

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ för Ådalsbanan delen Sundsvall - Härnösand i Härnösand, Timrå och Sundsvalls kommuner, Västernorrlands län.

Förslag till ställningstagande

Trafikverket, verksamhetsområde Investering, har utarbetat lokaliseringalternativ samt påbörjat miljökonsekvensbeskrivning för en ny järnväg mellan Sundsvall och Härnösand.

De lokaliseringalternativ som behandlats har vägts mot varandra med avseende på funktion, miljö, människors hälsa och boendemiljö, kostnad samt samhällsekonomisk nytta.

Samråd har skett med Länsstyrelsen, berörda kommuner, myndigheter och allmänhet.

Förslag till ställningstagandet med ett valt alternativ bygger på antagandet att projektet inte kommer att behövas tillåtlighetsprövas. Om det i ett senare skede beslutas av regeringen att projektet ska tillåtlighetsprövas ska rimliga alternativ rangordnas av Trafikverket varefter regeringen beslutar om tillåtlighet.

Beslut, förslag

Med utarbetade lokaliseringalternativ inklusive påbörjad miljökonsekvensbeskrivning som grund, föreslår Trafikverket att alternativ **Blå Öst** skall ligga tillgrund för den fortsatta planeringen.

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

Den korridor som utbyggnaden av järnvägen ska rymmas inom redovisas på bifogad karta.

Riktlinjer för fortsatt planering

Nedan redovisas viktiga faktorer som särskilt måste iakttas i det fortsatta arbetet.

Miljö

- Fördjupade hydrologiska utredningar
- Naturinventeringar som beskriver livsmiljöer, arter och spridningsmöjligheter samt förslag på hänsynsåtgärder. Särskilt viktigt är att titta på Natura2000 och riksintressen samt bedöma påtaglig skada. Inventeringen ska ge underlag till eventuella tillståndsprövningar. Naturinventering ska ske enligt NVI, standardiserad metod för naturvärdesinventering

- Passage av riksintresse Selångersån-Selångersfjärden (naturvård) och Selånger-Kungsnäs (kulturmiljövård), Merlo-Skönvik (kulturmiljövård), Vivstavarv (kulturmiljövård), Indalsälvens delta (naturvård och friluftsliv) samt Gådeåns vattensystem (naturvård)
- Bristanalys för vilt, samt behov av skyddsåtgärder för att minska barriäreffekter och säkerställa spridningskorridorer. Möjligheter att göra anpassningar i terrängen
- Dialog med Länsstyrelsen kring fornlämningar och fortsatt arbete gällande arkeologisk utredning
- Detaljerat gestaltningsprogram för järnvägens anläggningar
- Broars utformning med hänsyn till funktion och estetik
- Fördjupade bullerberäkningar och val av bullerskyddsåtgärder
- Fördjupade utredningar gällande förorenad mark (avgränsning och riskbedömning)
- Fortsätta med medvetna metod- och materialval i kommande arbete i syfte att minska miljöbelastningen

Funktion och ekonomi

- Utreda anslutningar mellan nysträckningen och befintlig bana vid en etapputbyggnad
- Trafikomläggningar i byggskedet
- Fördjupade undersökningar för brostöd, passage av vattendrag
- Samhällsekonomi vid utbyggnad av etapper
- Kapacitet, utbyggnad av dubbelspår intill Härnösand eller fler mötesstationer (ny mötesstation Härnösand södra)
- Byggnad intill befintlig järnväg – kostnadsdrivande faktor
- Kontroll på massbalans för hela projektet samt inom respektive etapp vid etapputbyggnad
- Fördjupade geotekniska undersökningar av valt alternativ
- Förberedande arbeten inför en eventuell utbyggnad till dubbelspår
- Fördjupad utredning för nedsänkning genom Sörberge och lösningar under byggtiden

Samordning

- Behov av eventuella skyddsåtgärder mot Midlanda
- Samordning med angränsande projekt såsom bro vid Västra vägen, Bergsäkerstriangeln och Malandstriangeln
- Fördjupning och samordning med Timrå kommun angående utformning av Timrå resecentrum

Ny planläggningsprocess

1/1 2013 infördes förändrad lagstiftning angående planläggning av vägar och järnvägar.

Syften med den nya lagstiftningen är att effektivisera planläggningsprocessen och korta ner ledtider men med bibehållen kvalitet. I propositionen föreslås att samråd skall genomsyra allt arbete.

När utredningen påbörjades, enligt den gamla lagstiftningen, var tillåtlighetsprövning obligatorisk för ett projekt av denna omfattning, men enligt den nya lagstiftningen avgör regeringen vilka projekt som skall provas.

Den nya ekonomiska planeringsprocess som beskrivs i prop. 2011/12:118 innebär att regeringen varje år ska fatta beslut utifrån förslag från Trafikverket om bl.a. vilka projekt som ska genomföras 4–6 år fram i tiden. Tanken är enligt propositionen att detta ska avse åtgärder som med stor sannolikhet kommer att kunna genomföras till de kostnader och på de sätt som Trafikverket anger i sitt underlag. Förberedelser gällande projektering och kostnadsberäkningar m.m. ska därför vara långt gångna.

I propositionen anges att tillåtlighetsprövning inte bör ske innan det går att bedöma om ett projekt är genomförbart, inte minst finansiellt. Det innebär att frågan om projektet bör tillåtlighetsprövas inte bör aktualiseras förrän projektet ligger nära att tas in i Trafikverkets förslag om byggstartar för år 4-6 (prop. s. 140).

Projektet finns inte med i gällande nationell plan och ej heller i förslag till nationell plan för 2014 – 2025. Projektet uppfyller inte ovan nämnda kriterier för att idag omfattas som förslag till och beslut om tillåtlighetsprövning.

Trafikverkets bedömning i nuläget är att projektet kan genomföras utan tillåtlighetsprövning. Projektet tillhör plantyp 4 enligt nya planlägningsprocessen.

I senare skede kan det framkomma skäl till tillåtlighetsprövning. Inför sådan tillåtlighetsprövning behövs en miljökonsekvensbeskrivning, godkänd av länsstyrelsen och ett granskningsförfarande skall ha utförts innan. På dessa delar krävs i så fall omtag. Många år kan passera, innan det blir dags för en tillåtlighetsprövning, att man också måste uppdatera hela utredningsmaterialet, med tillhörande samråd innan.

Bakgrund och Motiv

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 85-90 km/h.

Detta gör att tåg i nuläget inte är konkurrenskraftig mot restiden med bil mellan Sundsvall och Härnösand. Restiden med tåg mellan Sundsvall och Härnösand är i dag mellan 50-56 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. En ny järnväg bedöms kunna bli 50 km.

I och med att Botniabanan färdigställdes, kommer trafiken att öka till ca 60 tåg/dygn år, vilket banan rustas för att klara. Upprustningens förutsättning var en teknisk livslängd på 15 år. Dock har upprustningen inte inneburit någon restidsförkortning för persontrafiken. För att klara ytterligare trafikökningar krävs nya åtgärder på banan för att öka kapaciteten.

I syfte att ta fram förslag på genomförbara lösningar för att möta de framtida behov som ställs på banans utformning och funktion har en järnvägsutredning genomförts.

Utredningsalternativen ska tillgodose, en restid som understiger 30 minuter för persontrafiken och ge kapacitetsutrymme för en ökning av såväl gods- som persontrafik. Angöring till befintlig industri skall också tillgodoses liksom målpunkter för persontrafik (främst Sundsvall, Timrå och Härnösand). Ytterligare mål med banan är att den ska tillåta en hastighet på 250 km/h och där så är möjligt anpassas till en hastighet på 300 km/h. Utredningen genomförs för enkelspår, men ska möjliggöra en framtida utbyggnad till dubbelspår.

Projektet finns ej med i Nationell plan för transportsystemet. Utredningen är genomförd via ett genomförande- och finansieringsavtal undertecknad av Länsstyrelsen Västernorrland, Landstinget Västernorrland, Timrå kommun, Härnösands kommun, Sundsvalls kommun och Trafikverket.

Under 2010 färdigställde Banverket förstudien för järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand. Förstudien finansierades via förskottering via Länsstyrelsen, Landstinget Västernorrland samt Sundsvall, Timrå och Härnösands kommuner. Förskottrade medel upparbetades inte till fullo i förstudien och kan därför användas till järnvägsutredningen.

Planeringsprocessen tar i många fall flera år. För att skapa en planeringsmässig beredskap och ett bra underlag inför kommande planeringsprocess har en utredning tagits fram, trots att inte projektet finns med i Nationell plan för transportsystemet 2010-2021.

Den nytta som tillskrivs en framtida utbyggnad mellan Sundsvall och Härnösand samt behovet av ett väl genomarbetat beslutsunderlag motiverar detta.

Den höga medfinansieringsgraden från Länsstyrelsen, Landstinget och kommunerna utmed banan, 90 %, speglar regionens tydliga prioritering är också ett gott skäl till genomförande av järnvägsutredningen.

Järnvägsutredningens syfte är att säkerställa ett kvalitetssäkrat beslutsmaterial inför kommande översyn av transportplan. Utredningen utgör en del av planeringsprocessen och är ett viktigt underlag för investeringsbeslut och bedömning av möjlig etappindelningar.

Förändringar, i stort, som skett sen beslut efter förstudie är:

- Återinförande av UA nord från Förstudien.
Efter Banverkets (nuvarande Trafikverket) beslut från förstudien har Trafikverket valt att återinföra Utredningsalternativ UA Nord (västligt läge). Detta med anledning av att Timrå kommun vill ha alternativet tillbaka för fortsatt utredning. I denna järnvägsutredning har alternativet döpts till UA Röd väst.
- Ett nytt alternativ, Blå Öst.
Under arbetet med järnvägsutredningen har kontinuerliga möten med projektets referensgrupp hållits. Referensgruppen som består av tjänstemän från Trafikverket, Sundsvalls kommun, Timrå kommun, Härnösands kommun, Länsstyrelsen i Västernorrland samt Landstinget framförde önskemål om att studera en del av förstudiens alternativ UA Syd (Grön korridor) vilket i denna järnvägsutredning benämns Blå öst.
Alternativet omfattar den södra halvan av UA Syd från Sundsvall till Timrå resecentrum. Norr om Timrå skiljer sig Blå öst från förstudiens alternativ genom att istället för att passera söder om Tallnäs/Sörberge fortsätta i befintlig järnvägs sträckning norrut och i Bergeforsen ansluta till alternativ Blå.
- Korridorjusteringar gjorda för att klara kombinationer/övergångar mellan korridorerna.
- Utvidgningar av korridorerna har gjorts för att undvika olika former av hinder och viktiga värden vad gäller natur-, kultur mm. samt med anledning av behov för förbättrad spårgeometri.
- Avsmalningar av korridorerna har gjorts på delar där det under arbetet med järnvägsutredningen visat sig inte finnas anledning att studera vidare. Anledningarna till detta varierar och kan bero på att vissa lokaliseringar av järnvägen inom en korridor inte är möjliga med anledning av att järnvägen då inte uppfyller gällande krav, stort intrång eller påverkan på omgivningen.

Ändamål med projektet, analys enligt fyrstegsprincipen och projektmål

Målet med åtgärden är att bidra till 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.

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 jämförbara stråk, i nordsydlig riktning, inlandets Stambanan och Kustbanan som också ger ökad kvalitet i form av alternativa tågvägar vid störningar i systemet.

Trafikverkets trafikledning kan även använda de båda stråken för en effektivare trafikstyrning.

Det övergripande strategiska målet med projektet är att uppnå de transportpolitiska målen och att järnvägens marknadsandelar av transportarbetet ökar. Genom att utveckla järnvägen stärks konkurrenskraft, fler väljer transporter på järnväg istället för väg vilket minskar den totala miljöbelastningen i samhället.

Kortare restider och ökad framkomlighet på banan gör det mer attraktivt att välja tåg för person- och godstågstrafik, något som också gynnar miljön. Tåget är energisnålt och har låga utsläpp av koldioxid.

Transporter av människor och gods som flyttas över från väg och flyg till järnväg bidrar till att minska klimatpåverkan och uppfylla de svenska klimatmålen.

Fyrstegsprincipen från förstudieskedet:

- 1) Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt.
Detta omfattar exempelvis mobility management som syftar till att föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel. I och med att järnvägen uppfyller dessa krav, anses valet i denna punkt vara uppfyllt.
- 2) Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät
Detta omfattar exempelvis punktlighetsåtgärder som ökar viljan att resa med tåg eller skicka gods på järnväg. På vissa sträckor kan längre godståg vara en tänkbar åtgärd. Fordonen i persontåg kan bytas ut så att varje tåg kan ta fler resenärer. De behov som framtida trafik kommer att ha av kapacitetsutrymme och restidsramar för sträckan innebär att trafikmålen inte kommer att uppnås på befintlig bana.
- 3) Åtgärder som förbättrar järnvägen.
Omfattar exempelvis spårbyte, hastighetshöjning utan stora fysiska åtgärder, samtidigt infart på stationer och kortare blocksträckor. Ådalsbanan är rustad för att klara de närmsta årens trafikökning. Men för att kunna höja hastigheten på banan så att restidsmålet uppnås, så krävs åtgärder av de stora lutningarna samt kurvrätningar. Detta i praktiken innebär att nysträckningar kommer att krävas.
- 4) Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.
Mötesspår, dubbelspår och ny bana ger mycket stora förbättringar genom minskade förseningsrisker och höjda hastigheter. Åtgärderna möjliggör även stora öknings av trafikmängden. Att helt eller delvis bygga en nysträckning av järnvägen bedöms vara den enda rimliga åtgärd som kan minska restiderna med ca 50 % och samtidigt skapa utrymme för ytterligare förväntade trafikökningar.

Projektmål

- Restid som understiger 30 minuter för persontrafiken (idag 50-58 minuter)
- Största lutning om 10 ‰ (idag 17 ‰)
- Banan tillåter en hastighet på 250 km/h (idag 90 km/h)
- I känsliga passager tillåts 160 km/h
- Linjerna utreds som enkelspår, men skall möjliggöra en framtida utbyggnad till dubbelspår
- Målpunkter för persontrafik, Sundsvall, Timrå och Härnösand
- Målpunkter för godstrafik
 - o Tunadals hamn
 - o Hamnen i Söråker
 - o Vivsta industriområde
 - o Östrandsfabriken
 - o Härnösands hamn
- Ge kapacitetsutrymme för en ökning av såväl gods- som persontrafik
- Landskapets strukturer och samband ska upprätthållas
- En god bebyggd miljö ska uppnås
- Få tillstånd trygga passager genom viktiga yt- och grundvattenområden
- Projektet ska medverka till att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser
- Riksintressen och Natura 2000-områden ska inte utsättas för påtaglig skada

Motiv

Blå Öst uppfyller restidsmålet med viss marginal och medger att det finns ett kapacitetsmässigt utrymme för såväl ökad persontrafik som ökad godstrafik. En tillräcklig kapacitet uppnås med ett enkelspår på stora delar av sträckan. Undantaget är sträckan Sundsvall – Birsta där befintlig bana behöver vara kvar alternativt så byggs dubbelspår, vilket inte är alternativskiljande. Enkelspåret bygger på samma modell som Botniabanan med var tredje mötesstation med tre spår, om möjligt på längden, för att möjliggöra snabbare möten mellan tåg.

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

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

För den blå sträckningen mellan Stavreviken och Härnösand finns, i jämförelse med den röda sträckningen, fler möjliga "kopplingspunkter" till den befintliga banan vilket är viktigt under, den förmodligen ganska utdragna, byggprocessen. Dessutom finns fler alternativa placeringar för mötesstationer, och då speciellt mötesstationer med tre spår.

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

Riksintresse Selångersån-Selångersfjärden bedöms ej påtagligt skadas i något av alternativen och är ej alternativskiljande.

Riksintresse Selånger-Kungsnäs bedöms ej heller påtagligt skadas i något av alternativen och är ej alternativskiljande.

Riksintresse Merlo-Skönvik löper risk för påtaglig skada i Röd Öst och Blå.

Riksintresse Vivstavarv tangeras i Blå Öst men bedöms ej påtagligt skadas.

Riksintresse Ljustorpsån/Mjällån berörs endast i de röda alternativen, men bedöms ej få påtaglig skada.

Riksintresse Lögdö Bruk löper risk för påtaglig skada i de båda röda alternativen men berörs ej i de båda blåa.

Masungsgrundet, Natura 2000, bedöms få stor påverkan i de båda Röda alternativen.

Riksintresse Indalsälvens delta berörs ej i de Röda alternativ men i Blåa alternativen påverkan utan påtaglig skada.

Riksintresse Gådeåns vattensystem bedöms ej få påtaglig skada och är inte alternativskiljande.

En överflyttning av vägtrafik till järnväg kommer att medföra minskade utsläpp för transporterna.

Det är framförallt den totala längden på järnvägen och längden bro och tunnel som påverka klimatutsläppen under byggnationen samt under drift och underhåll. Alternativ Röd väst är det alternativ som genererar störst utsläpp av växthusgaser till följd av längre sträcka med tunnel och längre sträcka följt av alternativ Röd öst. De båda Blå alternativen har lägst klimatpåverkan genom mindre andel tunnlar och kortare sträcka.

Översiktliga bullerberäkningar har gjorts för alla alternativ i programmet SoundPLAN där den Nordiska beräkningsmodellen för spårtrafik har använts för beräkning av ljudutbredning. Vid beräkningarna har det förutsatts att viss trafik kommer att fortsätta att gå på det befintliga spåret mellan Sundsvall-Stavreviken. För alternativ Blå öst innebär detta att befintligt spår ersätts av nytt på avsnittet genom Timrå. På sträckan mellan Stavreviken-Härnösand har det förutsatts att ingen trafikering sker på befintligt spår. Maximal ljudnivå bedöms bli dimensionerande då fler beräknas få ljudnivåer över riktvärde 70 dBA för maximal ljudnivå utomhus (uteplats) jämfört med riktvärdet 55 dBA för ekvivalent ljudnivå utomhus (uteplats). Dessa riktvärden gäller för nybyggnad av

bana, men har använts vid jämförelse med buller från befintlig bana där egentligen andra riktvärden gäller. Detta för att få bästa jämförelsen mellan de olika alternativen då befintlig bana måste vara kvar på vissa sträckor.

Vid de översiktliga beräkningarna har spårnära åtgärder föreslagits där mer samlad bebyggelse finns. I kommande skede förfinas beräkningarna och det kan även bli aktuellt att med både fönster- och fasadåtgärder samt skydd av uteplats för att innehålla gällande riktvärden. Inlösen av fastigheter kan även bli aktuellt.

Vi har i Röd Väst minst antalet tillkomna bullerstörda längs en ny bana men eftersom befintlig bana blir kvar i sin helhet så kvarstår de redan idag 1000 störda.

För alternativen Röd Väst, Röd Öst samt Blå blir antalet bullerstörda av ny bana tillsammans med befintlig mellan 1330 - 1550 st. I Blå Öst kan vi med en viss profiljustering på befintlig bana, Vivsta – Sörberge, förbättra bullernivåerna och minska antalet bullerstörda som då blir 900 st med spårnära åtgärder.

De Blå alternativen kan innebära viss barriärverkan och bullerstörning för friluftslivet i anslutning till området vid Färjholmen vilket bör detaljstuderas i kommande skede för att minska påverkan. De Röda alternativen påverkar upplevelsevärdena för friluftslivet negativt i anslutning till Merlo slott och Lögde Bruk. Alternativ Röd Öst påverkar friluftsområde i anslutning till Indalsälven negativt eftersom här både finns eljusspår och utövas hästsport.

Blå öst har inte den lägsta investeringskostnaden. Blå har en något lägre investeringskostnad, dock är skillnaden mellan de båda blå alternativen små. Röd väst och Röd öst har däremot höga investeringskostnader med anledning av långa tunnlar och broar. Skillnaden mellan alternativen med avseende på den samhällsekonomiska nettonuvärdeskvoten står i relation till alternativens investeringskostnader.

Studerade alternativ

Nollalternativet

Nollalternativet innebär att inga om- eller nybyggnadsåtgärder vidtas, befintlig järnväg behålls och att endast sådana åtgärder som behövs för att vidmakthålla järnvägen i befintligt skick kommer att vidtas, det vill säga, endast sedvanligt underhåll genomförs. Nollalternativet i denna järnvägsutredning innebär därmed att ingen ny järnväg anläggs mellan Sundsvall och Härnösand, utan tågtrafiken hänvisas till befintlig Ådalsbana samt Stambanan genom övre Norrland.

Påverkan på miljö

Alternativet bedöms innebära en total barriär för storvilt på sträckan med anledning av E4:ans närhet.

En hel del bostadsbyggnader ligger i nära anslutning till befintlig Ådalsbana avseende elektromagnetiska fält, vilket bör detaljstuderas. Inlösen av fastigheter kan bli aktuell.

Ett stort antal boende i anslutning till järnvägen kommer att störas av buller och vibrationer.

Antalet plankorsningar med järnvägen kvarstår vilket medför en fortsatt barriär för bl. a. boende och friluftslivet. Det innebär också att järnvägen är en säkerhetsrisk för passerande.

Alternativet bidrar inte till att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser.

Passage sker inom skyddsområdet för Bondsjöns vattentäkt.

Röd väst (Längd 53 km, tunnlar 26 km, broar 3 km)

Alternativ Röd väst utgår från befintlig Ådalsbana i Sundvall och går parallellt med befintlig bana, från Sundvall till Birsta. Fram till Birsta passerar järnvägen Selångersån på bro samt Västra vägen. Vid Huli medför terrängen att en kortare tunnel byggs. (lika för alla alternativ)

Korridoren går vidare norrut förbi golfbanan i Öråker och därefter in i två tunnlar genom Laggarberget. Efter dessa passeras Merlodalen i ett högt läge på landskapsbro.

Korridoren ligger ca 3 km från Timrå centrum vilket innebär ett allt för ocentralt läge för att möjliggöra ett resecentrum för resandeutbyte och medför därmed att resandeutbyte endast är möjligt i Sundsvall och Härnösand.

Efter passage av Merlodalen går järnvägen in i en lång tunnel genom Orsillberget och Bodberget för att därefter komma ut i Indalsälvens dalgång. Indalsälven passeras på bro. Därefter går alternativet in i en lång tunnel och kommer ut vid Lögdö bruk där Ljustorpsån passeras på bro.

Efter Stavreviken går järnvägen in i en mycket lång tunnel som passerar under dalgången i Krigsbyn. Tunneln mynnar ut väster om Norrkrånge. Passage mellan Norrkrånge och Häggsjön sker i marknivå och växlar i terrängen mellan bank och skärning. Därefter går järnvägen in i en tunnel genom Lilltjärnsberget. (lika Röd Öst)

Odlingslandskapen vid Otterböle passeras i marknivå. I Otterböle och Kittjärn korsar korridoren befintlig järnväg. Mellan dessa passager går järnvägen genom tunnel. Efter Kittjärn går järnvägen till stor del i skärning fram till Gådeån som passeras på bro, därefter går järnvägen in i en tunnel genom Gådeåberget vilken mynnar ut väster om Västra Ringvägen i Härnösand. Korridoren ansluter till befintligt järnvägsdike in mot stationen i Härnösand. (lika Röd Öst)

Påverkan på miljö

Alternativet passerar uppströms Wifsta vattentäkt med risk för påverkan på vattentäkten både under byggskede och i driftskede. Riskerna att påverka vattentäkten negativt bedöms trots åtgärder som stora.

Alternativet passerar även Bondsjöns vattentäkt. Detaljstudier av linjedragningen förbi området kan minska påverkan på vattentäkten.

Riksintresset Lögdö Bruk bedöms påtagligt skadas oavsett passage inom korridoren.

Riksintresset Ljustorpsån-Mjällån bedöms med åtgärder så att inte vatten- och strandmiljön påverkas negativt undgå att påtagligt skadas.

Livsmiljöerna i Natura 2000-området Masugnsgrundet bedöms påverkas negativt av järnvägen där habitat av Sötgräs riskerar att försvinna.

Alternativet medför mycket tunnel som medför stora massöverskott.

Boendemiljön bedöms påverkas negativt av ett stort antal boende då befintlig järnväg måste finnas kvar på sträckan mellan Sundsvall-Stavreviken. Genom bullerskyddsåtgärder kan antalet störda minskas.

Röd öst (Längd 50 km, tunnlar 15 km, broar 6 km)

Alternativ Röd öst utgår från befintlig Ådalsbana i Sundvall och går parallellt med befintlig bana, från Sundvall till Birsta. Fram till Birsta passerar järnvägen Selångersån på på bro samt Västra vägen. Vid Huli medför terrängen att en kortare tunnel byggs. (lika för alla alternativ)

Korridoren går vidare norrut förbi Öråker och därefter in i en tunnel genom Laggårberget. Efter denna passeras Merlodalen i ett högt läge vilket innebär två landskapsbroar över dalen. I detta läge passerar korridoren Merlo slott. Genom ett västligt läge av järnvägen inom korridoren förhindras ett läge på järnvägen i Merlo slotts närhet.

Efter passage av Merlodalen sträcker sig korridoren över odlingsmarker och mellan bostadsområdena Vävland i väster och Timrådalen och Fröland i öster för att därefter gå in i en tunnel genom Svartberget och därefter vidare norrut genom Timrå industriområde.

Vid passage av industriområdet kan järnvägen anläggas på landbro i terminalvägens sträckning för att minska intrånget i industriområdet. Möjlighet till att anlägga nytt resecentrum i Timrå finns på denna del av korridoren. Nordost om Timrå industriområde går korridoren vidare norrut med en utbredning mellan Wifsta vattentäkt och EON- arena för att därefter passera Indalsälven på bro.

På norra sidan älven fortsätter korridoren i skogs- och odlingslandskapet och passerar Lunde och Risgrändsbyn varefter Ljustorpsån vid Lögdö bruk passerar på bro.

Efter Stavreviken går järnvägen in i en mycket lång tunnel som passerar under dalgången i Krigsbyn. Tunneln mynnar ut väster om Norrkrånge. Passage mellan Norrkrånge och Häggsjön sker i marknivå och växlar i terrängen mellan bank och skärning. Därefter går järnvägen in i en tunnel genom Lilltjärnsberget. (lika Röd Väst)

Odlingslandskapen vid Otterböle passerar i marknivå. I Otterböle och Kittjärn korsar korridoren befintlig järnväg. Mellan dessa passager går järnvägen genom tunnel. Efter Kittjärn går järnvägen till stor del i skärning fram till Gådeån som passerar på bro, därefter går järnvägen in i en tunnel genom Gådeåberget vilken mynnar ut väster om Västra Ringvägen i Härnösand. Korridoren ansluter till befintligt järnvägsdike in mot stationen i Härnösand. (lika Röd Väst)

Påverkan på miljö

Riksintresseområdet Merlo-Skönvik bedöms påtagligt skadas vid passagen.

Alternativet passerar Wifsta vattentäkt, men bedöms med vissa justeringar av järnvägslinjen kunna undvika vattentäkten och passera den nedströms.

Alternativet passerar även Bondsjöns vattentäkt. Detaljstudier av linjedragningen förbi området kan minska påverkan på vattentäkten.

Riksintresset Lögdö Bruk bedöms påtagligt skadas oavsett passage inom korridoren.

Riksintresset Ljustorpsån-Mjällån bedöms med åtgärder så att inte vatten- och strandmiljön påverkas negativt undgå att påtagligt skadas.

Livsmiljöerna i Natura 2000-området Masugngrundet bedöms påverkas negativt av järnvägen där habitat av Sötgräs riskerar att försvinna.

Boendemiljön bedöms påverkas negativt av ett stort antal boende då befintlig järnväg måste finnas kvar på sträckan mellan Sundsvall-Stavreviken. Genom bullerskyddsåtgärder kan antalet störda minskas.

Alternativet medför mycket tunnel som medför stora massöverskott.

Blå (Längd 50 km, tunnlar 13 km, broar 3 km)

Alternativ Blå utgår från befintlig Ådalsbana i Sundvall och går parallellt med befintlig bana, från Sundvall till Birsta. Fram till Birsta passerar järnvägen Selångersån på bro samt Västra vägen. Vid Huli medför terrängen att en kortare tunnel byggs. (lika för alla alternativ)

I höjd med Birsta mötesstation går alternativet vidare norrut förbi Öråker och därefter in i en tunnel genom Laggårberget. Direkt efter tunneln passerar Merlodalen på två landskapsbroar. I detta läge passerar korridoren Merlo slott.

Efter passage av Merlodalen sträcker sig korridoren över odlingsmarker och mellan bostadsområdena Vävland i väster och Timrådalen och Fröland i öster för att därefter gå in i en tunnel genom Svartberget och går därefter parallellt med E4, förbi Berglunda kyrkogård och fram till Bergeforsen. Nytt resecentrum i Timrå är möjligt att anlägga från tunnelmynningen strax norr om Haga fram till Vivstavarvstjärnen.

Vid Bergeforsen fortsätter korridoren norrut över Stordalen där den på sin väg går över Lillån på bro och vidare ut på Färjholmen. Järnvägen går därefter över Indalsälven på bro. Efter bron går järnvägen in i en lång tunnel som mynnar ut nordväst om Bölesjön. (lika Blå Öst)

Bölesjön passerar på bro vartefter korridoren följer E4:ans sträckning fram till Kittjärn. Efter Kittjärn går järnvägen till stor del i skärning fram till Gådeån som passerar på bro. Vid Gådeåberget går järnvägen i tunnel vilken mynnar ut väster om Västra Ringvägen i Härnösand. Korridoren ansluter till befintligt järnvägsdike in mot stationen i Härnösand. (lika Blå Öst)

Påverkan på miljö

Riksintresseområdet Merlo-Skönvik bedöms påtagligt skadas vid passagen.

Boendemiljön bedöms påverkas negativt av ett stort antal boende då befintlig järnväg måste finnas kvar på sträckan mellan Sundsvall-Stavreviken. Genom bullerskyddsåtgärder kan antalet störda minska.

Alternativet passerar även Bondsjöns vattentäkt. Detaljstudier av linjedragningen förbi området kan medföra att vattentäkten passerar nedströms och påverkan kan undvikas.

Blå öst (Längd 50 km, tunnlar 13 km, broar 3 km)

Alternativ Blå öst utgår från befintlig Ådalsbana i Sundvall och går parallellt med befintlig bana, från Sundvall till Birsta. Fram till Birsta passerar järnvägen Selångersån på bro samt Västra vägen. Vid Huli medför terrängen att en kortare tunnel byggs. (lika för alla alternativ)

I höjd med Birsta mötesstation går alternativet vidare norrut förbi Öråker och därefter in i en tunnel genom Birstaberget. Tunneln mynnar ut nedanför Skönviksbacken på Birstabergets norra sluttning. Järnvägen går därefter på en hög landbro över E4 och Merlodalen. Korridoren passerar väster om Östrandfabriken och vidare in mot befintligt resecentrum i Timrå.

Befintligt resecentrum i Timrå byggs om och spår förlängs för att klara samtidig infart för 750 meter långa tåg. Korridoren följer därefter befintlig järnvägssträckning genom Framnäs, Tallnäs och Sörberge fram till Bergeforsen. På denna del kan den nya järnvägen med fördel sänkas något i förhållande till befintlig järnväg. Åtgärderna skulle kunna minska barriäreffekterna samt ge betydligt säkrare kommunikationsleder för boende i området.

Vid Bergeforsen fortsätter korridoren norrut över Stordalen där den på sin väg går över Lillån på bro och vidare ut på Färjholmen. Järnvägen går därefter över Indalsälven på bro. Efter bron går järnvägen in i en lång tunnel som mynnar ut nordväst om Bölesjön. (lika Blå)

Bölesjön passeras på bro vartefter korridoren följer E4:ans sträckning fram till Kittjärn. Efter Kittjärn går järnvägen till stor del i skärning fram till Gådeån som passeras på bro Vid Gådeåberget går järnvägen i tunnel vilken mynnar ut väster om Västra Ringvägen i Härnösand. Korridoren ansluter till befintligt järnvägsdike in mot stationen i Härnösand. (lika Blå)

Påverkan på miljö

Riksintresseområdet Wifstavarv tangeras, men bedöms ej påtagligt skada riksintressets värdekärna.

Alternativet medför passage i närheten av flera industrideponier där det med vidare linjestudier finns möjlighet att undvika passage av dessa.

Boendemiljön bedöms påverkas negativt av ett antal boende. Genom en sänkning av järnvägsprofilen på en sträcka genom Timrå och bullerskyddsåtgärder kan antalet störda minskas.

Alternativet passerar även Bondsjöns vattentäkt. Detaljstudier av linjedragningen förbi området kan medföra att vattentäkten passerar nedströms och påverkan kan undvikas.

Planer och bestämmelser som berör korridorerna

De gällande detaljplaner som berörs av utredningskorridorerna redovisas i bilaga *PM Detaljplaner*.

Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

I samtliga av de fyra alternativ som utretts så kommer den begränsade framkomligheten som finns på sträckan idag att åtgärdas, till skillnad från Nollalternativet. Järnvägen kommer på denna sträcka att oavsett val av alternativ vara en modern och effektiv järnväg som en del av sträckan Stockholm - Umeå, med anslutningsmöjligheter till viktiga målpunkter och avsevärt förbättrade restider och gångtider. Det finns dock skillnader mellan alternativen som påverkar t.ex. tillgänglighet för framförallt persontrafiken. Järnvägssystemet byggs funktionsmässigt sådant att det kan anses uppnå kraven på robusthet och säkerhet i samtliga utredningsalternativ. Banan ger oavsett alternativ en betydligt förbättrad transportkvalitet för näringslivet och för regionen är projektet en viktig förutsättning för en positiv utveckling av näringslivet.

För alternativet Blå öst bedöms anslutningsmöjligheterna till målpunkter vara mycket goda, för alternativen Blå och Röd öst goda, medan de bedöms vara neutrala för Röd väst. För nollalternativet bedöms anslutningsmöjligheterna till målpunkter också vara mycket goda.

Det alternativ som avviker mest ifrån de övriga, vad gäller persontrafiken, är alternativet Röd väst, då det till skillnad från de övriga alternativen saknar möjlighet för resecentrumläge i Timrå. Detta gör att tillgängligheten blir försämrad i detta parti av banan och det kommer sannolikt att innebära färre resenärer som väljer tåg istället för bil eller vägburen kollektivtrafik.

I samtliga alternativ bidrar åtgärderna sammantaget till en ökad regionintegrering, men resandet för persontrafik kommer sannolikt bli lägre med alternativet Röd väst, vilket innebär att det påverkar regionintegreringen negativt i jämförelse med övriga utredningsalternativ. Nollalternativet innebär också mindre resande med persontrafiken och bidrar till sämre regionintegrering är alternativen Röd öst, Blå och Blå öst.

Projektet kommer att ge möjlighet till kostnadseffektiva transportlösningar genom transport på järnväg och med anslutningsmöjligheter till många för regionen viktiga målpunkter, men också som en del i ett nationellt transportsystem. De åtgärder som genomförs på banan mellan Härnösand och Sundsvall, medför den möjligheten

till alternativa stråk för godstransporter vid störningar. Dessa fördelar finns för samtliga av alternativen och är inte alternativskiljande. Detta gäller oavsett vilket av alternativen som väljs, men inte i samma omfattning för nollalternativet där kapaciteten kan komma att bli begränsande för godstransporterna.

Samtliga nybyggnadsalternativ för järnvägen uppfyller mer eller mindre samtliga av de transportpolitiska hänsynsmaålen väl, de Blå alternativen bättre än de Röda alternativen vad gäller klimat, Blå öst ännu bättre då inga riksintressen eller Natura 2000-områden påverkas och man undviker passager genom grund- och ytvattenområden. Alternativ Röd väst, där tillgängligheten inte blir lika god som i övriga alternativ utan stationsläge, är totalt sett det sämsta nybyggnadsalternativet utifrån måluppfyllelse av funktionsmålet och har dessutom fler negativa miljökonsekvenser, om man jämför med de blå alternativen.

Alla alternativen får kortare restider och gångtider för godstågen och uppnår de projektmål som satts utifrån nationella transportpolitiska mål vad gäller funktion, robusthet och säkerhet, vilket inte kan sägas om Nollalternativet som inte uppfyller dessa fullt ut.

Landskapets strukturer och samband ska upprätthållas

Den nya järnvägens passage genom Hulidalgången påverkar uppfyllelsen av projektmålet negativt genom att infrastrukturkorridoren blir bredare och de visuella hindren i landskapet ökar jämfört med nollalternativet. Vid passagen av dalgången vid Hamstasjön bedöms projektet medföra vissa svårigheter att uppfylla projektmålet i de båda röda alternativen jämfört med de blå alternativen.

Den nya järnvägen passerar ej Vivstavarvsmon i alternativ Röd väst, medan de övriga tre alternativen innebär vissa svårigheter att uppfylla projektmålet. För Indalsälvens dalgång kommer alla fyra alternativ att innebära en viss barriär och påverka måluppfyllelsen för projektmålet.

Vid passagen av Ljustorpsåns dalgång bedöms de röda alternativen innebära en viss barriär och möjligheten att uppfylla projektmålet. De blå alternativen passerar inte Ljustorpsåns dalgång.

Vad gäller storvilt medför de båda blå alternativen en total barriär på sträckan mellan Stavreviken och Härnösand med anledning av E4, vilket påverkar möjligheten att uppfylla projektmålet negativt, medan de röda alternativen enbart medför en viss barriär.

Nollalternativet bedöms uppfylla projektmålet till viss del. När det gäller storvilt medför det en total barriär med anledning av E4. Med åtgärder kan barriäreffekten lindras och även för E4 förbättras.

Vid passagen av Krigsbyn kommer projektmålet att kunna uppfyllas oavsett alternativ.

Järnvägens passage av Öjesjön samt Gådeåns dalgång bedöms medföra mindre svårigheter att uppfylla projektmålet. Nollalternativet berör ej eller i liten grad de utpekade områdena.

En god bebyggd miljö uppnås

Röd Väst har minst antalet tillkomna bullerstörda bostadsfastigheter längs en ny bana men eftersom befintlig bana blir kvar i sin helhet så kvarstår de redan idag 1000 störda.

För alternativen Röd Väst, Röd Öst samt Blå blir antalet bullerstörda av ny bana tillsammans med befintlig mellan 1330 - 1550 st. I Blå Öst kan vi med en viss profiljustering på befintlig bana, Vivsta – Sörberge, förbättra bullernivåerna och minska antalet bullerstörda som då blir 900 st med spårnära åtgärder.

Få till stånd trygga passager genom viktiga yt- och grundvattenområden

Alternativ Blå öst och nollalternativet är de alternativ som ej berör Wifsta vattentäkt alls. De båda röda alternativen innebär hög risk och svårigheter att få till trygga passager förbi vattentäkten medan alternativ Blå medger möjlighet att få till en trygg passage.

Den röda korridoren liksom Nollalternativet passerar inom Bondsjöns ytvattentäkts skyddsområde medan den blå korridoren endast tangerar skyddsområdet.

Projektet ska medverka till att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser

Blå/Blå öst innebär mindre utsläpp av klimatpåverkande gaser än de röda alternativen och nollalternativet.

Riksintressen och Natura 2000-områden ska inte utsättas för påtaglig skada

Riksintresset Merlo-Skönvik (kultur) bedöms att påtagligt skadas av alternativ Röd öst och Blå.

PM

Ärendenummer
TRV 2013/76428
Projektnummer
B301158

Dokumentdatum
2013-10-15
Sidor
13(14)



För Natura 2000-området Masugnsgundet bedöms gynnsam bevarandestatus på utpekade arter och livsmiljöer inte kunna upprätthållas i de båda röda korridorerna.

Riksintresset Lögde Bruk (kultur) berörs också endast av de röda korridorerna och bedöms påtagligt skada riksintresset.

Övriga riksintressen (Wifstavarv, Indalsälvens delta och Ljustorpsån-Mjällån) bedöms ej att påtagligt skadas av något alternativ.

Alternativet Blå öst rangordnas högst ur miljösynpunkt, dvs. detta alternativ ger likvärdiga eller minsta negativa konsekvenser ur miljösynpunkt och likvärdig eller bäst måluppfyllelse i de mål som berör miljö.

Bortvalda alternativ

Under arbetet med järnvägsutredningen har inga utredningsalternativ valts bort.

Etapputbyggnad

Sundsvall/Bergsåker – Birsta

Denna sträcka har mest trafik och störst kapacitetsbegränsningar. Genom att bygga en ny järnväg förkortas gångtiden till Birsta, vilket frigör kapacitet. Vid utbyggnad av denna etapp kortas restiden för persontrafik med ca 3-4 min. Denna etapp går att förlänga till Timrå.

Stavreviken – Härnösand

Denna sträcka är slingrig, har kraftiga lutningar och långa stationsavstånd som begränsar kapaciteten. Vid utbyggnad av hela denna etapp kortas restiden för persontrafik med ca 14 min.

Birsta – Timrå – Stavreviken

Denna sträcka föreslås byggas ut sist, då det är begränsat med lutningar, gångtiderna mellan mötesstationerna är acceptabla och större delen av befintlig järnväg behövs för att nå industrier och terminaler kring Timrå. Vid utbyggnad av denna etapp kortas restiden för persontrafik med ca 7-8 min. Delen Birsta – Timrå kan även ingå i etappen Sundsvall/Bergsåker – Birsta.

Samråd och beslut

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

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

Samråd

Samråd har hållits dels genom möten med myndigheter och organisationer, dels genom offentliga möten och genom utskick av samrådsunderlaget. Både muntliga och skriftliga frågor och synpunkter har dokumenterats.

I inledningsskedet av järnvägsutredningen gick ett pressmeddelande ut, i samband med detta så sickades 14 000 vykort ut till berörda inom samtliga korridorer. Vykortet innehöll bl.a. information om tidplan, när samråd beräknas hållas, uppgifter till hemsida och kontaktinformation.

I inledningsskedet hölls också ett samrådsmöte i Birsta City. Under dagen samtalande projektmedlemmar med ca 100-150 personer. Mötet annonserades i lokaltidningarna.

Tre offentliga samrådsmöten hölls under november 2012:

Samrådsmöte i Timrå 12/11 2012, Bergforsparken (antal deltagare 360 varav 63 kvinnor)

PM

Ärendenummer
TRV 2013/76428
Projektnummer
B301158

Dokumentdatum
2013-10-15
Sidor
14(14)



Samrådsmöte i Sundsvall 19/11 2012, Selångers Bygdegård (antal deltagare drygt 40 varav 9 kvinnor)
Samrådsmöte i Härnösand 20/11 2012, Sambiblioteket (antal deltagare ca 70 varav 17 kvinnor)

Mötena annonserades i lokaltidningar. De synpunkter som framfördes på mötena sammanfattas och kommenteras i samrådsredogörelsen.

Under den formella samrådstiden uppmuntrades allmänheten att inkomma med skriftliga synpunkter via brev och mail. På Trafikverkets hemsida samt på facebook fanns information om samråden och handlingar att ta del av.

Samråd med myndigheter och organisationer har hållits löpande under framtagandet av järnvägsutredningen. I samband med den formella samrådstiden skickades samrådshandlingen till en utökad krets av myndigheter, organisationer och företag.

Samrådsredogörelsen daterad 2013-10-15 bifogas detta underlag.

Länsstyrelsens och Kommunens/Kommuners yttranden

Här kommer en sammanfattning av Länsstyrelsens och kommunernas sammanvägda synpunkter angående val av lokaliseringalternativ att ges när dessa har inkommit till Trafikverket, vilket beräknas ske under december.

Marie Svahn, projektledare

Bilagor:

- 1 Samrådshandling (2013-10-15) med tillhörande bilagor
- 2 Samrådsredogörelse, daterad 2013-10-15
- 3 Karta utvisande korridor för valt alternativ, daterad 2013-10-15