

Datum
2006-04-13

Ert datum

Diarienummer
HK06-1753/SA20

Er beteckning



Generaldirektören

SE-781 85 BORLÄNGE
Besöksadress:
Jussi Björlings väg 2

Telefon 0243-44 50 00
Telefax 0243-44 50 09
www.banverket.se

Banverkets beslut på grundval av järnvägs- utredning - Järnvägen genom centrala Sundsvall, Ådalsbanan

Banverkets beslut

Banverket beslutar genomföra åtgärder enligt etapp 1 – planskildhet vid västra länken, ny station vid Mittuniversitetet, ev. ytterligare en planskildhet i Sidsjövägen/Dalgatan/Örnsköldsallén samt bullerbekämpning som överenskommits med Sundsvall kommun. Den geografiska omfattningen framgår av bifogad karta (flik 9).

I den östra delen har inte Banverket och Sundsvalls kommun enats om en gemensam finansierad lösning. Diskussionen om tekniska lösningar och möjlig finansiering ska fortsätta mellan parterna. För att skapa möjligheter att ta emot den trafik som alstras från Botniabanan ska Banverket förbereda sig att vidta åtgärder för att begränsa eventuella störningar.

Tre utredningsalternativ R1, befintligt spårålägg, S1, tunnel väst på stan och S3, tunnel förbi stenstaden har studerats utifrån funktion, kostnad, samhälls-ekonomisk nytta och miljöintrång. Arbetet med järnvägsutredningen har påvisat mycket starka ej förenliga intressen och dessa gör att i dagsläget är varken alternativ R1 eller S3 i sin helhet genomförbara. Utifrån dessa omständigheter väljer Banverket att gå vidare med att genomföra R1 etapp 1. Denna etapp åstadkommer en bra men inte optimal lösning. Utbyggnaden enligt R1 etapp 1 är inte alternativskiljande för en fortsatt lösning av passagen förbi stenstaden i centrala Sundsvall. I och med beslut om genomförande av R1 etapp 1 avskrivs alternativ S1 som genomförbart alternativ.

Allmänt om Ådalsbanan

Ådalsbanan har en viktig roll för att länka samman Botniabanan och Ostkustbanan. Ådalsbanan får också en viktig roll i att stärka det regionala samspelet längs banan och med angränsande banor.

En successiv utbyggnad av Ådalsbanan har som ett syfte att uppnå en regionförstoring d.v.s. att orterna längs Norrlandskusten kommer närmare varandra i restid och på så sätt får ett samspel vad avser arbetsmarknad, högre utbildning, kompetensförsörjning, specialiserad samhällsservice samt kultur- och fritidsaktiviteter. En modernisering av Ådalsbanan bidrar till att stärka den långsiktiga samhällsutvecklingen i de orter som länkas ihop. Slutligen bidrar en utbyggnad av Ådalsbanan till en bättre miljö och långsiktig hållbarhet.

Utbyggnaden av Ådalsbanan och Botniabanan innebär ökad trafik, andra tågtyper och i en förlängning markant längre bomfällningstider och andra trafik-

Kopla till:

Diariet
CBRM

Handläggare:
Anders Olsson
Tel. 0243-44 58 18
anders.olsson@banverket.se

och miljöbelastningar genom centrala Sundsvall. Därav uppkommer ett behov av åtgärder i Sundsvall.

Beslut som föregått järnvägsutredningen

Järnvägsutredningen har föregåtts av en förstudie (slutrapport 1998-1015/51) med beslut 2001-12-18 om att gå vidare till järnvägsutredning med tre utredningsalternativ dels R1 som innebär planskilda korsningar med järnvägen vid olika lägen och dels S1 och S3 som innehåller järnvägstunnlar med olika placering genom centrala Sundsvall.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade 2001-09-18 att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 4 § miljöbalken (MB) i dess lydelse före den 1 augusti 2005.

Utredningsalternativen

För att järnvägen genom Sundsvall ska kunna möta framtidens krav behöver banstandarden förbättras. För detta har tre huvudalternativ studerats.

- **Alternativ R1 - befintligt spåräge** d.v.s. en upprustning av befintlig järnväg i nuvarande sträckning och skapande av planskilda korsningar för bil- och GC trafik. Åtgärderna gör att hastigheten kan höjas till 100 km/h. Befintlig station vid Sundsvall Central behålls och ny station väster om Sidsjöbacken vid Mittuniversitetet tillkommer. Godsbangården i Sundsvall blir oförändrad. Alternativet är indelat i två etapper varav etapp 1 är föremål för beslut, se nedan. Kostnaden för R1 inklusive etapp 1 (120 Mkr) beräknas till 445 Mkr enligt beräkningar som genomförts under slutet av 2005.
- **Alternativ S1 - tunnel väst på stan** d.v.s. järnvägen i skärning mellan Parkgatan och Sidsjöbacken och i en ca 1 km täckt tunnel mellan Thulegatan och Dalgatan. Stationslägen Parkgatan - Esplanaden respektive väster om Sidsjöbacken. Nuvarande bangård kan bibehållas. Kostnaden enligt järnvägsutredningen för S1 beräknas till 730 Mkr i prisnivå december 2002 med en osäkerhet på +/- 10 %.
- **Alternativ S3 - Tunnel förbi stenstaden** d.v.s. järnvägen i tunnel mellan Parkgatan och Floragatan längs befintlig sträckning. Tunneln blir ca 1 km lång. Ny centralstation hamnar i underjordiskt läge mellan Parkgatan och Esplanaden. Ny station i väster som i R1 och S1. Nuvarande bangård får "säcklösning" med åtkomst endast söderifrån. Kostnaden för S3 inklusive R1 etapp 1 (120 Mkr) beräknas till 1475 Mkr enligt beräkningar som genomförts under slutet av 2005.

Kartor över alla utredningsalternativen finns under flik 9.

Alternativ R1 etapp 1 - befintligt spåräge

Val av R1 etapp 1 innefattar planskildhet vid Västra länken, ny station vid Mittuniversitetet, ev. ytterligare en planskildhet i Sidsjövägen/ Dalgatan/ Örnsköldshallén samt bullerskyddsåtgärder. R1 etapp 1 inte är alternativskiljande för fortsatt järnvägslösning av passagen förbi centrala Sundsvall. Kostnaden för

R1 etapp 1 beräknas till 120 Mkr enligt beräkningar som genomförts under slutet av 2005. I Banverkets Framtidsplan finns 330 Mkr avsatt under perioden 2007-2009. Den geografiska omfattningen framgår av bifogad karta (flik 9).

Nollalternativet

Nollalternativet d.v.s. att befintlig järnväg nyttjas utan andra åtgärder än normal drift och underhåll innebär en begränsning av hastigheten till 40 km/tim. Med en del smärre åtgärder kan hastigheten höjas till 60 km/tim. På grund av den ökade trafikbelastningen beräknas bomfällningstiden öka markant. Även övriga trafik- och miljöbelastning beräknas öka. Nollalternativet innebär att nuvarande Centralstation och hållplatsen Västra station bibehålls.

Samråd

Inom projektet har samråd hållits med myndigheter, företag, organisationer och berörd allmänhet både under förstudieskedet (tidigt samråd enligt MB i dess lydelse före den 1 augusti 2005) samt under järnvägsutredningsskedet (utökat samråd enligt MB i dess lydelse före den 1 augusti 2005). Genomförda samråd under järnvägsutredningen beskrivs i samrådsredogörelsen, flik 3, samt i järnvägsutredningens kapitel 10. Järnvägsutredningen med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har kungjorts och varit utställd under tiden 2003-05-05 – 2003-06-13. Till följd av de yttranden som då inkom har en revidering skett och järnvägsutredningen har varit på förnyad remiss under tiden 2004-11-30 – 2005-01-20. Revideringen innehöll etappindelningen av R1 och en utökad funktionsutredning av S3 som ledde till en förändrad bangårdslösning.

Inkomna synpunkter

En sammanfattning av inkomna yttranden, vid utställningen, med Banverkets kommentarer redovisas i PM efter utställelse under flik 5 medan de inkomna yttrandena i sin helhet finns under flik 6. PM efter den förnyade remissen med Banverkets kommentarer och inkomna yttranden som inkom under denna remiss finns under flik 7 respektive flik 8.

Ett urval av yttrandena från den andra remissomgången:

Länsstyrelsen förordar alternativ S3 och understryker att en utbyggnad enligt R1 etapp 1 bör göras så att förutsättningarna för en utbyggnad enligt S3 för etapp 2 ej försämras. Angående placering av en västlig planskild passage över järnvägen förordar länsstyrelsen vidare utredning och trycker på vikten av att konsekvenserna för trafikflödena i Sundsvall utreds mer noggrant.

Sundsvalls kommun anser att alternativ S3 är den enda tänkbara lösningen och att en utbyggnad av en första etapp av R1 inte får förhindra en vidare utbyggnad enligt alternativ S3. I argumentationen hänvisar Sundsvalls kommun till att S3 är det enda alternativ som uppfyller de transportpolitiska målen om ett tillgängligt transportsystem, en god miljö, positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem.

Green Cargo förordar en lösning som lämnar möjlighet att vidareutveckla och förbättra godshandlingen. En ombyggnad där godsbangården inte kan nå norr-

och västerifrån (alternativ S3) ses inte som förenligt med detta om inte en ny godsbangård först anläggs.

Kommunal planering

Översiktsplanen för Sundsvalls kommun antogs i december 2005. R1 etapp 1 överstämmer med planen.

Sundsvall kommun arbetar med framtagandet av ett planprogram som kommer att ligga till grund för detaljplaner inom planområdet för R1 etapp 1. Kommunens tidplan anger att programmet kommer att färdigställas under våren 2006.

Nationella miljömål, miljöbalkens hänsynsregler och miljökvalitetsnormer

I järnvägsutredningens miljökonsekvensbeskrivning beskrivs hur järnvägens miljökonsekvenser påverkar möjligheterna att nå nationella och regionala miljömål. En närmare beskrivning kring uppfyllelsen av dessa mål finns i järnvägsutredningens kapitel 7. Efter det att järnvägsutredningen upprättats har ytterligare ett nationellt miljömål, ett rikt växt och djurliv, antagits av riksdagen. Målet kan komma att motverkas något i R1 etapp 1 genom risk för påverkan på Sidsjöbäcken. I kapitel 7 finns också en beskrivning av hur miljöbalkens allmänna hänsynsregler efterlevts.

Angående miljökvalitetsnormerna görs följande bedömningar. En ökad järnvägstrafik har en positiv inverkan på det nationella miljökvalitetsmålet frisk luft. Detta är positivt för de miljökvalitetsnormer för utomhusluft som finns. I centrala Sundsvall finns idag problem med överskridande av gällande miljökvalitetsnorm för kvävedioxid vintertid. Genomförandet av R1 etapp 1 bedöms medföra att luftkvaliteten förbättras något eller kommer att ligga på dagens nivåer under driftskedet genom ett bättre trafikflöde i dessa delar av Sundsvall. I upphandlingen av entreprenör (enligt FU 2000) ställs miljökrav på fordon och arbetsmaskiner. Därmed kan utsläppen i möjligaste mån begränsas under byggtiden. Banverket gör bedömningen att luftkvaliteten kommer att ligga på dagens nivåer under byggskedet. Miljökvalitetsnormerna för fisk- och musselvatten berörs inte av projektet. Miljökvalitetsnormer angående kartläggning av buller finns i förordningen om omgivningsbuller. Passagen genom Sundsvall kan komma att omfattas av kraven på kartläggning enligt etapp två i förordningen

Banverkets samlade bedömning

Det breda samråd som skett under utredningens gång har givit en tydlig bild. Järnvägsföretag och Banverkets tågtrafikledning har från början avvisat S3 som oacceptabelt för tågtrafiken. Även efter revidering av järnvägsutredningen kvarstår i alternativ S3 en sämre kapacitet på bangården och längre ledtider för godshantering. Samtliga övriga yttranden (Sundsvall kommun, Länsstyrelsen, Boverket, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet m.fl.) har avvisat R1 som oacceptabelt. I Banverkets framtidsplan finns endast finansiering som möjliggör R1 etapp 1. Sundsvalls kommun har även sökt alternativ finansiering dock utan att lyckas.

Ett beslut om val av alternativ i denna situation är mycket komplicerat. Banverket väljer därför att ta beslut om en etapplösning, R1 etapp 1, där passagen förbi centrala Sundsvall tillsvidare är vilande. Genom att besluta om R1 etapp 1 uppnås en dellösning som är ett viktigt första steg för att åtgärda miljö- och trafikproblem orsakade av trafik från Botniabanan/Ådalsbanan.

I och med beslut om genomförande av R1 etapp 1 avskrivs alternativ S1 som genomförbart alternativ.

Riktlinjer för fortsatt arbete

För det fortsatta arbetet med planeringen av R1 etapp 1 är det i dagsläget inte klarlagt huruvida etapp 1 kräver en järnvägsplan. Det är beroende på om ett tredje spår ska anläggas vid det västra stationsläget (Mittuniversitetet) vilket kommer att klargöras i arbetet med detaljprojekteringen. Oavsett om järnvägsplan eller inte upprättas kommer Banverket att ta fram en systemhandling för R1 etapp 1 för att reglera utformningen av etapp 1 i samarbete med Sundsvall kommun inom ramen för de detaljplaner som kommunen upprättar.

I detta arbete skall fördjupade studier utföras avseende bl.a. följande:

Planskildheter - utformning av planskildhet vid västra länken och ev. ytterligare en planskildhet i Sidsjövägen/Dalgatan/Örnsköldsallén.

Ny station - utformningen av ny station vid Mittuniversitetet.

Buller - klargörande av exakta åtgärdsnivåer och förslag till åtgärder på varje enskild fastighet.

För det fortsatta arbetet med att finna en lösning för passagen genom stenstaden leder Sundsvall kommun en utredning där Banverket skall vara aktiv deltagare.

Banverket


Per-Olof Granbom
Generaldirektör

Till detta beslut hör ett antal bilagor. Beslutsskrivningen och bilagorna har samlats i en särskild beslutsärm. För tydlighetens skull anges här de handlingar som ingår i denna beslutsärm:

Beslutsärm:

- Flik 1 Banverkets beslut
- Flik 2 Länsstyrelsens godkännande av MKB
- Flik 3 Samrådsredogörelse
- Flik 4 Utställelse och remiss av järnvägsutredning
- Flik 5 PM efter utställelse, november 2004
- Flik 6 Inkomna yttranden från utställelsen
- Flik 7 Reviderad järnvägsutredning, PM efter extern remiss, augusti 2005
- Flik 8 Reviderad järnvägsutredning, inkomna yttranden
- Flik 9 Översiktskarta över valt alternativ
Översiktskarta över övriga alternativ