



Plats och tid

Timrå kommunhus, polstjernen 14:00—16.35

Beslutande

BANVERKET Förvaltning GÄVLE	
Inkom	2009 -05- 13
Diari.nr.	F07-2897/SA20

BE

Ewa Lindstrand (S) ordf
 Jan Norberg (S)
 Gunilla Pontén (S)
 Mats Wallin (S)
 Per-Arne Frisk (S)
 Anders Rydahl (S)
 Lars-Erik Nordin (C)
 Tony Andersson (M)
 Björn Hellquist (FP)
 Maritza Villanueva Contreras (V), §§ 117-121, 124-139
 Viktor Bengtson (KD)
 Anita Hellstrand (C), §§ 122-123

Övriga närvarande

Annica Sjödin, kommunsekreterare
 Stig Fagerström, kommunchef
 Mona Backlund, socialchef § 117
 Agneta Lindskog, ekonomichef §§ 117--121
 Hans Jonsson, ekonom §§ 120,121
 Ronnie Söderlund, kultur- och teknikchef
 Håkan Eriksson, miljö- och byggförvaltningen §§ 122-123

Utses att justera

Anders Rydahl (S) och Björn Hellquist (FP)

Justeringens plats och tid

Kommunledningskontoret fredag den 8 maj 2009

Underskrifter

Ewa Lindstrand (S), ordförande

Annica Sjödin, kommunsekreterare

Anders Rydahl (S), justerare

Björn Hellquist (FP), justerare

ANSLAG / BEVIS

Justering av Kommunstyrelsens protokoll har tillkännagivits genom anslag på kommunens anslagstavla.

Sammanträdesdatum
2009-05-05

Anslaget uppsatt den
2009-05-08

Anslaget nedtas den
2009-06-01

Förvaringsplats för protokollet
Kommunledningskontoret

Paragrafer
117--139

Annica Sjödin, kommunsekreterare



§ 123

Yttrande över Banverkets förstudie Ådalsbanan

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar på arbetsutskottets förslag:

Avge yttrande enligt miljö- och byggkontorets förslag.

Ärendet

Miljö- och byggkontoret har i skrivelse, daterad 27 april 2009, upprättat yttrande över förstudie ny järnväg, Sundsvall - Härnösand.

Protokollsutdrag till

Banverket

Miljö- och bygg

Exp 8/5 2009

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Banverket
Investeringsdivisionen
Box 417
801 05 Gävle

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

Timrå kommun har aktivt deltagit i förstudiearbetet via representation i styr- och referensgrupp, och har kontinuerligt kunna lämna synpunkter under arbetets gång. Vi vill dock komplettera med ytterligare synpunkter över remisshandlingarna; Förslagshandling, förstudie Sundsvall – Härnösand, 2009-03-20, med tillhörande bilagor; Översiktskarta, korridorer (bilaga 1), PM Samhällsekonomi (bilaga 2) och Tekniskt PM Geoteknik (bilaga 3).

I bilaga till yttrandet redovisas förslag till korrekturändringar och textjusteringar. Hänvisningar till sidnummer avser förslagshandlingen. Synpunkterna redovisas under rubriker.

Allmänna synpunkter på arbetet med förstudien

Förstudiearbetet har tydligt visat att det svåraste avsnittet att finna en bra lösning för en ny järnväg är passagen från Timrås centrala delar till passagen över Indalsälven. Topografi, terrängförhållanden, befintliga skyddsområden och riksintressen samt närhet till befintlig infrastruktur och bebyggelse gör att oavsett vilken korridor som väljs uppstår allvarliga konflikter och dyra lösningar. Målsättningen med en ny järnväg är bl.a. att viktiga målpunkter för såväl gods- som persontrafik ska kunna nås på ett effektivt sätt.

Samhällsekonomisk kalkyl

I förstudien redovisas en nettonuvärdeskvot på -0,26 för E4-alternativet. Den redovisade kalkylen anser vi inte hanterat regionförstoringseffekterna på ett tillfredsställande sätt. En näst intill halverad restid för persontåg mellan Sundsvall och Härnösand, från dagens ca 55 min till en restid på ca 30 min för interregionaltåg och ca 35 min för regionaltåg gör att stora dynamiska effekter kan förväntas för pendlingen i relationen Sundsvall-Timrå-Härnösand. Vidare bör effekterna av minskad klimatpåverkan, ökad trafiksäkerhet och minskat vägslitage på E4 till följd av mindre tung trafik belysas. Det är verifierat att tunga fordon är överrepresenterade i olycksstatistiken eftersom personbilkollisioner med tunga fordon i regel får mycket allvarliga konsekvenser i form av dödade och svårt skadade. Kalkylen för E4-alternativet innehåller, så vitt vi förstått, inga nyttor i form av minskade underhållskostnader, minskade utsläpp och ökad trafiksäkerhet på väg E4.

Kapacitetsproblem och etappindelning

På sid. 19 konstateras att då kapacitetsutnyttjandet över dygnet överskrider 80%, råder kapacitetsbrist och trafiksystemet blir mycket störningskänsligt och svårt att underhålla. Enligt trafikprognosen för år 2020 kommer kapacitetsutnyttjandet för sträckan Sundsvall-Timrå att uppgå till 88%, medan det för sträckan Timrå-Härnösand kommer att uppgå till 72%. Det innebär att risken för stora trafikstörningar kommer att bli mycket stor på den södra delen av banan. Samtidigt förordar Banverket en etapputbyggnad norrifrån på sträckan Härnösand-



Stavreviken med motivet att man uppnår den önskade restidsvinsten på maximalt 30 minuters restid mellan Sundsvall-Härnösand. Riskerna att den förväntade restidsvinsten uteblir p.g.a. trafikstörningar mellan Sundsvall och Timrå borde vara stora. Detta är speciellt känsligt för persontågstrafiken vilket kan innebära att resenärer väljer andra transportmedel eftersom stora förseningar blir vanliga eller att regionförstoringseffekterna minskar.

På sid. 72 kommenteras resultaten av den samhällsekonomiska kalkylen för UA E4, kopplat till en etappuppdelning på sträckan Härnösand-Stavreviken. Det konstateras att den sträckan svarar för 65% av investeringskostnaden, men bara 50% av nyttan. Det betyder å andra sidan att sträckan Sundsvall-Stavreviken svarar för ca 35% av investeringskostnaden och 50% av nyttan. På sid. 12 i bilaga 2 kommenteras utfall av möjlig etappindelning Härnösand-Stavreviken. Författaren konstaterar att sträckan Härnösand-Stavreviken är mindre lönsam än sträckan som helhet och skriver som konsekvens av detta: *"Därför följer att en relevant första etapp bör vara sträckan Sundsvall-Timrå med lägre kostnad per inbesparad restidstimme. Dessutom bör resandet på denna delsträcka vara större än på sträckan norr om Timrå."*

Enligt ovan borde nettonuvärdeskvoten för denna sträcka bli ca noll, dvs. den samhälls-ekonomiska nyttan är lika stor som kostnaden. Därtill kommer nyttor från det som ej ingår i kalkylen enligt vad som redovisats ovan.

På sid. 7-8 i bilaga 2 redovisar också författaren att det kortväga resandet med tåg i relationen Sundsvall-Timrå-Härnösand underskattas i kalkylen.

Med dessa faktorer som grund förordar Timrå kommun att en första etapputbyggnad ska ske söderifrån. En första etapp mellan Härnösand till Stavreviken med anslutning till befintligt spår kommer så vitt vi kan bedöma försvåra och fördyra en fortsättning söderut via E4-alternativet. Det talar också för att påbörja utbyggnaden söderifrån.

Järnvägsutredning och val av korridor

Eftersom de kommande planeringsprocesserna med järnvägsutredning, järnvägsplan och byggande bedöms ta 8-10 år måste en järnvägsutredning snarast påbörjas på hela sträckan Sundsvall-Härnösand, med fokus på att inledningsvis finna godtagbara passager genom Timrå kommuns södra delar. Timrå kommun föreslår att järnvägsutredningen ska behandla utredningsalternativen E4 och Nord. Vi anser också att E4-korridoren ska utvidgas så att möjligheten att få en kostnadseffektiv direktanslutning till Midlanda flygplats kan utredas vidare.

Val av korridor

Timrå kommun vill i detta skede inte avfärda något av alternativen UA Norr och UA E4. Däremot har vi tidigare meddelat att UA Syd och UA Nord "Väst" inte ska utredas vidare, vilket också framgår på sid. 55. Samtidigt står det på sid.76 *"att alla kvarvarande utredningsalternativ som redovisas är genomförbara."* Vad avses med denna skrivning? I den samlade bedömningen ska anges att UA Syd inte är genomförbar pga. av de skäl som redovisas på sid. 55.

Analys och åtgärder med anledning av planeringen av kombiterminaler i Sundsvallsregionen

Banverket har i en särskild studie identifierat möjliga lägen för lokalisering av en kombiterminal i Sundsvallsregionen. Studien visade att Tunadal i Sundsvalls kommun och Söråker-Torsboda i Timrå kommun var de lägen som var bäst lämpade. Något ställningstagande av vilket läge som är det bäst lämpade har inte skett. I bägge kommunerna pågår arbete med fördjupade översikts-



Datum

Handläggare

Miljö och Bygg

29 april 2009

Håkan Eriksson

planer som ska möjliggöra en lokalisering av en kombiterminal. Båda planerna förväntas bli antagna under 2009.

Banverkets förstudie har behandlat åtgärder på omkringliggande infrastruktur som är angelägna för att få till stånd effektiva anslutningar till den planerade terminalen i Tunadal. Ett triangelspår i Maland och elektrifiering och upprustning av Tunadalsspåret har analyserats och i den samhälls-ekonomiska kalkylen för dessa åtgärder har förutsatts att tio tillkommande kombitåg ska trafikera Tunadals- och Malandsspåret fr.o.m. år 2020.

Någon motsvarande analys och samhällsekonomisk kalkyl har inte gjorts för den planerade kombiterminalen i Torsboda. Timrå kommun anser att de två planerade kombiterminalslägena ska behandlas på ett likvärdigt sätt eftersom ingen av terminalslägena är prioriterad före den andra av Banverket eller regeringen. Konkret innebär det att en samhällsekonomisk kalkyl som innefattar tio kombiterminaltåg fr.o.m. 2015 plus dagens godstågstrafik ska upprättas för en direktanslutning till industrispåret mot den planerade kombiterminalen för norrifrån kommande tåg samt ett förbindelsepår ca 1,8 km från Stavrevikens mötesstation till anslutningen mot industrispåret i Fjäl. Direktanslutningen norrifrån innebär att lokvändning i Stavreviken inte behöver utföras, på samma sätt som Malandsspåret innebär att lokvändning i Timrå inte behöver ske.

I sammanhanget kan nämnas att exploatören redan har bildat ett kombiterminalbolag och har redan gjort en rad investeringar. En upprustning och förstärkning av industrispåret till STAX25 har påbörjats och den ska fortsätta i år och innebär även att spåret fram till kombiterminalsläget kommer att bli elektrifierat. Timrå kommun har påbörjat detaljplanearbete tillsammans med exploatören.

Förslag till text i avnittet Banverkets ställningstagande

Timrå kommun föreslår att nedanstående text ska ingå i ställningstagandet mot bakgrund av att länets kommuner, länsstyrelsen och Landstinget är eniga om att en ny sträckning på Ådalsbanan är en åtgärd som måste prioriteras i Banverkets Framtidsplan 2010-2021:

Ställningstagande

Med förstudien och länets prioritering som grund beslutar Banverket att järnvägsutredning för ny linjesträckning mellan Sundsvall och Härnösand omedelbart ska påbörjas. Järnvägsutredningen för den södra delen ska ske inom korridorerna UA E4 och UA Nord. UA E4 ska utvidgas så att en direktanslutning till Midlanda ska vara möjlig.

Banverket kompletterar förstudien med analys och samhällsekonomisk kalkyl för åtgärder som effektiviserar anslutningarna till industrispåret mot Torsboda och Söråker.

Ewa Lindstrand

Kommunstyrelsens ordförande

Bilaga: Korrekturändringar och textjusteringar



Bilaga till yttrande förslagshandling – Förstudie ny järnväg, Sundsvall – Härnösand (Ert diarienummer: F07-2897/SA20)

Korrekturändringar och textjusteringar

Uppgifter som inte är samstämmiga

På sid. 7 anges att nettonuvärdeskvoten (NNK) för UA E4 är -0,5. I tabellen på sid. 73 anges att NNK är -0,4. I bilaga 2, sid 9 anges att NNK är -0,26. Med den osäkerhet som finns beträffande investeringskostnad och det faktum att flera nyttor inte ingår i kalkylen måste kalkylresultaten kontrolleras.

På sid. 73 i tabell 9.3 anges att NNK för Malands- och Tunadalsspåret är +0,5, medan NNK enligt bilaga 2 anges till cirka 2,0.

Uppgifter som är felaktiga

På sid. 20 under avsnitt 5.3.5 anges att ett antal rikskombiterminaler kommer att utses i landet. Regeringen har i sin infrastrukturproposition som Riksdagen beslutat om sagt att några rikskombiterminaler inte ska pekas ut. Uppgiften om att hamnen i Tunadal anses som en nationell strategisk hamn i SOU 2007:59 är förvisso sant, men Riksdagen har på samma sätt som för kombiterminaler valt att inte peka ut några nationella strategiska hamnar. Förstudien måste ändras med avseende på senast kända politiska beslut.

På sid. 73 anges att befintligt industrispår till Söråkers hamn är elektrifierat. Det stämmer inte, men elektrifiering planeras av exploitören.

Ändra text

Sid. 20, avsnitt 5.3.5 sista stycket bör ändras till följande: I Timrå kommun pågår arbeten för att möjliggöra en lokalisering av en kombiterminal i Söråker-Torsboda-området. Ett logistikcenter med samarbete och utbyte med bl.a. Gävle och Härnösands hamn har etablerats. Exploitören har påbörjat upprustning av industrispår samt gjort en rad andra investeringar. Ett kombiterminalbolag har bildats; Torboda Combiterminal AB. Timrå kommunfullmäktige förväntas anta översiktsplan i juni 2009 och detaljplanearbete har påbörjats. Etableringen kommer att medföra ökad verksamhet och ytterligare godstrafik till området.

Sid. 21, avsnitt 5.6.1 Timrå kommun, näst sista stycket ändras till följande: Den fördjupade översiktsplanen för Söråker-Torsboda logistikcenter har varit utställd och förväntas bli antagen av kommunfullmäktige den 15 juni 2009.

Komplettera text

Sid 25. Det saknas en beskrivning av skidstadion på Skönviksberget, med skidspår, skidskytteanläggning och slalombacke finns redovisad. Det är föreningar i Timrå kommun som här har sin verksamhet men marken ligger såväl inom Timrå som Sundsvalls kommun. Anläggningen påverkas framförallt av alternativ Syd och av alternativ E4 men även av alternativ röd. (Tunnel).

**Tabell flyttas**

Tabell 5.5 på sid. 71 ligger under rubriken Malandsspåret och Tunadalsspåret. Den hör väl mer hemma under avsnitt 6.1.7 Befintlig bana (nollalternativet) eftersom tabellen beskriver bullersituationen för nollalternativet, d.v.s. befintlig bana.

Förtydliganden

Ibland används begreppet nollalternativ och ibland jämförelsealternativ. Är det samma sak? När effekter och nyttor i nybyggnadsalternativen ska beräknas i den samhällsekonomiska kalkylen så ska de väl jämföras mot befintlig bana kompletterat med redan beslutade upprustningsåtgärder. När beskrivning av befintlig bana görs är det inte helt lätt att förstå om beskrivningarna görs mot befintlig bana i nuvarande skick eller mot planerade upprustningsåtgärder. Ett förtydligande av vad som avses vore angeläget.