

TRV 2015/35756

Malandstriangeln och Tunadalsspåret

Trafikverket har tagit fram ett samrådsunderlag för en ny järnvägsanslutning (triangelspår) samt upprustning av Tunadalsspåret. Triangelspåret ska koppla ihop Ådalsbanan med Tunadalsspåret för att möjliggöra direkta järnvägstransporter utan lokvändningar på Timrå station.

Planmässigt är projektet indelat i tre delar efter skedet med Samrådsunderlaget:

- Upprustning av befintligt Tunadalsspår på delen mellan grindarna till Tunadalshamnen och norrut upp till Huggsta.
- En nybyggnadsdel: Samrådsunderlaget föreslår fortsatta studier av de två alternativa korridorerna Maland A och Maland B.
- Utbyggnad av partiellt dubbelspår på Ådalsbanan, delen Birsta Mötesstation-E4 samt eventuell utbyggnad av ett tredje mötesspår på Birsta mötesstation.

Samrådsunderlaget tillsammans med en samrådsredogörelse ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om respektive del av projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

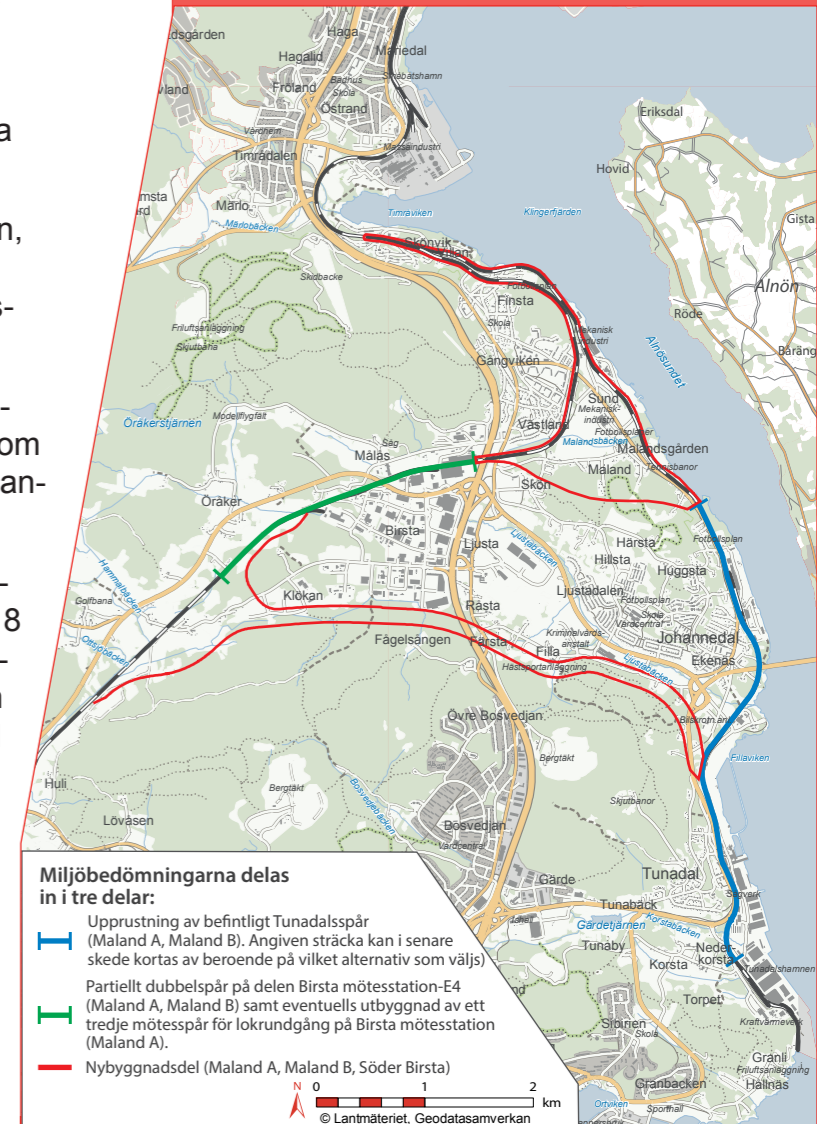
Samrådstiden är 5-27 oktober 2015. Samrådsunderlaget finns tillgängligt på Trafikverket, Nattviksgatan 8 i Härnösand, på Sundsvalls kommun, Normalmsgatan 4, på Kulturmagasinet bibliotek, Packhusgatan 4 samt på www.trafikverket.se/maland från och med måndag den 5 oktober.

Information vid tidigt samråd

Onsdag 7 oktober 2015 kl. 17-20, allmän information kl 18.30

Sköns församlingsgård

Om järnvägsplan för byggande av nytt förbindelsespår mellan Ådalsbanan och Tunadalsspåret och upprustning av Tunadalsspåret



Mer information om projektet hittar du på vår hemsida: www.trafikverket.se/maland

Kontaktpersoner:
 Projekteringsledare:
 Mats Svensson
 Direktnummer: 070-326 32 03
mats.a.svensson@trafikverket.se

Projektleddare:
 Håkan Åberg
 Direktnummer: 010-123 73 88
hakan.berg@trafikverket.se

Synpunkter på samrådsunderlaget kan lämnas senast 27 oktober till:
 Trafikverket
 Ärendemottagningen
 Investering
 Box 810 Borlänge

Eller med e-post till:
investeringsprojekt@trafikverket.se

Märk brev/e-post med: "TRV 2015/35756 Järnvägsplan Maland och Tunadalsspåret"



Korridorerna Maland A och Maland B medger 19 varianter som studeras i Lokaliseringsutredningen.

| | Befintligt Tunadalsspår | Triangelspår i Malandsdalen | Triangelspår via Valmet | Lokrundgång |
|-------------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------|-------------|
| Maland A - Tunnel | Utvärderas | Utvärderas | Utvärderas | Utvärderas |
| Maland A - Skärning | Utvärderas | Utvärderas | Utvärderas | Utvärderas |
| Maland A - Malandsvägen | Utvärderas | Utvärderas | Utvärderas | Utvärderas |
| Maland A - Dalgång | Utvärderas | Utvärderas | Utvärderas | Utvärderas |
| Maland B | Utvärderas | Medges ej | Utvärderas | Utvärderas |



Alternativ Söder Birsta föreslås avföras från fortsatta studier på grund av orimligt hög kostnad.

Syfte och mål

Syfte

Trafikverket planerar att bygga en ny järnvägsanslutning mellan Tunadalsspåret och Ådalsbanan samt att rusta upp Tunadalsspåret.

Planeringen sker mot bakgrund av dagens brister:

- Ej elektrifierad sträcka Skönvik-Tunadal med otillräcklig bärighet.
- Det saknas direktanslutning för södergående tåg ut på Ådalsbanan, lokvändning i Timrå erfordras.
- Ådalsbanan Sundsvall – Timrå är den sträcka på Ådalsbanan som har störst kapacitetsbegränsningar.

Ändamål

- Projektet ska ge effektiva och miljöanpassade förutsättningar för att trafikera Sundsvalls hamn som är en del av det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T).
- Projektet ska medverka till att en långsiktigt hållbar transportsystemuppbyggnad tillskapas i Sundsvallsområdet.

Tänkbara åtgärder

Upprustning av befintligt Tunadalsspår. Upprustning av befintligt spår avses i huvudsak ske i befintligt läge och på en sträcka av cirka 4 km (från grindarna till Sundsvalls hamn upp till Huggsta). Befintligt spår optimeras och justeras i ungefär samma läge som nu. Banan dimensioneras för upp till 70 km/h. Säkerhetsstandarderna höjs.

Alternativa Nybyggnadsdelar

Tre alternativa korridorer har identifierats och studerats översiktligt. En av dessa, Söder Birsta, föreslås avföras från fortsatta studier på grund av orimligt höga kostnader.

Kvarstående två korridorer, som föreslås studeras i en lokaliseringstudie, är Maland A respektive Maland B.

Maland A: Norr om Huggsta höjs profilen för Tunadalsspåret successivt. Det beror på att höjdläget för nytt spår måste anpassas till höjdläget för Ådalsbanan i höjd med E4. Korridoren medger ett flertal varianter:

- Södergående spår kan förläggas i tunnel genom Malandsberget.
- Södergående spår kan förläggas i skärning i den norra delen av Malandsberget.
- Södergående spår kan förläggas i läget för Malandsvägen.
- Södergående spår kan förläggas i den södra delen av Malands dalgång.

De fyra alternativa lägena för södergående spår kan kombineras med fyra alternativa lägen för norrgående spår:

- Befintligt Tunadalsspår nyttjas.
- Triangelspår byggs i Malandsdalen.
- Triangelspår byggs inom Valmets verksamhetsområde.
- Södergående spår byggs men inte någon norrgående anslutning. Norrgående trafik skulle istället köra till Birsta mötesstation, för att där genomföra lokvändning. Motivet för en sådan utformning skulle vara att de arkeologiska och verksamhetsmässiga restriktioner som finns i Maland inte skulle medge anläggande av en norrgående anslutning.

Maland B: Korridoren följer planläget för befintligt Tunadalsspår och vidare norrut förbi Malandsgården. Korridoren för södergående spår viker av västerut, korsar Johannesdalsvägen planskilt och passerar norr om Valmets Service- och Logistikcenter. Höjdläget för nytt spår måste anpassas till höjdläget för Ådalsbanan i höjd med E4.

Södergående spår med Maland B kan kombineras med tre alternativa lägen för norrgående spår:

- Befintligt Tunadalsspår nyttjas.
- Triangelspår byggs inom Valmets verksamhetsområde.
- Södergående spår byggs men inte någon norrgående anslutning. Norrgående trafik skulle istället köra till Birsta mötesstation, för att där genomföra lokvändning.

Partiellt dubbelspår på Ådalsbanan, delen Birsta mötesstation-E4

Utbyggnad av partiellt dubbelspår erfordras för att Ådalsbanan inte ska blockeras varje gång ett godståg kör från Tunadal och söderut. Utbyggnaden omfattar nytt spår samt 8 växlar. Den typsektion som avses ligga till grund för upprustningen innebär att järnvägsområdet breddas med cirka 10 meter. För det fall att det inte byggs ett norrgående spår kombineras utbyggnaden av partiellt dubbelspår med utbyggnad av ett tredje mötesspår på Birsta mötesstation..

Samrådsunderlaget för projekt Malandstriangeln och Tunadalsspåret beskriver transportbehov och brister i olika avseenden samt förutsättningar och intressen som relaterar till projektet. Tänkbara korridorer har identifierats och konsekvenser för berörda intressen har översiktligt utvärderats. Samrådsunderlaget kommer att ligga till grund för länsstyrelsens beslut om projektets olika delar bedöms medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

Nybyggnadsdelen

Tunadalsspåret resp Partiellt dubbelspår

