

JÄRNVÄGSUTREDNING

Sundsvall - Härnösand

Sundsvall, Timrå samt Härnösand kommun, Västernorrlands län

SAMRÅDSHANDLING

2012-11-09



Organisation

Beställare



Marie Svahn, projektledare
Torbjörn Nylander, datasamordnare
Annika Häger, miljö/MKB
Bo Carlsson, geotekniker
Marit Montelius, landskapsarkitekt
Per Olsson, landskapsarkitekt
Henrik Wahlman, biolog

Konsult



Anders Brandt, uppdragsansvarig
Benny Movarp, biträdande uppdragsansvarig
Anneli Guttormsson, datasamordnare/GIS
Boel Larsson, teknikansvarig miljö
Julia Grundberg, landskap
Andreas Aronsson, naturmiljö
Åsa Karlberg, naturmiljö
Malin Nordlander, naturresurser, rekreation och friluftsliv
Linus Edström, rennäring
Klockar Jenny Nääs, förorenad mark
Örjan Lindholm, buller och vibrationer
Per-Olof Sjödin, teknikansvarig geoteknik
Karin Magnusson, hydrologi
Frank Ouchterlony, bergteknik och tunnlar
Magnus Åkerlind, tunnelsäkerhet
Jaana Gustavsson, geofysik
Ulf Wallén, spårprojektering
Anders Thor, spårprojektering
Micael Lindgren, elprojektering
Roger Lindberg, signalprojektering
Mathias Johansson, teleprojektering
Cecilia Sandström, robusthet och säkerhet
Jon Berglin, robusthet och säkerhet
Björn Nilsson, broprojektering
Ola Olsson, vägprojektering
Åsa Andersson, rapport

Titel: Järnvägsutredning Sundsvall - Härnösand

Utgivningsdatum: 2012-11-12

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Marie Svahn

Distributör: Trafikverket, Box 186, 87124 Härnösand, telefon: 0771-921 921.

Foto framsidan: Huli. Godstransport mellan Härnösand och Sundsvall.

Foton tagna av Tyréns där inget annat anges.

BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Blocket Bakgrund och förutsättningar beskriver varför en bättre järnvägsförbindelse mellan Sundsvall och Härnösand behövs och vilka frågor som påverkar planeringen av en ny järnväg.

JÄRNVÄGENS UTFORMNING

Här behandlas alternativa sträckningar och faktorer som påverkar järnvägens utformning.

Innehållsförteckning

Läsanvisning	8	3 Förutsättningar	26	4 Teknisk utformning	77
Sammanfattning	10	3.1 Utredningsområdet.....	26	4.1 Järnvägsanläggningen.....	77
1 Inledning	17	3.2 Markanvändning och samhällsstruktur	27	4.2 Tunnlrar	78
1.1 Bakgrund och problembild.....	17	3.3 Byggnadstekniska förutsättningar.....	32	4.3 Mötesstationer	79
1.2 Syfte	18	3.4 Riksintressen och Natura 2000.....	38	4.4 Resecentrum	79
1.3 Mål för järnvägen	19	3.5 Landskapets värden	40	4.5 Konstbyggnader.....	81
1.4 Tidigare utredningar och beslut.....	20	3.6 Hälsa och boendemiljö.....	62	4.6 Geo- och bergteknik.....	82
1.5 Aktualitet	20	3.7 Naturresurser.....	66	4.7 Drift- och underhåll av anläggningen.....	83
1.6 Avgränsningar	21	3.8 Klimatpåverkan	73	4.8 Järnvägstrafik intill flygplats.....	83
2 Samhällsplanering	22	3.9 Robusthet och säkerhet	73	4.9 Enkel- eller dubbelspår	85
2.1 Den gällande planeringsprocessen för järnvägsprojekt.....	22	3.10 Miljö kvalitetsmål och allmänna hänsynsregler	74	5 Gestaltning	87
2.2 Övrig samhällsplanering.....	25			5.1 Gestaltning - att utforma.....	87
				5.2 Gestaltungsprinciper	89
				6 Alternativ	94
				6.1 Metod	94
				6.2 Nollalternativ	94
				6.3 Korridorförändringar sedan förstudie	95
				6.4 Kvarvarande alternativ	97
				6.5 Bortvalda alternativ.....	104

 = ingår i miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

EFFEKTER OCH KONSEKVENSER

Under blocket effekter, konsekvenser och samråd beskrivs järnvägens påverkan på olika intressen.

UTVÄRDERING

Här sammanställs resultat av samråd och utredningens slutsatser för att utgöra underlag för val av järnvägskorridor.

7 Trafik- och samhällsrelaterade effekter 105	9 Robusthet och säkerhet 159	12 Utvärdering 167
7.1 Transportkapacitet och restider 105	10 Ekonomi..... 162	13 Fortsatt arbete 168
7.2 Resenärsupplevelse..... 107	10.1 Anläggningskostnad 162	13.1 Järnvägsutredningen 168
8 Hälsa, miljö och naturresurser 109	10.2 Samhällsekonomi 162	13.2 Tillåtlighetsprövning..... 168
8.1 Sammanfattande bedömning..... 109	11 Samråd 165	13.3 Järnvägsplan..... 168
8.2 Metodik och bedömningsgrunder 115	11.1 Samrådsprocessen 165	13.4 Projekteringsskede 168
8.3 Övergripande miljöeffekter 115	11.2 Samråd under förstudien..... 165	13.5 Byggskede 168
8.4 Riksintressen och Natura 2000 116	11.3 Samråd i järnvägsutredningen..... 165	13.6 Miljöuppföljning 168
8.5 Landskapets värden 117		13.7 Sak- och tillståndsprövningar..... 169
8.6 Hälsa och boendemiljö 137		14 Referenser och källor 170
8.7 Naturresurser 144		14.1 Skriftliga 170
8.8 Påverkan under byggtiden 150		14.2 Digitala 170
8.9 Klimatpåverkan 153		Bilagor 172
8.10 Miljökvalitetsmål, allmänna hänsyns-regler och miljökvalitetsnormer 156		

 = ingår i miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Läsanvisning

Utredningen vänder sig till beslutsfattare, myndigheter, markägare, näringsliv, föreningar och en bred allmänhet. Dessa grupper kan ha intresse av olika delar av rapporten. Trafikverket rekommenderar att läsaren tittar igenom hela handlingen för att inte gå miste om helhetsbilden i projektet.

Innehållet har delats upp i block enligt följande:

Bakgrund och förutsättningar

Redovisar bakgrunden till projektet. En redogörelse av planeringsprocessen görs och viktiga förutsättningar och frågor som påverkar planeringen av en ny järnväg presenteras.

Järnvägens utformning

Redovisar utformning av järnvägsanläggning, tekniska krav, gestaltning, geoteknik m.m. Med utgångspunkt i förutsättningar och frågor som påverkar planeringen av en ny järnväg redovisas arbetet med att ta fram de olika alternativen i utredningen. Nollalternativet beskrivs och en redovisning av studerade men bortvalda alternativ görs.

Framtagen förstudie (2010) som ligger till grund för detta projekt benämnde utredningsalternativen enligt följande:

- UA Nord (Röd korridor)
- UA Nord ”västligt läge” (Röd korridor)
- UA E4 (Blå korridor)

I järnvägsutredningen väljer vi att benämna alternativen med färger som kan knytas till förstudien, men ändå är mer tydliga än benämningarna som används där. Detta görs framför allt med anledning av alternativen alternerande geografiska orientering i syd-nordlig riktning respektive väst-östlig riktning på hela sträckan Sundsvall-Härnösand.

Alternativen i järnvägsutredningen benämns därför enligt följande:

- Alternativ Röd väst (tidigare UA Nord ”västligt läge”)
- Alternativ Röd öst (tidigare UA Nord)
- Alternativ Blå (tidigare UA E4)
- Alternativ Blå öst (del av förstudiens UA Syd, ”Grön korridor”)

Effekter och konsekvenser

Avsnittet redovisar vilka effekter och konsekvenser som de studerade alternativen medför inom trafik- och samhällsområdet, hälsa, miljö och naturresurser, robusthet och säkerhet, ekonomi. En jämförelse med nuläget, det befintliga transportsystemet, görs.

Avsnittet beskriver även samrådsprocessen och sammanfattar de samråd som hållits.

Utvärdering

En samlad bedömning görs av respektive alternativ där alternativskiljande aspekter tydligt framgår. Måluppfyllelse redovisas och en redogörelse för det fortsatta arbetet presenteras.

Grunden för Trafikverkets värdering av korridorers lämplighet för järnvägen bygger på en bred analys som kan delas in i fyra fokusområden; funktion, människa och samhälle, miljö och ekonomi. Kunskapsunderlaget utvärderas utifrån hur alternativen uppfyller de transportpolitiska mål och specifika projektmål för utredningen.

Under ”Utvärdering” redovisar och presenterar Trafikverket en samlad bedömning av analysen över järnvägsutredningens kvarvarande alternativ. Basen för bedömning av måluppfyllelse av utredningens alternativ hämtas från blocket ”Effekter och konsekvenser” (kapitel 7-11) som redogör för järnvägens påverkan på olika intressen.

På sträckan finns möjlighet att kombinera de olika utredningsalternativen mellan valda delsträckor. Med anledning av detta redovisas beskrivningar under Effekter och konsekvenser uppdelat på delsträckor vilket även möjliggör utvärderingar av kombinationsmöjligheter.

Läsaren som snabbt önskar en bild över utredningen inleder med att läsa kapitel 12 Utvärdering, som kommer att kompletteras inför utställelse.

Syftet med miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen är att redovisa effekter och konsekvenser för människors hälsa och miljö. MKB:n redogör också för hushållning av naturresurser, lokalisering samt utformning och genomförande. MKB:n utgör en del av järnvägsutredningen som ligger till grund för Trafikverkets ställningstagande.

Innan utställelse skall MKB:n godkännas av berörd länsstyrelse. Godkännandet innefattar inget ställningstagande till om miljökonsekvenserna kan godtas eller om projektet bör genomföras.

Följande avsnitt ingår i MKB:

- Läsanvisning och Sammanfattning
- Kapitel 1 Inledning
- Kapitel 3 Förutsättningar (delar av)
- Kapitel 5 Gestaltning
- Kapitel 6 Alternativ
- Kapitel 8 Hälsa, miljö och naturresurser
- Kapitel 9 Robusthet och säkerhet
- Kapitel 11 Samråd
- Kapitel 12 Utvärdering

Syftet med Samrådshandling och Utställelsehandling

Syftet med Samrådshandlingen är att den ska vara utformad så att det tydligt framgår vilken påverkan och vilka konsekvenser de olika utredningsalternativen medför.

Utifrån denna Samrådshandling sker samråd med allmänheten, berörda kommuner, länsstyrelsen samt övriga berörda organisationer och intresseföreningar. Inkomna synpunkter under samrådet kommenteras av Trafikverket och sammanställs i en samrådsredogörelse som utgör en separat bilaga under utställelsen.

Utifrån samrådshandlingen och de samråd som genomförs kan, inför utställelsehandlingen, alternativ väjas bort med avseende på korridorers lämplighet utifrån funktion, människa och samhälle, miljö och ekonomi. I och med att möjligheten till kombinationer mellan de olika alternativen finns kan nya ”kombinationsalternativ” komma att redovisas ytterligare i utställelsehandlingen.

Efter utställningen arbetar Trafikverket in de remissvar och synpunkter som kommit in och färdigställer järnvägsutredningen i en slutrapport där Trafikverkets ställningstagande ingår. Slutrapporten med tillhörande PM kommer att utgöra underlag för en eventuell tillåtlighetsprövning av projektet.

Utredningsprocessen kommer successivt att dokumenteras i följande handlingar:

- Samrådshandling inkl. MKB
- Utställningshandling inkl. MKB
- Slutrapport med Trafikverkets beslut
- Fördjupade studier i form av PM (exempelvis PM Samrådsredogörelse, PM Robusthet och säkerhet, PM Geoteknik, PM Landskapsanalys etc.)

Sammanfattning

Bakgrund

Järnvägen Sundsvall-Härnösand har en relativt låg standard i jämförelse med anslutande sträckor norr och söderut. Banan är enkelspårig och har en geometri med snäva kurvor som på större delen av banan inte tillåter högre hastigheter än 80-95 km/h. Detta gör att järnvägen i nuläget inte är konkurrenskraftig mot restiden med bil mellan Sundsvall och Härnösand. Restiden med tåg mellan Sundsvall och Härnösand är i dag mellan 45-50 minuter, att jämföra med bil som tar ca 35 minuter. Sträckan mellan Sundsvall och Härnösand är 42 km fågelvägen, E4:an är 52 km, att jämföra med den slingrande järnvägen som är 65 km lång. Med buss tar en resa på sträckan ca 45-60 minuter.

Syfte

Det övergripande syftet med detta projekt är att järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand ska vara en del av en effektiv och modern järnväg längs Norrlandskusten på hela sträckan mellan Stockholm och Umeå. Detta kan uppnås genom att bygga bort den begränsade framkomligheten och de långa restiderna mellan Sundsvall och Härnösand. Åtgärderna skall dessutom medverka till en ökad regionintegrering och möjliggöra utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Dessa övergripande mål har i projektet specificerats i projektmålen och i specifika miljömål anpassade till projektet, se vidare under Projektmål.

Syftet med en järnvägsutredning i allmänhet är att:

- Ge underlag för val av korridor genom att bearbeta, utreda och konsekvensbeskriva de i förstudien föreslagna korridorerna för en ny järnväg, avseende konsekvenser för funktion, samhällsplanering, miljö och ekonomi.
- Åstadkomma en samsyn om projektet mellan Trafikverket, berörda kommuner, länsstyrelsen samt landstinget, vilka utgör projektets styrgrupp.
- Vara beslutsunderlag för Trafikverket vid prioriteringen av utbyggnad av denna del av järnvägsnätet.
- Förbereda nästa skede (järnvägsplan) vad avser organisation, budget, underlag för upphandling m.m.
- Ge förslag till korridorer som ska studeras vidare när järnvägsplaner tas fram för järnvägssträckningen.

Projektmål

Målen för projekten är satta för att öka kapaciteten och minska restiden på sträckan Sundsvall-Härnösand. Följande projektmål gäller:

- Restiden mellan Sundsvall och Härnösand ska understiga 30 minuter.
- Linjerna utreds med en största lutning på 10 ‰ för att möjliggöra all slags tågtrafik.
- Banan tillåter en hastighet på >250 km/h. Där det är möjligt anpassas den nya linjen till en hastighet på 300 km/h. I känsliga passager tillåts hastigheter på 160 km/h för B-tåg.
- Linjerna utreds som enkelspår, men skall i så stor omfattning som möjligt möjliggöra en framtida utbyggnad till dubbelspår.
- Målpunkter för persontrafik tillgodoses för Timrå (förutom Sundsvall och Härnösand).
- Målpunkter för godstrafik tillgodoses för Sundsvall logistikpark vid Tunadalshamnen, Söråker via hamnen med tillhörande terminalanläggningar, Vivsta industriområde och Östrandsfabriken.

Projektets miljömål är följande har formulerats enligt nedan. Utbyggnaden av infrastrukturen mellan Sundsvall-Härnösand ska möjliggöra utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem och föreslagna åtgärder ska bidra till att:

- landskapets strukturer och samband upprätthålls
- en god bebyggd miljö uppnås
- få till stånd trygga passager genom viktiga yt- och grundvattenområden
- att nationella och regionala mål för utsläpp av klimatpåverkande gaser nås

Vidare ska järnvägen ges en omsorgsfull och genomarbetad gestaltning, särskilt i känsliga områden.

Utredningsalternativ

Järnvägsutredningen omfattar fyra utredningsalternativ vilka samtliga har samma start- och målpunkt. Alternativen börjar vid Nacksta i Sundsvall vid km 350+780 och slutar vid södra delen av stationsområdet i Härnösand vid km 414+107.

Topografin i området och gällande järnvägstekniska krav medför att samtliga alternativ omfattar flera långa tunnlar och broar. Samtliga alternativ medger en framtida utbyggnad till dubbelspår inom respektive korridor.

Utredningsarbetet har lett fram till följande alternativa korridorer, med de två huvudalternativen som utgångspunkt:

- Röd väst
- Röd öst
- Blå
- Blå öst

Uppfyllande av projektmål

Inget av de studerade korridorerna uppfyller samtliga uppsatta mål för projektet. Restidsmålen uppfylls i samtliga korridorer, dock har inget av alternativen anslutningsmöjlighet till alla målpunkter.

Tekniska förutsättningar

Det aktuella området för föreslagna korridoralternativ har mycket varierande topografi och geologi i det kuperande landskapet, s.k. ”bergkullandskap”. Även bergtekniska förutsättningar varierar mycket.

Hela den studerade sträckningen ligger under högsta kustlinjen där grus och morän är dominerande jordarter, ytligt är dessa mer eller mindre påverkade av svallning där finmaterial spolats bort.

Området har fem huvudavrinningsområden; Indalsälven som är det största, Selångersån, Gådeån samt två områden närmast kusten som inte är namngivna.

Grundvatten uppträder ofta i nivå med markytan i terrängens lågpunkter och även artesiska grundvattenförhållanden förekommer, t ex i Timrå och Stavreviken.

Inom framtagna korridoralternativ finns 78 potentiellt förorenade områden och inom järnvägsutredningen har ett urval av dessa gjorts. Urvalet är grundat på branschklass, riskklass enligt MIFO, en bedömning om området kan innebära stora konsekvenser samt om det råder stor osäkerhet gällande omfattning, föroreningsgrad och risker för mänskliga och miljö.

Effekter och konsekvenser

De olika järnvägskorridorernas effekter och konsekvenser bedöms mot ett nollalternativ där ingen nybyggnation sker. Fokus vid konsekvensbedömningarna har varit alternativskiljande faktorer.

Järnvägssystemets kapacitet

Nollalternativet

Nollalternativet ger begränsade möjligheter att öka trafiken på sträckan i enlighet med de behov som prognosticerats för framtiden. Det tillåter endast en mindre trafikökning upp till den fulla kapacitet som banan har idag. Nollalternativet innebär också att det inte heller går att skapa en regional och nationell järnväg med bra kapacitet och restider från Botniabanans start i Umeå till Sundsvall och vidare söderut mot Stockholm.

Gemensamt för alternativen Blå, Blå öst och Röd öst

Vad gäller transportkapacitet och restider så gäller för de föreslagna alternativen Blå, Blå öst och Röd öst att de inte skiljer sig mycket från varandra. Sammantaget bedöms de tre alternativen Blå, Blå öst och Röd medföra mycket positiva konsekvenser för transportkapacitet och restider. För sträckorna Sundsvall-Härnösand, Sundsvall-Timrå och Timrå-Härnösand bedöms nysträckningarna ge mycket positiva konsekvenser för samtliga alternativ med nästan halverade restider jämfört med dagens kollektivtrafik.

Lokalt innebär alla alternativen också en smidig anslutning till Timrå som förses med ett nytt resecentrum och därmed god tillgänglighet till resandeutbyte.

Röd väst

För alternativ Röd väst gäller i princip också ovanstående, men med den nackdelen att en anslutning till Timrå inte blir möjlig. Korridoren ligger ca 3 km från Timrå centrum vilket innebär ett allt för ocentralt läge för att möjliggöra ett resecentrum för resandeutbyte. Det innebär naturligtvis för alternativ Röd väst att all lokal pendling mellan Timrå och Sundsvall respektive Härnösand inte kommer att göras med tåg.

Alternativet är utformat med många och långa tunnlar jämfört med övriga alternativ, vilket påverkar möjlighet och kostnader negativt för en framtida utbyggnad av mötesstationer, partiella dubbelspår och dubbelspår.

Transportkapacitet

Gemensamt för alla alternativen

Föreslagna nysträckningar av järnvägen Sundsvall-Härnösand förkortar transporttiderna genom hög hastighetsstandard och minskat behov av "förseningsbuffertar" i tidtabellen. Transporttiderna för godstågen på sträckan Sundsvall-Härnösand bedöms kunna minska med drygt 20 % med smärre skillnader mellan alternativen.

Restider

Det finns inga stora alternativskiljande skillnader mellan alternativen vad gäller interregionala resor mellan Härnösand och Sundsvall. Alternativet Röd väst innebär att det inte går att köra regionala tåg med stopp i Timrå, medan restiden ur denna synvinkel är snarlik för övriga alternativ. Jämfört med Nollalternativet så halveras restiderna i många fall både för regionala och interregionala resor.

Industrianslutningar

I alla utredningsalternativen möjliggörs industrispårsanslutningar till utpekade målpunkter, dvs. Tunadalshamnen, Hamnen i Söråker (Delaterminalen) respektive Östrandsfabriken och Vivsta industriområde i Timrå. Alla dessa förutsätter dock att aktuella delar av den gamla banan lämnas kvar i drift.

Resenärsupplevelse

De röda alternativen präglas av längre sträckor genom tunnel, framförallt gäller detta Röd väst som till stor del går till går genom tunnel på sträckan Öråker – Hussjö, medan Röd öst präglas av många korta tunnlar samt infrastruktur och bebyggelse på denna sträcka. Det är främst i dalgångarna vid Hamstasjön och vid Indalsälven som resenären får ta del av landskapet i Röd väst, då på broar i vackra dalgångar, medan något längre sträckor i landskapet vid Indalsälven kommer att vara synliga i Röd öst. Även i områden kring Lögdö bruk och Krigsbyn kommer vackra vyer att visas för resenären då alternativen sammanfaller. Den gemensamma röda korridoren går genom skogsmark och ytterligare några tunnlar. Öjesjön passeras, vatten och små öar breder ut sig på bägge sidor om järnvägen. Vid Gådeån ges ytterligare en utblick innan järnvägen går genom Gådeåberget i tunnel för att sedan anlända vid Härnösand C.

Det alternativ Blå passerar med utblick mot Hamstasjön åt det ena hållet och utblick över E4 och Östrands massafabrik åt det andra, där havet kan skönjas bortom fabriken byggnader, medan Blå öst efter det vackra jordbrukslandskapet i Öråker går i tunnel genom Birstaberget. Båda alternativen passerar genom infrastruktur och bebyggelse i Timrå, Blå vid E4 med nytt resecentrum och Blå Öst via Timrå tågstation. Resenären har från Blå Öst havsutsikt och vyer mot Alnö och Gistaholmarna. Blå alternativet följer E4 genom Timrå, för att vid Sörberge vika av och gå över skogen på Färjholmen och passera Indalsälvens delta på bro. Vid Sörberge sammanfaller också de två alternativen.

Den gemensamma Blå korridoren går efter ett parti med en lång tunnel längs med E4 och utblickarna varvas mellan tät granskog och vägen.

Miljöförutsättningar

De olika järnvägskorridorerna berör bland annat följande miljöintressen.

Riksintressen och Natura 2000

Särskilt värdefulla områden kan enligt miljöbalken förklaras vara av riksintresse för en viss samhällssektor. Riksintressen som berörs i olika omfattning finns i samtliga alternativ. Selångersån och Selångersfjärden, Ljustorpsån-Mjällån, Indalsälvens delta och Gådeåns vattensystem är alla riksintressen för naturmiljön. Masugnsgrundet i Timrå utgör Natura 2000. Selånger-Kungsnäs, Merlo-Skönvik, Vivstavary, Lögdö bruk och Centrala Härnösand är områden av riksintresse för kulturmiljövården. Utöver det finns också riksintressen för infrastruktur som berörs i projektet.

Landskapets värden

Under arbetet med järnvägsutredningen har en förutsättningsanalys och en landskapsanalys tagits fram som beskriver de olika karaktärsområdena inom utredningsområdet, det vill säga hur landskapet uppfattas och fungerar idag. Landskapsanalysen ledde fram till ett antal undvik- och hänsynsområden.

En järnväg mellan Sundsvall och Härnösand berör oavsett sträckning ett stort antal kulturmiljövården och fornlämningar. Särskilt framträdande områden som berörs i varierande grad på sträckan är Hulidalgången, dalgången mellan Timråviken-Merlo-Hamstasjön, Timrå och Vivstavary, Lögdö bruk, Färjholmen och Fjäl vid Indalsälven och ett område med stenåldersboplatser vid Kittjärn. Samisk kulturmiljö finns längs sträckan. Någon inventering efter fornlämningar har inte skett i detta skede men kommer att utföras i kommande arbete då vald korridor presenterats.

Naturmiljön längs sträckan är varierad. Utredningsområdet går genom ett kuperat skogslandskap med inslag av sjöar och flertalet våtmarker och i dalarna spricker landskapet upp sig i ett jordbrukslandskap. De högsta och därmed mest skyddsvärda naturvärdena återfinns i anslutning till de större vattendragen, där framför allt Ljustorpsåns vattensystem har värden av nationell klass. Indalsälvens delta, Selångersån och Gådeåns vattensystem tillhör också denna kategori. Flertalet mindre bäckar med potentiellt höga naturvärden finns längs hela sträckan. Arter som berörs av Artskyddsförordningen finns längs sträckan. Vivstavarysmon, en sandtallhed med upp till 300-åriga tallar är ett värdefullt område i Timrå. Masugnsgrundet, i anslutning till Ljustorpsån, är ett Natura 2000-område med naturtypen svämlövskog.

Eftersom utredningskorridorerna går i tätortsnära lägen så bedrivs också rekreation- och friluftsliv. Korridorerna berör ordnade rekreationsanläggningar såväl som tätortsnära rekreationsskog och större skogar för vandring och bärplockning.

Hälsa och boendemiljö

Den kanske mest uppenbara aspekten när det gäller järnväg och boendemiljö är buller som här är liktydigt med önskat ljud. På delar av sträckan finns idag bullerkällor såsom E4, befintlig järnväg, Midlanda flygplats, övriga vägar och fabriker. Beräkningar har gjorts vilket också innefattar befintlig ljudbild. De olika korridorerna kommer i varierande grad att ge upphov till bullerstörningar.

En järnväg kan också diskuteras i ett socialt sammanhang. Faktorer som trygghet, tillgänglighet, jämställdhet och social kontakt beskrivs i järnvägsutredningen.

Naturresurser

Vatten

Wifsta vattentäkt är en av tre vattentäkter för Sundsvall och huvudvattentäkt för Timrå. Båda vattentäkterna tar grundvatten ur Indalsälvens ås. Ett nytt vattenskyddsområde är under framtagande och enligt föreslagna nya skyddsföreskrifter förbjuds anläggande av järnväg inom både primär och sekundär skyddszon. I synnerhet röda korridorer berör vattentäkten, och de föreslagna föreskrifterna kan påverka genomförbarheten för alternativen.

Övrigt

Grus- och berg, jord- och skogsbruk, vattenkraft, rennäring och vindkraft beskrivs i järnvägsutredningen men konsekvenserna för dessa intressen bedöms inte som alternativskiljande i högre grad. Vad gäller rennäring bedrivs idag ingen verksamhet inom någon av järnvägskorridorerna och några effekter för näringen uppstår inte. Beskrivningen i rapporten handlar om samernas historiska markanvändning samt potentiella effekter om gamla renbetesmarker skulle komma att tas i drift igen.

Klimatpåverkan

Transportsektorn står för en betydande del av koldioxid i Västernorrlands län. Järnvägen Sundsvall-Härnösand är i nuläget inte konkurrenskraftig mot restiden med bil på grund av järnvägens låga standard. En satsning på järnväg kan på sikt bidra till att minska utsläppen av växthusgaser. Samtidigt ger ett järnvägsbygge upphov till klimatpåverkan under byggskedet.

Robusthet och säkerhet

Järnvägen är överlag mycket säker. Grunden i järnvägssäkerhet är att förhindra urspårningar och kollisioner. Det sker mycket få olyckor med godståg, dock innebär järnvägstrafik att stora mängder gods transporteras vilket kan innebära stora konsekvenser både vid störningar och vid olyckor. De olyckor som är vanligast förekommande är påkörning av personer som av olika anledningar befinner sig i spårområdet.

Miljö kvalitetsmål och allmänna hänsynsregler

Nationella, regionala och lokala miljömål beskrivs i järnvägsutredningen liksom miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer som införts i svensk lagstiftning.

Effekter och konsekvenser på miljön

De olika järnvägskorridorernas miljöpåverkan bedöms mot ett nollalternativ där ingen nybyggnation sker. Fokus på konsekvensbedömningarna har varit alternativskiljande faktorer.

Alternativ Röd väst

Landskapets värden

Alternativet påverkar landskapsbilden negativt på ett antal landskapsavsnitt. Dalgången kring Hamstasjön och passagen av Indalsälven är särskilt kritiska. Passagerna av Hammal/Öråker, Lögdö bruk, Ljustorpsån, sjöarna Häggsjön och Öjesjön samt Gådeåns dalgång är andra områden där landskapsbilden påverkas negativt. Stora delar av sträckan går i tunnel vilket mildrar påverkan.

Landskapsbilden hör ihop med kulturmiljövärden. Stora negativa konsekvenser bedöms uppstå vid dalgången öster om Hamstasjön samt förbi Lögdö bruk.

För naturmiljön så är passagen av Lögdö bruk och Masugnsgrundet den mest kritiska där konsekvenserna blir stora. Tack vare stor del tunnel från Birsta till Bye bedöms barriäreffekten för vilt bli liten i detta alternativ. Öster om Bye är dock barriäreffekten större än för blå alternativ då blå sträckning går närmare E4 som redan utgör en näst intill total barriär. Om passager anläggs kan konsekvenserna mildras.

Röd väst berör minst antal fritidsanläggningar och ligger längst från bebyggelse. Hamstasjön och Lögdö bruk är områden där påverkan blir stor.

Hälsa och boendemiljö

Alternativet går långa sträckor i tunnel och överlag långt från bebyggelse. Ca 400 byggnader bedöms överskrida gällande riktvärden före spårnära bullerskyddsåtgärder. Efter spårnära bullerskyddsåtgärder bedöms drygt 150 byggnader överskrida riktvärden där behov av ytterligare åtgärder utreds.

Naturresurser

Alternativet passerar Indalsälvens ås uppströms Wifsta vattentäkt med tillhörande reservvattentäkt och konsekvenserna bedöms kunna bli stora för vattenresurserna.

Jämfört med andra alternativ är Röd Väst det alternativ som berör minst del skogsmark. De båda röda alternativen berör mindre del jordbruksmark än de blå alternativen.

Flera platser med risk att påträffa förorenad mark finns på sträckan.

Alternativ Röd öst

Landskapets värden

Dalgången vid Hamstasjön och vid Indalsälven är kritiska passager. Jämfört med Röd Väst så blir konsekvenserna större då passagen förbi Hamstasjön är bredare och passagen över Indalsälven mer dominerande på grund av längre bro, längre bankar i anslutning till bron och närmare bebyggelse.

Jämfört med Alternativ Röd Väst så passerar korridoren närmare Merlo slott och konsekvensen bedöms av den anledningen som större för kulturmiljön på sträckan.

Ingrepp i Vivstavarvsmon bedöms ge måttliga negativa konsekvenser för naturmiljön. Vad gäller passagen av Lögdö bruk och Masugnsgrundet gäller samma som Röd Väst med stora negativa konsekvenser. Barriäreffekten för vilt bedöms totalt sett bli måttliga då området öster om ny sträckning vid Bergforsen (mot Indalsälven) skärs av. Vidare blir barriäreffekten öster om Bye större än för blått alternativ då blå sträckning går närmare E4 som redan idag utgör en näst intill total barriär. Om passager anläggs kan konsekvenserna mildras.

Både söder och norr om Indalsälven uppstår negativ påverkan på rekreation och friluftsliv. Söder om påverkas ett område med elljusspår som ligger nära bostäder, skolor och idrottsplats. På norra sidan berörs hästportanläggningar. Bergforsens idrottsplats drabbas negativt. I övrigt som för alternativ Röd Väst. På sträckan mellan Birsta och Stavreviken/Midlanda uppstår stora negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv.

Hälsa och boendemiljö

Röd Öst går på en kort sträcka i tunnel och knappt 1000 byggnader bedöms överskrida riktvärden före spårnära bullerskyddsåtgärder. Efter bullerskyddsåtgärder bedöms drygt 200 byggnader överskrida riktvärden där behov av ytterligare åtgärder utreds.

I detta alternativ finns möjlighet att anlägga en station i Timrå dock ej i centralt läge utan i utkanten av centrum eller i närheten av Timrå industriområde. Viss risk för barriäreffekter men mindre än Blå alternativ.

Naturresurser

Vad gäller vattenresurser bedöms alternativet som bättre än Röd Väst då det passerar Indalsälvens ås nedströms och bredvid Wifsta vattentäkts brunnsområde.

Röd Öst är det alternativ som berör störst del skogsmark. De båda röda alternativen berör mindre del jordbruksmark än de blå alternativen.

Röd Öst bedöms som sämre än Röd Väst vad gäller förorenad mark då korridoren passerar genom Timrå industriområde och två deponier.

Alternativ Blå

Landskapets värden

Stora negativa konsekvenser för landskapsbilden uppstår kring Hamstasjön, Indalsälven med Hästudden och Färjholmen och Fjäl. Den breda passagen kring Hamstasjön, passagen över deltat och Indalsälven är huvudmotiv till.

Passagen nära Merlo slott i riksintresseområde för kulturmiljövården för med sig stora negativa konsekvenser. Lokalt om lokalisering sker genom Solbacka egnahemsområde kan måttliga negativa konsekvenser.

En passage av järnvägen genom Vivstavarvsmon leder till måttligt negativa konsekvenser för området. Vid passagen av Norrberge och Stordalen i Timrå finns risker för fragmentering och isolering av viltpopulationer liksom negativ påverkan på livsmiljön för observerade hotade kärlväxter. Konsekvenserna bedöms bli måttliga för naturmiljön om skyddsåtgärder såsom viltpassager anläggs.

Alternativ Blå följer i hög grad E4 men påverkar också mycket bebyggelse. Alternativet innebär också risker för påverkan på tätortsnära rekreativmark och barriäreffekter. Vid Merlo slott och på Färjholmen uppstår stora negativa konsekvenser för rekreationen.

Hälsa och boendemiljö

1500 byggnader kommer att överskrida gränsen för gällande riktvärden före spårnära bullerskyddsåtgärder. Efter spårnära bullerskyddsåtgärder bedöms ca 400 byggnader överskrida riktvärden där behov av ytterligare åtgärder utreds.

Station är möjlig i Timrå i relativt centralt läge. Möjligheter till gemensamt tåg- och bussresecentra i närheten av Timrå industriområde och E4. På grund av det tätortsnära läget vid passage av Timrå finns risk för ökade barriäreffekter för boende.

Naturresurser

Sundsvallsåsen påverkas i mindre grad. Föreslaget nytt vattenskyddsområde berörs något nedströms Wifsta vattentäkt. Alternativet bedöms ge små negativa konsekvenser för vattenresursen.

Jord- och skogsbruksmark berörs av järnvägen i lika stor omfattning i båda de blåa alternativen.

Ett flertal potentiellt förorenade markområden finns för alternativet. Jämfört med de Röda korridorerna bedöms Blå innebära större risk för spridning av föroreningar till omkringliggande mark och vatten.

Alternativ Blå öst

Landskapets värden

Blå öst passerar riksintresseområdet Märlo-Skönvik men gör det i läge för befintlig E4 vilket minskar påverkan. Timrå kyrka blir ytterligare kringgärdad av infrastruktur.

Stor negativ påverkan sker vid Östrandsberget i Timrå centrum. Påverkan blir för övrigt i stort sett samma som alternativ Blå. Jämfört med Blå så undantas dock området kring Merlo från påverkan. Passagen genom Östrandsberget kan göras som överdäckad skärning för att minska påverkan.

Vivstavarvsområdet tangeras. I övrigt samma påverkan som för Blå.

Vad gäller naturmiljön så bedöms Blå öst få samma konsekvenser som Blå med undantaget att någon påverkan på Vivstavarvsmon inte sker.

Påverkan på tätortsnära rekreationsområden kan ske kring Sörberge och risk för barriäreffekter i Sörberge vilket skulle kunna försvåra passager från bostäder till rekreationsytor. I övrigt samma bedömning som alternativ Blå.

Hälsa och boendemiljö

Drygt 1200 byggnader kommer att överskrida riktvärden avseende buller förespårnära bullerskyddsåtgärd. Efter spårnära bullerskyddsåtgärder bedöms knappt 500 byggnader överskrida riktvärden där behov av ytterligare åtgärder utreds.

Befintlig station ligger relativt centralt och kan nyttjas. I närheten av stationsläget uppstår positiva konsekvenser för boende vad gäller tillgänglighet och jämställdhet.

Naturresurser

Sundsvallsåsen påverkas i mindre grad. Wifsta vattentäkt berörs inte. Alternativet bedöms ge små negativa konsekvenser för vattenresursen.

Jord- och skogsbruksmark berörs av järnvägen i lika stor omfattning i båda de blåa alternativen.

Risk för förorenade massor finns vid passage av fyra industrideponier. Blå öst är den korridor som bedöms ha störst risk för påverkan från farligt avfall

Påverkan under byggtiden

Miljöpåverkan under byggtiden är till stor del övergående och upphör när bygget avslutas. Under byggtiden kan dock påverkan vara påtaglig och för många aspekter och intressen kan påverkan vara av större betydelse än under driftskedet. Flera stora infrastrukturprojekt i regionen torde ha gett kommuninvånare en bild av vad stora infrastrukturprojekt kan medföra under byggtiden. E4 Sundsvall, Bergeforsendammen och Ådalsbanan är exempel på sådana projekt.

Byggskedet innebär hantering av stora mängder massor och därmed förknippade transporter. Tillfälliga etablerings- och uppläggningsplatser anläggs. Transporter och hantering av massor kan ge damning och utsläpp. Närhet till vägar och järnväg kan medföra omläggning av trafik och förseningar. Under schaktning, pålning och sprängning uppstår buller. Risk för påverkan på vattentäkter i byggskedet kan finnas liksom risk för påverkan på en vattentunnel som förser Östrands fabrik och Ortvi-ken med processvatten.

Klimatpåverkan

Röd väst genererar störst utsläpp av växthusgaser på grund av störst andel tunnlar. Röd Öst kommer som nummer två och de blå alternativen på delad tredje plats. Genom en överflyttning av trafik från väg till järnväg kommer dock anläggningen totalt sett och över tid att minska utsläpp från transporter.

Robusthet och säkerhet

Driftskede

Röd väst går längst från bebyggelse vilket kan innebära mindre risk för spårspring. Midlanda flygplats påverkas inte. Ogräsbekämpning och spill kan påverka Wifsta vattentäkt. Sannolikheten för olyckor med farligt gods bedöms som låg.

Röd öst går inte genom centrumbebyggelse. Närheten till bebyggelse på en del passager kan öka risken för spårspring. Industriområdet i Timrå kräver bevakning av tillgänglighet för räddningsfordon. Bergeforsens damm kan orsaka översvämning. Midlanda flygplats berörs inte. Korridoren bedöms som bättre med tanke på risk för Wifsta vattentäkt. Sannolikheten för olyckor med farligt gods bedöms vara låg.

Blå innebär att centrumbyggnader inte passeras i särskilt stor utsträckning. Timrå industriområde passeras, se ovan. Korridoren innebär passage förbi Midlanda. Viss risk för störning av radiokommunikation har bedömts uppstå. LfV säger dock inte nej till en etablering. Korridoren går genom Timrå tätort där bostäder och personintensiva verksamheter passeras. Sannolikheten för olycka bedöms vara låg men konsekvensen kan vara hög i de fall en olycka inträffar i anslutning till känslig bebyggelse.

Blå öst bedöms i allt väsentligt som Blå.

Korridor Röd väst bedöms vara bäst med tanke på driftskedet och Robusthet och Säkerhet. Korridor Blå öst bedöms vara mest problematisk.

Byggskede

Vid ovarsam hantering kan utsläpp ske av t.ex. drivmedel, oljor eller sprängämneskemikalier. Sannolikheten för utsläpp i byggskedet är ganska stor men omfattningen oftast liten. Röd väst är det alternativ där störst risk för påverkan på Wifsta vattentäkt föreligger.

Risk för trafikstörningar och kollisioner föreligger då befintlig järnväg och många vägar korsas. Störst risk bedöms föreligga i Blå/Blå Öst med anledning av närhet till E4 och passage genom Timrå.

I tunnelarbete krävs fokus på arbetsmiljösäkerhet. Röd Väst har störst andel tunnlar. Alternativ Blå och Blå öst bedöms vara bäst med tanke på robusthet och säkerhet under byggtiden. Röd väst bedöms vara mest problematisk.

Ekonomi

Kostnaderna för ett projekt brukar redovisas antingen som projekt-kostnad eller anläggningskostnad. Projektkostnaden omfattar, förutom anläggningskostnaden, även kostnader för projektadministration, utredning/planering samt projektering. Denna järnvägsutredning redovisar anläggningskostnaderna för utredningsalternativen.

Tabell Anläggningskostnad.

Kostnader (Mkr)	Röd väst	Röd öst	Blå	Blå öst
Mark & Fastighetsinlösen	1	1	2	2
Vägar	29	37	62	43
Miljöåtgärder	315	776	769	814
Mark & Anläggningsarbeten	6 203	5 364	4 111	4 194
BEST- arbeten	899	874	884	832
TOTALT	7 447	7 053	5 827	5 885

Samråd

Under den föregående förstudien har samråd hållits med projektets styrgrupp och referensgrupp. Utöver dessa möten hade projektet samråd med länsstyrelsen, Sundsvalls kommun, Härnösands kommun, Timrå kommun samt Socialdemokratiska föreningen i Bergforsen. Vid mötena presenterades projektet och deltagarna kunde ställa frågor och ge synpunkter. Informationsmöten för allmänheten avhölls i de tre berörda kommunerna.

Under framtagandet av denna samrådshandling har Trafikverket under en dag varit på plats i Birsta för samråd med allmänheten. Samråd har även hållits med Sundsvalls kommun, Timrå kommun, Härnösands kommun, Länsstyrelsen i Västernorrland, Midlanda flygplats, MittSverige Vatten AB, Söråkers hamn samt berörda samebyar.

Under fortsatt arbete med järnvägsutredningen kommer fortsatt samråd att hållas med allmänheten längs sträckan, kommunerna, länsstyrelsen, samt övriga myndigheter, företag och intresseorganisationer som blir berörda.

Utvärdering av alternativ

Efter järnvägsutredningens samrådshandling och genomförda samråd utvärderas alternativen och förs in i handlingen.

Fortsatt arbete

Utifrån järnvägsutredningen kommer Trafikverket att ta ställning till vilket alternativ som är aktuellt att gå vidare med. Trafikverket tar även ställning till om projektet behöver tillåtlighetsprövas av regeringen. Om det blir aktuellt med tillåtlighetsprövning utgör järnvägsutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) underlag.

För vald järnvägskorridor kommer därefter järnvägsplan med tillhörande MKB att upprättas. I järnvägsplan beskrivs vilket markområde som behövs för järnvägen och detaljutformningen av järnvägen påbörjas. Samråd genomförs med berörda parter.

Eftersom järnvägsplaner är mer detaljerade än järnvägsutredningar är det troligt att man av praktiska skäl delar in sträckan Sundsvall - Härnösand i ett antal järnvägsplaner.

1 Inledning

1.1 Bakgrund och problembild

1.1.1 Sundsvall - Härnösand

Järnvägen Sundsvall-Härnösand har en relativt låg standard i jämförelse med anslutande sträckor norr och söderut. Banan är enkelspårig och har en geometri med snäva kurvor som på större delen av banan inte tillåter högre hastigheter än 80-95 km/h.

Detta gör att järnvägen i nuläget inte är konkurrenskraftig mot restiden med bil mellan Sundsvall och Härnösand. Restiden med tåg mellan Sundsvall och Härnösand är i dag mellan 45-50 minuter, att jämföra med bil som tar ca 35 minuter. Sträckan mellan Sundsvall och Härnösand är 42 km fågelvägen, E4:an är 52 km, att jämföra med den slingrande järnvägen som är 65 km lång. Resa med buss tar ca 45 – 60 minuter.

I och med att Botniabanan också färdigställs, kommer trafiken att öka från dagens 40-tal tåg/dygn till ca 55 tåg/dygn år 2021, vilket banan har rustas för att klara. För att klara ytterligare trafikökningar krävs nya åtgärder på banan för att klara kapaciteten.

Befintlig Ådalsbana uppfyller inte kriterierna för att trafikeras med fullastade godståg idag då lutningarna är för stora. Det innebär begränsningar i tågvikt vilket även medför fler godståg på sträckan.



Figur 1.1.1 Ådalsbanan.

1.1.2 Nya Ostkustbanan

Allmänt

Järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand utgör en del av Nya ostkustbanan (Gävle – Härnösand) och är en central länk som ingår i den så kallade Botniska korridoren vilken är av stor betydelse för gränsöverskridande varuflöden inom EU och till/från EU. Europeiska kommissionen beslutade i oktober 2011 att korridoren kommer att vara en del av det nya europeiska stomnätet för transporter.

Nya Ostkustbanan blir en central länk i den Botniska korridoren, en järnväg som gör att människor, industrier och företag kan växa och utvecklas. Botniska korridoren är en strategiskt viktig länk inom det transnationella godstransportsystemet i norra Europa. Den sträcker sig längs både den svenska och finska sidan av Bottenviken, se figur 1.1.2.

Kapacitet

Kapacitetsproblemen på järnvägssträckan mellan Gävle och Härnösand blivit så pass svåra att hela Norrlands tillväxt hämmas betänkligt, vilket i sin tur kan få konsekvenser för hela Sveriges utveckling.

Varje dygn passerar cirka 70 tåg på sträckan och trafiken väntas öka med 50 procent, bland annat på grund av nyöppningen av Botniabanan som kommer norrifrån.

Idag är 10 mötesstationer mellan Gävle och Sundsvall planerade och finansierade. De nya mötesstationerna innebär att banan kan ta ca 10 fler tåg per dygn men det påverkar inte restiderna positivt - snarare negativt. Restiderna har ökat sedan 1996 då en resa mellan Stockholm och Sundsvall tog 3 timmar. Samma resa tar idag nästan 4 timmar enligt tidtabellen. Nu riskerar restiderna att bli ännu längre.

Kapacitetsökningen på 10 tåg per dygn räcker heller inte långt med tanke på den stora mängden gods som idag transporteras längs sträckan på andra sätt än via järnväg. Endast ett dubbelspår hela vägen mellan Gävle och Härnösand kan svara på marknadens efterfrågan av järnvägs-transporter. Ett dubbelspår halverar restiderna och kan ta emot fyra gånger så mycket trafik som ett enkelspår.

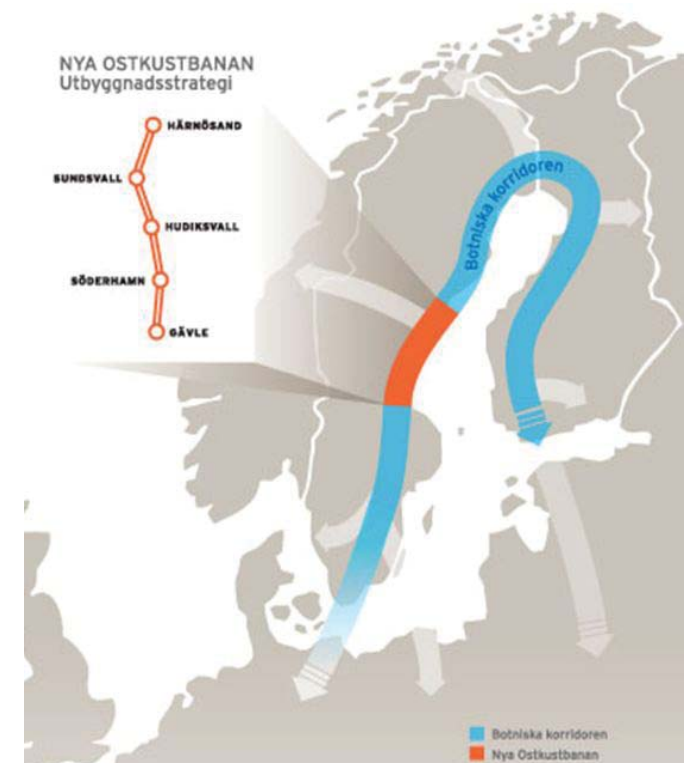
På Nya Ostkustbanan skulle antalet tåg per dygn kunna öka från 70 till över 200. Det innebär att dubbelspåret skulle kunna avlasta E4:an med 1 500 lastbilar per dygn och göra transporter mer klimatsmarta. För resenärerna skulle den nya restiden vara 2 timmar, istället för nästan 4, mellan Stockholm och Sundsvall.

Sträckan från Gävle och upp till Härnösand skulle kunna vara en pulsåder för tillväxt som knyter ihop Norrland med övriga Sverige och världen. Men kapacitetsproblemen gör att strömmen av människor, idéer och viktigt gods stryps. Enkelspåret måste byggas ut till dubbelspår - från Gävle till Härnösand - för att öka kapaciteten på transporterna och minska restiderna för människorna.

Befolkningsförändring

Med ökad tillgänglighet och snabbare förbindelser kan Sundsvalls- och Gävleregionens negativa trender vändas. En trolig uppskattning över befolkningstillväxten skulle vara en ökning på cirka 30 000 invånare i Sundsvallsregionen och omkring 50 000 i Gävleregionen fram till cirka år 2030-2035. Halva tillväxten kommer att ske i städerna Sundsvall respektive Gävle, vilket innebär 15 000 fler invånare i Sundsvall och 25 000 i Gävle. Ökningen kommer från ökad inflyttning till kommunerna.

Den största ökningen kommer ske efter att dubbelspåret på Nya Ostkustbanan är på plats och har öppnats för trafik. Dessförinnan kan den negativa trenden i Sundsvallsregionen vända något i samband med positiva förväntningar på framtida kommunikationsförbättringar.



Figur 1.1.2 Nya Ostkustbanan.

Kustkommunerna förväntas få en högre tillväxt än kommunerna inåt landet. Hudiksvall och Söderhamn kommer att bli mycket attraktiva bostadsorter då det finns möjlighet att resa till både Gävle och Sundsvall inom en timme. Det ökar en familjs möjligheter att kunna bo kvar i kommunen, eller flytta till kommunen, och ha arbetsmöjligheter i två stora regioner.

För att kunna ta emot förväntad trafikökning, skapa möjligheter för ett konkurrenskraftigt näringsliv och uppnå regionförstoring, behöver Nya Ostkustbanan byggas ut med dubbelspår mellan Gävle och Härnösand innan 2025.

Effekter av Nya Ostkustbanan

En utbyggnad av Nya Ostkustbanan skulle innebära:

- Halverar restiden och dubblar kapaciteten på antal transporter.
- Ger pålitligare och tryggare transporter av råvaror ut i Europa.
- Bidrar till ett konkurrenskraftigt näringsliv som kan konkurrera på världsmarknaden, och skapa arbetstillfällen i Norrland och Sverige.
- Minskar avstånden för människor arbetsmarknader, näringsliv och akademi i hela regionen.
- Stärker utvecklingen av ett miljövänligt transportsystem – en satsning på hållbar tillväxt på såväl regional-, nationell- som europeisk nivå.

1.2 Syfte

Järnvägsutredningen är den tredje delen i en längre process som spänner från idé till färdig järnväg. Hela processen beskrivs närmare i kap 2, Samhällsplanering. Järnvägsutredningen är i huvudsak ett inventerings-skede där järnvägskorridorerna som tagits fram i förstudien undersöks närmare vad gäller befintliga förhållanden, landskap, befolkningsstrukturer, kostnader, markförhållanden etc. och hur förverkligandet av en järnväg i korridoren skulle påverka de befintliga förhållandena och den omgivande miljön. Det undersöks också hur väl de tillgodoser uppfyllandet av de i förstudien uppsatta målen för projektet. De olika alternativen jämförs med ett så kallat nollalternativ. Nollalternativet beskriver vad som händer om den föreslagna järnvägen inte byggs och vilka konsekvenser det får.

Syftet med järnvägsutredningen är att:

- Ge underlag för val av korridor genom att bearbeta, utreda och konsekvensbeskriva de i förstudien föreslagna korridorerna för en ny järnväg, avseende konsekvenser för funktion, samhällsplanering, miljö och ekonomi. Detta kan innebära att korridorer väljs bort eller nya genomförbara alternativ tillkommer.
- Åstadkomma en samsyn om projektet mellan Trafikverket, berörda kommuner, länsstyrelsen samt landstinget vilka utgör projektets styrgrupp.
- Vara beslutsunderlag för Trafikverket vid prioriteringen av utbyggnad av denna del av Ådalsbanan.
- Förbereda nästa skede (järnvägsplan) vad avser organisation, budget, underlag för upphandling m.m.
- Utgöra grund för Trafikverkets begäran till regeringen om tillåtlighet enligt miljöbalken för en järnvägsanläggning inom den valda korridoren.
- Inom korridorerna ge möjlighet och utrymme för ett eventuellt framtida dubbelspår.

Trafikverkets ställningstagande om val av korridor ska inarbetas i en slutrapport för järnvägsutredningen. Arbetet med järnvägsutredningen ska planeras och utföras i den omfattning och med den kvalitet som krävs för att kunna inhämta regeringens beslut om tillåtlighet för projektet.

Arbetet ska genomföras i en öppen samrådsprocess där projektet aktivt ska arbeta för att engagera allmänhet, intresseföreningar och berörda myndigheter i utredningsarbetet. Genom en saklig och god informationsspridning ska förståelsen för behovet och nyttan av projektet stiga både regionalt och nationellt, samt inom viktiga besluts- och påverkansgrupper.

Järnvägsutredningen innehåller även en miljökonsekvensbeskrivning (grönmarkerade kapitel, se innehållsförteckning) vars syfte är att utreda vilka effekter och konsekvenser som orsakas av den föreslagna järnvägen samt hur dessa påverkar människor och omgivningar. Det är bland annat viktigt att ta reda på hälsoeffekter, påverkan på friluftslivet, vilka natur- och kulturvärden som kan drabbas samt hur järnvägen påverkar näringar såsom jordbruk, skogsbruk och rennäring.

1.3 Mål för järnvägen

1.3.1 Nationella mål

Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö- kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

1.3.2 Projekt mål

Vid projektstart, i den tidigare framtagna förstudien, formulerade Trafikverket ställningstaganden och mål för järnvägen. Dessa mål har under arbetet med järnvägsutredningen arbetats om i vissa delar. Följande projekt mål ligger till grund för arbetet med järnvägsutredningen:

- Restiden mellan Sundsvall och Härnösand ska understiga 30 minuter.
- Alternativen utreds med en största lutning på 10 promille för att möjliggöra all slags tågtrafik.
- Banan tillåter en hastighet på >250 km/h. Där det är möjligt anpassas banan till en hastighet på 300 km/h. I känsliga passager tillåts hastigheter på 160 km/h för B-tåg.
- Korridorerna utreds som enkelspår, men skall i så stor omfattning som möjligt möjliggöra en framtida utbyggnad till dubbelspår.
- Målpunkter för persontrafik tillgodoses för Timrå (förutom Sundsvall och Härnösand).
- Målpunkter för godstrafik tillgodoses för Sundsvall logistikpark vid Tunadalshamnen med tillhörande terminalanläggningar, Hamnen i Söråker med tillhörande terminalanläggningar, Vivsta industriområde och Östrandsfabriken.

Utöver järnvägsutredningens mål har i arbetet tillkommit fokus på att järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand ska vara en del av en effektiv och modern järnväg längs Norrlandskusten på hela sträckan mellan Stockholm och Umeå, vilket man kan uppnå genom projekt målet att bygga bort den begränsade framkomligheten och de långa restiderna mellan Sundsvall och Härnösand. Åtgärderna skall dessutom medverka till en ökad regionintegrering och möjliggöra utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem.

I förstudien angavs ett mål som under arbetet med järnvägsutredningen har blivit inaktuellt. Det gäller följande mål:

- Utredda persontrafikbana med maximal lutning på 30 promille.

Befintlig Ådalsbana uppfyller inte kriterierna för att trafikeras med fullastade godståg idag då lutningarna är för stora. Det innebär begränsningar i tågvikt vilket även medför fler godståg på sträckan. För att erhålla en modern järnväg, som klarar både dagens gods- och persontrafik, är det inte relevant att planera en nybyggd järnväg för enbart snabbtågstrafik med kraftiga lutningar.

1.3.3 Projekt mål miljö

Utbyggnaden av infrastrukturen mellan Sundsvall-Härnösand ska möjliggöra utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem och föreslagna åtgärder ska bidra till att;

- landskapets strukturer och samband upprätthålls
- en god bebyggd miljö uppnås
- få till stånd trygga passager genom viktiga yt- och grundvattenområden
- att nationella och regionala mål för utsläpp av klimatpåverkande gaser nås

Vidare ska järnvägen ges en omsorgsfull och genomarbetad gestaltning.

Förtydligande av miljömål

Övergripande miljömål:

- Landskapets strukturer och samband ska upprätthållas

Detaljerade miljömål

- Viktiga spridningsvägar för växter och djur ska ha bibehållna värden. Särskild hänsyn ska tas vid lokalisering och utformning i följande områden; Selånger, Hulidalgången, dalgången kring Hamstasjön, Indalsälvens dalgång, Ljustorpsåns dalgång och Gådeåns dalgång.
- Siktlinjer för de som vistas i landskapet ska i möjligaste mån bibehållas. Särskild hänsyn ska tas vid lokalisering och utformning i följande områden; Selånger, Hulidalgången, dalgången kring Hamstasjön, passage av Indalsälven, Krigsbyn, Häggsjön, Öjesjön och Gådeåns dalgång.
- Hänsyn ska tas till kumulativa effekter som uppstår i samband med annan befintlig eller planerad infrastruktur. Särskild hänsyn tas vid området där järnväg planeras längs med befintliga större vägar; exempelvis i Hulidalen, Timråområdet och Antjärn.

1.4 Tidigare utredningar och beslut

1.4.1 Förstudie

Sundsvall - Härnösand

Under 2009/2010 tog Banverket (nuvarande Trafikverket) fram en förstudie för sträckan Sundsvall-Härnösand. Förstudien omfattade fyra alternativa korridorer för att öka kapaciteten och minska restiderna på sträckan. Förstudien behandlade även Triangelspår Maland samt upp- rustning och elektrifiering av Tunadalsspåret.

Utifrån förstudien beslutade Banverket (2010-03-30) att projektet rörande ny linjesträckning av Ådalsbanan, delen Sundsvall-Härnösand, ska drivas vidare i form av järnvägsutredning och att utredningsalternativen "UA E4 (blå korridor)" och "UA Nord (röd korridor)" ska ligga till grund för fortsatt planering.

Banverket beslutade även att Triangelspår Maland och elektrifiering av Tunadalsspåret ska drivas vidare i form av järnvägsplan.

Länstyrelsen i Västernorrland beslutade i samband med referensgruppsmöte i förstudien (2008-03-13) att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Triangelspår Maland

Den nya järnvägsanslutningen är en av flera viktiga satsningar i utvecklingen av ett effektivt transportnav, med kopplingar mellan väg, järnväg och sjöfart i området Tunadal-Korsta-Ortviken.

Det nya spåret bidrar till tillväxt i Sundsvallsregionen och gör det möjligt att flytta över gods från väg till järnväg, vilket ger stora miljövinster.

De geologiska- och arkeologiska undersökningarna som gjorts i området kring Malandsspåret har visat på omfattande fornlämningar samt problematiska geologiska förhållanden. Det innebär att den planerade sträckningen på triangelspåret som tagits fram i den utökade förstudien måste omvärderas. Trafikverket kommer att påbörja arbetet med att utreda nya alternativ för nämnda spår.

Bergsåker triangelspår

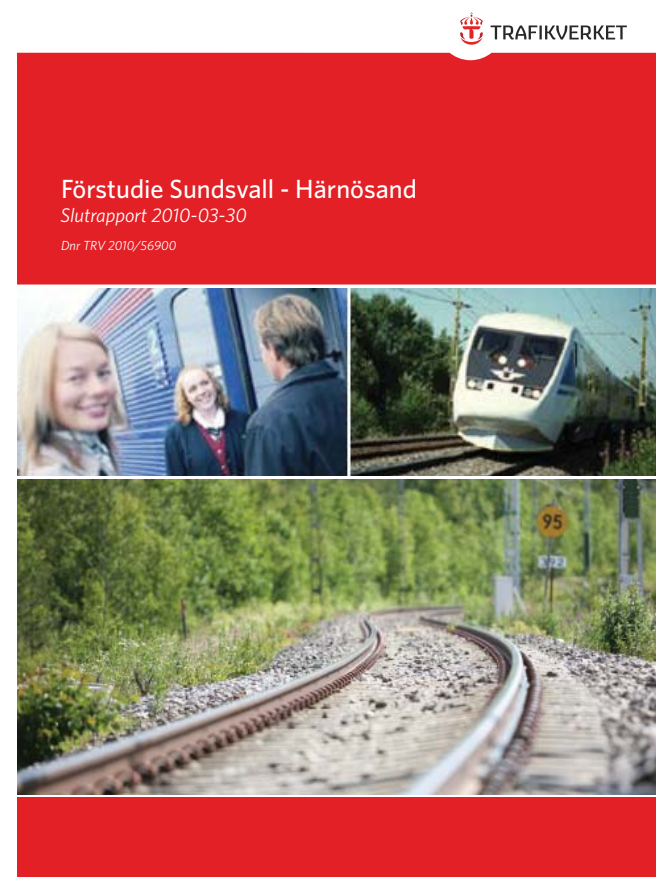
Under 2003 tog Banverket (nuvarande Trafikverket) fram en förstudie för nytt förbindelsespår mellan Ådalsbanan och Mittbanan i syfte att minska trafiken genom Sundsvall genom en direkt förbindelse mellan de båda banorna väster om centrala Sundsvall (Dnr02-544/SA20).

Utifrån förstudien beslutade Banverket (2003-11-12) att projektet skulle gå vidare och upprätta järnvägsplan för ett av alternativen.

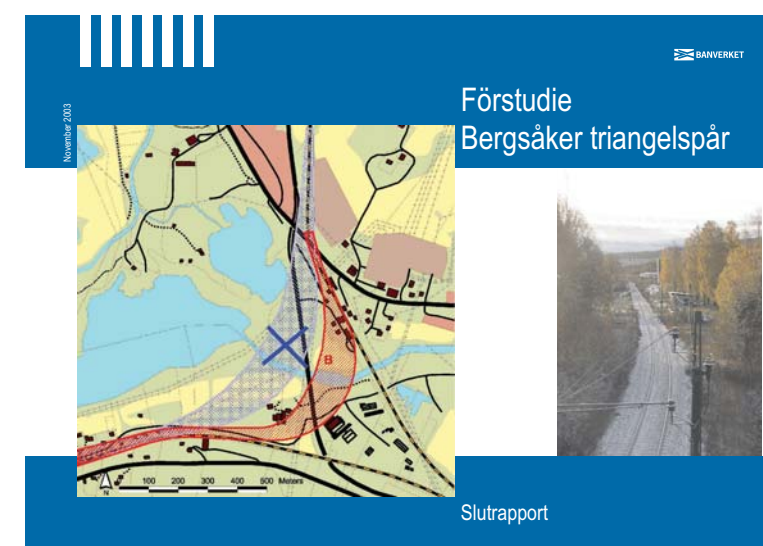
Under vintern 2012/2013 kommer Trafikverket att påbörja järnvägsplan för projektet.

1.5 Aktualitet

Projektet finns för närvarande inte med i den långsiktiga infrastrukturplan som gäller år 2010-2021. Det innebär att det inte finns några pengar avsatta för byggstart före år 2021. Eventuellt kan en extern finansiering eller omprioriteringar möjliggöra en tidigare byggstart.



Figur 1.4.1 Förstudie Sundsvall-Härnösand.



Figur 1.4.2 Förstudie Ådalsbanan-Mittbanan.

1.6 Avgränsningar

Järnvägsutredning behandlar ett antal tänkbara alternativa korridorer samt det s.k. Nollalternativet.

Projektet behandlar sträckan Sundsvall-Härnösand och ansluter i söder till befintligt spår i Sundsvall och i norr till befintliga spår under E4:an söder om Härnösands Resecentrum.

Längs sträckan skall anslutningar till Tunadalsspåret samt ett förbindelse-spår från Stavreviken till Fjäl/Söråkershamnen möjliggöras. Dessa delar ingår dock inte i detta projekt utan drivs som egna projekt, se kap 3.2. Till projektet angränsar även förbindelsen i Bergsåker, se kap 1.4.

Nollalternativet innebär att ingen nybyggnation av järnväg sker mellan Sundsvall och Härnösand. Nollalternativet och konsekvenserna av detta beskrivs närmare i kapitel 6-8.

Som underlag för nybyggnadsalternativen används en mängd information, dels från samråd, dels tidigare framtagna rapporter och dels nytt material från studier inom utredningen. De korridorer som tagits fram i förstudierna är förslag som har bearbetats vidare i järnvägsutredningen. Förändringar, begränsningar och kompletteringar har skett under utredningens tidiga arbete, i förutsättningsanalysen, men även vidare.

Först i samband med en eventuell tillåtighetsprövning slås korridorgränsen definitivt fast för den korridor som förordas.

Järnvägsutredningen behandlar både teknik, miljö, samhälle och ekonomi, på en nivå som bedöms tillräcklig som beslutsunderlag för val av lämpligaste korridor och övergripande teknisk standard. Mer detaljerade tekniska utredningar, detaljritningar och miljökonsekvenser på detaljnivå ingår inte i detta skede utan hanteras i det kommande järnvägsplaneskedet då en linje inom vald korridor preciseras.

Utredningsområdet beskrivs närmare under kapitel 3.1 och de alternativa korridorerna beskrivs i kapitel 6.4.

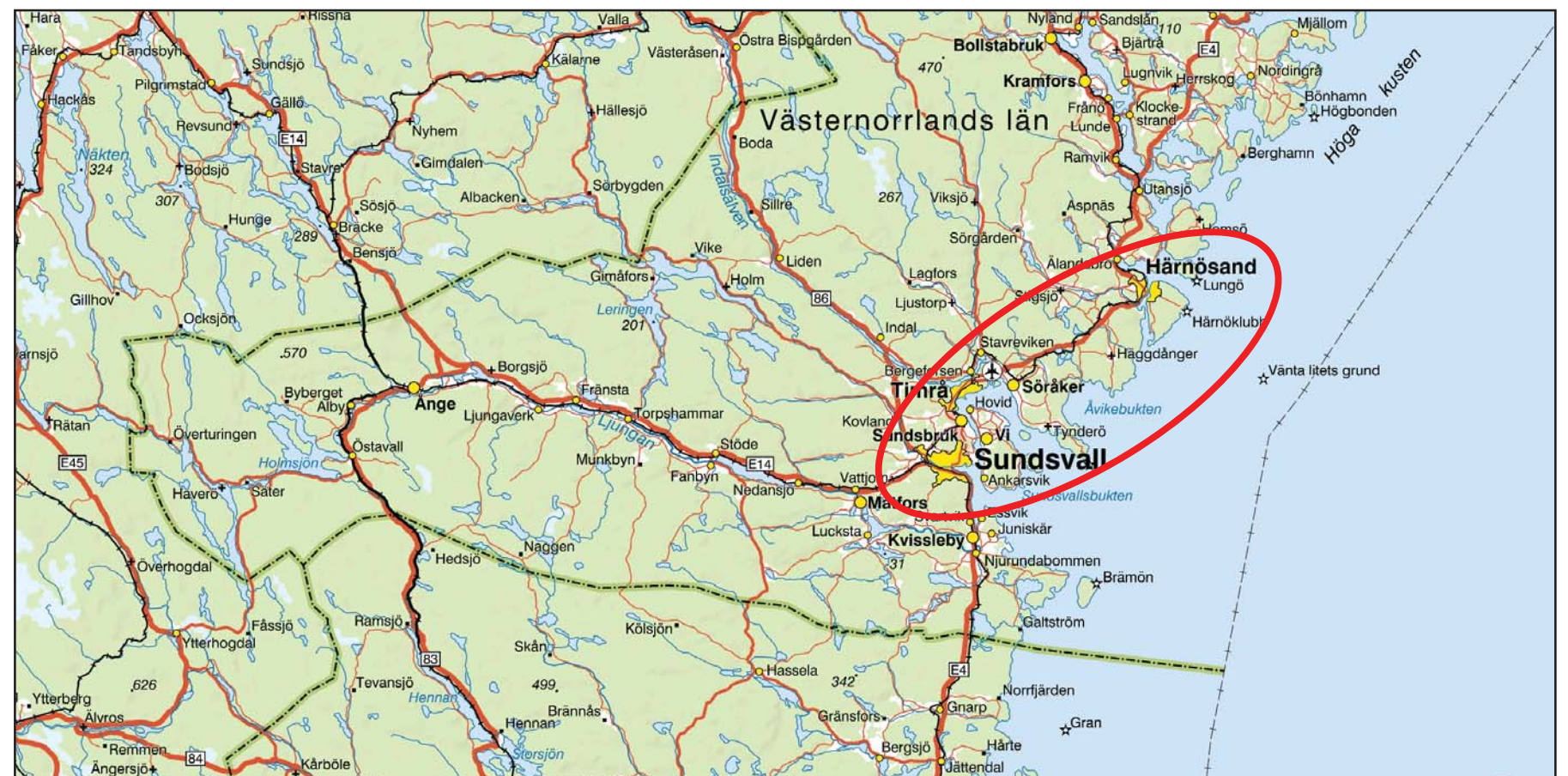
De mål som satts upp för järnvägen i detta projekt (se kap. 1.3) innebär också att vissa övergripande tekniska avgränsningar görs.

- Lutningen får max vara 10 promille för att klara all typ av trafik på banan
- Tekniska system och önskad/prognosticerad trafikering ska medge en restid för persontrafiken under restidsmålet 30 minuter mellan Sundsvall och Härnösand. Detta styr t.ex. tillåten hastighet, kurvradier, placering, antal mötesstationer m.m.
- Anslutningar till målpunkterna för godstrafiken ska finnas.

Vad gäller avgränsning av miljöfrågorna har inledningsvis en avgränsning av olika miljöaspekter gjorts vid ett flertal tillfällen, vilket medfört att fokus i arbetet med järnvägsutredningen sker på bl.a. landskapets värden, boendemiljö, rennärning och vattenresurser. Miljöaspekter som beskrivs i mindre omfattning är bl.a. elektromagnetisk strålning, yrkesfiske och vind- och vattenkraft.

Avgränsning har också skett avseende påverkan över tid vad gäller såväl byggskede som driftskede med en planeringshorisont på 60 år.

Avgränsning avseende influensområdet för miljöpåverkan har gjorts eftersom influensområdena kan vara olika stora beroende på vilken miljöaspekt det handlar om. Exempelvis berör bullerpåverkan och påverkan på landskapsbild ett större geografiskt område än det faktiska fysiska intrång som järnvägen ger upphov till.



Figur 1.6.1 Orienteringskarta Sundsvall-Härnösand.

2 Samhällsplanering

Planeringen av en ny järnväg är noga styrd genom lagstiftningen till en process i tre formella steg; förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan, skeden där arbetet successivt fördjupas från översiktliga studier till detaljprojektering. Förstudier för sträckan Sundsvall-Härnösand avslutades under våren 2010. Efter förstudien fortsatte Trafikverket med järnvägsutredning för sträckan.

Projektet bedrivs nu enligt gällande planeringsprocess, se 2.1.3. En lagändring från och med 1:a januari 2013 innebär dock att en ny planeringsprocess kommer att gälla, se 2.1.2.

Planeringen av en ny järnväg berör även angränsande planering, till exempel markanvändningsplanering och planering av vägar. Denna beskrivs översiktligt nedan.

2.1 Den gällande planeringsprocessen för järnvägsprojekt

Järnvägsprojekt regleras i första hand av lagen om byggande av järnväg (LBJ) och miljöbalken (MB). Bestämmelserna i miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Kravet på miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) är lagstadgat liksom hur samrådsförfarandet skall gå till.

2.1.1 Fyrstegsprincipen

Lösningar på identifierade problem inom transportsektorn skall prövas förutsättningslöst och åtgärder som utnyttjar befintliga transportsystem skall alltid övervägas innan beslut om nya investeringar tas. Den så kallade fyrstegsprincipen innebär att åtgärder prövas i fyra steg med beaktande av kostnadseffektivitet och långsiktig hållbarhet:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

I förstudien (förstudiens kapitel 2.4) genomfördes en analys enligt fyrstegsprincipen gällande de identifierade problemen på denna del av Ådalsbanan. För Trafikverkets ställningstagande utifrån fyrstegsprincipen, se avsnitt 1.4.1 Tidigare utredningar och beslut.

2.1.2 Ny planeringsprocess

De lagar som tillämpas vid planering av vägar och järnvägar har tillkommit vid olika tider, ändrats vid många tillfällen och haft olika ändamål. En följd av detta är att det under lång tid har funnits kritiska synpunkter på hur samspelet mellan lagarna fungerar. Det samlade regelkomplexet är mycket svåröverskådligt. Det finns också ibland svårförklarliga skillnader mellan systemen. Kritikerna menar också att det finns för många möjligheter att överklaga beslut i flera omgångar och i olika lagsystem. Många menar också att det kan bli en dubbelprövning, som kan leda till osäkerhet om vad som gäller. Den parallella hanteringen och överklagandemöjligheterna i olika lagsystem innebär att planeringsprocessen blir oförutsägbar. Det problem som brukar nämnas allra först när det gäller planeringsprocessen handlar om tid och pengar. För ett komplicerat projekt kan processen ta 10–12 år.

Syftet med lagändringarna för den fysiska planeringen är att förkorta ledtiderna i processen och göra den mer effektiv. De två största förändringarna är att processen inte längre ska innehålla tre skeden – förstudie, utredning och plan – utan utformas som en sammanhållen process. Den obligatoriska prövning som regeringen hittills gjort tidigt i processen i fråga om tillåtlighet att bygga vissa typer av vägar och järnvägar avskaffas. I stället kommer ett nytt förfarande att införas som innebär förenkling och som garanterar en bättre träffsäkerhet när det gäller vilka projekt som det är angeläget för regeringen att tillåtlighetspröva.

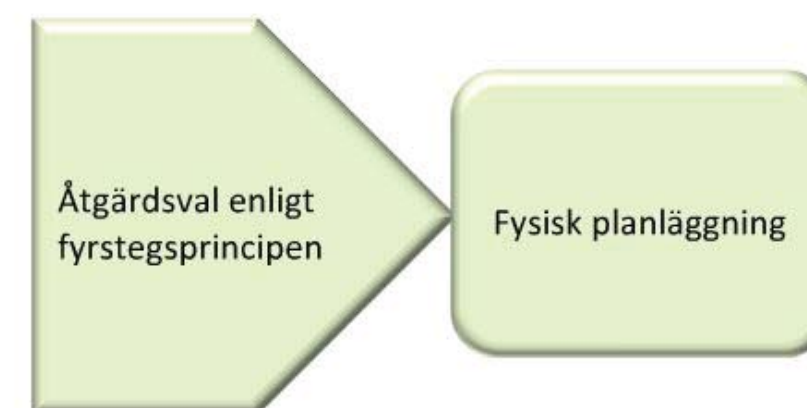
Planeringen av detta projekt har fram till järnvägsutredningen följt gällande planeringsprocess (fram till och med 2012), vilken beskrivs i kapitel 2.1.3. Järnvägsutredningen kommer att övergå i den nya planprocessen från januari 2013, eftersom att den nya processen även ska tillämpas i pågående projekt från den 1 januari 2013 då en ny infrastrukturlagstiftning träder i kraft, även om planeringen av en väg eller järnväg har påbörjats enligt nuvarande regelverk.

Detta innebär att beroende på var i processen projektet befinner sig vid den tidpunkten kommer pågående projekt att behöva fasas över i det nya systemet. Samtidigt är det viktigt att peka på att ett av huvudsyftena med den nya lagstiftningen är att förenkla planeringen. Det är därför viktigt att så långt som möjligt försöka undvika krångliga situationer under övergången. Beroende hur långt föreliggande järnvägsutredning kommit vid årsskiftet påverkas fortsatt arbete i någon omfattning.

Efterföljande skeden kommer också att genomföras i enlighet med den nya planeringsprocessen.

Det nya regelverket har föregåtts av propositionen ”Planeringssystem för transportinfrastruktur” (prop 2011/12:118). Syftet med den nya lagstiftningen är att infrastrukturplaneringen ska förenklas och att ledtiderna i processen förkortas. De största förändringarna är att:

- Processen inte längre ska innehålla flera steg utan utformas som en sammanhållen process som föregås av en s.k. åtgärdsvalsanalys, där åtgärderna i projektet beslutats enligt fyrstegsprincipen.
- Den obligatoriska tillåtlighetsprövningen avskaffas och ersätts med ett förenklat förfarande som garanterar en bättre träffsäkerhet när det gäller vilka objekt som regeringen ska tillåtlighetspröva.
- Miljökonsekvensbeskrivning ska bara utföras i projekt med betydande miljöpåverkan och bara en gång i varje projekt, då planen ställs ut och fastställs. Detta betyder dock inte att miljöfrågorna ska hanteras på annorlunda sätt, bara att antalet formella beslut minskar.



Figur 2.1.1 Nya planprocessen.

2.1.3 Järnvägsplaneringens skeden

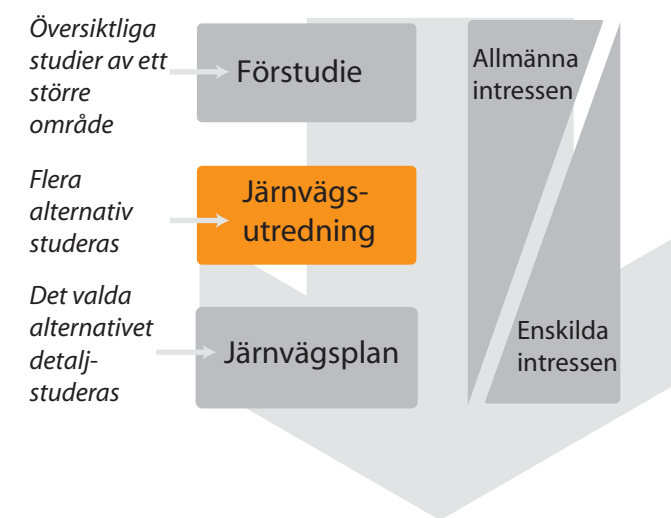
Planeringen av en ny järnväg är uppdelad i ett antal på varandra följande skeden. Denna process är föreskriven i lag om byggande av järnväg.

Idéskede

I idéskedet beskrivs en påtalad brist varpå tänkbara lösningar arbetas fram. Detta skede är inte lagreglerat vilket de efterföljande skedena är.

Förstudie

Planeringen av järnvägsutbyggnaden inleds med en förstudie. Här klar görs förutsättningarna och behovet av en utbyggnad. I förstudien görs en samlad bedömning av projektets genomförbarhet med hänsyn till järnvägens funktion, ekonomi och miljöaspekter. I förstudien hålls även samråd. Med förstudien som underlag fattar länsstyrelsen beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. För stora projekt, som Ådalsbanan, där det inte råder någon tvekan om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan lämnar inte länsstyrelsen något skriftligt beslut om detta till Trafikverket.



Figur 2.1.2 Processen för järnvägsprojekt.

Järnvägsutredning

En järnvägsutredning ska genomföras när det i förstudien har klarlagts att alternativa lösningar behöver studeras. Järnvägsutredningen utgör därför underlag för val av sträckning. Alternativa korridorer studeras där de allmänna intressena är av störst betydelse. Alternativen jämförs också mot ett nollalternativ, det vill säga om inga åtgärder görs förutom normalt underhåll, se kapitel 6.2. Under arbetet med järnvägsutredningen hålls samråd med offentliga instanser, olika intressegrupper och allmänheten. En viktig del av beslutsunderlaget är miljökonsekvensbeskrivningen, som ska godkännas av länsstyrelsen innan en järnvägsutredning ställs ut. Under utställningen har länsstyrelse, kommun, andra berörda myndigheter, intressegrupper och allmänhet möjlighet att lämna ytterligare synpunkter, som sammanställs i PM Samrådsredogörelse efter utställning, som utgör underlag för Trafikverkets ställningstagande om val av alternativ.

Tillåtlighetsprövning

För nybyggnad av järnvägar som är mer än 5 km och som skall trafikeras av fjärrtåg föreskriver miljöbalken att regeringen ska pröva tillåtligheten innan en järnvägsplan kan fastställas. Ett tillåtlighetsbeslut enligt kapitel 17 i miljöbalken styr efterföljande prövning. Om regeringen ger tillåtlighet till en spårutbyggnad kan utbyggnaden inte hindras utan endast modifieras genom andra myndighets- och domstolsbeslut. Järnvägsutredningen utgör underlag för regeringens tillåtlighetsprövning.

Järnvägsplan

Järnvägsplanen beskriver ingående hur valt alternativ skall utföras samt direkta och indirekta effekter och konsekvenser ur olika aspekter. I järnvägsplanen har enskilda intressen större betydelse än i tidigare skeden. Med järnvägsplanen som underlag löses frågor om hur marken ska göras tillgänglig och hur eventuella intrång regleras. Järnvägsplanen innehåller en mer detaljerad miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av länsstyrelsen innan planen ställs ut. Under utställningen har myndigheter och berörd allmänhet möjlighet att lämna synpunkter. Samråd sker med allmänheten och myndigheter. Planen fastställs av Trafikverket och om inga överklaganden kommer in vinner den laga kraft. Vid eventuella överklaganden prövas järnvägsplanen av regeringen. En fastställd järnvägsplan upphör att gälla om järnvägsbygget inte påbörjats inom fem år från utgången av det år då beslutet vunnit laga kraft.

Systemhandling, bygghandling och byggande

Med en fastställd järnvägsplan kan byggandet av järnvägen påbörjas. För att styra byggprocessen tas en s.k. systemhandling fram parallellt med framtagandet av järnvägsplanen. Här bestäms projektets tekniska utformning till stor del. Efter järnvägsplanens fastställande görs den s.k. bygghandlingen inom ramarna för järnvägsplanens fastställande. Endast obetydliga avvikelser tillåts. För miljöarbetet upprättas en miljöledningsplan som sedan styr verksamheten.

2.1.4 Genomförande av samråd

Den som avser att bygga en järnväg som kräver beslut om tillåtlighet, enligt 6:4 miljöbalken (och 2 kap. 1 § lag om byggande av järnväg), ska samråda med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Detta sker i ett första steg i förstudien. Om en verksamhet enligt länsstyrelsens beslut kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, skall samråd ske även med övriga statliga myndigheter, de kommuner, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Detta genomförs i järnvägsutredningen, eller i de fall ingen järnvägsutredning krävs, i järnvägsplanen.

Samrådet skall enligt miljöbalken 6:4 avse den planerade verksamhetens lokalisering, omfattning och utformning samt dess förutsedda miljöpåverkan och miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning.

Samrådet syftar till att informera om det planerade projektet samt att allmänhet, myndigheter och organisationer skall bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet och att deras synpunkter skall kunna beaktas tidigt i planeringen.

Vid samråd skall de som antas bli berörda ges tillfälle att framföra sina synpunkter och ha möjlighet att påverka såväl den kommande MKB:n som själva etableringen och utformningen. Detta är en kontinuerlig process genom hela utredningsskedet, från förstudie till järnvägsplan, där information i utredningens olika skeden byts mellan Trafikverket och berörda.

2.1.5 Lagstiftning

Planering och byggande av järnväg regleras av en rad lagar. Huvudlagar är miljöbalken (1998:808) och lag om byggande av järnväg (1995:1649). Andra lagar som berör järnvägsplanering och byggande är bland annat plan- och bygglagen (1987:10), vägagen (1971:948) samt kulturminneslagen (lag 1988:950) om kulturminnen m.m.).

Miljöbalken

Miljöbalken skall tillämpas så att:

1. människors hälsa och miljö skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan
2. värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas
3. den biologiska mångfalden bevaras
4. mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas,
5. återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås

De allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken ska tillämpas i järnvägsprojekt och de miljö kvalitets normer som finns skall följas. I miljöbalken och lagen om byggande av järnväg regleras vad miljökonsekvensbeskrivningen skall innehålla och hur planeringsprocessen skall gå till med samråd och utställelse. Enligt lagen om byggande av järnväg skall miljöbalken hänsynsregler (2 kap.), bestämmelserna för hushållning med mark- och vattenområden (3-4 kap.) och bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer (5 kap. 3 § och 16 kap. 5§) tillämpas vid prövningen av järnvägsprojekt. I järnvägsutredningen skall således förenligheten med dessa bestämmelser särskilt beskrivas.

Lag om byggande av järnväg

Lag om byggande av järnväg föreskriver hur planeringen av järnväg skall genomföras. I lagen anges även att det vid planläggning och byggande av järnväg skall ses till att järnvägen får ett sådant läge att ändamålet med järnvägen nås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn skall tas till både enskilda och allmänna intressen såsom miljöskydd, natur- och kulturvärden, stads- och landskapsbild. En estetisk utformning ska eftersträvas.

Annan lagstiftning

Väglagen gäller allmänna vägar. Lagen föreskriver bland annat vem som har väghållnings- och driftansvar och vad som gäller vid förändring av allmän väg till/från enskild. Lagen beskriver även hur planeringen av en ny eller förändrad väg sker. Processen överensstämmer till stora delar med den planeringsprocess som gäller för byggande av järnväg. En skillnad är den så kallade vägrätten som ger Trafikverket rätt till mark som behövs för en väg. Vägrätten beslutas i den lagakraftvunna arbetsplanen. Väglagen reglerar även ersättning för mark som omfattas av vägrätt.

Med lagen om byggande av järnväg (LBJ) måste Trafikverket komma överens med markägaren om att lösa mark. Om så inte sker måste Trafikverket inleda process om expropriationsrätt hos domstol.

Plan- och bygglagen (PBL) reglerar förutsättningarna för mark- och vattenanvändningen och byggandet. Lagen syftar till att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö. PBL innehåller bland annat bestämmelser för översiktsplaner, detaljplaner, bygglov och byggtillsyn. PBL föreskriver järnvägens relation till kommunernas detalj- och översiktsplanering.

Kulturminneslagen är den centrala lagen för kulturmiljövården, den reglerar vad man får och inte får göra med fornminnen. Dessa kan vara fasta fornlämningar, fornfynd, kyrkliga kulturminnen liksom vissa kulturföremål och värdefulla byggnader. Lagen beskriver även krav på åtgärder och skydd av värdefulla byggnader, fornlämningar och kulturminnen. Länsstyrelsen har det dagliga ansvaret för tillämpningen av Kulturminneslagen.

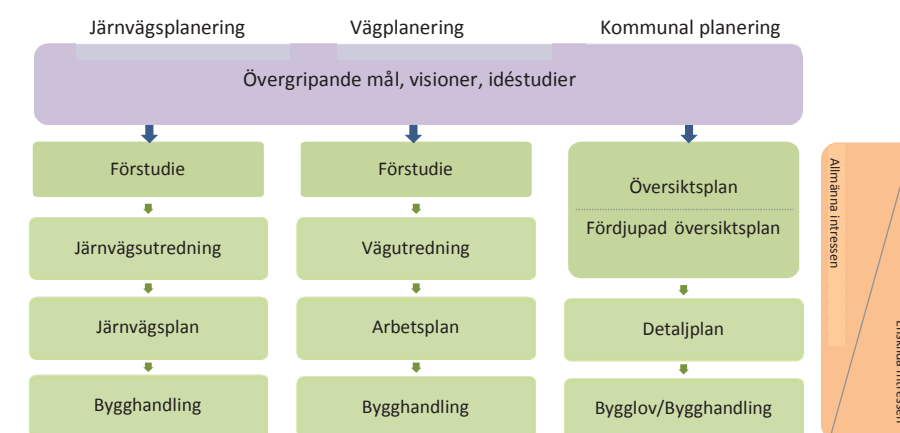
2.1.6 Samhällsplaneringens sammanhang

Planeringen av en ny järnväg sker inte enbart utifrån järnvägsplaneringen som beskrivs i lagen om byggande av järnväg. Planeringen hör även nära samman med övrig samhällsplanering, se figur 2.1.2. Viktigast är den kommunala markanvändningsplaneringen, som föreskriver till vilka ändamål marken bör användas, framförallt i översiktsplanen. All markanvändning måste ske i enlighet med eventuella detaljplaner eftersom dessa är juridiskt bindande. Den kommunala planeringen beskrivs framförallt i plan- och bygglagen.

En planerad järnväg berör ofta befintliga vägar eller skapar behov av nya. Vägar som kräver att ny mark tas i anspråk måste därför planeras separat enligt väglagen (1971:948). Planeringsprocessen för vägar överensstämmer till stora delar med planeringsprocessen för järnväg.

Eftersom även markanvändningsplanering och vägplanering är en process som tar tid är det viktigt att denna startar i god tid för att gå hand i hand med järnvägsplaneringen. För att planeringen av en ny järnväg skall vara i fas med övrig planering har Trafikverket kontinuerlig kontakt med kommuner, länsstyrelse och andra myndigheter under hela planeringsprocessen.

Generellt för all planering kan sägas vara att den i tidiga skeden och på övergripande nivå främst sker utifrån allmänna samhällsintressen, exempelvis avvägning av kommunikationsintresset gentemot olika skyddsintressen (miljö-, natur- och kulturintressen). Ju mer detaljerad planeringen blir desto större inflytande från enskilda intressen och desto större hänsyn tas till dessa. Detta kan handla om intrång i enskilda fastigheter eller behov av bullerskydd.



Figur 2.1.3 Samhällsplaneringens sammanhang.

2.2 Övrig samhällsplanering

2.2.1 Kommunal planering

Sundsvalls kommun

Kommunens översiktsplan är från 2005. En gällande fördjupad översiktsplan finns för norra Skön, antagen i september 2000. Arbeten pågick under förstudien med fördjupad översiktsplan för Birsta handelsområde (antogs maj 2011) samt fördjupad översiktsplan för Korsta-Tunadal-Ortviken (Sundsvalls logistikpark, antogs i oktober 2009). I denna plan berörs bland annat järnvägsanslutningar till Tunadals hamn, Tunadals sågverk, Ortvikens pappersbruk, Korstaverket, samt planerad kombiterminal. Området har också detaljplanelagts (antogs i juni 2012).

I den gällande fördjupade översiktsplanen för norra Skön redovisas sedan tidigare ÖP (ÖPL trafik/92) en korridor för järnväg i tunnel genom Birstaberget från Hammal och upp mot Timrådalen. Ett triangelspår i Maland fanns också föreslaget i planen. Detta triangelspår har utretts, men vidare arbete inom planprocessen har tillfälligt stoppats och nya åtgärdsförslag ska undersökas innan projektet blir aktuellt. Detta innebär att man inte kan ta hänsyn till projektets genomförande i denna järnvägsutredning.

Kommunen skrev under arbetet med förstudien att yt- och grundvattenfrågor är viktiga att studera i anslutning till detta järnvägsprojekt, samt frågor om hantering av massor från tunnelbyggen.

Efter förstudien har det tillkommit en del planer som kan komma att påverka det vidare utredningsarbetet:

- Fördjupad översiktsplan Birsta handelsområde (antagen maj 2011)
- Fördjupad översiktsplan Korsta-Tunadal-Ortviken (antagen oktober 2009)
- Detaljplan för ny bro för Västra vägen över Timmervägen och Ådalsbanan
- Detaljplan bostäder i Bergsåker
- Detaljplaner för vägprojektet Västra länken

I järnvägsutredningens förutsättningsanalys pekades bron för Bergsåkersvägen ut som särskilt viktigt att ta hänsyn till i Sundsvalls kommun i det vidare utredningsarbetet, men även de övriga projekten kan komma att beröra eller beröras av järnvägsutredningens korridorer.

En lista över samtliga detaljplaner inom Sundsvall kommun som kan komma att beröras i utredningsarbetet och påverka/påverkas genom att fysiskt ligga inom eller i närheten av en eller flera av utredningens korridorer finns i bilaga, *PM Gällande detaljplaner*.

Timrå kommun

Timrå kommuns gällande översiktsplan består av sex planer; Översiktsplan 90 och fem fördjupningar av översiktsplanen, samt vindkraftsplan. Fyra av fördjupningarna berörs av utredningsområdet. Översiktsplan för Indalsälvens delta, fördjupning från 1990, översiktsplan Vivsta, fördjupning 1997, översiktsplan för Söråker, fördjupning 1997 samt översiktsplan Söråker-Torsboda logistikcenter, fördjupning, 2009.

Program för ändring av Översiktsplan 90 avseende järnväg genom Timrå kommun togs fram 2004. I detta program redovisas kommunens syn på resande, transportsystem, regionförstoring och de stationslägen m.m. som var ledande för förstudiearbetet. I Översiktsplanen 1990, anges ett skyddsområde med 50 meter från spårmittpå befintlig järnväg, där ingen ny bebyggelse bör etableras. Omfattande bebyggelse finns dock i dag längs banan genom Timrå.

Ny fördjupad översiktsplan för Söråker Logistikpark (nytt industriområde) antogs 2009.

Den fördjupade översiktsplan som har tagits fram för att klarlägga markanvändning och eventuell omgivningspåverkan i grova drag kring den planerade utbyggnaden av ett logistikcenter, fastställdes i augusti 2009. Arbetet med detaljplaner för utbyggnadens olika delar och etapper har påbörjats.

Kommunen har även haft förslag på ny kommundäckande översiktsplan ute på samråd under våren 2011. Med anledning av oklarheter i var den nya järnvägen ska lokaliseras har kommunstyrelsen beslutat att låta planen vila under Trafikverkets järnvägsutredning.

Följande planer var under arbete i järnvägsutredningens inledande skede:

- Söråkers kombiterminal, arbete med detaljplan pågår
- Ny detaljplan för Timrå industriområde
- Utvidgning och ändrade bestämmelser för Wifsta vattentäkt (Pågående planprocess)

I övrigt finns ingen kännedom om planer på förändrad markanvändning inom utredningens korridorer sedan förstudien avslutades.

En lista över samtliga detaljplaner inom Timrå kommun som kan komma att beröras i utredningsarbetet och påverka/påverkas genom att fysiskt ligga inom eller i närheten av en eller flera av utredningens korridorer finns i bilaga, *PM Gällande detaljplaner*.

Härnösand kommun

Ny översiktsplan antogs i maj 2010 av Härnösands kommun i. Översiktsplanen pekar på vikten av en ny dragning av järnvägen mellan Härnösand och Sundsvall för att förbättra möjligheterna till pendling, men också att vikten av en enkel och snabb förbindelse till Stockholm och Arlanda flygplats. En viktig punkt är också ett ökat antal hållplatser för järnvägen i regionen. Kommunen tar i översiktsplanen ställning för dubbelspår för järnvägen från Härnösand ända till Gävle. Av de studerade alternativen i förstudien, blå och röd korridor, reserverar Härnösands kommun mark för den röda korridoren, som bland annat innebär en tunnel genom Gådeåberget. Ny bebyggelse ska inte uppföras inom den utpekade korridoren.

Den gamla översiktsplanen (1992) med fördjupning (2002) anger att i det fall befintlig järnväg genom centrala Härnösand nyttjas för den framtida järnvägen, så bör vissa säkerhetshöjande åtgärder vidtas. Möjligen behövs även buller- och vibrationsåtgärder vidtas.

En lista över samtliga detaljplaner inom Härnösand kommun som kan komma att beröras i utredningsarbetet och påverka/påverkas genom att fysiskt ligga inom eller i närheten av en eller flera av utredningens korridorer finns i bilaga, *PM Gällande detaljplaner*.