

Samrådsmöte
november 2012

Järnvägsutredning
Sundsvall - Härnösand



TRAFIKVERKET

Dagordning

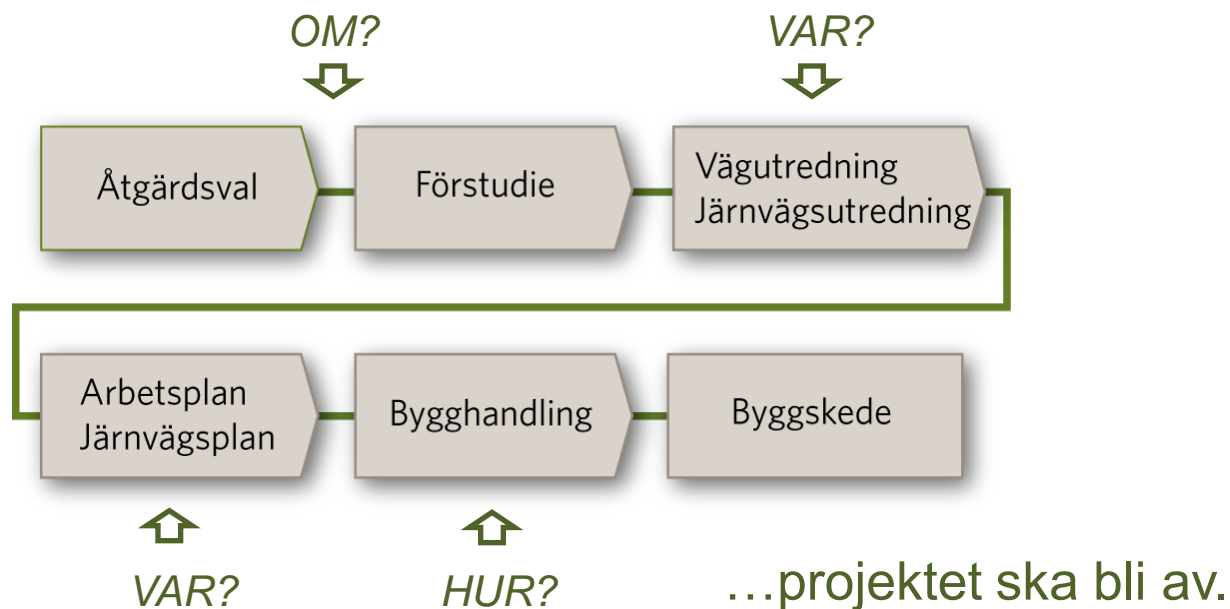
- Inledning
- Planeringsprocessen - var är vi nu?
- Sträckan i ett större perspektiv
- Historik – Nuläge
- Samrådshandlingen, presentation
- Fortsatt arbete och tidplan



Planerings- och projekteringsprocessen

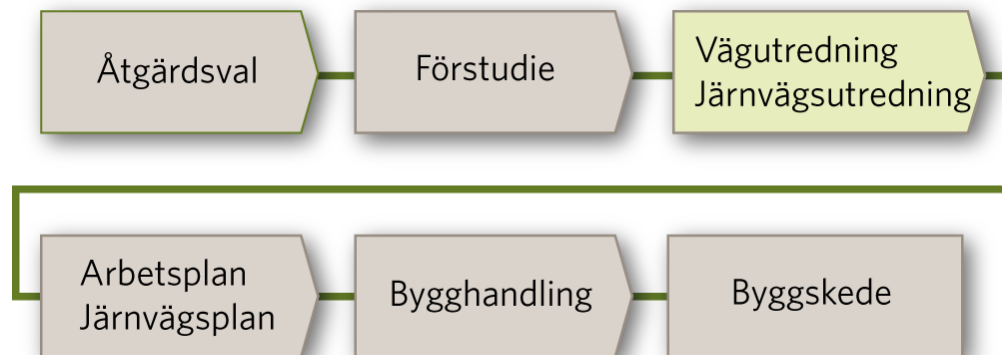
Inför ett väg- eller järnvägsprojekt genomförs i turordning en undersökning av...

OM? VAR? HUR?



VAR? – väg-/järnvägsutredning

- Krävs om fler än ett alternativ kvarstår efter förstudie – en fördjupad utredning görs och mynnar ut i ett utvalt alternativ.
- Utökat samråd.
- När utredningen är klar ställs den ut - tillfälle att lämna ytterligare synpunkter.
- Större projekt ska tillåtlighetsprövas av regeringen.



Syftet med detta samråd

- Informera om projektet och aktuella utredningsalternativ
- Inhämta värdefull information inför fortsatt arbete
- Allmänheten ges tillfälle att framföra sina synpunkter och ställa frågor



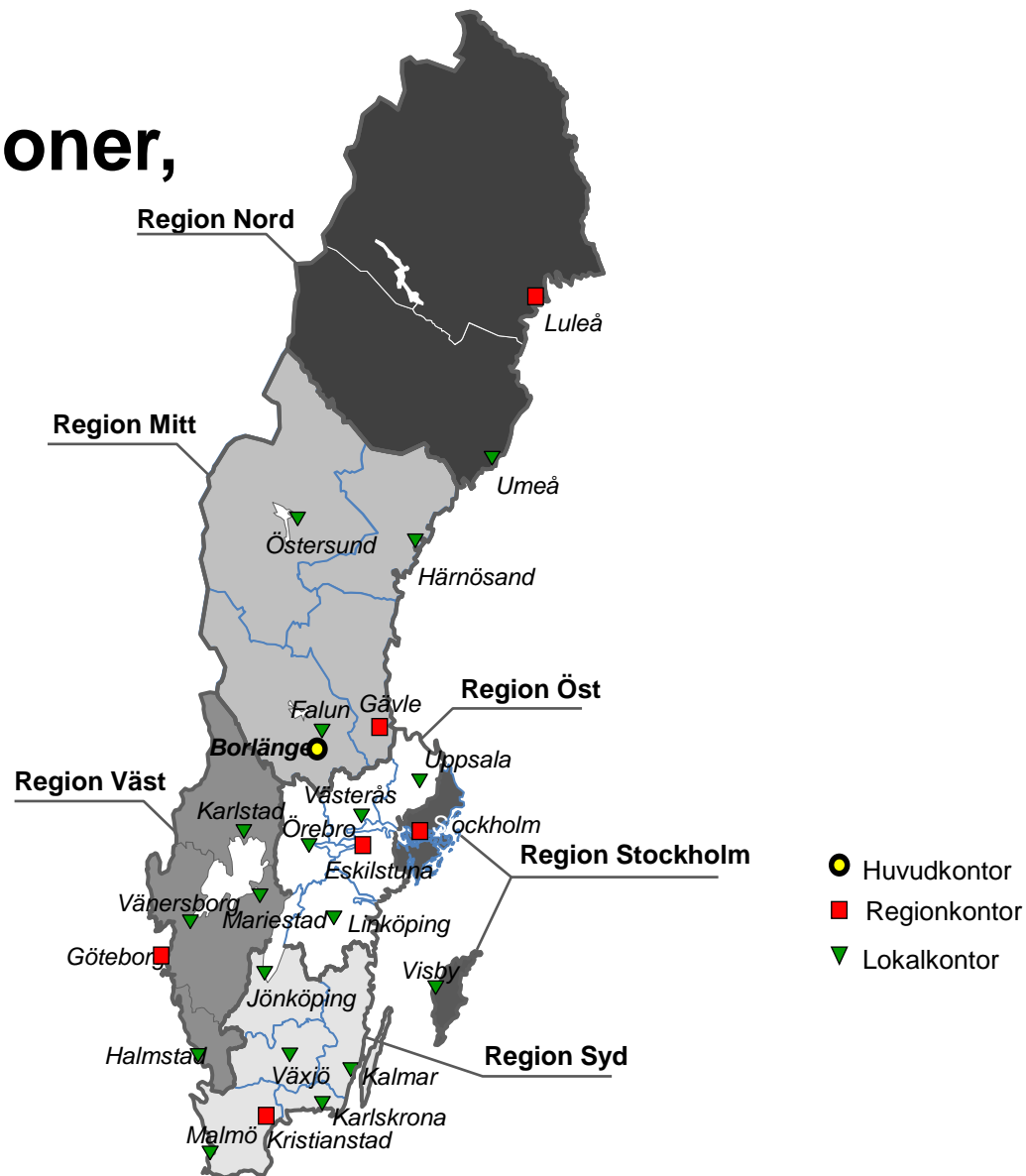
Trafikverkets uppdrag

Trafikverket ansvarar för:

- långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart
- byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar

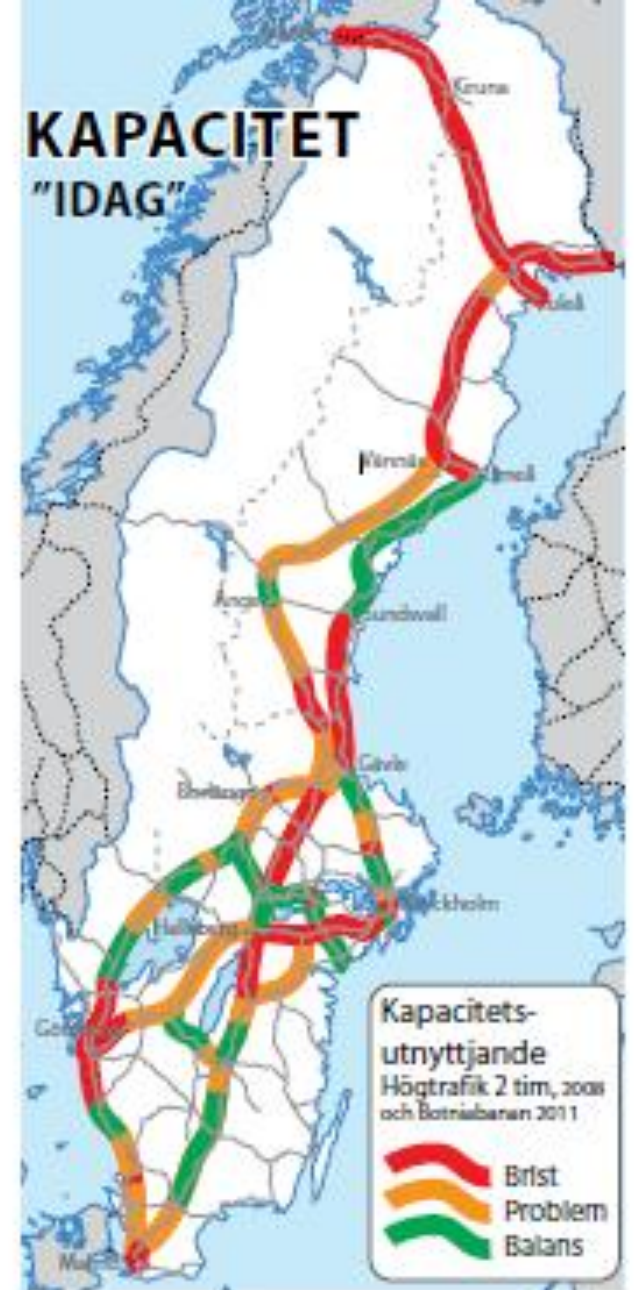


Trafikverkets regioner, regionkontor och lokalkontor



Ny Transportplan

- Kompletterande Infrastrukturproposition hösten 2012
- Åtgärdsplanering 2013
- Nationell transportplan 2014-2025



Ådalsbanan – den viktiga länken



REGIONALA BEHOV

Gävle–Härnösand Sveriges längsta och mest belastade enkelspår.

Stora problem i tågtrafiken och hög förseningsstatistik.

Trafikprognosen i Framtidsplanen 2004-2015 har redan överträffats.

Ger allt längre restider.

- Stockholm–Sundsvall år 1996: 3 h
- Stockholm – Sundsvall år 2011: 3 h 40 min

Trafikprognos från cirka 65 till 100/dygn
Begränsar utnyttjandet av Botniabanan / Ådalsbanan



En investering för framtiden



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

”Trafikverket driver en järnvägsutredning för att hitta hållbara alternativ för utbyggnad av en modern järnväg mellan Sundsvall och Härnösand”

- En ny järnväg som binder ihop Sundsvall, Timrå och Härnösand som ger kortare restider och förbättrar möjligheterna att arbeta eller studera på annan ort.
- En ny järnväg förbättrar regionala och nationella kommunikationer, vilket ger miljövänliga och långsiktigt hållbara godstransporter.

Ådalsbanan

Upprustning och nybyggnation mellan Sundsvall och anslutningen till Botniabanan norr om Nyland

- 3 mil ny järnväg
- 10 mil upprustning av befintlig järnväg.

Varför:

En upprustning krävs för att länka samman gods- och persontrafik mellan norra och södra Sverige, öka kapaciteten från 8–10 tåg till 50 –60 tåg per dygn.



Historik / Nuläge

Upprustning av befintlig järnväg

- 65 kilometer befintlig järnväg
- Fem mötesstationer (Birsta, Stavreviken, Hällenyland, Hussjöby och Häggsjön).
- Resecentrum i Timrå och Härnösand.



Sundsvall - Härnösand

Det finns ett antal problem som fortfarande kvarstår:

- Lång resväg beroende på krokig bansträckning
 - Järnvägen är 13 kilometer längre än E4:a
- Låg hastighet beroende på snäva kurvor
 - Högsta tillåtna hastighet är 100 km/h
- Kapacitetsproblem på grund av enkelspår med för få mötesstationer
- Oförändrad restid för persontrafiken

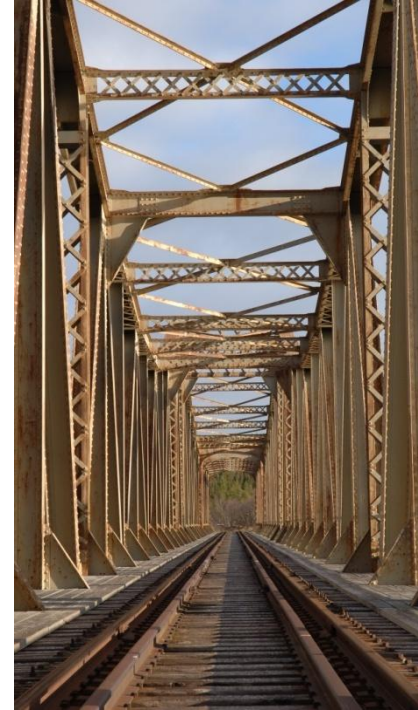


JU Sundsvall – Härnösand

Övergripande mål

Målet med åtgärden är att uppnå en effektiv och modern järnväg längs Norrlandskusten på hela sträckan mellan Stockholm och Umeå genom att bygga bort den begränsade framkomligheten och de långa restiderna mellan Sundsvall och Härnösand.

Dessutom medverkar åtgärderna till en ökad regionintegrering.



JU Sundsvall – Härnösand

Förväntad nytta

Samhällsekonomiskt lönsamma persontransporter för regionaltrafiken i Västernorrland och angränsande län och fjärrtrafiken mellan Stockholm och Umeå.

Att kunna erbjuda godsköparna kostnadseffektiva transportlösningar genom möjligheten att frakta både högvärdigt gods och bulk med god kvalitet.

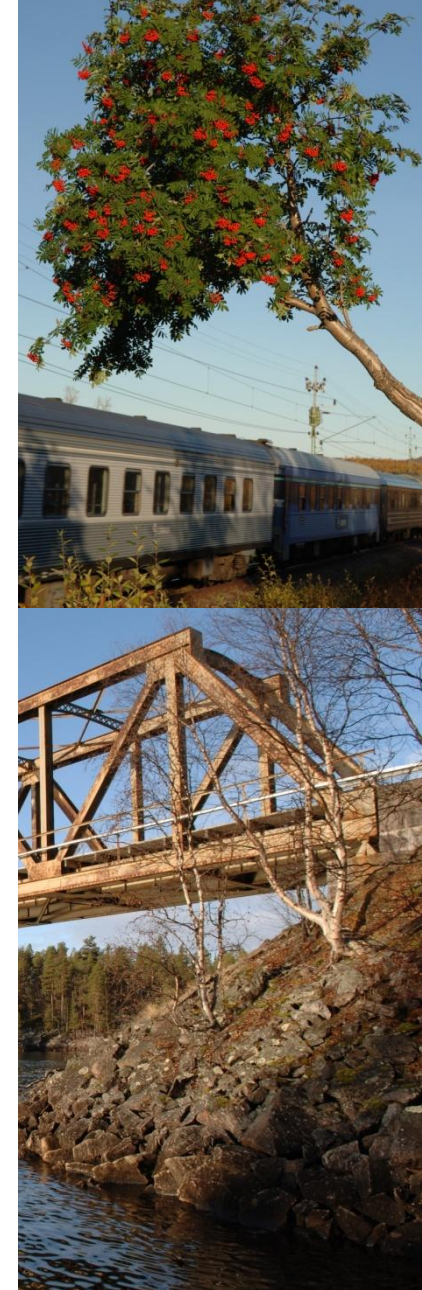
Ge godstransporter kapacitetsmässigt två jämförliga stråk, i nordsydlig riktning, inlandets Stambana och Kustbanan som ger ökad kvalitet i form av alternativa tågvägar vid störningar i systemet.

Trafikverkets trafikledning kan även anpassa mixen mellan person- och godtåg mellan de båda stråken för en effektivare trafikstyrning.



Projekt mål och förutsättningar

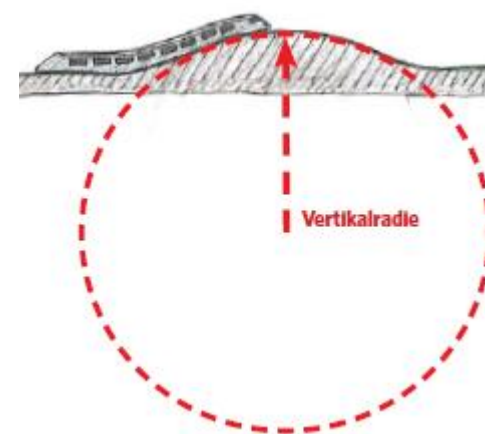
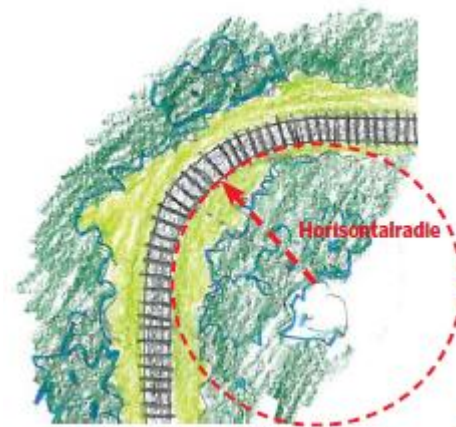
- Ge kapacitetsutrymme för en ökning av såväl gods- som persontrafik
- Angöring till industrier
- Tillgodose framtida krav på tillgänglighet
- Målpunkter för persontrafik, Sundsvall, Timrå och Härnösand
- Linjerna utreds som enkelspår, men ska möjliggöra en framtida utbyggnad till dubbelspår



Projekt mål

Tekniska

- Restiden ska understiga 30 minuter
- Största lutning på 10 ‰
- Banan tillåter en hastighet på >250 km/h
I känsliga passager tillåts 160 km/h
- Linjerna utreds som enkelspår, men ska möjliggöra en framtida utbyggnad till dubbelspår
- Målpunkter för persontrafik
- Målpunkter för godstrafik
 - Tunadalshamnen,
 - Hamnen i Söråker
 - Vivsta industriområde
 - Östrandsfabriken
- Ge kapacitetsutrymme för en ökning av såväl gods- som persontrafik



Projekt mål

Miljö

- Landskapets strukturer och samband upprätthålls
- En god bebyggd miljö uppnås
- Trygga passager genom viktiga yt- och grundvattenområden
- Nationella och regionala mål för utsläpp av klimatpåverkande gaser nås
- Omsorgsfull och genomarbetad gestaltning



JÄRNVÄGSUTREDNING

Sundsvall - Härnösand

Sundsvall, Timrå samt Härnösand kommun, Västernorrlands län

SAMRÅDSHANDLING

2012-11-09



Förutsättningar

Ej konkurrenskraftigt

- Tåg 65 km 50-55 min
- Bil 52 km 35 min
- Buss 52 km 40-55 min

Trafikökning

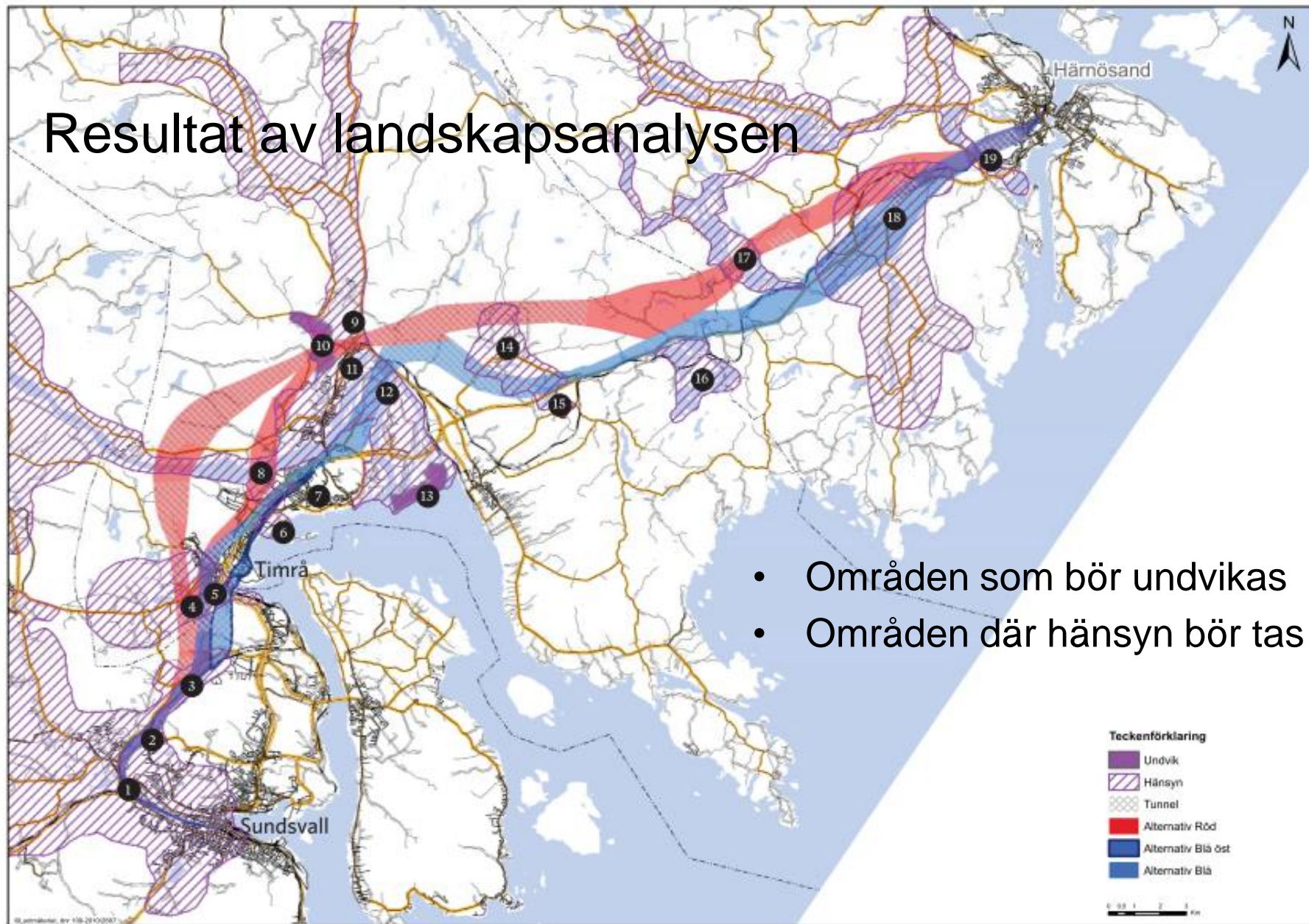
- I dag 10 (44) tåg/dygn
- År 2021 ca 55 tåg/dygn
- År 2050 ca 60 (80) tåg/dygn



Förutsättningar – Landskapets värden

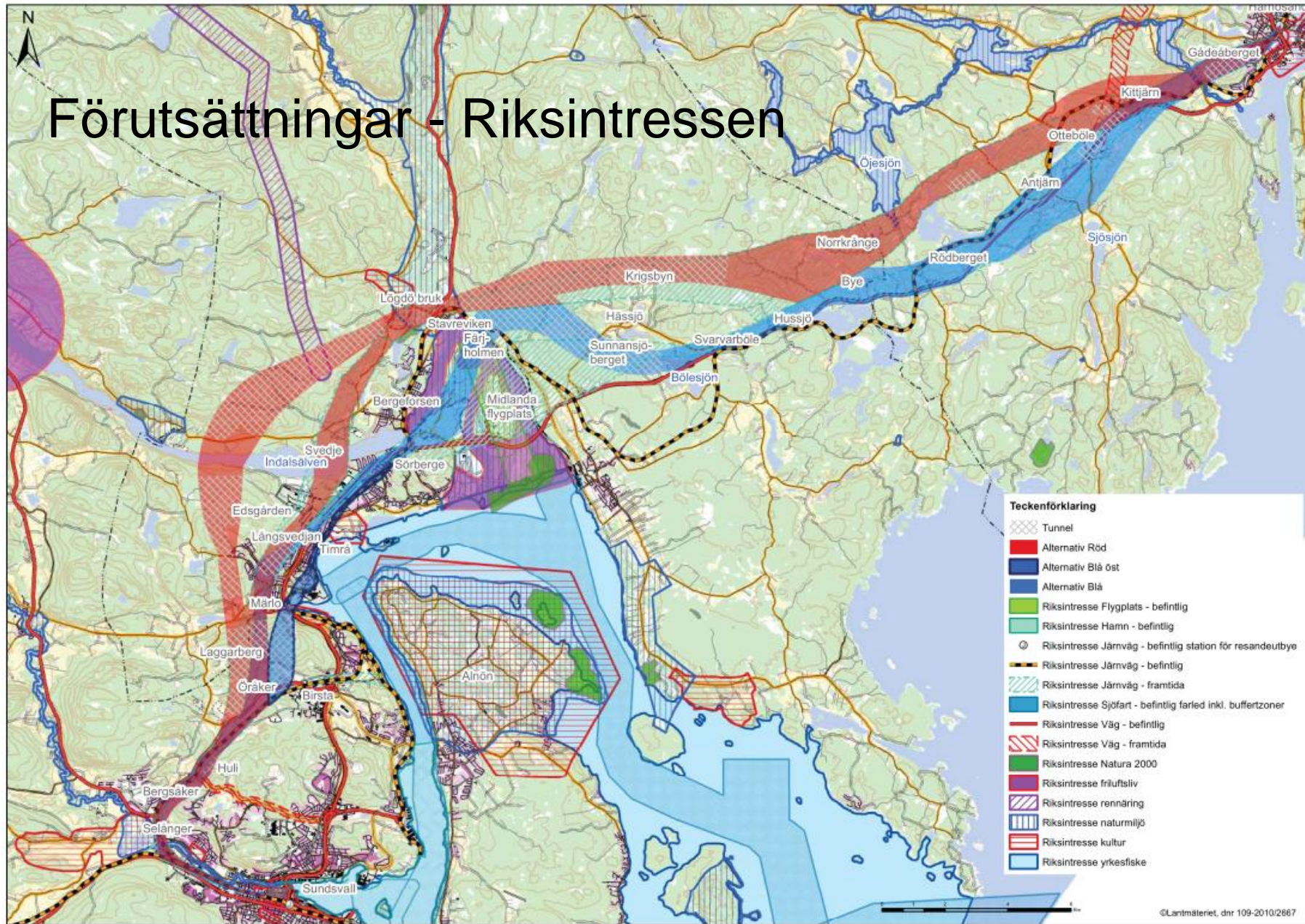


Resultat av landskapsanalysen



- Områden som bör undvikas
- Områden där hänsyn bör tas

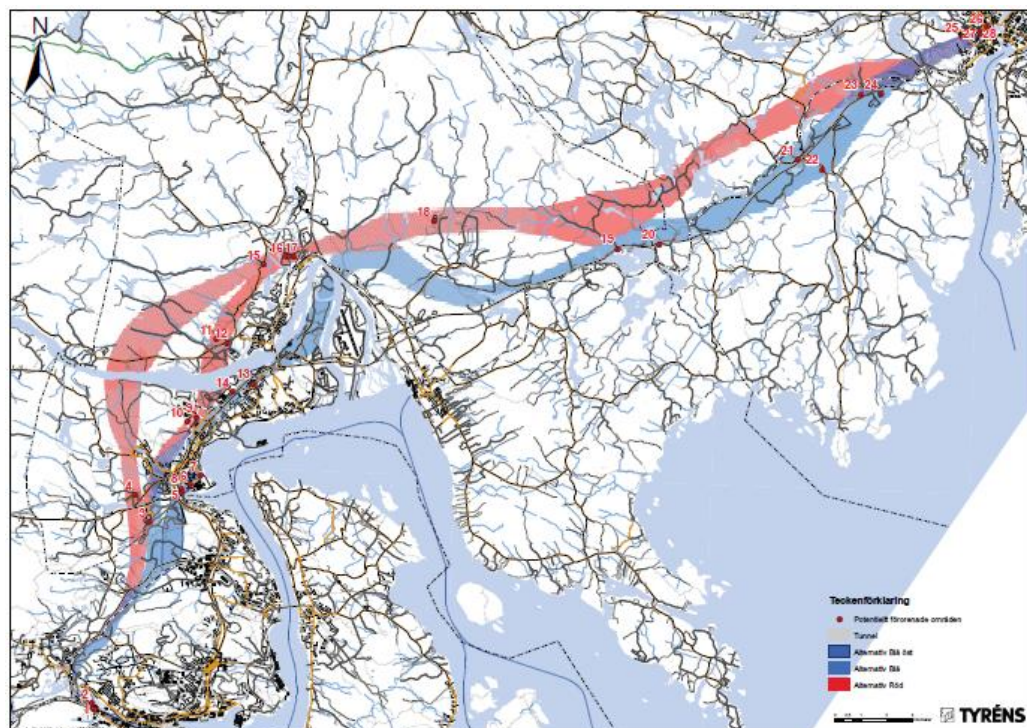
Förutsättningar - Riksintressen



©Lantmäteriet, dnr 109-2010/2867

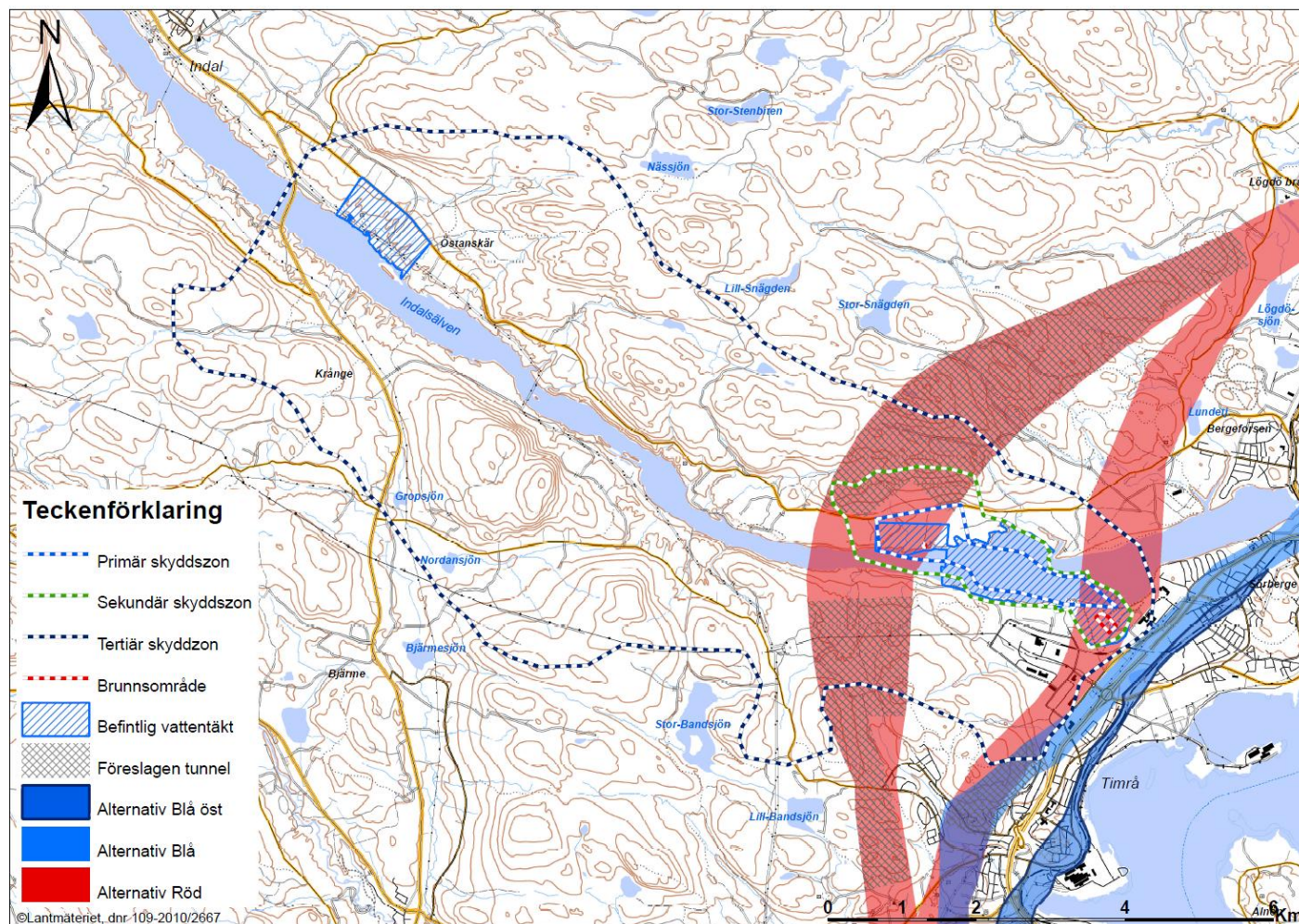
Förutsättningar - Områden med förorenad mark

- Exempelvis
 - Deponier
 - Impregneringsanläggningar
 - Bensinstationer
 - Kemtvättar



Förutsättningar – Naturresurser

Vatten – Wifsta vattentäkt

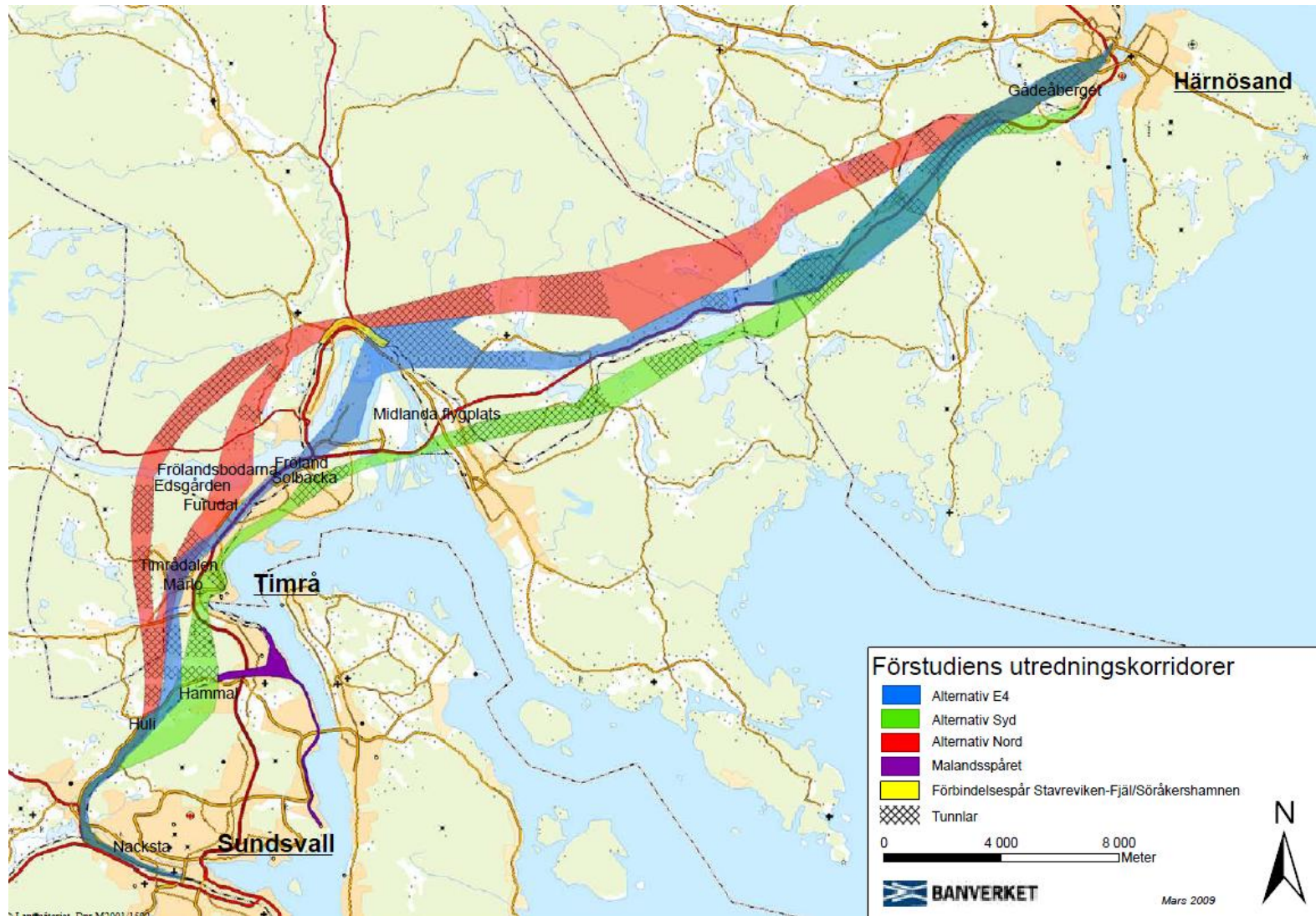


Forts Naturresurser

- **Jord- och skogsbruk**
- **Rennäring**
- **Grus och berg**
- **Vindkraft**
- **Vattenkraft**

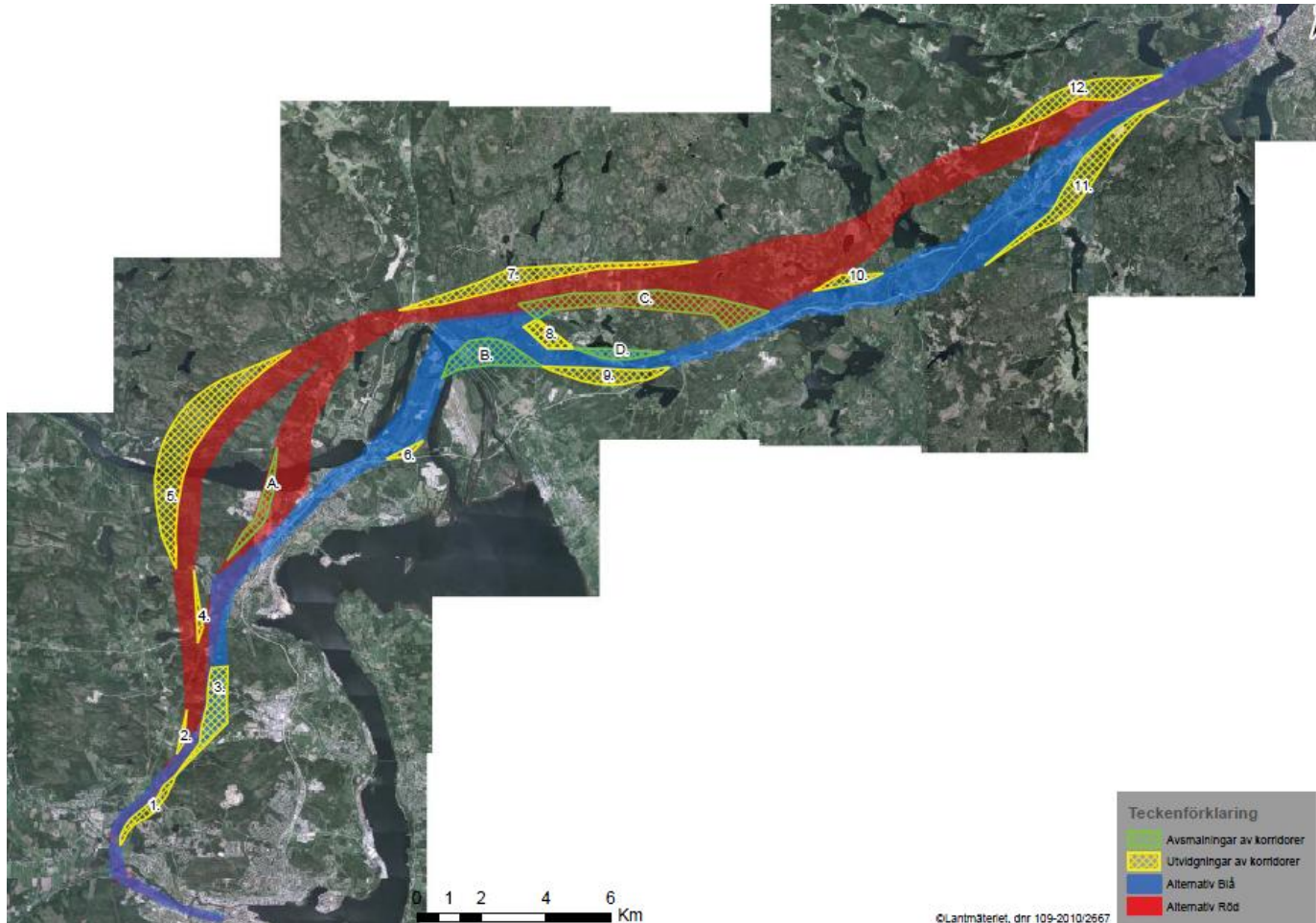


Korridorer från förstudien



Alternativ

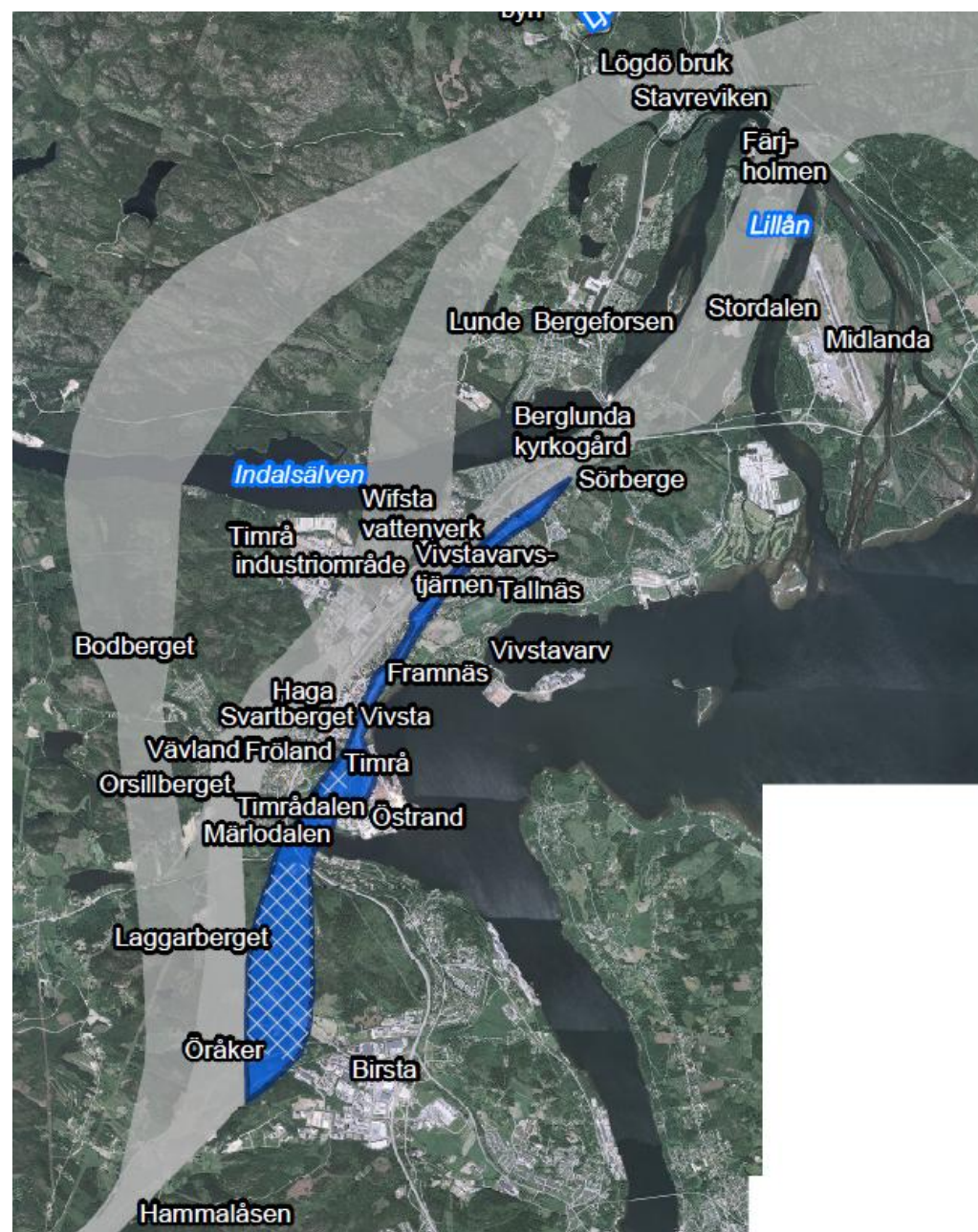
Utvidgning och avsmalning av korridorer



©Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Alternativ – Blå Öst

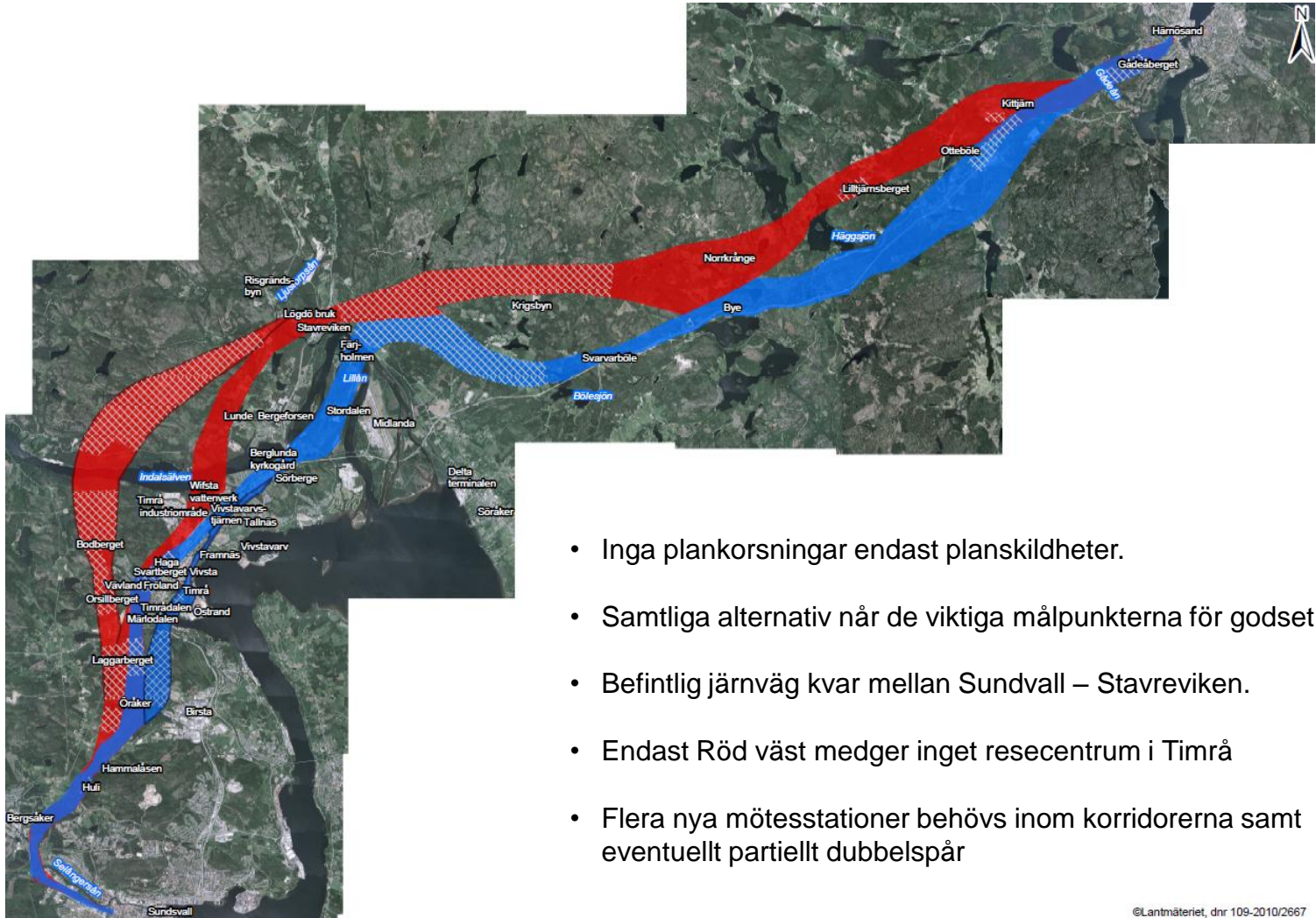
Del av förstudiens
gröna korridor



Motiv till återinförandet av Blå öst

- Förslag om återinförande från Referensgrupp
- Möjliggör station centralt i Timrå
- Kan tillvarata befintlig infrastruktur, koncentrerar barriärerna
 - Befintligt spår kvar oavsett i övriga alternativ
 - Bulleråtgärder utifrån nybyggnad, vilket ställer högre krav på bullerreducerade åtgärder än bibehållen trafik på befintlig bana
- Nedsänkt järnväg genom delar av Timrå
 - Minskar bullerutbredning
 - Förbättrar trafiksäkerheten, plankorsningar försvinner
- Inget intrång i Merlodalen och Merlo slott
- Mindre bro och tunnel i förhållande till de röda alternativen
- Alternativet passerar Wifsta vattentäkt nedströms
- Ingen påverkan på Vivsta industriområde/Eon/Skolorna/Elljusspår/Friluftsliv på Vivstamon
- Alla målpunkter för godstrafik nås

Alternativ i Samrådshandlingen



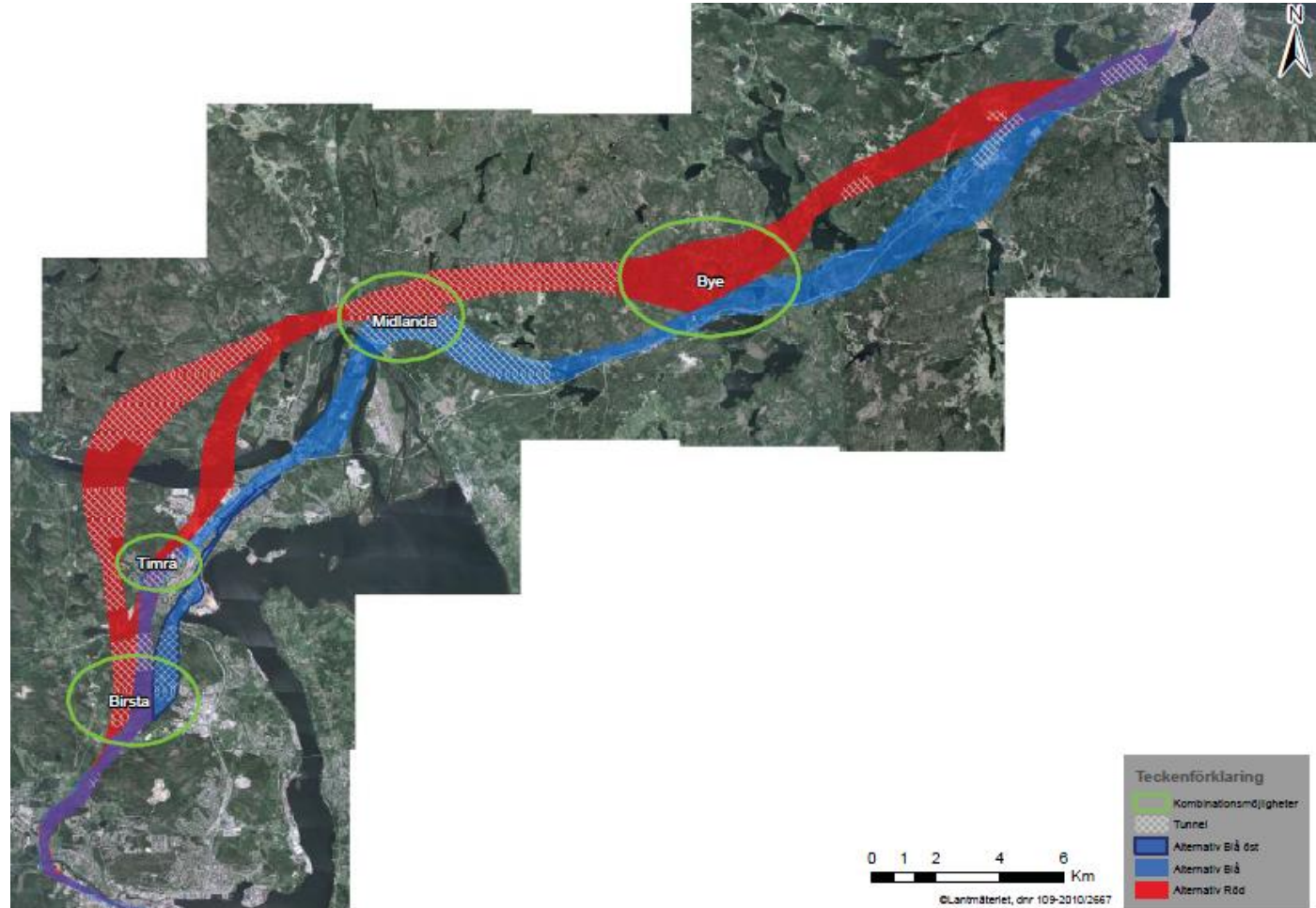
- Inga plankorsningar endast planskildheter.
- Samtliga alternativ når de viktiga målpunkterna för godset.
- Befintlig järnväg kvar mellan Sundvall – Stavreviken.
- Endast Röd väst medger inget resecentrum i Timrå
- Flera nya mötesstationer behövs inom korridorerna samt eventuellt partiellt dubbelspår

©Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

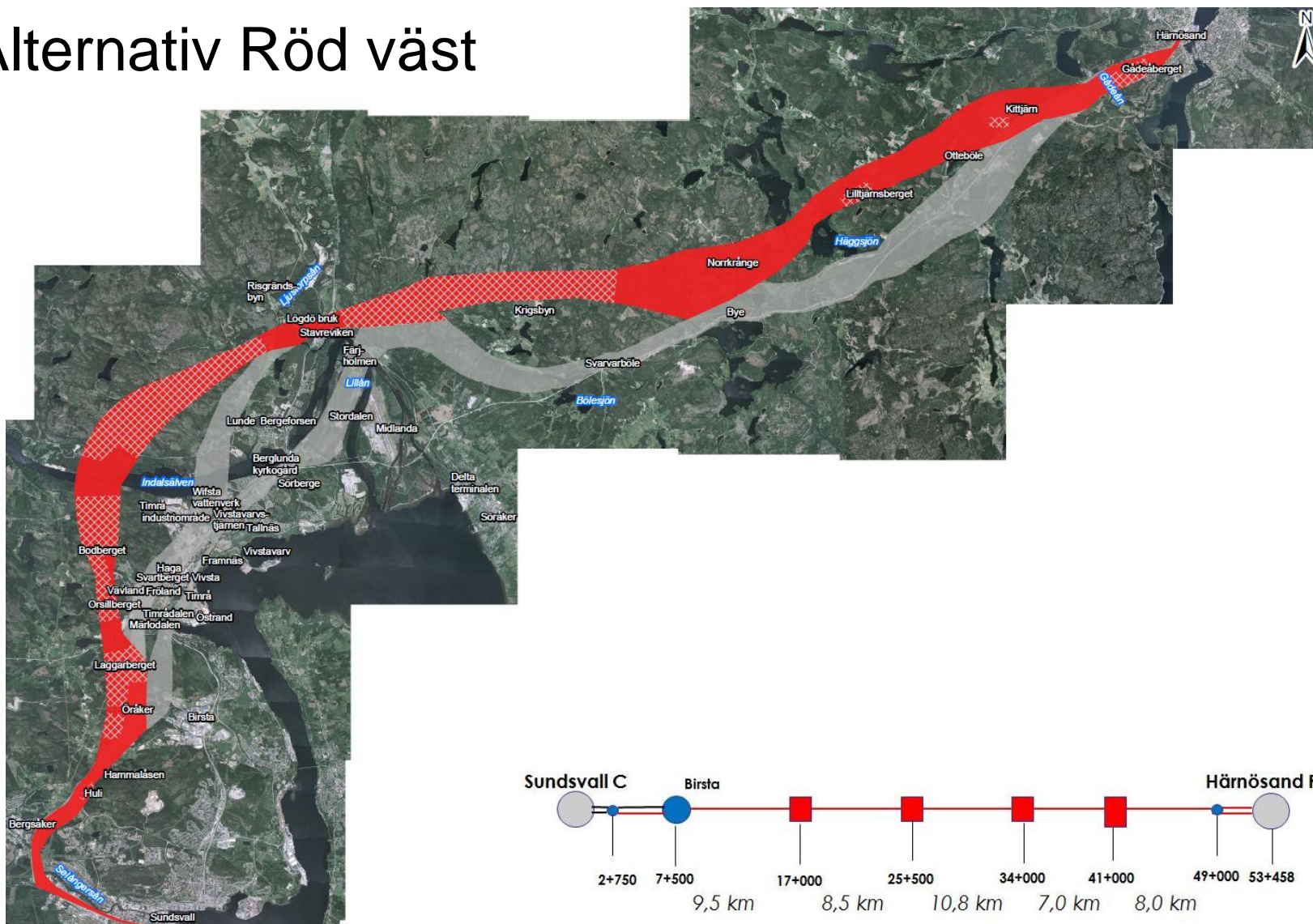
Alternativ

Kombinationsmöjligheter

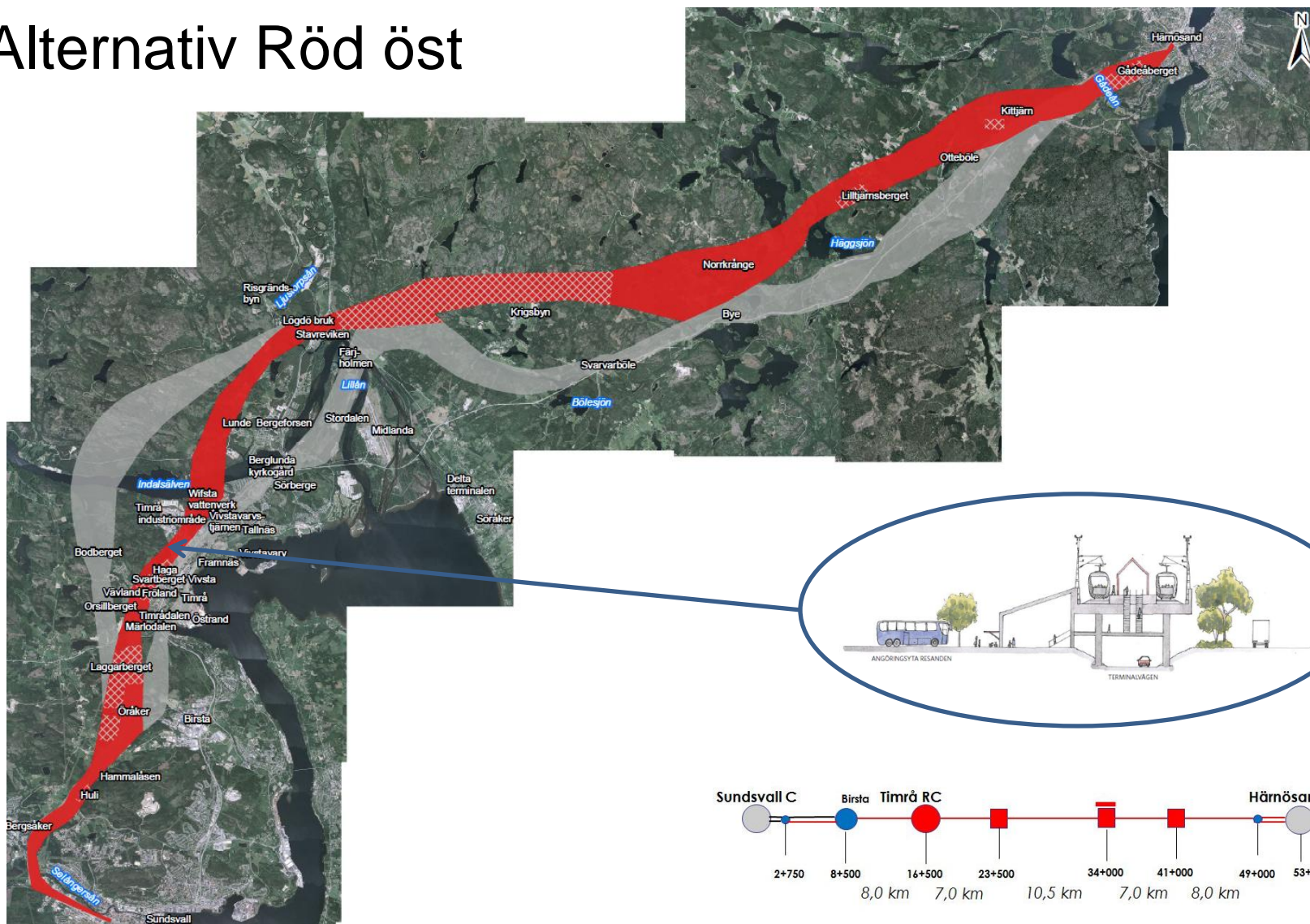
- Birsta
- Timrå
- Midlanda
- Bye



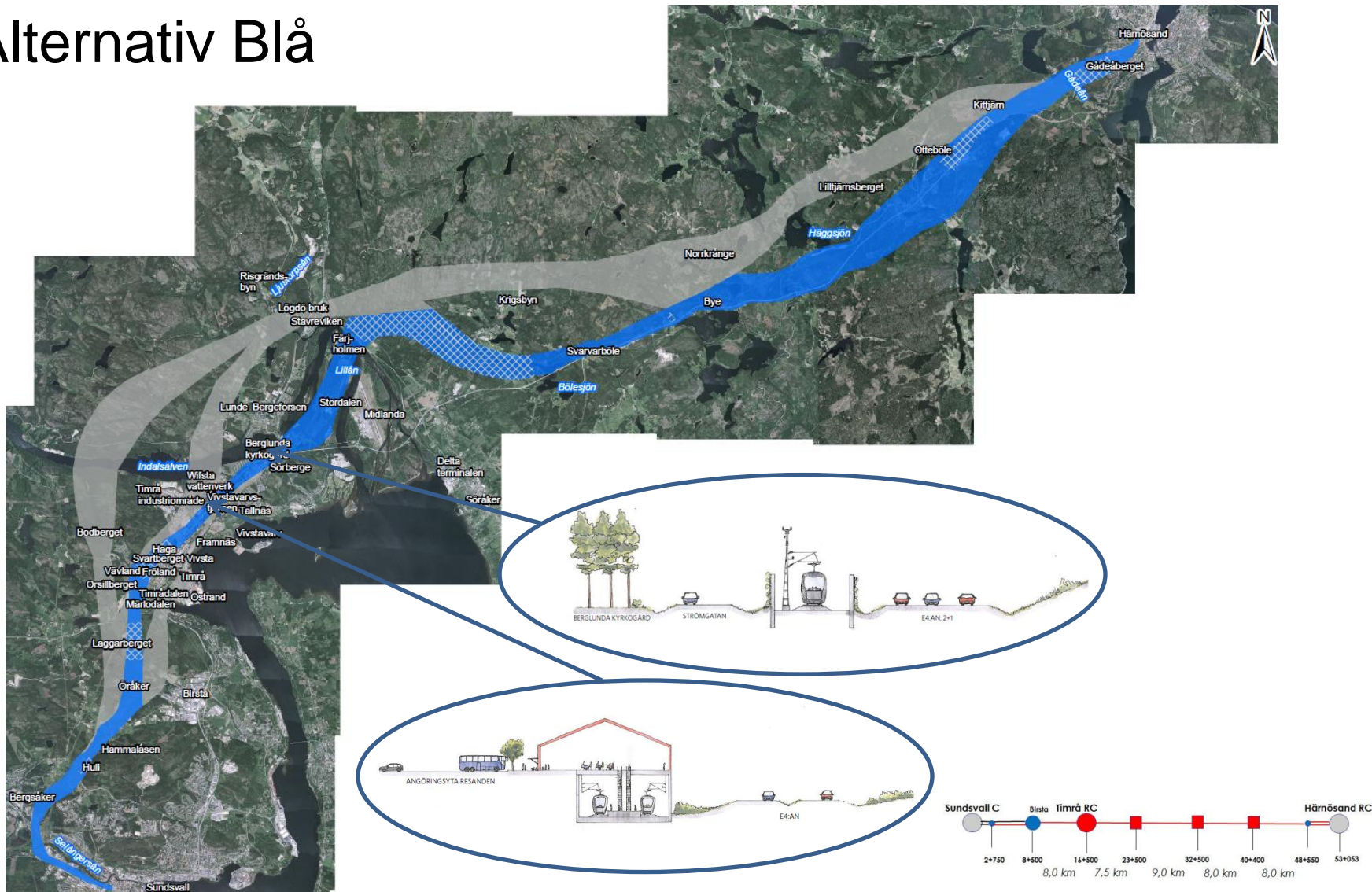
Alternativ Röd väst



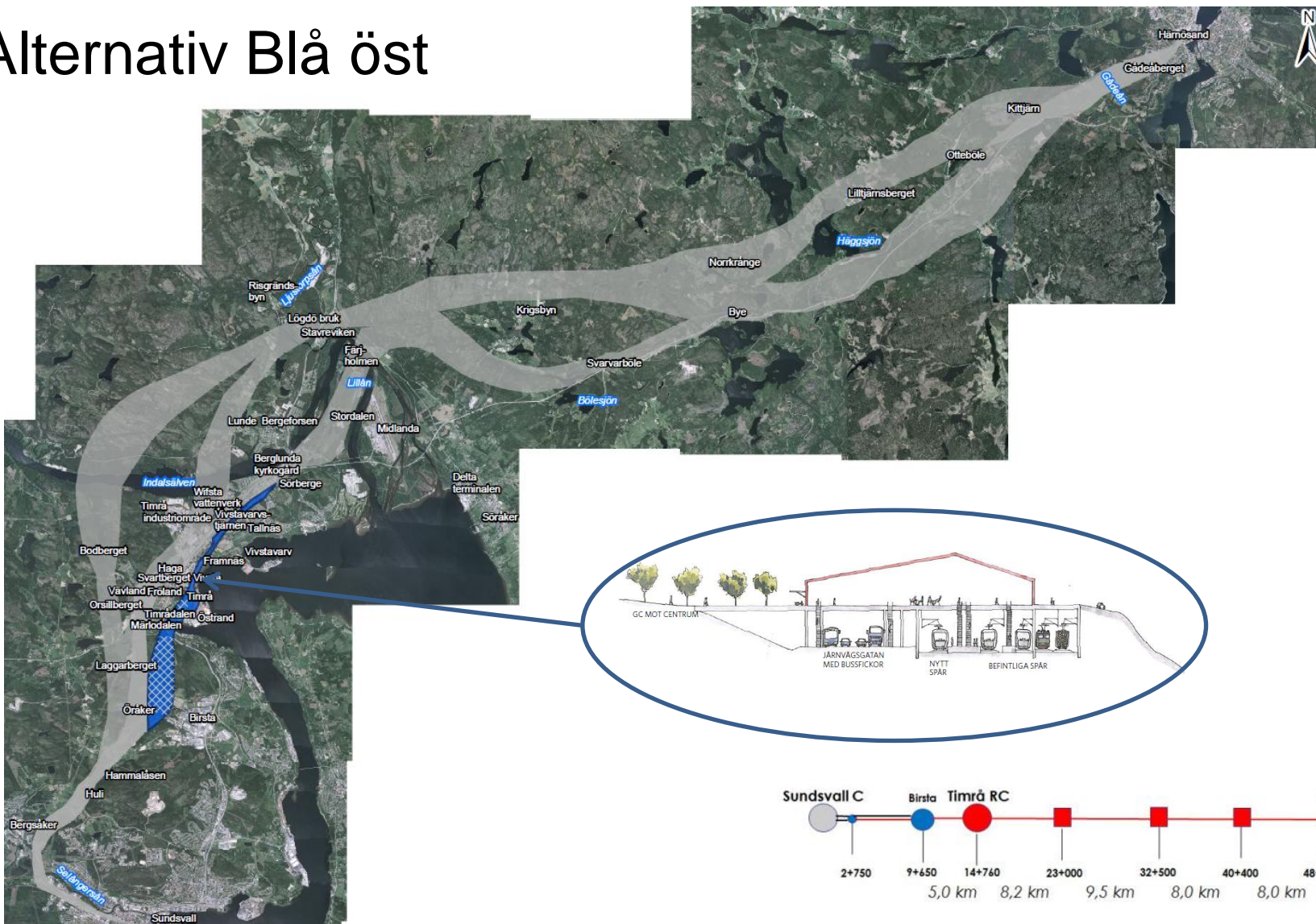
Alternativ Röd öst



Alternativ Blå



Alternativ Blå öst



Resecentrum i Timrå

Det nya stationsläget har sämre tillgänglighet än befintlig järnvägsstation, särskilt inom 1,5 km radie. Möjligheten till förtätning i centrala Timrå bedöms vara god.

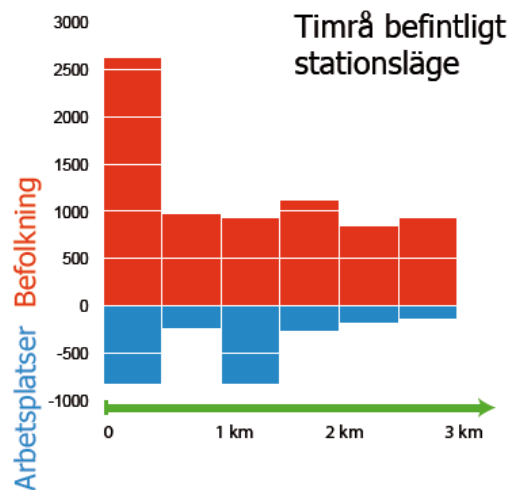
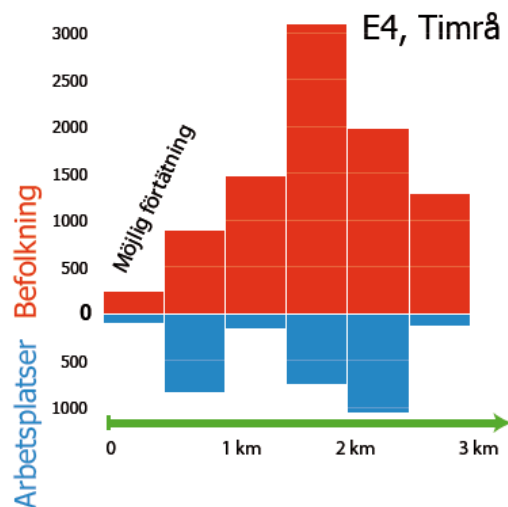
Stationsläget vid E4:

Inom 1 km ca 1 000 boende och ca 950 arbetsplatser.

Inom 2 km nås ca 5 700 boende respektive 1 900 arbetsplatser.

Inom 3 km radie nås ca 9 000 boende respektive 2 400 arbetsplatser.

Ett resecentrum vid E4 kommer att skapa intressanta utvecklingsmöjligheter för både boende och verksamheter i ett nära omland och stråket till/från Timrå centrum.



Restider

200 km/h

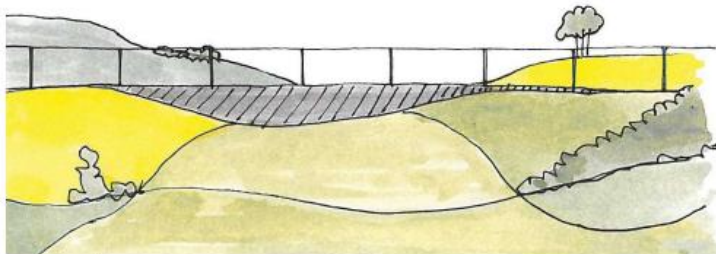
Restider (ungefärliga) (mm:ss)	Blå	Blå öst	Röd öst	Röd väst	Dagens bana
Sundsvall-Timrå RC	10:00	10:00	10:00	-	16:00
Timrå RC-Härnösand	16:00	16:00	16:00	-	34:00
Sundsvall-Härnösand direkt	22:00	23:00	22:00	23:00	48:00
Sundsvall-Härnösand (stopp i Timrå RC)	27:00	27:00	27:00	-	51:00

250 km/h

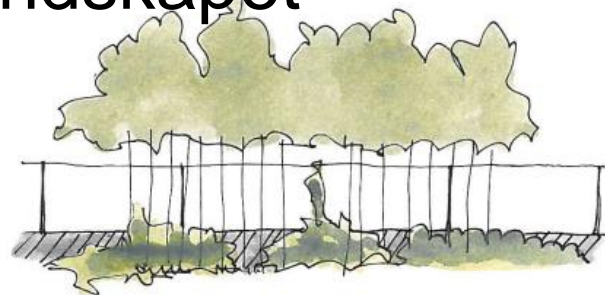
Sundsvall – Härnösand

20-21 min

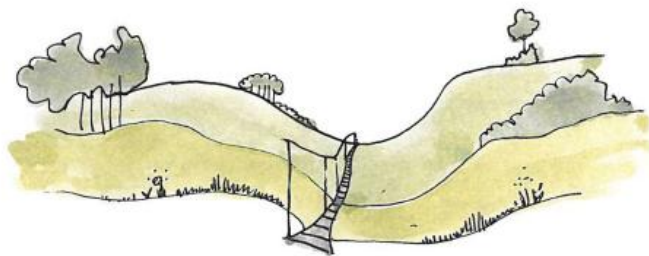
Gestaltning – Järnvägen i landskapet



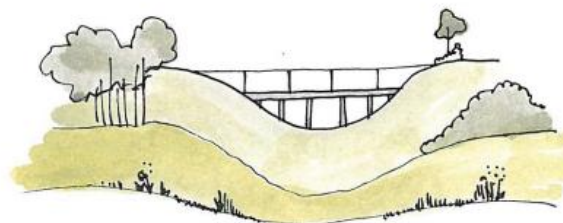
Figur 5.1.2 Öppet landskapsrum. Synlig järnväg.



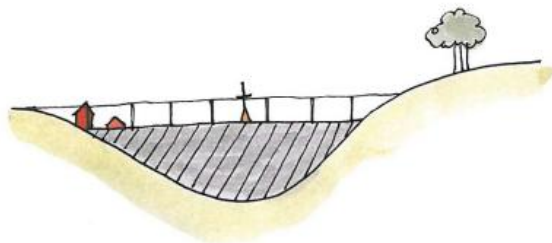
Figur 5.1.3 Skogslandskap. Dold järnväg.



Figur 5.1.4 Järnvägen följer dalgångens riktning.



Figur 5.1.5 Järnvägen korsar tvärs dalgångens riktning.



Figur 5.1.6 En hög järnvägsbank döljer mycket/begränsar utblickar.



Figur 5.1.7 En låg järnvägsbank döljer mindre/medger utblickar.

Gestaltning

Gestaltungsprinciper

- Hög bearbetningsgrad – mer tätortsnära och enligt landskapsanalysen
- Normal bearbetningsgrad – delvis exponerad, sjöar och odlingsmarker
- Låg bearbetningsgrad – genom skogsmark



MKB / Miljökonsekvensbeskrivning

- Drift- och byggskede
- Utredningsalternativ
- Nollalternativ

Påverkan – Effekt – Konsekvens

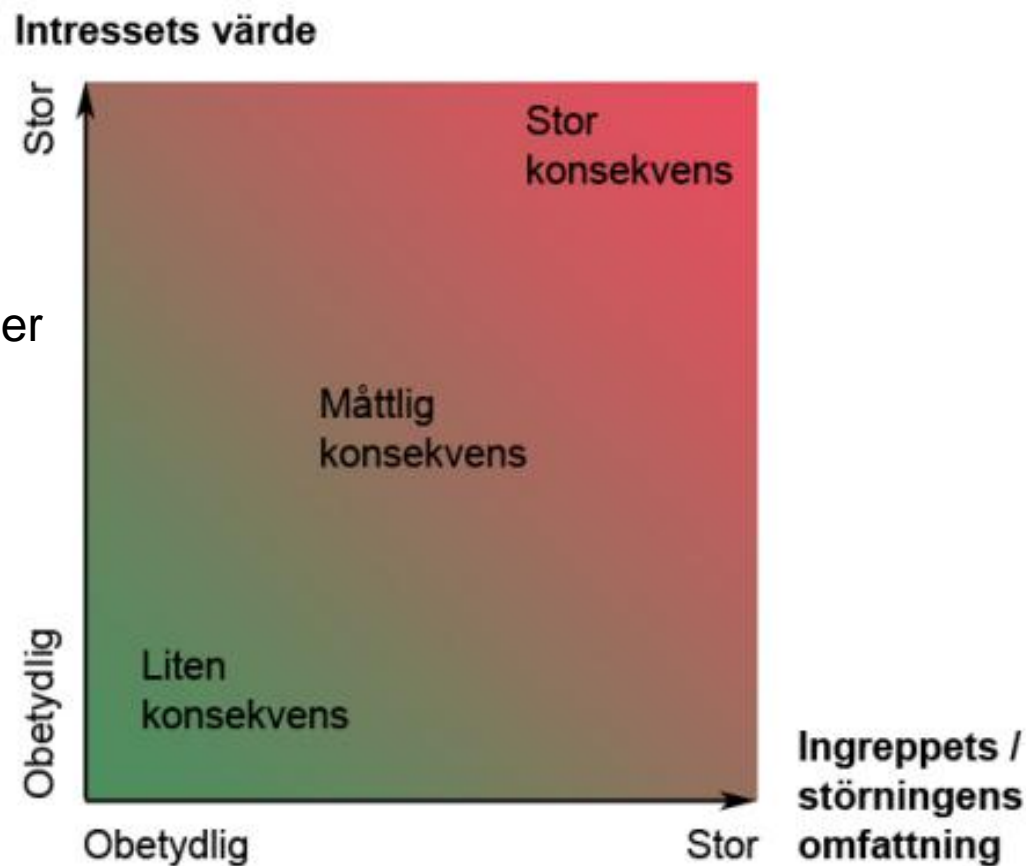
Fokus på Alternativskiljande konsekvenser

Miljöanpassningar och Föreslagna skyddsåtgärder

Bedömningsgrunder


5-gradig skala


- Stora negativa konsekvenser
- Måttliga negativa konsekvenser
- Liten negativ konsekvens
- Inga konsekvenser
- Positiva konsekvenser





Konsekvenser - Riksintressen

Merlo-Skönvik (Y12)	Kulturmiljövård	Ingen	Måttlig	Stor	Stor
Vivstavarv	Kulturmiljövård	Ingen	Ingen	Ingen	Liten
Rensköttsel	Rennäring	Liten	Ingen	Ingen	Ingen
Midlanda flygplats	Flyg	?		?	
Ljustorpsån-Mjällån	Naturvård	Liten		Ingen	
Indalsälvens delta	Naturvård	Ingen		Stor	
Indalsälvens delta	Friluftsliv	Ingen		Stor	
Lögdö bruk	Kulturmiljövård	Stor		Ingen	
Masugnsgrundet	Natura 2000	Måttlig		Ingen	
Gådeåns vattensystem	Naturvård	Liten		Liten	
Centrala Härnösand	Kulturmiljövård	Ingen			
Förfart Härnösand	Väg	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen
Försvarsmakten	Totalförsvaret	?	?	?	?

 Inga konsekvenser

 Små konsekvenser

 Måttliga konsekvenser

 Stora konsekvenser

Konsekvenser landskapets värden

	Röd väst	Röd öst	Blå	Blå öst
Landskap	Måttliga	Små	Små	Måttliga
Kulturmiljö	Stora	Stora	Stora	Måttliga
Naturmiljö	Måttliga	Måttliga	Måttliga-stora	Måttliga
Rekreation och friluftsliv	Små	Måttliga	Små	Små



Positiva konsekvenser



Inga konsekvenser/ej alternativskiljande



Små negativa konsekvenser



Måttliga negativa konsekvenser



Stora negativa konsekvenser

Konsekvenser Naturresurser

	Röd väst	Röd öst	Blå	Blå öst
Vatten	Måttliga-stora	Måttliga	Små	Små
Jord- och skogsbruk	Måttliga	Måttliga	Små	Små
Förorenad mark	Positiva (näst sämst pga vattentäktens placering)	Positiva (det sämsta alt pga vattentäktens placering)	Positiva	Positiva
Rennäring	Ej alternativskiljande			
Grus- och bergresurser	Ej alternativskiljande			



Positiva konsekvenser



Måttliga negativa konsekvenser



Inga konsekvenser/ej alternativskiljande



Stora negativa konsekvenser



Små negativa konsekvenser

Boendemiljö – bullerberäkningar

Dagens ljudmiljö – befintlig Ådalsbana, vägar, flygplats samt industrier

Utredningsalternativ prognos 2050	Sundsvall- Birsta	Birsta - Timrå	Timrå - Stav- reviken	Stavreviken - Härnösand
Regionaltåg	16	16	16	16
Snabbtåg	12	12	12	12
Nattåg	4	4	4	4
Godståg, på ny bana	30	26	26	26
Godståg, på gamla banan	18	22	4	4
TOTALT	80	80	62	62
Dagens trafik	Sundsvall- Skönvik	Skönvik - Timrå	Timrå - Stav- reviken	Stavreviken - Härnösand
Regionaltåg	20	20	20	20
Snabbtåg	8	8	8	8
Nattåg	4	4	4	4
Godståg	12	18	2	0
TOTALT	44	50	34	32

Riktvärden för buller - Nybyggnad

Lokaltyp:	Ekvivalent ljudnivå för ett vardagsmedeldygn	Maximal ljudnivå (Fast)
Permanent- och fritidsbostäder samt vårdlokaler		
- Utomhus, bostadsområdet	60 dBA 1)	--
- Utomhus, uteplats	55 dBA 2)	70 dBA 2)
- Inomhus	30 dBA 6)	45 dBA 3)
Undervisningslokaler, inomhus	--	45 dBA 7)
Arbetslokaler, inomhus	--	60 dBA 5)
Områden med låg bakgrundsnivå		
Rekreationsytor i tätort	55 dBA 1) 4)	--
Friluftsområden	40 dBA 1) 4)	--

Konsekvenser boendemiljö / buller

Exempel på åtgärder som kan bli aktuella är:

- Spårnära åtgärder - bullervallar/plank
- Fönsteråtgärder/skydd av uteplats



Konsekvenser buller

	Överskridande av riktvärden före åtgärd	Överskridande av riktvärden efter åtgärd
Röd väst	400	150
Röd öst	1000	200
Blå	1500	400
Blå öst	1200	500

Konsekvenser byggskede

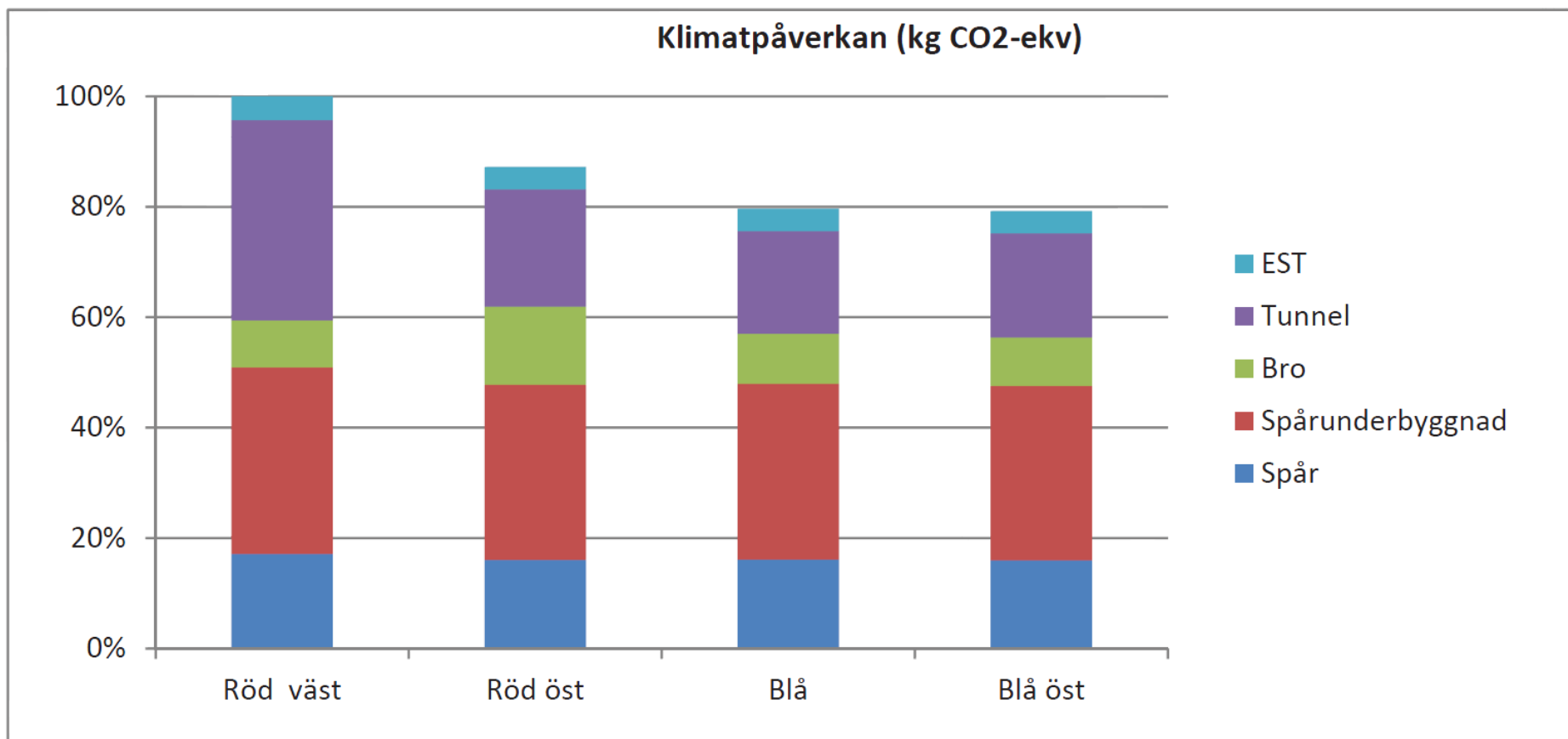
Röd väst – Stort massöverskott 17 miljoner m³, mer transporter, minst antal trafikomläggningar, längst från bebyggelse, inströmningsområden vattentäkt

Röd öst – Näst mest massöverskott 10 miljoner m³, 8 större trafikomläggningar, längre från bebyggelse än Blå alternativ, Wifsta vattentäkt nedströms brunnsområde

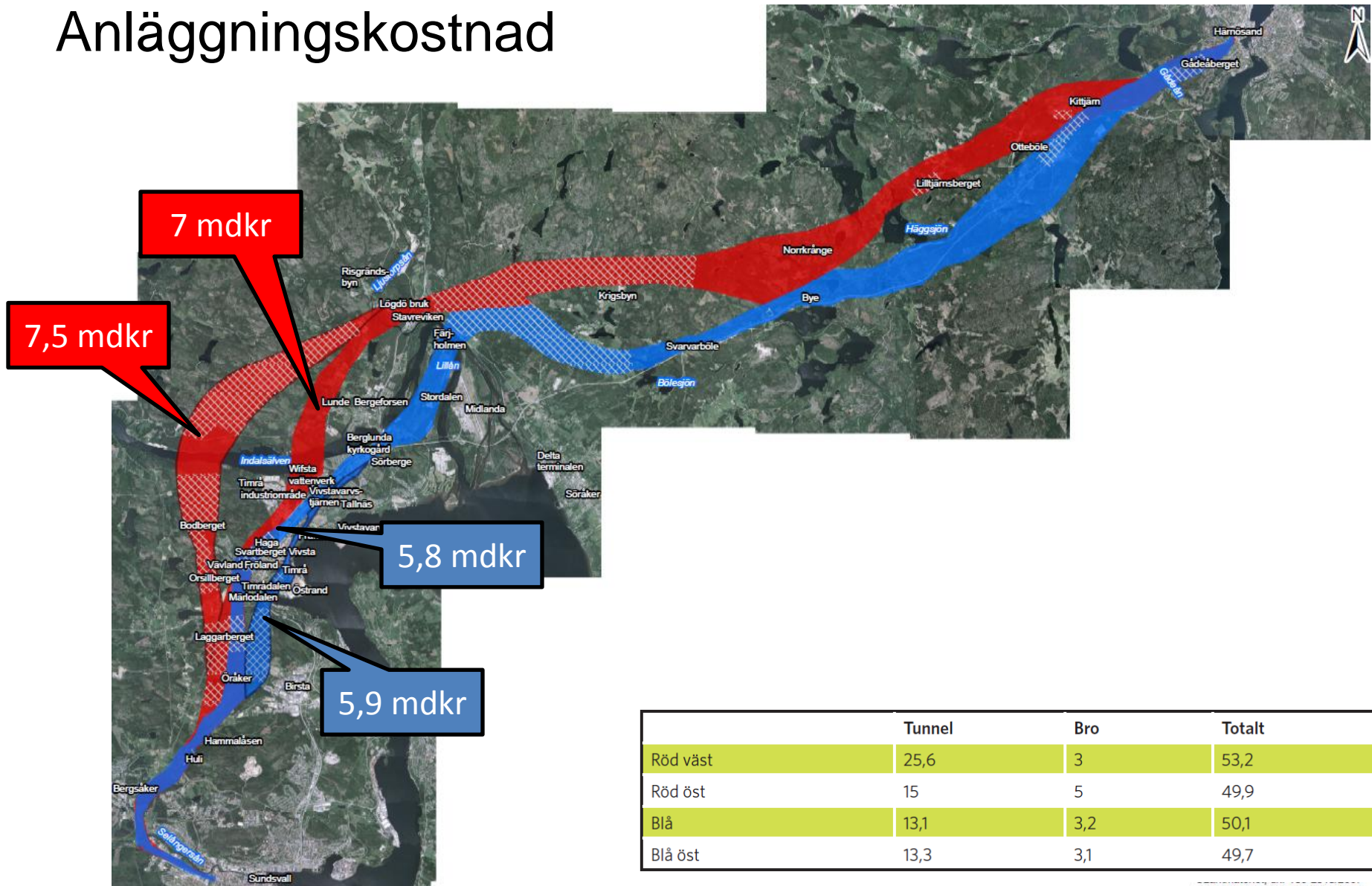
Blå – Minst massöverskott 7 miljoner m³, 6 större trafikomläggningar, nära bebyggelse, förorenad mark

Blå öst– Näst minst massöverskott 8 miljoner m³, 4 större trafikomläggningar, nära bebyggelse, Östrands vattentunnel, förorenad mark

Klimatpåverkan



Anläggningskostnad



	Tunnel	Bro	Totalt
Röd väst	25,6	3	53,2
Röd öst	15	5	49,9
Blå	13,1	3,2	50,1
Blå öst	13,3	3,1	49,7

Samråd

- Samråd under förstudien
- Samråd under järnvägsutredningen
 - Allmänhet
 - Midlanda (Swedavia/LFV)
 - MittSverige Vatten AB
 - Söråkers hamn
 - Länsstyrelsen i Västernorrlands län
 - Samebyar
 - Räddningstjänsten
 - Referensgrupp
 - Stygrupp
- Fortsatt samråd under järnvägsutredningen
- Samrådsredogörelse



Fortsatt arbete och tidplan

- Samråd med allmänheten, myndigheter och organisationer
- Geotekniska undersökningar
- Utvärdering, sammanställning av samråd samt påbörja slutsatser
- Länsstyrelsens godkännande av MKB
 - Februari 2013
- Utställelse med samråd
 - Våren/sommaren 2013
 - Möjlighet att yttra sig
- Trafikverkets ställningstagande/slutrapport
 - Hösten 2013



Utvärdering inför utställelse

Utifrån genomförda samråd och utredningsunderlag

Utvärdering av alternativen utifrån:

- Funktion (måluppfyllelse, restider)
- Miljö (miljökonsekvenser, climateffekter)
- Ekonomi (anläggningskostnader, samhällsekonomi)

...med fokus på de alternativskiljande och betydande aspekterna.

Även eventuella kombinationsmöjligheter utvärderas.

Syftet är att skapa en bra och tydlig grund för val av alternativ och kommande skede så att processen kan drivas vidare för projektet.

Frågor och synpunkter

Ärendemottagningen
Region Mitt
Box 810
781 28 Borlänge

registrator@trafikverket.se

Skriv "JU Sundsvall-Härnösand" i ämnesfältet

senast den 28 december 2012

Mer information

www.trafikverket.se/sundsvall-harnosand