



Beslut av lokaliseringsalternativ för Ådalsbanan delen Sundsvall - Härnösand i Härnösand, Timrå och Sundsvalls kommuner, Västernorrlands län.

Beslut

Med utarbetade lokaliseringsalternativ inklusive påbörjad miljökonsekvensbeskrivning som grund, beslutar Trafikverket att alternativ **Blå öst** skall ligga tillgrund för den fortsatta planeringen.

Projektet finns inte med i gällande nationell plan och ej heller i förslag till nationell plan för 2014 – 2025, varför det är oklart när fortsatt planering kan ske.

Trafikverket, har utarbetat lokaliseringsalternativ samt påbörjat miljökonsekvensbeskrivning för en ny järnväg mellan Sundsvall och Härnösand. De lokaliseringsalternativ som behandlats har vägts mot varandra med avseende på funktion, miljö, människors hälsa och boendemiljö, kostnad samt samhällsekonomisk nytta.

Beslutet bygger på antagandet att projektet inte kommer att behövas tillåtlighetsprövas. Om det i ett senare skede beslutas av regeringen att projektet ska tillåtlighetsprövas ska rimliga alternativ rangordnas av Trafikverket varefter regeringen beslutar om tillåtlighet. När utredningen påbörjades, enligt den gamla lagstiftningen, var tillåtlighetsprövning obligatorisk för ett projekt av denna omfattning, men enligt den nya lagstiftningen avgör regeringen vilka projekt som skall prövas.

Riksintresse för framtida järnväg kommer härefter enbart att omfatta Blå öst.

Motiv

Blå öst är det alternativ som sammantaget ger störst nytta till de minst negativa konsekvenserna.

Blå öst uppfyller restidsmålet med viss marginal och medger att det finns ett kapacitetsmässigt utrymme för såväl ökad persontrafik som ökad godstrafik. En tillräcklig kapacitet uppnås med ett enkelspår på stora delar av sträckan. Exempel på undantag är sträckan Sundsvall – Birsta där befintlig bana behöver vara kvar alternativt så byggs dubbelspår, vilket inte är alternativskiljande.

Alternativet möjliggör också goda och förhållandevis smidiga anslutningar till de aktuella godsmålpunkterna. Resecentrum i Timrå får i Blå öst alternativet en mer central placering än i övriga alternativ. Blå/Blå öst ger också goda förutsättningar för en etappvis utbyggnad av nysträckningen.

I samtliga alternativ får industrierna förlängda industrispår i form av övertagande av befintlig bana för att möjliggöra anslutningar till ny. Denna effekt får minst genomslag i alternativet Blå öst.

För den blå sträckningen mellan Stavreviken och Härnösand finns, i jämförelse med den röda sträckningen, fler möjliga "kopplingspunkter" till den befintliga banan. Dessutom finns fler alternativa placeringar för mötesstationer, och då speciellt mötesstationer med tre spår.

PM

Ärendenummer
TRV 2013/76428
Projektnummer
B301158

Dokumentdatum
2014-02-24
Sidor
2(2)



Blå öst har en största lutning om 10% och tillåter en hastighet på 250 km/h utom på delar av sträckan Sundsvall – Birsta och i området kring Timrå resecentrum där det finns hastighetsnedsättningar till ca 160 km/h. Det finns i Blå öst-korridoren ingenting som hindrar att en dubbelspårutformning väljs.

Sammantaget är Blå öst det alternativ som minst påverkar riksintressen.

Riktlinjer för fortsatt planering

Viktiga faktorer som särskilt måste iakttas i det fortsatta arbetet framgår av bilaga.

Samråd och beslut

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

I protokoll från referensgruppsmöte den 13 mars 2008 fastställdes att projektet innebär betydande miljöpåverkan.

Inkomna yttranden

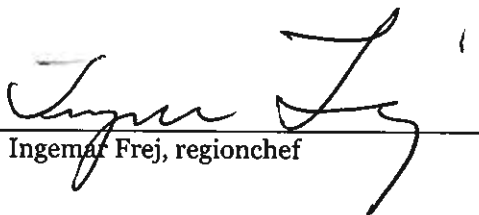
I samtliga inkomna yttrande framkommer en samstämmighet att tillstyrka Trafikverkets förslag att Blå öst skall ligga till grund för fortsatt planering.

Samtliga yttranden klargör tydligt att järnvägens framtida roll är av stor vikt. Samtliga framför hur angeläget det är att påbörja en utbyggnad av järnvägen mellan Sundsvall – Härnösand.

Det förutsätts att det efter beslut enbart är korridor Blå öst som utses som riksintresse för framtida järnväg.

Exempel på enskilda önskemål som, framtida stationsläge i Antjärn, dubbelspår på sträckan, utredningsarbete på Ostkustbanan måste påbörjas omgående, byggnationer av triangelspår i Bergsåker och Maland måste påbörjas och elektrifiering av Tunadalsspåret måste utföras har framförts.

Att sträckan ingår i den Bottniska korridoren, en korridor som EU kommissionen prioriterar i sitt förslag till TEN-T och Core Network framhålls av flera. Med detta som bakgrund framhålls också att sträckan måste sättas in i det nationella och internationella perspektivet för att kunna beskriva de nyttor som uppstår!



Ingemar Frej, regionchef

Bilaga:
PM förslag till beslut med bilaga