



Plats och tid

Polstjernen 09.45-10.05

Beslutande

Ewa Lindstrand (S) ordf
Stefan Dalin (S)
Per-Arne Frisk (S), tjänstgör istället för Johanna Bergsten (S)
Jan Norberg (S)
Jan-Christer Jonsson (S), tjänstgör istället för Anna-Lena Fjellström (S)
Lisbeth Eklund (S), tjänstgör istället för Maritza Villanueva Contreras (V)
Tony Andersson (M)
Björn Hellquist (L)
Roger Öberg (S), tjänstgör istället för Niklas Edén (C)
Robert Thunfors (T)

Övriga närvarande

Annica Sjödin, kommunsekreterare
Andreaz Strömgren, kommunchef

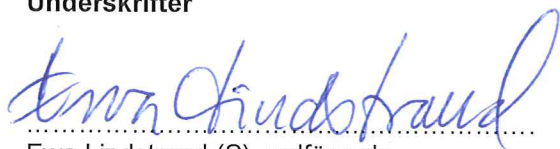
Utses att justera

Jan Norberg (S) och Robert Thunfors (T)

Justeringens plats och tid

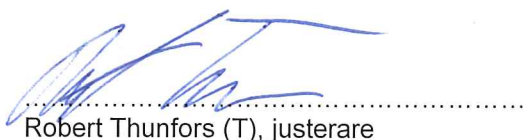
Kommunledningskontoret torsdag den 23 november 2017

Underskrifter


Ewa Lindstrand (S), ordförande


Annica Sjödin, kommunsekreterare


Jan Norberg (S), justerare


Robert Thunfors (T), justerare

ANSLAG / BEVIS

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

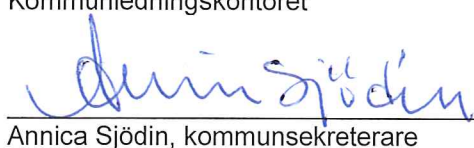
Sammanträdesdatum
2017-11-21

Anslaget uppsatt den
2017-11-23

Anslaget nedtas den
2017-12-18

Förvaringsplats för protokollet
Kommunledningskontoret

Paragrafer
305-320


Annica Sjödin, kommunsekreterare



§ 308

Remissvar KS 2017/259: Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Dnr KS/2017:250

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar:

Avge remissvar till Näringsdepartementet enligt Samhällsenhetens förslag.

Ärendet

Trafikverket har sänt förslag till nationell plan för transportsystemet på remiss. Planförslaget har tagits fram i enlighet med regeringens direktiv den 23 mars 2017. Remissvar ska ha inkommit till Näringsdepartementet senast den 30 november 2017.

Planen är transportslagsövergripande och innehåller förslag på åtgärder för väg- och järnvägs- trafik, samt sjö- och luftfart. Planen behandlar såväl investeringar som drift och underhåll. I planen namnges i huvudsak endast åtgärder som kostar mer än 100 milj. kr. Planeringsramen för den tolvåriga perioden uppgår till ca 622 miljarder kr, varav drygt hälften är utvecklings- åtgärder (investeringar) och knappt hälften avser vidmakthållande (drift och underhåll). Planen innehåller flera stora investeringar som inte är fullt ut finansierade under planperioden, vilket innebär att det finns minst 60 miljarder kronor i låsningar in i nästa planperiod från 2030.

I planförslaget finns ingen namngiven åtgärd i kommunen, men det finns flera åtgärder som är viktiga för regionens och kommunens utveckling.

I remissvaret påtalas bland annat behovet av att i planen prioritera ny järnväg på Ådalsbanan på sträckan Birsta-Timrå.

Ärendets tidigare behandling

Information om något om innehållet i remissversionen av den nationella planen gavs vid kommunstyrelsens sammanträde 2017-10-10.

Beslutsunderlag

Samhällsenheten förslag till remissvar till Näringsdepartementet, dnr N2017/05430/TIF, daterat 2017-10-31.

Vision 2025

Protokollsutdrag till
Näringsdepartementet
Miljö- och byggkontoret

Exp 23/11 2017

th 70 RT

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar, dnr N2017/05430/TIF: Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Timrå kommun tackar för möjligheten att lämna synpunkter på förslaget till nationell plan för transportsystemet. Den nationella planen är strategisk i sin inriktning och namnger i huvudsak bara investeringar som beräknas kosta mer än 100 milj. kronor. Kommunens yttrande fokuserar därför i första hand på att bedöma nyttan av föreslagna åtgärder utifrån ett mer regionalt perspektiv, samt avsaknaden av åtgärder som kommunen anser vara nödvändiga att prioritera så att kvarvarande betydande brister kan åtgärdas under planperioden.

Under sammanfattningen redovisas kommunens viktigaste synpunkter. Argumenten för dessa redovisas under avsnittet "Synpunkter".

Sammanfattning

Ny järnväg på Ådalsbanan mellan Birsta (strax norr om Sundsvall) och Timrå måste inrymmas i planen med skäl som redovisas nedan.

Dubbelspårsetappen Gävle-Kringlan bör genomföras i sin helhet under planperioden för att tidigare uppnå restidsvinster.

Fler etapper på E14 mellan Sundsvall och Östersund, samt Timmervägen, väg 622, måste mittsepareras så att föreslagna sänkningar av tillåten hastighet till 80 km/h uteblir.

Trafikverket ges i uppdrag att snarast tillsammans med berörda intressenter ta fram förslag på finansiering av åtgärder så att järnvägen mellan Forsmo och Hoting kan rustas upp så att den på ett effektivt sätt kan användas för virkestransporter från virkesterminalen i Hoting till de virkesmottagande industrierna vid kusten.

Förbättra vägarna på landsbygden och säkerställ att de regionala skillnaderna i underhålls- och framkomlighetsstandard inte ökar utan utjämnas. Beakta även hur norra Sverige påverkas av ett förändrat klimat när medel till underhåll och bärighetsåtgärder på väg- och järnvägsnäten ska fördelas.

När prioritering av vägar som ska upplåtas till BK4 för att tillåta tyngre fordon ska behovet av vägar som tillgodoser det ökade behovet virkestransporter till Sundsvall och Timrå särskilt beaktas.

Det är olämpligt att planförslaget innehåller många åtgärder som inte finansieras fullt under planperioden. Det innebär att utrymmet för nya åtgärder blir mycket begränsat inför kommande planperiod.

Synpunkter

Planen innehåller investeringar som är viktiga för länet och regionen, men flera samhälls-ekonomiskt lönsamma investeringar saknas och ligger långt fram i tiden.

Rent principiellt anser kommunen att det är olämpligt att peka så många dyra utvecklingsinsatser (investeringar i vägar och järnvägar) som inte kan finansieras fullt ut under planperioden. Beloppet uppgår till ca 60 miljarder kr exkl. Lund-Hässleholm enligt bilaga 1 i nationella planen. Konsekvensen blir att låsningarna är stora inför kommande planperiod, vilket innebär att utrymmet för nya åtgärder blir mycket begränsat. Förfarandet med långt utdragna byggtider innebär också att det dröjer innan de positiva effekterna uppstår. Kommunen anser att inriktningen ska vara att fler åtgärder som påbörjas ska finansieras fullt ut under planperioden.

Stråket Stockholm – Gävle – Sundsvall – Umeå på järnväg

Restiden med persontåg mellan Stockholm och Sundsvall har ökat med ca 40 min på grund av kapacitetsproblemen på Ostkustbanan. Mellan Sundsvall och Härnösand har Ådalsbanan en väldigt låg standard. Från Härnösand och vidare norrut till Umeå är standarden bra genom tillkomsten av Botniabanan.

Kommunen ser det som en mycket stor brist om ingen etapp kan påbörjas och genomföras på Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand. Den etapp som Trafikverket bedömt vara mest angelägen är delen Birsta – Timrå. Etappen måste inkluderas i planen för att möta den investering på ca 8 miljarder som SCA gör i Östrands massafabrik. Produktionen av massa till papper och hygienprodukter kommer att fördubblas under 2018. Den är även viktig för utvecklingen av ett logistikcentrum i Sundsvalls hamn. Den ger även bättre förutsättningar för att på ett kostnads-effektivt sätt transportera skogsråvara på järnväg till Östrandsfabriken. Detta i kombination med de effekter som uppnås av satsningarna på triangelspår i Maland och Bergsåker. Etappen är knappt 5 km och förkortar sträckan med ca 4 km. Persontågens restider minskar med ca 4 minuter.

Kommunen är positiv till att åtgärder vidtas som förbättrar kapacitet och restider på sträckan Stockholm – Sundsvall genom att dubbelspår byggs på sträckan Sundsvall-Dingersjö under planperioden. Det är också positivt att kapacitetshöjande åtgärder görs för anslutande banor mellan Ostkustbanan och Norra Stambanan. Det innebär att godståg i mindre utsträckning behöver utnyttja Ostkustbanan vilket ger förutsättningar för minskade störningar och kortare restider för persontågen. Det är också positivt att dubbelspår Gävle – Kringlan påbörjas, likaså fyrspår Uppsala och söderut.

På delen norr och väster om Sundsvall är det positivt att triangelspår i Maland och Bergsåker genomförs vilket ökar kapaciteten på Ådalsbanan mellan Sundsvall och Timrå. Reinvesteringen på Ådalsbanan, sträckan Västeråsby – Långsele är också betydelsefull. Den gör det möjligt för godståg att direkt nå Botniabanan och Ådalsbanan utan behöva gå långa omvägar. Det är särskilt viktigt för transporter av skogsråvara till framför allt SCA:s anläggningar i Sundsvall och Timrå.

Det är också angeläget att dubbelspårsetappen Gävle-Kringlan kan genomföras i sin helhet under planperioden, så att effekt i form av kortare restider uppnås fortare.

E4 delen Gävle-Sundsvall-Örnsköldsvik

Det är positivt att trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras på de sträckor där E4 inte är mittseparerad; Ullånger – Docksta och Kongberget-Gnarps.



Stråket Sundsvall-Östersund-Åre

Det är positivt att mittseparering prioriteras på E14 mellan Sundsvall och Matfors. Utbyggnaden sker i två etapper. Åtgärderna förbättrar trafiksäkerheten och ökar kapaciteten, vilket inte är viktigt mot bakgrund av att transporter av skogsråvara på väg kan komma att öka på grund av SCA:s ökade produktionskapacitet i Sundsvall och Timrå. Även satsningarna i Jämtland vid Brunflo är positiva.

Kommunen anser att en mittseparering av resterande sträckor på E14 i landsbygdsmiljö ska prioriteras i närtid. Trafikverkets förslag att sänka tillåten hastighet till 80 km/h medför stora restidsförluster för dagpendling och kan inverka negativt på turistnäringen i Åre-området. Mittseparering är också mycket angelägen på den så kallade Timmervägen, länsväg 622, som förbinder E14 och E4 mellan Bergsåker och Birsta. Trafikflödet är högt och antalet tunga transporter av skogsråvara förväntas öka när produktionen på SCA Östrand fördubblas.

Satsningarna på Mittbanan i form av triangelspår i Bergsåker är mycket efterfrågad för att effektivisera transporter för industrin längs med kusten. För SCA:s satsningar ibland annat Timrå förbättrar det möjligheterna att föra över transporter från bil till tåg, samtidigt som tidsvinsterna blir stora. Det är också angeläget med föreslagna åtgärder längs Mittbanan mellan Sundsvall och Ånge som bland ska förbättra trafiksäkerheten och öka tillåten hastighet.

Järnvägen mellan Forsmo och Hoting

Järnvägen har mycket stor betydelse för att kunna transportera skogsråvara med järnväg från virkesterminalen i Hoting till sågverk och massaindustrier vid kusten via till exempel Ådalsbanan. Behoven kommer att öka än mer genom SCA:s fördubblade råvarubehov till Östrandfabriken. En upprustning av denna sträcka ger möjligheter att föra över mer gods från lastbil till tåg. Enligt tidigare uppgifter har det diskuterats en nedläggning av järnvägen. Kommunen föreslår att Trafikverket får i uppdrag att tillsammans med de företag som har stora behov av att transportera gods längs järnvägen ta fram förslag på angelägna åtgärder samt finansiering av dessa.

Drift och underhåll på lågtrafikerade vägar

Det lågtrafikerade vägnätet utgör 41% av det statliga vägnätets totala längd. I planförslaget anges att tillståndet på det lågtrafikerade vägnätet kommer att utvecklas negativt under planperioden, samt att detta blir mer påtagligt under andra halvan av planperioden. Enligt uppgift har idag 6% av det lågtrafikerade vägnätet avvikande standard. Avvikelsen kommer att öka till 8% i slutet av planperioden.

Av planförslaget framgår att "Man kommer dock även fortsättningsvis att kunna färdas på ett trafiksäkert sätt i skyltad hastighet på hela Sveriges vägnät." Detta kan starkt ifrågasättas. Det går inte att färdas tryggt, säkert och utan risken att få sitt fordon skadat i 70 km/h på grusvägar eller belagda vägar fulla av så kallade "potthål", tjällyftningar med mera. Det kan nog de flesta av länets invånare bekräfta.

Utifrån målsättningen att skapa ett inkluderande samhälle får inte restider och tillgänglighet försämrats ytterligare för boende på landsbygden. Bilen är ofta enda transportalternativet för dagliga resor för att nå skola, arbete, varor och tjänster. Om standarden försämrats ännu mer ökar transportkostnaderna för boende och företag på landsbygden längs de lågtrafikerade vägarna.

Trafikverket bör i planen tydliggöra länsvisa och regionala skillnader mellan nuvarande tillstånd på de lågtrafikerade vägarna och förväntat tillstånd i slutet av planperioden. Det måste säkerställas att de län eller regioner som idag har störst avvikelse inte försämrats ytterligare. Målet måste vara att utjämna de regionala skillnaderna i underhålls- och framkomlighetsstandard. Någon form av

lägsta acceptabel standard för tillgänglighet och framkomlighet måste anges. När medel till underhålls- och bärighetsåtgärder ska fördelas måste de klimatanalyser som SMHI tagit fram beaktas. I stora delar av Norrland kommer nederbörden att öka betydligt. I kombination med höjda temperaturer vintertid kommer markstabiliteten att påverkas negativt och bärigheten på vägnätet i Norrland försämrats. Ökade temperaturer innebär samtidigt att tillväxten i skogarna ökar, vilket leder till ökat behov av tunga transporter i skogslänen.

Bärighetsåtgärder

Satsningen på att förstärka bärigheten på vägar så att tyngre fordon kan tillåtas än idag är bra. När åtgärder för att uppnå BK4 ska prioriteras är det viktigt att analysera vilka vägar som kan få utökade transportvolymmer av skogsråvara till följd av SCA:s satsningar i Sundsvall och Timrå. Sådana vägar och tillhörande broar bör prioriteras tidigt när BK4-vägarna ska utökas.