommun att objekten skall ges utrymme tidigt i framtidsplanen och att Banverket omgående bör fatta beslut för dessa delar så att arbetet med järnvägsplan kan påbörjas.

I övriga delar avseende Ådalsbanan konstaterar Sundsvalls kommun att nettonuvärdeskvoten är beräknad till -0,25. Den nu redovisade samhällsekonomiska kalkylen (nettonuvärdeskvoten) hanterar dock inte regionförstoringseffekterna på ett tillfredsställande sätt. Text har inte effekterna av restidsförkortningen mellan Sundsvall - Härnösand på 30-35 minuter beaktats fullt ut. Nuvarande kalkyl har endast utgått från dagens pendling och inte beaktat effekten av att avståndet mellan städerna krymper till 20-25 min och dynamiska effekter till följd av detta. Detta bör hanteras i den fortsatta järnvägsutredningen.

I den samlade effektbedömningen av förstudien upprättad 2009-03-25 konstateras dels att en relevant första etapp bör vara sträckan Sundsvall - Timrå med lägre kostnad per inbesparad restidstimme, dels att resandet på denna delsträcka bör vara större än på sträckan norr om Timrå. Sundsvalls kommun anser dock att det nu framtagna materialet inte behandlar i vilken grad persontågstrafik på sträckan Timrå-Sundsvall kan ta marknadsdelar. Restidsvinsten är låg i relation till bilresan. Däremot borde restidsförkortningen på sträckan Härnösand - Stavreviken ge stora restidsvinster i förhållande till bil för resor mellan Sundsvall / Timrå - Härnösand / Kramfors / Örnsköldsvik. I den kommande järnvägsutredningen bör den samlade effektbedömningen kompletteras med en samhällsekonomisk beräkning och marknadsanalys. I det läget bör även etappindelning och ordningsföljd mellan etapperna utredas vidare.

Sundsvalls kommun ser fram emot ett fortsatt samarbete i den kommande järnvägsutredningen för Ådalsbanan och järnvägsplanen för Maland / Tunadal..



Anita Bdioui  
Kommunstyrelsens ordförande

Bilaga: Korrekturändringar och textjusteringar i övrigt.

**Bilaga**

**Korrekturändringar och textjusteringar i övrigt. Bilaga till yttrande till förslagshandling Förstudie Sundsvall – Härnösand (Ert diarienummer: F07-2897/SA20)**

Det bör framgå av handlingarna vilka möten som hållits med styrgrupp och referensgrupp. Detta då referensgruppen inte deltagit i processen sedan den 15 maj 2008. Av nuvarande skrivningar förleds man tro att det varit en aktiv dialog under hela processen i båda grupperna vilket inte stämmer.

Det behövs en avstämning av NNK-beräkningarna. I förstudien står det -0,5 respektive -0,25. Även på sidan 73 tabell 9.3 redovisas NNK som inte överensstämmer. Siffrorna i rapporten måste uppdateras utifrån den samhällsekonomiska kalkylen vilken redovisas i den "Samlad effektbedömning" daterad 2009-03-25.

sid 5. Trafik andra stycket

ändra till: Arbete pågår för lokalisering av kombiterminal till hamnområdet Tunadal samt utbyggnad av spår till industriområdet Tundal – Korsta – Ortviken i sin helhet vilket kommer att generera mer gods till och från området och även innebära en överflyttning av gods från bil till järnväg /sjöfart.

sid 7: MittSverige vatten skickade våren 2008 ett yttrande till Banverket om vattentäkterna. Det bör framgå av 10.2 att synpunkterna har inkommit. Av yttrandet framgår bla att inte heller pålning bör ske inom skyddsområden för vattentäkten, samt vilken lagstiftning som gäller. Som rapporten är skriven nu har text i vissa fall lyfts in men ställningstagandet om att brobygge med pålning kan ske ligger kvar. Det bör framgå av utredningen att MittSverige vatten framfört en annan åsikt och att det bör även framgå att korridoren efter samråd vidgats åt öster för att eventuellt möjliggöra passage med bro öster om vattentäktens skyddsområde.

sid 9 – 10: Det bör stå att ombyggnad krävs för att klara kapacitetsbehovet. Nuvarande spår kommer inte att ha tillräcklig kapacitet och enda rimliga åtgärden för att åstadkomma restidsförkortning och att skapa utrymme för förväntad trafikökning är en ny sträckning.

sid 10 metodik. Det bör stå att arbetet med förstudiens förslagshandling utförts under oktober 2007 – mars 2009

Sid 59,63 och 68 innehåller samma tabell för antal bullerstörda hushåll, dvs lika många för Malandstriangeln som för UA Nord och UA E4, är detta korrekt? Det bör framgå metoden för hur man räknat bostadsfastigheter så att samma metod används i järnvägsutredningen.

Vid fortsatt utredning av UA E4 bör konsekvenser av närheten till Midlanda fortsatt studeras för åtgärdsförslag.

Dnr 229/09 532

## § 691 Yttrande över förslagshandling förstudie järnväg Sundsvall-Härnösand

### **Beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** anta och till Banverket överlämna av kontoren upprättat förslag till yttrande med bilaga.

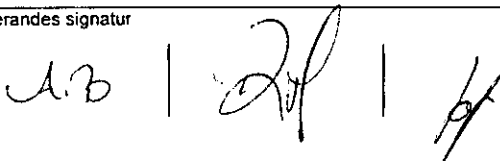
### **Bakgrund**

Banverket har tillsammans med kommunerna i Sundsvall, Timrå och Härnösand, Landstinget i Västernorrland och Länsstyrelsen, arbetat fram en förstudie, för att identifiera alternativ för utbyggnad av en modern järnväg mellan Sundsvall och Härnösand. Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand har idag dålig hastighetsstandard vilket utgör ett hinder för såväl långsiktigt hållbar tillväxt och regionförstoring som effektiva godstransporter. Sträckan ingår i den av regeringen högt prioriterade transportkorridoren från norra till södra Sverige som går under samlingsbegreppet Botniska korridoren. I förstudien har dessutom utretts ett nytt förbindelsespår för godstrafiken vid Maland tillsammans med det s.k. Tunadalsspåret till Sundsvalls hamn. Dessa åtgärder skulle möjliggöra direkttransporter mellan hamnen och Sundsvall utan att tågen behöver dras norrut till Timrå. Banverket har nu översänt förstudien på remiss.

### **Beslutsunderlag**

- Samordningsutskottets protokoll 2009-04-21 § 403
- Kommunstyrelsekontorets skrivelse 2009-04-06
- Förslag till yttrande inkl. bilaga 2009-04-06
- Banverkets samlade effektbedömning 2009-03-25

Justeraandes signatur



Utdragsbestyrkande

Administrativa avdelningen

**Yttrande över förslagshandling förstudie järnväg Sundsvall-Härnösand**

**Expedieras till:**

Namn	Adress	Protokolls- utdrag	Förvaltnings- skrivelse	Åtgärd
Stadsbyggnadskontoret	Stadsbyggnadskontoret	X	X	
Hans Dunder	Hans.dunder@sundsvall.se	X	X	
Helén Lundahl	Helen.lundahl@sundsvall.se	X	X	
Niklas Bergström	niklas.bergstrom@sundsvall.se	X	X	
Banverket	Björn.eriksson@banverket.se Banverket Investeringsdivisionen Projekt-distrikt Nord Box 417 801 05 Gävle	X	X	X

**För kännedom till:**

Namn	Adress	Protokolls- utdrag	Förvaltnings- skrivelse	Åtgärd
Ånge kommun	Ånge kommun Torggatan 10 841 81 Ånge	X	X	
Härnösands kommun	Härnösands kommun N Kyrkog 3 871 80 Härnösand	X	X	
Landstinget i Västernorrland	Landstinget i Västernorrland Storgatan 1 871 85 Härnösand	X	X	
Länsstyrelsen Västernorrland	Länsstyrelsen Västernorrland Pumpbacksg 19 871 86 Härnösand	X	X	