

fb.diarium@lvn.se

Remissvar, dnr 17RS3066: Förslag till regional transportplan för Västernorrlands län 2018-2029 samt inspel till "öppet fönster" 2017

Timrå kommun tackar för möjligheten att lämna synpunkter på förslaget till regional transportplan. Synpunkterna lämnas på planens innehåll och struktur, fördelning av medel till olika åtgärdsområden samt synpunkter på föreslagna åtgärder. Inspel till "Öppet fönster" redovisas sist i dokumentet.

Sammanfattning

Efter sammanfattningen följer avsnitt som utvecklar argument m.m. för synpunkterna.

- Flera textavsnitt i planförslaget behöver en översyn vad avser omfattning, aktualitet, relevans och tydlighet. Kompletteringar behövs i vissa avsnitt inte minst avseende syfte och effekter av föreslagna åtgärder.
- Landstinget ska i sina skrivningar inte verka för dubbelspår för ny järnväg på sträckan Birsta-Härnösand eftersom tillräcklig kapacitet uppnås med tre långa mötessträckor enligt genomförd järnvägsutredning.
- Vissa justeringar av fördelningen av planeringsramen mellan olika åtgärdsområden och tidsintervall bör om möjligt ske enligt den inriktning som redovisas nedan.
- Särskilt bör ramen för bidrag till enskilda vägar minska kraftigt om inte landstinget kan redovisa vilka nyttor som kan uppnås i förhållande till andra åtgärdsområden, samt förklara varför behovet är 2-3 gånger så stort i Västernorrland jämfört med Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län.
- Landstinget ska tydligt redovisa de mervärden som uppstår genom medfinansiering av åtgärder som ingår i den nationella planen och då framför allt till åtgärder inom den Bottniska korridoren och om mervärden inte kan redovisas bör planeringsramen minska till förmån för andra åtgärdsområden.
- Principerna för fördelning av bidrag till länets tre flygplatser ska ske på samma grunder, samt att landstinget beaktar flygplatsernas betydelse för regional utveckling när bidrag ska fördelas.
- Planering för åtgärder för bättre trafiksäkerhet och högre standard på väg 684 mellan Söråker och Tynderö bör snarast påbörjas. Det ger en beredskap för etappvisa förbättringar som kan finansieras inom ramen för icke namngivna brister.
- En gång- och cykelväg längs väg 648, Timrå-Laggarberg, ska ingå i prioritetsgrupp 1 eftersom sträckan uppfyller samtliga bedömningskriterier så att ett genomförande kan ske inom ramen för icke namngivna brister.
- En statlig medfinansiering för byggande av gång- och cykelväg längs Berglundavägen genom Timrå bör ges högsta prioritet av skäl som redovisas nedan.

Generella synpunkter på planens textinnehåll och struktur

I sammanfattningen anges att ambitionen med planen är att skapa ett transportnät som ökar tillgängligheten för länets invånare och besökare. Här borde det göras tydligare att ett annat lika viktigt syfte är att åtgärderna ska skapa förutsättningar för regional tillväxt och utveckling.

Generellt sett upplevs det som att flera textavsnitt inaktuella, till exempel statistikuppgifter och jämförelser på sid 18-22. Ett annat exempel är uppgiften på sid 48 där det står följande: ”Den järnvägsutredning som har genomförts på sträckan Sundsvall-Härnösand bör integreras med projekt Samordnad planering och järnvägsutredning Gävle-Sundsvall.” Samordnad planering på sträckan Sundsvall-Härnösand har pågått sedan 1 januari 2015.

I texten på sid 61 om utvecklingen av persontrafiken med tåg på sträckan Sundsvall-Umeå står följande: ”Antalet resenärer med Norrtåg på sträckan Umeå-Örnsköldsvik-Kramfors-Härnösand-Sundsvall har nästan fördubblats mellan år 2012 och 2013.” Finns ingen aktuellare statistik? Samma intryck får man när man läser en mening på sid 53: ”Väg 315 prioriteras också eftersom den sammanlänkar kusten med fjällvärlden.” Det kan tolkas som att åtgärder planeras i planen på denna väg, men någon åtgärd på väg 315 är inte namngiven i planen.

I beskrivningen av prioriteringar enligt kapitel 8, sid 47-63 är texterna inom en del områden väldigt långa, men samtidigt är det otydligt vilka åtgärder som planeras och vilka nyttor som förväntas uppstå. Ett tydligt exempel på det är texten om den Bottniska korridoren på sid 47-49. Istället för bättre beskrivas vad de 57 milj. kr som är reserverade i planen för icke namngivna utvecklingsinsatser ska användas till. Denna otydlighet gör det svårt att värdera nyttan av utvecklingsinsatsen i förhållande till andra åtgärder. Texten om Bottniska korridoren bör kompletteras med uppgiften om betydelsen av ny järnväg Birsta – Timrå och triangelspåret i Maland och Bergsäker, mot bakgrund av fördubblingen av massa-produktionen i Timrå och utbyggnaden av Sundsvalls logistikpark.

När det gäller investeringsbidrag till enskilda vägar saknas motiv till den föreslagna planeringsramen på 40 milj. kr. Vilka nyttor förväntas uppstå? Vad är skälet till att satsningen i Västernorrlands län är 2-3 gånger så stor som de ramar som reserveras i Jämtlands, Norr- och Västerbottens planer. Detta trots att dessa tre län var för sig har betydligt fler bidragsberättigade enskilda vägar än vad som finns i vårt län.

Beträffande driftbidraget till länets flygplatser måste grunderna för fördelningen beskrivas tydligare. Samma fördelningsprinciper ska gälla för alla tre flygplatser. Se vidare på sid 6 i yttrandet.

Texter är också motsägelsefulla. På sid 34 står följande: ”Planen innehåller därför satsningar på ... utredning av ett dubbelspår på järnväg mellan Härnösand och Gävle.” Men på sid 48 kan man läsa följande: ”För att säkerställa en långsiktigt hållbar lösning på ostkustbanan måste planeringen av en ny dubbelspårslösning påbörjas omgående. Arbetet bör genomföras sammanhållet för ny dubbelspårig järnväg mellan Gävle och Sundsvall samt ny dragning av järnvägen mellan Sundsvall-Härnösand.” Här står det inget om dubbelspår mellan Sundsvall och Härnösand. På sid 47 står det å andra sidan: ”Det är nödvändigt att under planeringsperioden påbörja utbyggnad både av dubbelspår på Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand...”. Det måste tydliggöras vad Landstinget menar när uppgifterna är motstridiga. En järnvägsutredning för sträckan Sundsvall – Härnösand är genomförd. Tillräcklig kapacitet på sträckan uppnås med enkelspår kombinerat med tre stycken ca 1,5 km långa mötesstationer, undantaget kan eventuellt vara på sträckan Sundsvall-Birsta där dubbelspår kan behövas av kapacitetsskäl.

Kommunen anser att landstinget inte ska verka för dubbelspår på sträckan Birsta - Härnösand. Det riskerar att försena etapputbyggnaden ytterligare eftersom dubbelspår bedöms kosta minst 50% mer. Det blir väldigt stora fördyringar med begränsad nytta eftersom sträckan Birsta-Härnösand innehåller många tunnlar och långa broar vilket innebär ytterligare fördyringar.

Många åtgärder i planförslaget innehåller kostnader som ska finansieras på annat sätt än via den regionala transportplanen. Kommunen efterlyser här en beskrivning av vilka åtgärder som finansieras på annat sätt och vem som ska stå för medfinansieringen.

Sammantaget finns det anledning att göra en översyn av texter i planen vad avser omfattning, aktualitet, relevans och tydlighet. Kompletteringar behövs i vissa avsnitt, inte minst avseende syfte och effekter av föreslagna åtgärder.

Synpunkter på planeringsramens fördelning mellan olika åtgärdsområden och tidsintervall

Bottniska korridoren och Mittnordenkorridoren

Nyttan och de positiva effekterna av regional medfinansiering av åtgärder som finansieras i den nationella planen måste tydliggöras. Speciellt gäller detta de icke namngivna utvecklingsinsatserna längs den Bottniska korridoren under år 7-12, totalt 57 milj.kr. Om nyttor inte kan påvisas bör ramen på 57 milj. kr minska eller utgå till förmån för andra åtgärdsområden. Se även sid. 4.

Investeringsbidrag till enskilda vägar

Bidragsramen på 40 milj. kr bör minska med minst 50% till högst 20 milj. kr såvida inte nyttan kan redovisas.

Investeringar i vägar och tätortsgenomfarter

Det regionala vägnätet har stora brister och här bör ramen utökas något. Eftersom byggande av gång- och cykelvägar ingår i samtliga av de redovisade vägobjekten bör de bedömda kostnaderna för dessa åtgärder redovisas under ramen för statliga gång- och cykelvägar. Då ges en mer rättvisande bild av utrymmet för väginvesteringar.

Statliga gång- och cykelvägar

Planeringsramen på 127 milj. kr är väldigt baktung, då ca 2/3 av ramen ligger under år 7-12. Men byggande av gång- och cykelvägar ingår i pågående och planerade vägar och tätortsgenomfarter. De åtgärderna är framtunga i planen. Någon ändring föreslås inte, annat än att bedömda kostnader för gång- och cykelvägar inom de utpekade vägobjekten överförs till denna ram.

Bidrag till kommunala gång- och cykelvägar

Planeringsramen på 70 milj. kr bör om möjligt utökas, men i första hand bör ramen för år 1-6 öka. Endast 13 milj.kr är avsatta under de första sex åren. Det innebär att bidrag kan lämnas till endast ca 1 km kommunal gång- och cykelväg per år i hela länet.

Bidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar

Planeringsramen uppgår till 38 milj. kr, men med en tyngdpunkt för år 1-6, där 21 milj. kr reserverats i planen. Erfarenheten från pågående plan visar att genomförandet har varit väldigt lågt på grund av att projekt inte varit mogna för genomförande. Det är viktigt att det finns alternativa åtgärder om planerade projekt inte kan genomföras. I första hand bör då bidrag till kommunala gång- och cykelvägar prioriteras. Om det inte finns god planeringsmognad bör ramen minska under år 1-6.

Flygplatsbidrag

Det finns inget underlag för att bedöma om planeringsramen är rimlig i förhållande till andra åtgärdsområden. Syftet med bidraget och fördelningsnycklar måste redovisas.

Synpunkter på åtgärder och åtgärdsområden i planen

Bottniska korridoren 93 milj. kr

Det bör förklaras om utvecklingsinsatser är samma sak som medfinansiering av åtgärder som ingår i den nationella planen, t.ex. planering och utredningar. Kommunen har utgått ifrån att så är fallet. Planen bör tydligare redovisa vad de föreslagna åtgärderna för triangelspår Maland inklusive Tunadalsspåret, 33 mkr, består av samt skälet till att medfinansiering sker via den regionala planen.

För de åtgärder inom Bottniska korridoren som innebär regional medfinansiering av åtgärder som ingår i den nationella planen för transportsystemet är det viktigt att redovisa skälen till varför medfinansiering bedöms nödvändig. Möjliggör medfinansieringen ett tidigareläggande av åtgärden i den nationella planen eller finns det andra skäl? Ett tydliggörande är angeläget.

Speciellt viktigt är det för de icke namngivna utvecklingsinsatserna på 57 milj. kr i slutet av planperioden. Vilken eller vilka planerade investeringar som kan bli aktuella för medfinansiering måste redovisas. Kommunens uppfattning är medfinansiering ska skapa ett mervärde i närtid. Om den inte kan kopplas till en inom planperioden utpekad statlig investering riskerar den att minska i värde om förutsättningar ändras över tiden. Trafikverkets förslag till nationell plan fram till 2029 innehåller endast en investering för länet på Ostkustbanan, Sundsvall-Dingersjö, samt en reinvestering på sträckan Västeråsby-Långsele.

Kommunen anser till exempel att utvecklingsinsatser inte ska användas till att utreda dubbelspår på sträckan Birsta-Härnösand som anges på sid. 34 i planen. Skälet är att genomförd järnvägsutredning visar att det inte kommer att uppstå kapacitetsproblem på sträckan om ett enkelspår kompletteras med tre långa mötesstationer, totalt ca 5 km. Ett dubbelspår förväntas fördyra investeringen med minst ca 50%. Eftersom det inte finns några förslag på etapper på sträckan Sundsvall-Härnösand i den nationella planen fram till 2029 riskerar krav på dubbelspår att försena ett genomförande ytterligare, samtidigt som utredningen med tiden kan bli inaktuell.

Om regeringen beslutar att sträckan Birsta-Timrå ska påbörjas under planperioden inom den nationella planen kan med fördel medfinansiering för att kunna påbörja arbetet med en järnvägsplan vara en angelägen utvecklingsinsats.

Slutsatsen är att de 57 mkr bör disponeras inom andra åtgärdsområden såvida inte tydliga effekter i närtid kan skapas. Om förutsättningarna förändrats inför kommande planrevidering om fyra år kan planeringsramen utökas.

Mittnordenkorridoren 58 milj. kr

Kommunen ställer sig bakom planförslaget. Planerna på åtgärder är långt gångna och den europeiska regionala utvecklingsfonden bidrar med nästan hälften av budgeten på 323 milj. kr. Även andra finansörer finns.

Vägar och tätortsgenomfarter exkl bidrag till enskilda vägar 256 milj. kr

En betydande del av vägåtgärderna avser byggande av gång- och cykelvägar vilket betyder att det faktiska utrymmet för väginvesteringar är lägre.

Behoven i länet är stora och för kommunen är det särskilt angeläget att väg 684, delen Söråker-Tynderösundet kan göras trafiksäkrare och få en högre standard. Kommunen anser att åtgärder i etapper mot Tynderö ska inrymmas i utrymmet för icke namngivna brister så att beredskap finns att påbörja åtgärder när centrumåtgärderna i Söråker är genomförda.

Åtgärder på riksväg 86, delen Silje-Kävsta, totalt ca 138 milj kr i länsplanen

Kommunen är generellt sett positiv till att riksväg 86 rustas upp och görs trafiksäkrare, men eftersom kostnaderna är avsevärda bör uppgifter om samhällsnytta redovisas (NNK eller motsvarande). Det bör också redovisas vilka åtgärder som finansieras på annat sätt eftersom totalkostnaden 235 mkr är väsentligt högre än kostnaden i länsplanen, 138 mkr. I kap 8.3 saknas också en beskrivning av vilka åtgärder som planeras på delen Kovland-Kävsta. Om kostnadsbedömningen är osäker bör detta anges. Erfarenheten har visat att de slutliga kostnaderna blir väsentligt högre, såsom för väg 335 Sidensjö-Överhörnäs. I objektet ingår också byggande av nya gång- och cykelvägar.

Väg 562/väg 559 Njurundabommen, 14,6 mkr

Kommunen har inga synpunkter på objektet i sig, men eftersom en stor del av kostnaden avser gång- och cykelvägar och kollektivtrafikåtgärder bör kostnaderna redovisas under rätt åtgärdsområde.

Väg 684, centrumåtgärder i Söråker, 16 mkr

Det är positivt att åtgärden finns med i planförslaget med huvudsaklig finansiering 2022-2023. Den redovisade totalkostnaden är dubbelt så stor, drygt 32 mkr. Eftersom resterande medel förutsätts ske som kommunal medfinansiering enligt planförslaget är det angeläget att överläggningar inleds i närtid för att fördela kostnader mellan stat och kommun med avseende på nyttan.

Väg 622, Timmervägen

Inga medel finns i den regionala transportplanen. Vägen bör inte ingå i det regionala nätet utan ingå i det nationella stamvägnätet. Trafikverket bör snarast förbättra trafiksäkerheten på sträckan genom mitträckesseparering inte minst mot bakgrund av att antalet tunga transporter till SCA Östrand och Tunadal kommer att öka.

Enskilda vägar, investeringsbidrag, 40 milj. kr

Bidrag kan lämnas till investeringar och reinvesteringar för att bland annat höja bärigheten på broar. Bidrag till drift och underhåll av enskilda vägar tillhandahålls av Trafikverket som i den nationella planen avsatt 13,4 miljarder kronor till drift av enskilda vägar i landet som helhet. Med tanke på de stora brister och behov som finns på det regionala vägnätet i länet anser kommunen att nyttan av åtgärder på det enskilda vägnätet måste ställas mot nyttan på det regionala vägnätet i övrigt.

Statliga gång- och cykelvägar, 127 milj. kr

Kommunen har svårt att bedöma angelägenheten av de fyra namngivna åtgärderna. Motiven och nyttorna bör beskrivas tydligare samt förses med uppgifter om trafikflöde, tillåten hastighet med mera. De kriterier som används för motivering av åtgärderna är inte kvantifierade. I Timrå finns också behov av gång- och cykelvägar för att knyta ihop kommunens tätorter och som är viktiga skolvägar för barn. Listan för prioriteringar av icke namngivna åtgärder enligt tabellen på sidan 57 innehåller inga åtgärder i kommunen. Vår bedömning blir då att planförslaget innebär att det inte kommer att finnas något utrymme för några nya gång- och cykelvägar i kommunen under åtminstone de kommande tio åren om ingen ändring görs.

Kommunen anser att en gång- och cykelväg längs väg 648, Timrå-Laggarberg, uppfyller alla kriterier för att ingå i prioritetsgrupp 1. En åtgärdsvalsstudie bör snarast genomföras. Kommunen har levererat årliga inspel där denna åtgärd lyfts fram.

Kommunala gång- och cykelvägar, 70 milj. kr

Planeringsramen avser statlig medfinansiering med högst 50% av kommunala gång- och cykelvägar. Under planperiodens första sex år uppgår ramen endast till 13 mkr, vilket motsvarar ca 1 km ny gång- och cykelväg per år i hela länet baserat på en schablonkostnad på 4 mkr/km. Kommunen anser att ramen är för liten under de sex första åren.

Kommunen har ett stort behov av att förbättra trafiksäkerheten längs Berglundavägen genom Sörberge. Sträckan är ca 1,7 km och trafikflödet är ca 5000 fordon/dygn. Berglundavägen var tidigare E4 och den 13-14 meter breda betongvägen lockar till höga hastigheter. Berglundavägen utgör omlodningsväg för E4 och får stundtals mycket höga trafikflöden i samband med trafikolyckor och underhållsarbeten på Deltavägen. Därför är det mycket angeläget att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter genom att smalna av vägen så att det finns utrymme för gång- och cykelväg på sträckan. En detaljplan för ombyggnaden är i slutskedet och kommunens förhoppning är att åtgärder kan påbörjas de närmaste åren. Kostnaderna för ombyggnaden är högre än normalt bland annat på grund av den gamla betongvägen och fördyringar för att anordna avvattnings av körbanan.

Kollektivtrafik 116 milj.kr

Stora delar av texten om kollektivtrafik behöver uppdateras och göras aktuell. Att till exempel redovisa trafikökningar på järnvägssträckan mellan Sundsvall och Umeå som är fem år gamla ser märkligt ut.

Kommunen anser att åtgärder måste namnges och beskrivas i större utsträckning i början av planperioden så det finns underlag att bedöma prioriteringen. Att hänvisa till att åtgärder under 25 mkr inte behöver namnges är inget hållbart argument. Det namnges en kollektivtrafikåtgärd på 1,2 mkr. Inom andra åtgärdsområden anges flera objekt med total kostnad mindre än 25 mkr. En anledning till att kommunen begär dessa kompletteringar är att i nu gällande transportplan var planeringsramen för 2014-2017 drygt 43 mkr, men utfallet blir knappt 6 mkr. Det tyder på att de åtgärder som fanns i den nu gällande planen inte var mogna för genomförande. Det måste tydliggöras att så inte blir fallet i den nya planen, samt att det finns en investeringsvilja inom kollektivtrafikområdet även efter Koll2020. Om samma problem skulle uppstå i den nya planen är det viktigt att det finns alternativa åtgärder som kan påbörjas och genomföras inom andra åtgärdsområden.

Driftbidrag till icke-statliga flygplatser, 129 milj. kr

Det är positivt att driftbidrag fördelas till länets tre kommunala flygplatser. Beskrivningen av syftet med bidragen är undermåligt beskrivna. Ska bidragen syfta till att uppnå största möjliga regional nytta eller inte, vilket målet är för övriga åtgärdsområden? Fördelning av bidrag sker enligt en modell för Örnsköldsviks och Höga Kustens flygplats, medan bidraget till Sundsvall-Timrå Airport fördelas på annat sätt. Varför?

Sundsvall-Timrå Airport är länets i särklass viktigaste flygplats. Ca 75% av resandet är affärsresor. För Sundsvallsregionens exportorienterade företag och dess kunder är det viktigt att det finns snabb access till och från Arlanda för vidare transport till andra destinationer i världen. Eftersom Trafikverkets nationella transportplan inte innehåller några satsningar som på ett betydande sätt kommer att minska restiderna med tåg på sträckan Härnösand-Gävle-Stockholm är det viktigt att det finns en konkurrenskraftig flygplats i länet. Till skillnad från länets två övriga flygplatser ökar trafiken på Sundsvall-Timrå Airport. Under 2017 har passagerarantalet t o m september ökat med 3,7% jämfört med 2016. Om trenden består resten av året kommer antalet passagerare att uppgå till ca 290.000, vilket är det största antalet sedan 2008.

Kommunen anser att principerna för fördelning ska vara lika för alla tre flygplatser och att landstinget även ska beakta den regionala nyttan när bidraget ska fördelas.

Inspel till öppet fönster

Kommunens inspel baseras i stor utsträckning på tidigare års inspel. Enligt uppgift får inspelet inte innehålla förslag på medfinansiering av kommunala gång- och cykelvägar. Prioriteringen är följande:

1. Väg 684, trafiksäkerhetsåtgärder Söråkers centrum:
Åtgärden finns med i förslaget till ny regional transportplan med huvudsaklig start 2022. En tidigareläggning är angelägen.
2. Väg 648, Timrå-Laggarberg, gång- och cykelväg:
Utförligt underlag har skickats in tidigare. Kommunen menar att den uppfyller alla kriterier för att ingå i prioriteringsgrupp 1. En ÅVS eller motsvarande bör snarast påbörjas.
3. Väg 684, delen Söråker - Tynderö – Åstön
Se tidigare års inspel. En ÅVS är genomförd. I remissvaret över det nya planförslaget ovan föreslås att åtgärden ska finansieras inom ramen för icke namngivna investeringar. Sträckan är ca 15 km och utbyggnad kan ske etappvis.
4. Väg 690, delen Torsboda (E4) – Ala skola: ca 2 km.
Se tidigare års inspel. Sträckan har studerats i genomförd åtgärdsvalsstudie.
5. E4, gång- och cykelväg längs Deltavägen från Sörberge Norra till trafikplatsen i Söråker
Sträckan mellan trafikplatserna är ca 4,9 km och innebär att fem broar behöver byggas över älvfåror, såvida inte en gc-bana kan hängas på befintliga broar. Det upplevs som mycket trafikfarligt att cykla på E4 som har både mitt- och sidoräcken. En ny gc-väg knyter samman Söråker med Sörberge och Bergeforsen för oskyddade trafikanter. Sträckan uppfyller främst kriterierna V, S och T, det vill säga viktiga målpunkter, sammanhängande stråk och trafiksäkerhet.

Dessutom måste det finnas beredskap att vidta åtgärder inom trafiksäkerhet, framkomlighet och/eller tillgänglighet på det regionala eller nationella nätet med anledning av den ökade produktionen i Östrands massafabrik och de ökade transporter som det föranleder. I dagsläget kan ingen tydlig brist preciseras.