

## 2. PROJEKTBESKRIVNING

### 2.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Ådalsbanan är cirka 14 mil lång och sträcker sig mellan Sundsvall och Långsele och förbinder därmed Ostkustbanan med Stambanan genom övre Norrland. Delen Sundsvall - Härnösand öppnades 1925, medan delen norr om Härnösand öppnades redan 1893. Dagens bana följer den ursprungliga bansträckningen och innehåller en mängd brister i form av kraftiga lutningar samt många kurvor med små radier. Delen Sundsvall – Härnösand är snabbtågsanpassad men de många kurvorna gör att hastigheter över 120 km/tim är sällsynta.

I framtiden när Botniabanan är färdigställd kommer Ådalsbanan att utgöra en länk mellan Botniabanans anslutning norr om Nyland och Sundsvall. All persontrafik samt en stor del av godstrafiken från övre Norrland kommer att gå via denna bana. För att klara dessa ökade trafikmängder är det nödvändigt att åtgärda hastighetsstandard, låga axellaster samt de kraftiga lutningar som förekommer utmed banan.

I samband med beslutet att starta byggandet av Botniabanan, tecknades ett avtal där Banverket åtog sig att rusta Ådalsbanan. Detta för att skapa en förbindelse mellan den helt nybyggda Botniabanan och den upprustade Ostkustbanan söderut från Sundsvall.

#### Syftet med projekt Ådalsbanan är att bidra till:

- ett brett samspel så att orterna i regionen kompletterar varandra
- ett framtidsinriktat och hållbart näringsliv
- en långsiktig utveckling av samhället
- en god miljö och långsiktig hållbarhet

När Botniabanan står klar kommer en trafikökning att ske de närmaste åren. Trafikökningen blir påtaglig genom centrala Sundsvall, varför Banverket gör denna järnvägsutredning.

Järnvägsutredningens syfte är att utreda och konsekvensbeskriva alternativa korridorer. I det här fallet med järnväg genom centrala Sundsvall ligger de olika alternativen inom samma korridor varpå utredningen koncentreras på alternativskiljande konsekvenser.

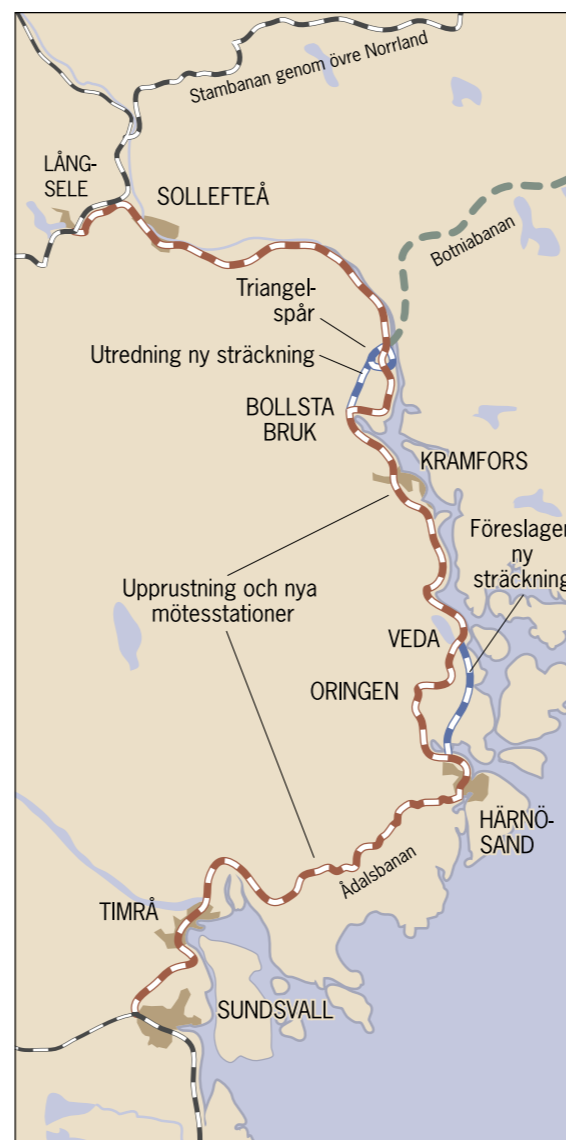
Varje utredningsalternativ kommer att studeras med samma omfattning och detaljeringsnivå vad avser funktion, samhällsplanering, miljö, ekonomi och riskanalys.

Eftersom denna järnvägsutredning berör tätbebyggda centrala delarna av en större stad är dess detaljeringsnivå i många avseende stor jämfört med många andra järnvägsutredningar.

### 2.2 TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT

Följande utredningar av betydelse har genomförts för Ådalsbanan och för passagen genom Sundsvall:

- **Ådalsbanan.** Stråkutredning Sundsvall - Bollstabruk. BVRN 1994
- **Ådalsbanan.** Funktionsutredning, april 1998, BRM
- **Ådalsbanan.** Åsiktsförklaring för projekt Ådalsbanan, 1998.
- **Ådalsbanan.** Banverkets rapport till regeringen, 1999-08-31.
- **Järnvägen genom centrala Sundsvall.** Förstudie. 2001-12-18
- **Järnväg genom centrala Sundsvall.** Underlag för utökat samråd med miljökonsekvensbedömning. 2002-11-06.



Ådalsbanan och Botniabanan

### Samrådsresultat i förstudien

Banverkets förstudie för Järnvägen genom centrala Sundsvall var under juni-september 2000 föremål för remissbehandling hos ett antal berörda myndigheter och intressenter. Ett 20-tal skriftliga yttranden inkom till Banverket.

#### Sammanfattningsvis har följande synpunkter framkommit:

- Gå vidare i en järnvägsutredning av de fyra kvarvarande alternativen, där flera förordar tunnelalternativen.
- Vikten av två stationslägen betonas, dels vid Mitthögskolan och vid nuvarande centralstation. Tillgängligheten betonas samt behov av goda möjligheter till omstigning.

#### Andra synpunkter gällde:

- Bomfällningsproblematiken, dvs bomfällningarnas påverkan på framkomligheten och luftmiljösituationen
- Funktion och kapacitet för person- och godstrafiken
- Anslutning till busstrafik samt gång- och cykeltrafik.
- Säkerhetsaspekter och barriäreffekter
- Påverkan på riksintresseområdet Stenstaden och dess kulturmiljö
- Behov av triangelspår vid Bergsåker
- Bangårdens placering
- Buller, vibrationer och miljöfrågor efter järnvägen.
- Behov att beakta grundvatten och markförhållanden vid ev åtgärder
- Plattformsängder vid centralstation och Västra station
- Åtgärder innan Botniabanan tas i bruk.

#### Beslut om betydande miljöpåverkan

Med förstudien som grund beslöt Länsstyrelsen att projektet enligt 2 kap 1§ Lagen om byggande av järnväg och 6 kap 4§ Miljöbalken kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Genom att Länsstyrelsen fattade beslut om betydande miljöpåverkan påbörjades ett förfarande med miljökonsekvensbedömning och utökat samråd.

#### Revidering av alternativen

Initialt i järnvägsutredningen beslutade Banverket att det fjärde utredningsalternativet från förstudien (H1) skulle sorteras bort. Motiv för detta var dels att ingen av remissinstanserna i förstudien ansåg detta vara ett intressant alternativ, dels för att H1 inte innehöll tydliga fördelar jämfört med de tre övriga utredningsalternativen.

Vidare fann utredningen på förslag från konsulten att alternativ S3 i förstudien med fördel borde kunna förkortas. Detta skulle kraftigt minska kostnaden för alternativet, vilket skulle göra det mer trovärdigt. Samtidigt

skulle det underlätta jämförelsen mellan utredningsalternativen att inte en förutsättning om flyttning av godsbangården fanns med enbart i ett av alternativen.

## Samrådsresultat i utökat samråd

Utökat samråd skedde under nov/dec-02 med utskick av ”Järnväg genom centrala Sundsvall – underlag för utökat samråd med miljökonsekvensbedömning 2002-11-06”. 35 instanser fick materialet för samråd och 23 av dessa har svarat, varav fem inte har lämnat några synpunkter.

Många synpunkter sammanfaller med de som kom in under förstudien. Många yttranden beskriver betydelsen av ett centralt stationsläge både för bättre anslutning till centrum, bättre koppling till busstrafiken och kortare avstånd för gång-/cykeltrafikanter. Även betydelsen av ett nytt stationsläge vid Högskolan/Universitetet betonas.

De miljöfrågor som fokuseras mest på är kulturmiljön kring Stenstaden, barriäreffekten, buller, vibrationer (även stomljud), grundvatten med koppling både till grundläggning och ev. markföroreningar, luftmiljön,

påverkan under byggtiden, dagvattenhanteringen (dränering) och påverkan på vattenmiljöer, säkerheten kring tunnlar och farligt gods samt sårbarheten för anläggningen.

Andra frågor som framkom var utformning av gångtunnlar både av hänsyn till otrygghet (gäller även station under mark) och hänsyn till rörelsehindrade, lutning på korsande vägar i R1 (framförallt Skolhusalén), behov av provisoriska spår under byggtiden (S1 och S3), krav om full dubbelspårsfunktion även i tunnelalternativen (strider mot kravet på separering av gods- och persontrafik i S3), vikten av att den västliga förbindelsen till godsbangården bibehålls och en avrådan att anlägga stationer med perronger på ömse sidor av spåren istället för mellan spåren.

*En mer utförlig beskrivning av det utökade samrådet finns i en särskild bilaga till järnvägsutredningen som heter samrådsredogörelse.*

## 2.3 UTREDNINGSSOMRÅDET

Utredningsområdet ligger i Sundsvalls kommun, Västernorrlands län. Det studerade området är beläget i stadsmiljö i Sundsvall och sträcker sig längs befintlig järnväg från Björneborgsgatan i öster till Nacksta industriområde i väster. Se karta nedan. Sundsvall är staden mellan de

två bergen, Norra och Södra Stadsberget, där Selångersån rinner genom staden och mynnar ut i Sundsvallsfjärden.

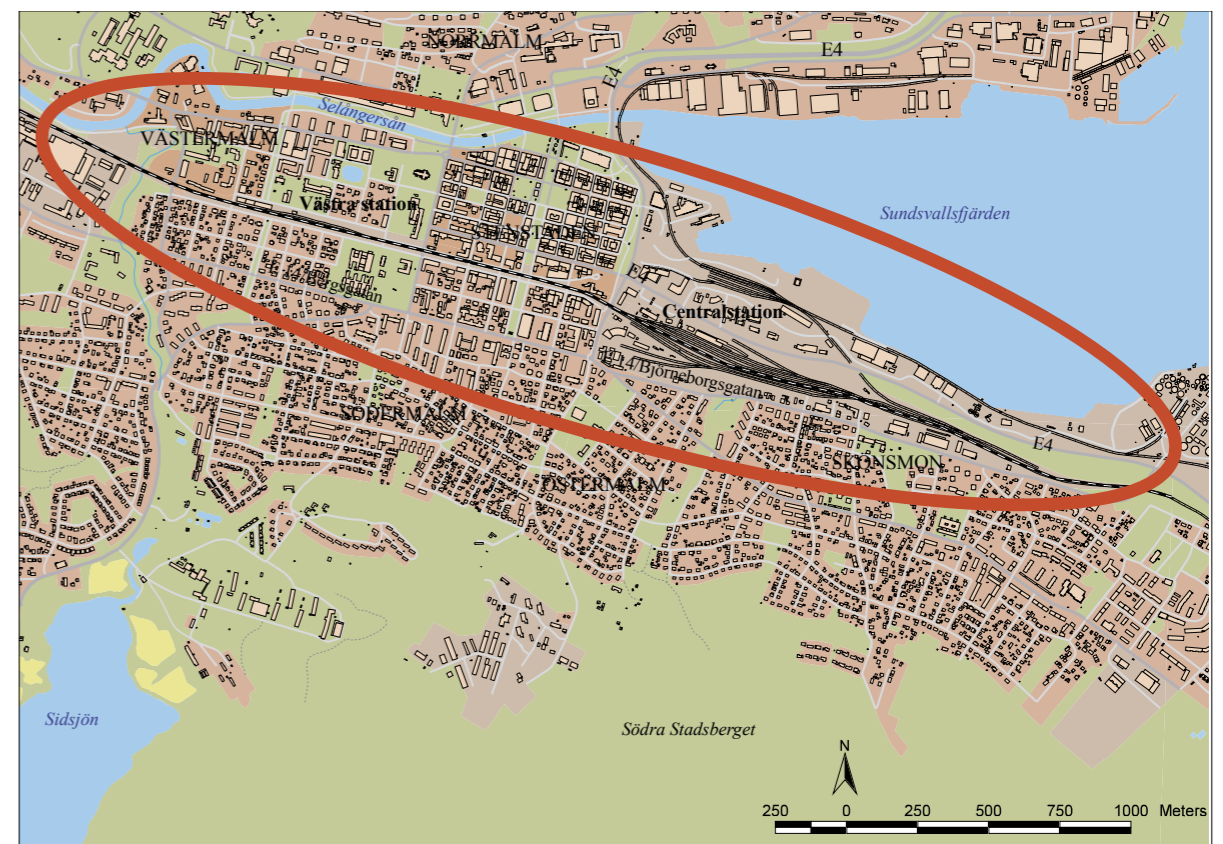
Enligt Banverkets längdmätning sträcker sig den påverkade huvudtågvägen i alla tre alternativen från 346+500 till 349+860. Alternativ S3 har utdragsspår söder ut som sträcker sig till ca 345+500 enligt huvudspårets längdmätning (fram till järnvägens korsning med Björneborgsgatan).

Sundsvalls kommun har framhållit att godsbangårdens och kombiterminalens nuvarande lokalisering innebär risker för omgivningen. Enligt kommunen bör därför en utredning om en eventuell flyttning av dessa verksamheter genomföras. Sådana studier ingår dock inte i föreliggande järnvägsutredning.

Alternativens direkta fysiska påverkan inklusive ombyggnader av gator begränsas huvudsakligen till en cirka fyrahundra meter bred zon runt järnvägen. Den indirekta påverkan t ex på trafikflödena samt tillgängligheten till Stenstaden har en avsevärt större omfattning. Detta influensområde illustreras schematiskt i kartskissen nedan.



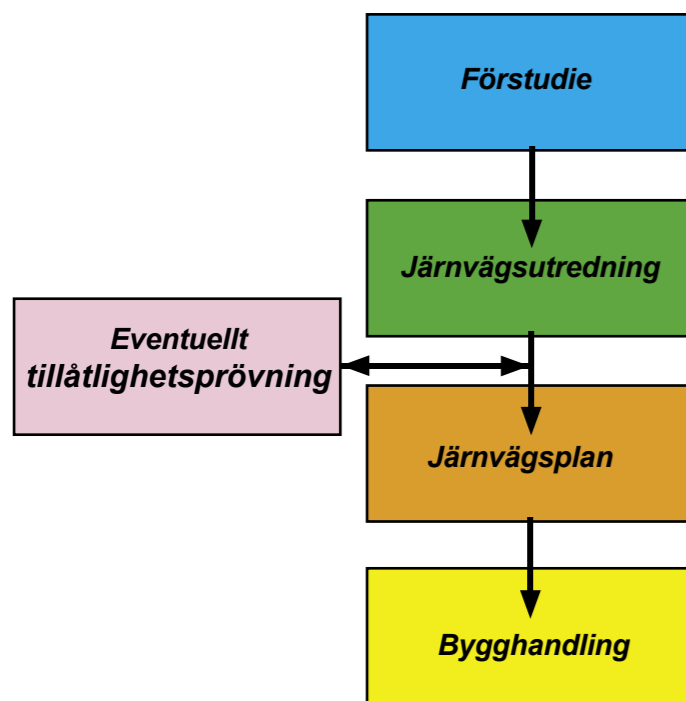
Karta över Sundsvallsområdet med utredningsområdet.



Karta över utredningsområdet i Sundsvall.

## 2.4 PLANERINGSPROCESSEN

Planering och byggande av en järnväg är en lång process. Först genomförs en **förstudie** som syftar till att belysa områdets förutsättningar och utgöra en plattform för den fortsatta planeringen. Förstudien inleds med en problemanalys, där brister t ex i form av låg framkomlighet och säkerhet samt miljöstörningar i dagens trafiksystem identifieras. Därefter följer en översiktlig studie av möjliga åtgärder för att förbättra situationen. Förstudien innehåller även en miljöbeskrivning, där intressen inom förstudieområdet identifieras och effekterna av planerade åtgärder beskrivs. I den tidiga miljöbeskrivningen ligger fokuseringen främst på allmänna intressen.



Planeringsprocessen för järnvägar

I förstudien hålls även ett tidigt samråd. Syftet med det tidiga samrådet är att allmänhet, myndigheter och organisationer ska bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet och att deras synpunkter ska kunna beaktas tidigt i planeringen innan låsningar har skett.

Förstudien sammanställs i en samrådshandling som skickas på remiss till Länsstyrelsen, berörda kommuner, myndigheter och organisationer.

Vid detta samråd ska länsstyrelsen fatta beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta kan då innebära att Banverket väljer att ej gå vidare med projektet. Om man går vidare och flera alternativ finns drivs då projektet normalt vidare i en järnvägsutredning

som inleds med ett utökat samråd som hålls med berörda myndigheter, samt med berörd allmänhet och organisationer. Synpunkter sammanställs i en samrådsredogörelse. Finns endast ett alternativ drivs processen direkt vidare i järnvägsplan.

Syftet med en **järnvägsutredning** är att den skall utgöra underlag för val av utredningskorridor och för järnvägens tekniska standard. I järnvägsutredningen studeras alternativa korridorer som jämförs mot ett nollalternativ. Nollalternativet innebär att man inte bygger någon ny järnväg utan vidmakthåller befintlig järnväg. Under arbetet med järnvägsutredningen hålls samråd med offentliga instanser, olika intressegrupper och allmänheten. Ofta sker detta samråd med allmänheten med offentliga informationsmöten. Järnvägsutredningen innehåller även en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som måste godkännas av Länsstyrelsen innan järnvägsutredningen ställs ut. MKB:n behandlar främst allmänna intressen. Under utställelsen har länsstyrelse, kommun, andra berörda myndigheter, intressegrupper och allmänhet möjlighet att lämna synpunkter, som sammanställs i en PM. Med denna PM som underlag fattar Banverket ett beslut om val av alternativ.

Enligt miljöbalken ska regeringen pröva tillåtligheten av vissa projekt. Detta gäller bl a större järnvägsprojekt t ex nya järnvägar för fjärrtrafik. Vid denna prövning görs en bedömning om verksamheten kan bedrivas enligt miljöbalkens grundläggande regler.

Om projektet ges tillåtlighet upprättas en **järnvägsplan**. I järnvägsplanen har enskilda intressen större betydelse än i tidigare skeden. Samråd sker med allmänheten och myndigheter under arbetets gång med järnvägsplanen. Järnvägsplanen innehåller en mer detaljerad miljökonsekvensbeskrivning som måste godkännas av länsstyrelsen innan planen ställs ut. Under utställelsen har myndigheter och berörd allmänhet möjlighet att lämna synpunkter. Inkomna synpunkter besvaras. I vissa fall föranleder synpunkterna att järnvägsplanen justeras. Planen fastställs av Banverket och om inga överklaganden kommer in vinner den laga kraft. Vid even-

tuella överklaganden prövas järnvägsplanen av regeringen. I nästa skede utarbetas en bygghandling som innehåller de tekniska handlingar som krävs för att kunna genomföra byggnationen.

## Lagstiftning

Den nya Miljöbalken (1998:808) trädde i kraft 1999-01-01 och syftar till att skapa förutsättningar för en ekologisk hållbar utveckling i samhället, där nu levande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö att leva i. Målsättningen med miljöbalken är att olika verksamheter skall prövas utgående från samma lagstiftning och på så sätt säkerställa största möjliga hänsyn till miljön. Totalt har 15 lagar arbetats samman i miljöbalken.

Planerande och byggande av järnvägar regleras av Lag om byggande av järnväg (1995:1649) samt Plan- och bygglagen (1987:10).

## 2.5 TIDPLAN

Tidplanen för Ådalsbanan och då även järnvägen genom Sundsvall skall anpassas till Botniabanans tidplan. När Botniabanan är färdigställd planeras även Ådalsbanan och Ostkustbanan att vara utbyggd så att den förväntade trafiken skall kunna trafikera hela Norrlandskusten.

Byggtidens längd (i tidplanen nedan angiven till 3 år) kommer att vara beroende av vilket alternativ som väljs.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Aktivitet/skede</b>							
Järnvägsutredning	████████████████████						
Tillåtlighetsprövning			████████████████				
Järnvägsplan			████████████████████				
Bygghandling					██████████		
Byggande						████████████████████	████████████████████

Tidplan för Järnvägen genom Sundsvall