

Förstudie

Dubbelspår

Ostkustbanan Gävle-Sundsvall



Medverkande

Trafikverkets projektgrupp

Projektledning

Harald Knutsen, projektledare

Tel 026-14 46 59

harald.knutsen@trafikverket.se

Cecilia Cederloo, biträdande projektledare

Tel 026-14 42 27

cecilia.cederloo@trafikverket.se

Projektgrupp

Susanne Johansson

Yessica Åberg

Helena Liljerehn

Carina Amcoff

Sven Lundbäck

Bo Karlsson

Ove Malmberg

Stefan Fredlund

Mikael Storm

Anders Malmberg

Göran Hörnell

Andreas Jonsson

Johan Bergkvist

Anders Westbom

Cecilia Frances

Robert Pettersson

Nina Chlot

Lasse Olsson

Marios Mitropoulos

Anna Rolén

Projektadministratör

Informatör t.o.m. 10-03

Informatör fr.o.m. 10-03

Miljö

Tekniksamordnare

Geo

Byggn verk

Säkerhet

Riskhantering

Kvalitet

Kapacitet/trafik

Samh planering

Gestaltning

Kalkyl

Fastighetsfrågor

Projektledare bygg

Bef anläggningar

Signal

Spår

Datasamordnare

Konsulter

Uppdragsansvarig

Tomas Andersson, WSP Samhällsbyggnad

Tel 026-54 38 12

tomas.andersson@wspgroup.se

Övriga medverkande

WSP Samhällsbyggnad

Helena Dahlberg

Irene Persson

PerOlof Olofsson

Patrik Jansson

Jan Svensson

Mats Granström

Håkan Sjöberg

Benny Movarp

Maria Granqvist

Silvia Moscoso

Stefan Elfving

Ulrika Edlund

Vectura

Sara Andersson och Henrik Edwards

Samhällsekonisk bedömning

Miljö

Administration

Ombud, kalkyl

Datasamordnare

Järnvägsteknik

Geoteknik

Mark, väg

GIS

Rapport

Presentation

Gestaltning

Risk och säkerhet

Bilder och illustrationer

Fotografier: WSP, Trafikverket (om inte annat anges)

© Sveriges geologiska undersökning (SGU). Jordartskartan och bergartskartan. Refnr: F08-12288/SA20.

© Lantmäteriet 2001, GSD, Terrängkartan. Refnr: GSdBV/1279

Banverket ingår sedan 2010-04-01 i Trafikverket

Förord

Trafiken på Ostkustbanan har de senaste 10 åren nästan fördubblats. Ökningen har varit störst för persontrafiken, bl.a. har ny trafik med regionaltåg startat. Detta har skapat nya resvanor som ytterligare har ökat resandet. Snart är Botniabanan färdigbyggd och upprustningen av Ådalsbanan klar. Det innebär att trycket ökar att köra mer godstrafik på Ostkustbanan. Sträckan mellan Gävle och Sundsvall är enkelspårig och möten mellan tåg får idag ske på någon av de 19 mötesstationer som finns. Byggnation av ytterligare sju nya mötesstationer har delvis startat. Trots detta kommer kapaciteten på banan inte att motsvara efterfrågan.

En större del av Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall är den samma som byggdes på 1920-talet. Då för att köra ånglok och med helt andra krav på prestanda än det vi har idag. Visserligen har det skett modernisering av spårmaterial och teknik under denna period, men de många och snäva kurvorna är de samma. Det går inte att med enkla medel uppgradera en sådan gammal anläggning till de krav som ställs nu och för framtiden. Denna förstudie visar därför att behovet i stora delar är att bygga ett nytt dubbelspår antingen vi gör detta i anslutning till befintlig sträckning eller i en helt ny sträckning.

Befintlig bana Gävle-Sundsvall är närmare 22 mil. Genom att bygga nytt dubbelspår blir sträckan nästan 2 mil kortare, framför allt blir spåret mycket rakare och det går att köra väsentligt fortare. Dessutom slipper tågen stanna för möten med andra tåg. Detta innebär att restiderna kommer att kraftigt förkortas. Att tågen kan gå mer oberoende av varandra innebär också att risken för tågförseningar minskar avsevärd.

Kostnaden för ett komplett dubbelspår Gävle-Sundsvall har vi beräknat till cirka 25 miljarder kronor. I den nationella transportplan (för perioden 2010-2021) som regeringen presenterade i våras finns inte pengar angivna för detta dubbelspårsbygge. Föreliggande förstudie är ett viktigt underlag för kommande prioriteringar och beslut om finansiering.



Chef Investering – Distrikt Mitt

Sammanfattning

Dagens Ostkustbana

Ostkustbanan sträcker sig mellan Stockholm och Sundsvall. Banan utgör en viktig länk mellan södra och norra Sverige samt utgör ett omfattande pendlingsstråk längs södra norrlandskusten. Ostkustbanan är en viktig förutsättning för industrin och näringslivet i hela Norrlands kustland. Föreliggande förstudie avser den del av Ostkustbanan som sträcker sig mellan Gävle och Sundsvall. Denna sträcka är enkelspårig.

Ostkustbanans problem och betydelsen för omvärlden

Den enkelspåriga järnvägen dras med stora och växande kapacitetsproblem. Trafiken är tät och det är långa avstånd mellan mötesstationerna. Under det senaste decenniet har tågtrafiken ökat kraftigt. När Botniabanan tas i bruk och Ådalsbanan är fullt utbyggd 2011 beräknas trafikeringen och problemen öka ytterligare.

Kapacitetsbristen leder till långa restider och risk för kraftiga förseningar. Den kortaste restiden längs Ostkustbanan är sex minuter längre idag jämfört med år 2000 på grund av den ökade trafikbelastningen och risken till förseningar. I kommande tidtabeller indikeras ytterligare längre restid.

Om inte kapacitetsbristen åtgärdas kan det få till följd att samhällen och näringsliv längs Norrlandskusten inte kan utvecklas enligt den potential som finns i området. Bristen på transport- och pendlingsmöjligheter riskerar att hämma befintlig industri och arbetsmarknad samtidigt som den kan minska regionens attraktionskraft för nyetableringar.

Varför dubbelspår?

Ett komplett dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall krävs för att kunna framföra det antal tåg som efterfrågas år 2020 och samtidigt uppnå korta restider och hög punktlighet. Dubbelspåret medger en stor tidsbesparing i och med att tågen inte behöver stanna för möten med andra tåg vilket är särskilt betydelsefullt under högtrafik då många tåg förekommer på banan samtidigt. Risken att ett försenat tåg orsakar förseningar för andra tåg minskar betydligt.

Med en utbyggnad till dubbelspår kan restiden mellan Sundsvall och Gävle ta en timme för direkttåg, dvs. en halvering av restiden jämfört med idag. Med regionala tåg, inklusive stopp vid flera hållplatser, kan restiden för motsvarande sträcka bli mindre än 90 minuter.

Vad är alternativet och vad uppnår man med det?

Alternativet till dubbelspår är i förstudien att dagens enkelspåriga järnväg behålls med nödvändiga drift- och underhållsåtgärder. Dessutom ingår planerad upprustning till 25 ton axellast (tungt tåg) på hela sträckan, utbyggnad av sju nya mötesstationer samt upprustning av 14 befintliga mötesstationer.

I och med de senaste årens trafikutveckling och fortsatt förväntad trafikökning är dessa åtgärder inte tillräckliga för att möta framtida trafikbehov. Att investera i ytterligare mötesstationer ger inte någon större effekt vad gäller möjligheten att utöka antalet tåg och förbättra restiderna.

När mötesstationerna är utbyggda kommer fler tåg än idag att trafikera Ostkustbanan. Eftersom järnvägen är enkelspårig innebär det att fler tåg kommer att behöva mötas på banan och att restiderna blir längre. Det ökade antalet tåg innebär också att förseningar av olika orsaker blir svåra att hämta in.

Ändamål och projektmål

Dubbelspåret mellan Gävle-Sundsvall ska bidra till och skapa förutsättningar för att minska sårbarheten och öka tillförlitligheten för tågtrafiken, att utveckla regionen, stärka näringslivets konkurrenskraft i norr samt öka tillgängligheten till arbete och utbildning, samhällsservice, kulturutbud, friluftsliv och turism. Genom att öka järnvägens konkurrenskraft är målet att öka uppfyllande av klimatmålen. Dubbelspår mellan Gävle-Sundsvall är också nödvändigt för att uppfylla ändamålet med Botniabanan/Ådalsbanan, och knyta ihop denna trafik mot Stockholm.

Ytterligare målsättningar för projektet är att anpassa järnvägen till krav som ställs på god livsmiljö (gestaltning, boendemiljö, påverkan på natur och kultur med mera), att skapa förutsättningar för dagspendling i regionen samt utforma järnvägen så att näringslivet kan utvecklas.

Dubbelspåret byggs ut i etapper, det vill säga i mindre delprojekt, vilket innebär att orter/sträckor med störst behov kan lösas först. Anslutningarna till Gävle och Sundsvall samt sträckan förbi Hudiksvall är prioriterade sträckor.

Var kommer dubbelspåret att lokaliseras?

Inom förstudieområdet finns generellt två huvudalternativ: antingen dubbelspår i nysträckning eller utbyggnad till dubbelspår i anslutning till befintlig järnväg. Järnvägen passerar genom Gävle, Söderhamns, Hudiksvalls och Nordanstigs kommuner i Gävleborgs län samt Sundsvalls kommun i Västernorrlands län.

Projektet har delats in i sju delsträckor, för att förtydliga möjligheten att bygga i etapper. Dessa delsträckor är:

- Gävle – Axmartavlan
- Axmartavlan – Ljusne
- Ljusne – Enånger
- Enånger – Långsjön
- Långsjön – Länsgräns
- Länsgräns – Dingersjö
- Dingersjö – Sundsvall

Längs sträckan finns ett flertal målpunkter som bör vara tillgängliga för regional trafikering. Ett tiotal stationslägen studeras inom ramen för förstudien. I förstudien ingår även studier av ett tiotal järnvägsanslutningar för industrier.

Vad innebär dubbelspåret för mig?

I första hand kommer dubbelspåret att medföra en kvalitetshöjning avseende möjligheterna till snabb och bekväm pendling som ger tillgång till en större arbets- och utbildningsmarknad. För dig som har företag medger dubbelspåret snabbare och tillförlitligare godstransporter. På sikt förväntas regionens dragningskraft både för företag och för boende att öka vilket även stimulerar bostadsmarknaden.

Beroende på val av västlig eller östlig sträckning ser påverkan på människor som bor och vistas i området olika ut. Den mest påtagliga och omfattande påverkan från järnvägen är buller. En utbyggnad i befintlig sträckning sker nära tätorter med bebyggelse längs banan. Många upplever sig vara störda redan idag. En utbyggnad i ny sträckning påverkar i större omfattning tidigare ostörda områden med glesare bebyggelse samtidigt som bullerstörningar längs befintlig järnväg försvinner i ett flertal tätorter.

En utbyggnad till dubbelspår i ny sträckning såväl som i befintlig sträckning kommer att innebära att vägar stängs av. Nya planskilda korsningar kommer att byggas där man samlar korsning av järnvägen till färre men trafiksäkra övergångar/platser.

Vad innebär dubbelspåret för miljön?

Anläggande av ny järnväg innebär intrång i natur- och kulturmark samt viktiga naturresurser såsom skogs- och jordbruksmark. Järnvägsanläggningen påverkar livsmiljöer för djur och växter samt hindrar deras spridning och rörelsemönster. Inom förstudieområdet ligger flera riksintressen som kommer att påverkas beroende på val av alternativ. Exempel är Natura 2000-områdena Testeboån, Skärjån, Ålsjön och Enångersån. Inom förstudieområdet finns även ett flertal grusåsar som utgör viktiga grundvattenresurser som kommer att påverkas. Intrånget i orörd naturmark blir större i ny sträckning än i befintlig sträckning.

På sikt förväntas järnvägens snabbhet och bekvämlighet leda till ökad konkurrenskraft gentemot vägtrafiken. Överföring av transporter och resande från väg till tåg betyder minskade utsläpp till luft vilket är positivt för både miljö och klimat.

Vad betyder dubbelspåret för omvärlden?

Snabbhet, punktlighet, tillgänglighet och bekvämlighet är faktorer som kan medverka till en frekventare pendling, säkrare godstransporter, stärkt näringsliv, nya jobb och nya marknader. I förlängningen kan det medföra en stark regional tillväxt och ekonomisk utveckling som även kan ge utslag på nationell och internationell nivå genom närheten till bland annat Stockholmsregionen och Botniska korridoren.

Uppnås målen med förstudien?

Målen med projektet kan endast uppnås genom att bygga dubbelspår, i västligt eller östligt alternativ. Målen uppfylls inte förrän alla etapper är utbyggda.

Vad händer efter förstudien?

I det fortsatta arbetet kommer fördjupade studier, samråd och mer detaljerad projektering att göras. Arbetet utförs i järnvägsutredningar för de flesta etapper medan någon etapp eventuellt kan gå direkt till järnvägsplan.

Innehållsförteckning

Medverkande

II

Förord

III

Sammanfattning

IV-VI

1.	Inledning.....	1
1.1	Ostkustbanan - dagens järnväg och dess funktion	1
1.2	Problembeskrivning	1
1.3	Vad görs idag?	2
1.4	Framtida trafik och förväntningar	2
1.5	Framtida möjligheter- vad kan göras	3
1.6	Projektets ändamål	3
1.7	Projekt mål	4
1.8	Grundläggande miljö- och transportpolitiska mål	4
1.9	Tidigare utredningar - idéstudier	5
1.10	Aktualitet och tidplan	6
1.11	Avgränsningar	6
1.12	Planeringsprocessen	6
2.	Ostkustbanan och regionen.....	7
2.1	Resande, transporter och regional utveckling	7
2.2	Angränsande projekt	7
2.3	Botniska korridorerna	8
2.4	OKBÅB	8
3.	Förutsättningar.....	9
3.1	Förstudieområdet	9
3.2	Trafikering, banstandard och kapacitet	10
3.3	Markanvändning och samhällsstruktur	12
3.4	Riksintressen	15
3.5	Landskaps- och stadsbild	20
3.6	Kulturmiljö	26
3.7	Naturmiljö	32
3.8	Rekreation och friluftsliv	38
3.9	Buller	44
3.10	Vibrationer	45
3.11	Magnetiska fält	45
3.12	Luft och klimat	46
3.13	Naturresurser	46
3.14	Förorenade områden	52
3.15	Byggnadstekniska förutsättningar	56

4.	Redovisning av alternativen.....	63
4.1	Nollalternativ	63
4.2	Studerade alternativ	63
4.3	Studerade men avfärdade alternativ	71
4.4	Stationslägen	73
4.5	Järnvägsanslutningar	74
5.	Effekter på trafikering och markanvändning.....	77
5.1	Trafikering, banstandard och kapacitet	77
5.2	Markanvändning och samhällsstruktur	78
5.3	Nyttjande av mötesstationer	80
6.	Påverkan på omgivningen.....	81
6.1	Riksintressen	81
6.2	Landskaps- och stadsbild	82
6.3	Kulturmiljö	84
6.4	Naturmiljö	86
6.5	Rekreation och friluftsliv	88
6.6	Buller	90
6.7	Vibrationer	92
6.8	Elektromagnetiska fält	92
6.9	Luft och klimat	93
6.10	Naturresurser	94
6.11	Förorenade områden	96
7.	Störningar under byggtiden.....	97
8.	Risk och säkerhet.....	99
9.	Gestaltning.....	103
9.1	Inledning	103
9.2	Korridorer	103
9.3	Känsliga områden	103
10.	Ekonomi.....	109
10.1	Anläggningskostnad	109
10.2	Samhällsekonomisk bedömning	109
11.	Utvärdering.....	111
11.1	Uppfyllande av mål för projektet	111
11.2	Samlad bedömning	112

12.	Samråd.....	115
12.1	Samrådsprocessen	115
12.2	Länsstyrelsens beslut	115
12.3	Trafikverkets ställningstagande	115
13.	Begreppsförklaring.....	117
14.	Referenser & förteckningar.....	119

1. Inledning

1.1 Ostkustbanan - dagens järnväg och dess funktion

Ostkustbanan sträcker sig mellan Stockholm och Sundsvall. Banan har en viktig funktion att fylla då den förbinder södra Norrlands kustland samt även övriga Norrland med södra Sverige, via Botniabanan respektive Stockholm. Delen Gävle - Sundsvall utgör idag cirka 22 mil enkelspårig järnväg för både gods- och persontrafik.

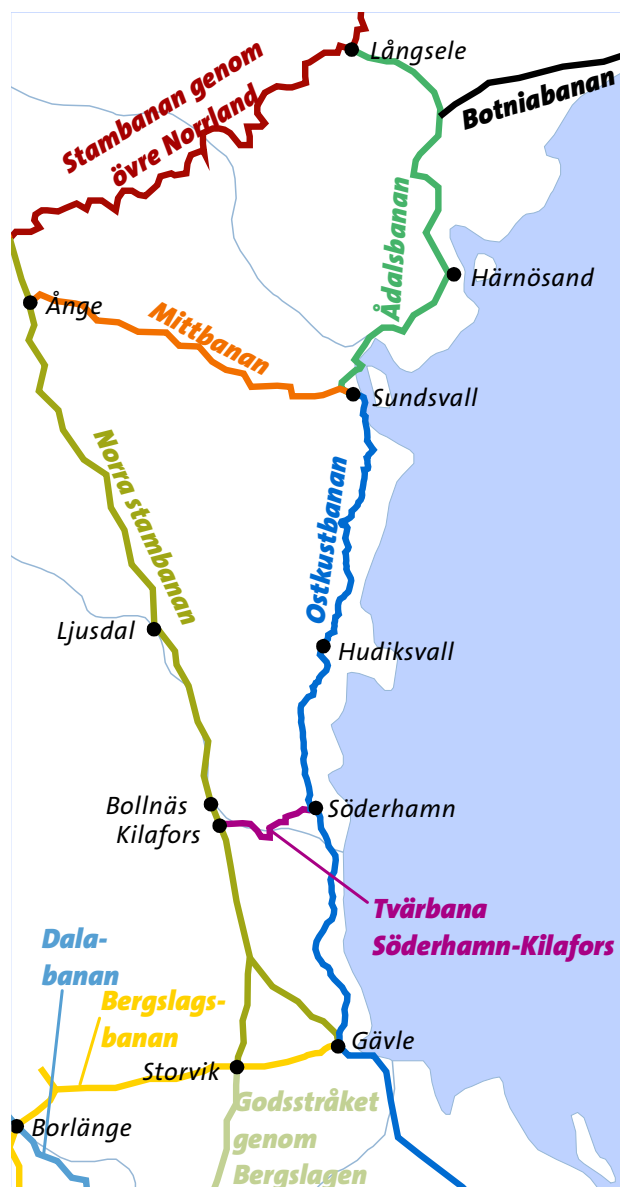
1.2 Problembeskrivning

Enkelspåret på Ostkustbanan är idag fullt utnyttjat. Trafiken är tät och det är långa avstånd mellan mötesstationerna. Kapacitetsbristen är ett växande problem. Under det senaste decenniet har tågtrafiken ökat kraftigt. Detta gäller inte minst för Ostkustbanan där antalet tåg sedan år 2000 ökat med cirka 80 procent på sträckan Gävle-Sundsvall, från 35 till 65 tåg. Ökningen gäller alla tågtyper. Trafikprognosen för år 2015 som legat till grund för påbörjade investeringar längs Ostkustbanan, har på vissa sträckor redan överträffats. Trafikverket har klassat Ostkustbanan som överbelastad.

Kapacitetsbristen leder till långa restider och kraftiga förseningar. På sträckan Gävle-Sundsvall är i dagsläget cirka tjugo procent av snabbtågen och tio procent av regionaltågen mer än fem minuter försenade till ankomststation.

Om ett X2000-tåg som ska åka från Gävle kl. 7:57 och ska vara framme i Sundsvall kl. 9:52 blir tio minuter försenat vid avgång i Gävle hamnar det i fel position i förhållande till planerad plats i tidtabellen (bakom långsammare tåg). Resultatet blir bland annat ett långt tågmöte i Boda. Detta innebär försenad ankomst i Sundsvall med 65 minuter.

Om inte kapacitetsbristen längs Ostkustbanan åtgärdas kan det få till följd att samhällen och näringsliv längs Norrlandskusten inte kan utvecklas enligt den potential som finns i området. Bristen på transport- och pendlingsmöjligheter hämmar befintlig industri och arbetsmarknad samtidigt som den minskar regionens attraktionskraft för nyetableringar.



© Lantmäteriet 2001. Ur GSD-Sverige 1:10 miljoner, dnr: M2001/1502

Figur 1.1 Ostkustbanan och anslutande järnvägsnät

1. INLEDNING

1.3 Vad görs idag?

I dag planeras utbyggnad av sju nya mötesstationer samt upprustning av 14 befintliga mötesstationer längs Ostkustbanan. Utbyggnad av tre mötesstationer, Axmartavlan, Jättendal och Tjärnvik, har påbörjats under 2010 som en första etapp. I nästa etapp är mötesstationerna Styvje och Långsjön inplanerade. Den tredje etappen består av mötesstationer i Dingersjö och Gårdsjön. För Stockviksverkens nedre, Rogsta och Idenor-Hudiksvall är utbyggnaden i dagsläget mer ovisst. För karta se figur 4.21–4.26 kapitel fyra.

- Det finns även önskemål om en fortsatt utökning av snabbtågstrafiken, liksom eventuella framtida direkttåg på sträckan Stockholm-Sundsvall.
- Även på godssidan förväntas stora trafikökningar. Ökningar beräknas ske inom befintliga trafikupplägg, till exempel kombitrafiken och transportererna till och från skogs- och pappersindustrierna. Även nya trafikupplägg efterfrågas i och med utbyggnaden av hamnar i Gävle och Sundsvall.

1.4 Framtida trafik och förväntningar

När Botniabanan tas i bruk och Ådalsbanan är fullt utbyggd (2011) blir Ostkustbanan även en viktig länk för norra Sverige vilket resulterar i ökad trafikering. Trafikökningen består både av person- och godståg. Trafikökningen till följd av Botniabanan genereras bland annat av att:

- En snabbtåglinje planeras mellan Umeå och Stockholm.
- Natttågstrafiken till och från övre Norrland bedöms gå längs Ostkustbanan när Botniabanan tas i drift.
- En stor del av de godståg som idag går på stambanan flyttas över till kusten. Detta på grund av möjligheten till ökad tågvikt, högre hastighet och kortare transportväg. Det är framförallt denna godstågstrafik som kommer att ge en ökad belastning på Ostkustbanan. I dagsläget är det oklart vilka och hur många godståg som kommer att flyttas över från Stambanan till järnvägen längs kusten, men önskemål om överflyttning av ungefär 15–20 tåg per dygn har framkommit.

Godståg som varken ska till Gävle eller fortsätta söderut på Ostkustbanan, ska ledas via tvärbanan Söderhamn-Kilafors till Norra stambanan. Detta är det mest fördelaktiga vägvalet av framför allt två anledningar: Dels är det den kortaste resvägen för godstågen till och från Norrland, dels innebär det den lägsta sammantagna investeringskostnaden för Norra stambanan, Ådalsbanan och Ostkustbanan för att få fram efterfrågad trafik.

Oavsett Botniabanan förväntas även befintlig trafik på Ostkustbanan att fortsätta öka:

- Det finns bland annat önskemål att utöka den regionala trafiken på sträckan Hudiksvall-Sundsvall för att möjliggöra en ökad pendling.

I och med de senaste årens trafikutveckling och fortsatt förväntad trafikökning enligt ovan är påbörjade investeringar inte tillräckliga för att möta framtida trafikbehov. Att investera i ytterligare mötesstationer utöver de planerade ger inte någon större effekt vad gäller möjligheten att utöka antalet tåg och förbättra restiderna. Tvärtom är risken att restiderna ökar eftersom det blir fler tågmöten med en ökad trafik. Detta beror på att trafiknivån redan i dagsläget ligger nära vad ett enkelspår kan hantera på ett funktionellt sätt.

Fyrstegsprincipen

Valet att arbeta med dubbelspår för Ostkustbanan, delen Gävle-Sundsvall, har utarbetats genom fyrstegsprincipen. Syftet med denna princip är att hitta så kostnadseffektiva lösningar som möjligt, utifrån följande prioriteringsordning:

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

Åtgärder i steg ett och två har avfärdats i tidigare idéstudieskede. Åtgärder enligt steg tre motsvarar i stort sett förstudies jämförelsealternativ, och ger inte den måluppfyllelse som eftersträvas. Det fortsatta arbetet inriktas därför mot det fjärde steget.

1.5 Framtida möjligheter – vad kan göras?

Ett komplett dubbelspår längs hela sträckan Gävle – Sundsvall möjliggör den efterfrågade trafikmängden och ger en stor tidsbesparing i och med att tågen inte behöver stanna för möten med andra tåg. Ett tåg som i dagsläget går relativt ostört från övrig trafik får därmed endast en begränsad restidsförkortning medan tåg under högtrafik som förlorar mycket tid vid tågmöten får en relativt stor effekt. Med ett dubbelspår blir skillnaden mellan restiderna för olika avgångar betydligt mindre.

En dubbelspårsutbyggnad skulle ge en klart förbättrad punktlighet. En dubbelspårig järnväg är betydligt mindre störningskänslig än en enkelspårig eftersom återställningsförmågan är högre, det vill säga risken att ett försenat tåg orsakar förseningar för andra tåg minskar. Ett dubbelspår ger också bättre möjligheter att tillgodose efterfrågade avgångstider.

En utbyggnad längs befintlig bana gör att hastigheten till stora delar blir densamma som i dagsläget. Detta ger endast små tidsvinster för snabbtågen som idag har hög prioritet vid tågmöten. Om en större tidsvinst ska åstadkommas behöver banan dras i ny sträckning. Oavsett om banan går i ny sträckning eller längs befintlig bana kan samma trafikökning uppnås.

Med en utbyggnad i ny sträckning kan följande restider uppnås:

- Direkttåg Sundsvall – Gävle en restid på cirka en timme
- Snabbtågstrafik Sundsvall – Söderhamn < 45 minuter
- Snabbtågstrafik Hudiksvall – Gävle < 45 minuter
- Regionaltågstrafik (med sex stationsuppehåll) Sundsvall – Gävle < 90 minuter

För att möta förväntad efterfrågan på framtida trafikering behövs dubbelspårsutbyggnad. Ett komplett dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall krävs för att kunna framföra det antal tåg som efterfrågas år 2020 och samtidigt förkorta restiderna.

1.6 Projektets ändamål

Dubbelspår mellan Gävle-Sundsvall ska bidra till och skapa förutsättningar för:

- En gemensam vision för utvecklingen av regionen.
- Att vara en fungerande del av den Botniska korridoren.
- Ett konkurrenskraftigt näringsliv för nordligaste Europa.
- En samverkande arbets- och utbildningsmarknad samt ökad tillgänglighet till kvalificerad samhällsservice.
- En samverkande kultur- och fritidsmarknad samt attraktiv turistnäring.
- Att uppnå klimatmålen genom att öka järnvägens konkurrenskraft.
- Att minska sårbarheten och öka tillförlitligheten för tågtrafiken.

Ändamålet ska uppnås genom att:

- Utveckla transportsystemets utformning och funktion längs Ostkustbanan så att hög transportkvalité för gods- och persontrafiken möjliggörs.
- Skapa tillgänglighet till strategiska målpunkter såsom sjukhus, universitet/högskolor, myndigheter, handelsplatser samt större fritids- och kulturanläggningar såväl inom som utom regionen.

1. INLEDNING

1.7 Projekt mål

- Det nya dubbelspåret ska skapa förutsättningar för attraktiv dagspendling i regionen, och förbättra förbindelsen mellan Botniabanan/Ådalsbanan och Stockholm.
Detta innebär följande restidsmål:
Snabbtågstrafik (direktåg) Sundsvall-Gävle på 1 timme samt regionaltågtrafik < 90 minuter Sundsvall-Gävle.
Snabbtågstrafik < 45 minuter Sundsvall-Söderhamn och Hudiksvall-Gävle samt Regionaltågstrafik < 90 minuter Sundsvall-Gävle. Det innebär även att planera och bygga resecentrum/stationer som har hög tillgänglighet (oavsett ålder, kön eller funktionsnedsättning) för gående, cyklister, bilister och bussresenärer samt att dessa placeras i attraktiva delar av betjänta orter.
- Det nya dubbelspåret ska utformas på ett sätt som anpassas till de krav som finns på god livsmiljö. Detta innebär att lösningar med god gestaltning och som minimerar påverkan på Natura 2000 områden, riksintressen, bostadsområden och naturreservat ska sökas.
- Dubbelspåret ska bidra till att säkerställa punktlighet och robusthet i järnvägssystemet.
- Det nya dubbelspåret ska utformas så att näringslivet i området kan utvecklas. Detta innebär bland annat att Trafikverket ska söka lösningar med väl fungerande noder/industrianslutningar mot de etablerade industrierna i regionen. Trafikverket ska också söka lösningar som kan stärka lokalt företagande med bättre transportkvalité av gods och människor.

Projektmålen ska uppnås genom att:

- Projektet delas upp i cirka sju etapper. Utbyggnaden kan på så sätt ske i mindre delprojekt och orter/sträckor med störst behov kan lösas först. Utfarten ur Gävle, infarten till Sundsvall samt genomfart Hudiksvall är prioriterade sträckor. Projektet ska också sträva efter att utnyttja de investeringar som görs i beslutat mötesstationsprojekt.

1.8 Grundläggande miljö kvalitets- och transportpolitiska mål

Förutom de projektspecifika ändamålen finns andra samhällsmål som alltid måste beaktas. En grundläggande princip för investeringar i järnvägstransportsystemet är att de ska bidra till att de nationella målen nås.

Transportpolitiska mål

Det av riksdagen antagna övergripande målet för transportpolitiken är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.” Dubbelspåret kan i högsta grad sägas vara grundläggande för att uppnå detta. Det övergripande målet stöds av ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet berör resans eller transportens tillgänglighet medan hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

Nationella miljö kvalitetsmål

Sverige har 16 nationella miljö kvalitetsmål med tillhörande delmål vilka beskriver det tillstånd i miljön som behövs för att samhället ska vara ekologiskt hållbart. Miljö kvalitetsmålen fungerar som riktmärken för allt svenskt miljöarbete och är vägledande i tillämpningen av miljöbalken.

Regionala och kommunala miljö kvalitetsmål

De nationella miljö kvalitetsmålen har brutits ned och konkretiserats av länsstyrelserna i Västernorrlands och Gävleborgs län för att tillämpas och följas upp på regional nivå. Kommunerna har tagit fram motsvarande kommunala miljö mål.



Figur 1.2 De 16 nationella miljö kvalitetsmålen (Miljömål.nu)

1.9 Tidigare utredningar - idéstudier

Förstudien har sitt ursprung i tidigare utredningar för kapacitetsökning längs Ostkustbanan. Två idéstudier har genomförts för dubbelspår längs sträckan mellan Gävle och Sundsvall:

- Idéstudie Ostkustbanan – Regional analys av järnvägens funktion och utveckling, 2006
- Etapputbyggnad av dubbelspår Gävle – Sundsvall, 2008

Idéstudien år 2006 genomfördes för att visa på behovet av kapacitets- och restidsförbättringar i form av dubbelspårsutbyggnad längs Ostkustbanan.

Denna idéstudie följdes upp av en fördjupad idéstudie år 2008 med syfte att se hur en dubbelspårsutbyggnad bör genomföras utifrån en etappvis indelning. Prioriteringen av utbyggnadsetapper i studien gjordes med hänsyn till bästa effektivitet, kapacitet samt restidsvinster.

Det konstaterades i idéstudien att trots ett framtida behov av ett komplett dubbelspår på hela sträckan mellan Gävle och Sundsvall, föreslås en sådan utbyggnad ske i etapper av ekonomiska, trafikmässiga och genomförandeskäl. Att enbart bygga dubbelspårsetapper istället för planerade mötesstationer är ur kapacitetssynpunkt ingen bra lösning. Kvarvarande enkelspårssträckor med långa avstånd mellan mötesstationerna skulle fortfarande dimensionera banan. Effekten av dubbelspårsetapperna skulle bli begränsad. De åtgärdsförslag som är aktuella är dubbelspårsetapper i kombination med nya mötesstationer för att successivt kunna utöka trafiken och få ut en så stor kapacitetseffekt så tidigt som möjligt.

För att åstadkomma ytterligare hastighetshöjningar på dagens bana krävs linjeomläggningar på vissa platser längs järnvägen. De avsnitt och lägen längs banan som i dagsläget har en hög hastighetsstandard eller

där det av andra skäl inte är aktuellt att söka någon ny sträckning, har fungerat som en utgångspunkt för att definiera så kallade strategiska punkter (totalt åtta stycken). De strategiska punkterna är lägen där banan sammanfaller med befintlig sträcka oavsett vilken utbyggnadsstrategi som väljs, ny eller befintlig linjedragning. Dessa punkter har legat som underlag för etappindelning i förstudiearbetet.

Att förstärka kapaciteten kring Gävle och Sundsvall är högt prioriterat, eftersom båda dessa orter har godsbangårdar som generar transporter. Det är dessutom mycket persontrafik som sammanstrålar i dessa orter. Som övergripande utbyggnadsstrategi föreslås att en dubbelspårsutbyggnad bör starta ut från Gävle och Sundsvall och därefter fortsätta in mot mitten av sträckan Gävle-Sundsvall. Detta ger förutom en kapacitetsförstärkning kring de stora orterna även långa sammanhängande dubbelspår. Delen Ljusne-Enånger, som ligger mitt på sträckan, har lägst prioritet eftersom den har högst banstandard i dagsläget och minst behov av kapacitetsförstärkning. Denna strategi ger störst effekt vad gäller möjligheten att utöka antalet tåg.

Slutsatser - fördjupad idéstudie

- Det krävs dubbelspår på hela sträckan Gävle-Sundsvall för att efterfrågat antal tåg år 2020 ska kunna framföras.
- För att möta trafikbehoven vid en etapputbyggnad behövs en kombination av nya mötesstationer och dubbelspår.
- Ur restids- och kapacitetssynpunkt är det mer fördelaktigt med ett fåtal långa dubbelspårsetapper än med flera korta.
- För att åstadkomma en kortare restid för snabbtåg behövs dubbelspår i ny sträckning.
- Dubbelspår i sig ger kortare restider för godståg och regionalståg.
- En dubbelspårsutbyggnad ut från Gävle respektive Sundsvall är ur trafik- och kapacitetssynpunkt högst prioriterad.

1. INLEDNING

1.10 Aktualitet och tidplan

Projektet ingår inte i den nationella transportplanen för investeringar i infrastrukturen 2010 - 2021. Trafikverket kommer att gå vidare med fördjupade studier och järnvägsutredningar, i ett första skede för Gävle-Axmartavlan.

1.11 Avgränsningar

Förstudien beskriver det geografiska område som kommer att påverkas av en framtida Ostkustbana mellan Gävle och Sundsvall. Förstudiekorridorens utbredning styrs av målsättningen att skapa en järnväg för höga hastigheter och korta restider. Detta innebär att korridoren ska inrymma befintlig järnväg som ingår i nollalternativet och olika etapplösningar såväl som den kortaste dragningen mellan Gävle och Sundsvall.

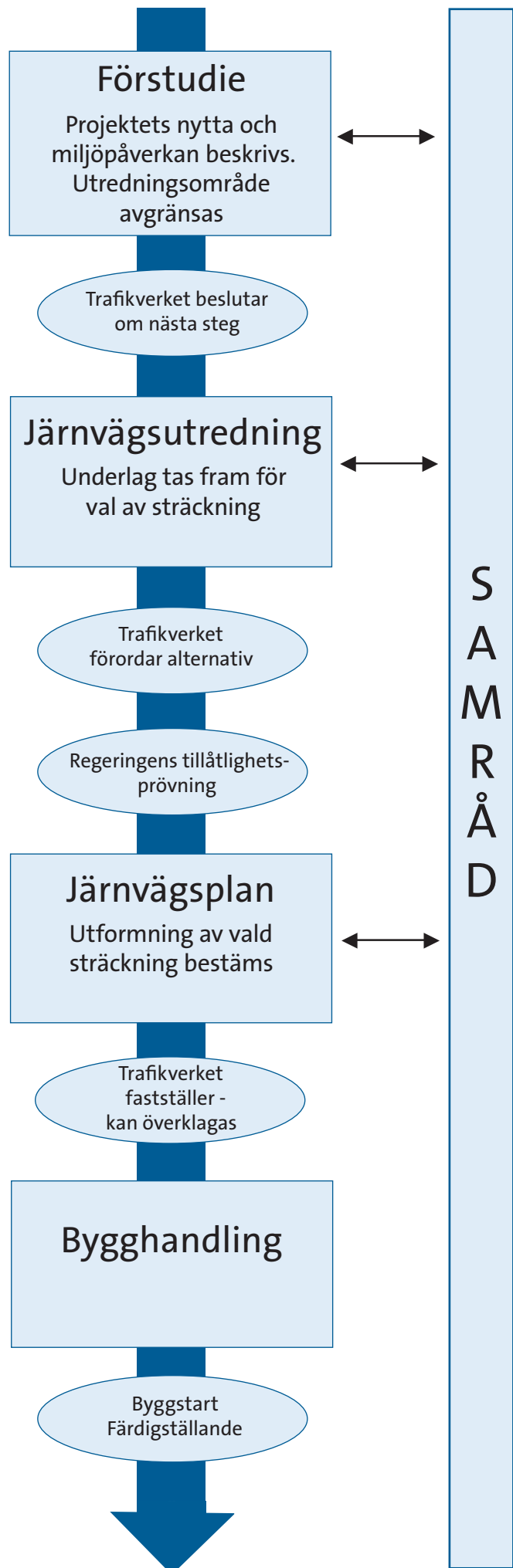
Hur de nya mötesstationerna som ingår i nollalternativet och ännu inte är byggda påverkar omgivningen tas inte upp i denna förstudie.

1.12 Planeringsprocessen

Vid planering av en ny järnväg tas hänsyn till ett flertal lagar som styr själva planeringen av järnvägen "Lag om byggande av järnväg" och lagar som skyddar områden där järnvägen ska byggas, till exempel miljöbalken. Härutöver finns en del bestämmelser från EU som Trafikverket måste följa.

Enligt lagen om byggande av järnväg måste Trafikverket göra utredningar i flera steg innan en järnväg kan börja byggas. De olika stegen visas i figur 1.3. I varje steg sker samråd med berörd allmänhet och myndigheter för att fånga in synpunkter som är av betydelse för placering och utformning av järnvägen. Olika alternativa lokaliseringar och åtgärder vägs mot varandra. De miljö- och hälsokonsekvenser som kan uppstå beskrivs i kommande miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) i samband med järnvägsutredning och järnvägsplan i enlighet med miljöbalken.

Vid utbyggnad intill befintligt spår kan i vissa fall järnvägsutredning och tillåtlighetsprövning utgå.



Figur 1.3
Planeringsprocessen från
förstudie till byggstart

2. Ostkustbanan och regionen

2.1 Resande, transporter och regional utveckling

Kustregionen Gävle – Söderhamn – Hudiksvall – Sundsvall utgörs till större delen av glesbygd med små och medelstora tätorter som ligger som ett pärlband mellan huvudorterna Gävle och Sundsvall. Järnvägen och E4 passerar genom eller intill de kustnära orterna. Regionens järnvägsnära struktur gör den väl anpassad för arbetspendling med tåg. En snabb och turtät trafikering mellan orterna kan innebära ett lyft för regionen i sin helhet. Snabba och miljövänliga transporter till arbete, handel, specialistsjukvård, högskolor, kulturevenemang et cetera i kombination med ett trivsamt boende kommer att öka regionens attraktivitet.

Inom regionen finns möjligheter till ett kvalitativt och naturnära boende samtidigt som tillgången till arbete, utbildning, sjukvård samt fritids- och nöjesutbud säkras genom snabba och bekväma transporter.

Längs mellersta norrlands kustland ligger tung basindustri som försörjer omvärlden med råvaror och produkter. Kustjärnvägen i Norrland, tillsammans med Godsstråket genom Bergslagen, kan ses som en ekonomisk pulsåder, som förser Sverige och EU med strategiska råvaror och produkter, framförallt med avseende på skog, malm och kemisk/teknisk industri. Järnvägen i kombination med anslutning till regionens hamnar medför goda möjligheter till effektivt och miljövänligt transportval vilket stödjer industrins miljöarbete och dess konkurrenskraft. En viktig utmaning i förstudien och vidare utredningar är att se över hamn- och industrispårsanslutningar för att uppnå konkurrenskraftiga lösningar.

2.2 Angränsande projekt

Längs hela Ostkustbanan mellan Stockholm och Sundsvall driver Trafikverket flera projekt för att utöka kapaciteten och minska risken för trafikstörningar på järnvägen. Även projekt för att minska järnvägens och tågtrafikens störningar på omgivning och miljö pågår. Dessa projekt pågår längs Ostkustbanan:

- Utbyggnad av upp till tio nya mötesstationer mellan Gävle och Sundsvall. Projektet befinner sig i byggskede för tre av dessa (Axmartavlan, Jättendal och Tjärnvik).
- Utbyggnad till dubbelspår mellan Skutskär och Furuvik. Järnvägsplan tas fram.
- Utbyggnad till dubbelspår vid Gamla Uppsala. Järnvägsplan tas fram.
- Bulleråtgärder inom ramen för ”befintlig miljö” pågår mellan Gävle och Sundsvall.
- Trädsäkring (avverkning av riskträd inom 20 meter från järnvägen) kommer att utföras. Kontakter har tagits med berörda markägare.
- Upprustning av befintliga mötesstationer (signalåtgärder med mera).
- Upprustning och förstärkning av järnvägen mellan Gävle och Sundsvall för att klara högre axellaster (STAX 25). Geotekniska undersökningar pågår.
- Borttagande av spår i Hudiksvall.
- Sundsvall – tillgänglighet och resecentrum.
- Om- och tillbyggnad av Uppsala bangård och resecentrum pågår.

2. OSTKUSTBANAN OCH REGIONEN

Utöver projekt längs Ostkustbanan pågår projekt på andra anslutande banor eller närliggande vägar som kan påverka utförande av Ostkustbanan. Exempel på projekt är:

- Upprustning, ny mötesstation samt triangelspår i anslutningen till Ostkustbanan för sträckan Söderhamn – Kilafors. Järnvägsplan tas fram.
- Ny station vid Gävle sjukhus längs Bergslagsbanan utreds (Gävle Västra).
- Gävle hamn, nytt anslutningsspår till Gävle godsbangård.
- Byggande av E4 Sundsvall påbörjas 2010. Framtida dubbelspår påverkar anslutning till vägar och broar med mera. Planering pågår, bland annat järnvägsplan för 1 km linjeomläggning vid Kubikenborg.
- Markarbeten för byggande av E4 Enånger – Hudiksvall pågår.
- Vägutredning för E4 Kongberget – Gnarp är klar.
- Utbyggnad Ådalsbanan Sundsvall - Härnösand.

2.3 Botniska korridoren

Arbete pågår för att visa på Botniska korridorens stora betydelse som transnationell länk i Europas godstransportsystem. Botniska korridoren binder samman transportvägar mellan Finland, Sverige, Norge och Ryssland. På den svenska sidan ingår Ostkustbanan tillsammans med Haparandabanan, Norrbotniabanan, Botniabanan, Ådalsbanan, Godsstråket genom Bergslagen samt Norra stambanan och Stambanan genom övre Norrland.

Kopplingen till Mälardalen och EU-nätet via Botniska korridoren gör att det finns stora förutsättningar för att öka tillväxten i regionen.

2.4 OKBÅB

OKBÅB är en sammanslutning bestående av samtliga kommuner längs Ostkustbanan och Ådalsbanan, från Gävle i söder till Sollefteå och Örnsköldsvik i norr tillsammans med landstingen i Gävleborg och Västernorrland, Region Gävleborg samt Handelskamrarna. Organisationens syfte är att påskynda investeringarna i Ostkustbanan/Ådalsbanan och därigenom bidra till en långsiktigt hållbar tillväxt nationellt och regionalt.

OKBÅB lanserar begreppet ”Nya Ostkustbanan” för ett helt nytt dubbelspår mellan Gävle och Härnösand, hastighetshöjande åtgärder mellan Sollentuna och Gävle samt kompletterande åtgärder för Ådalsbanan upp till Sollefteå.

3. Förutsättningar

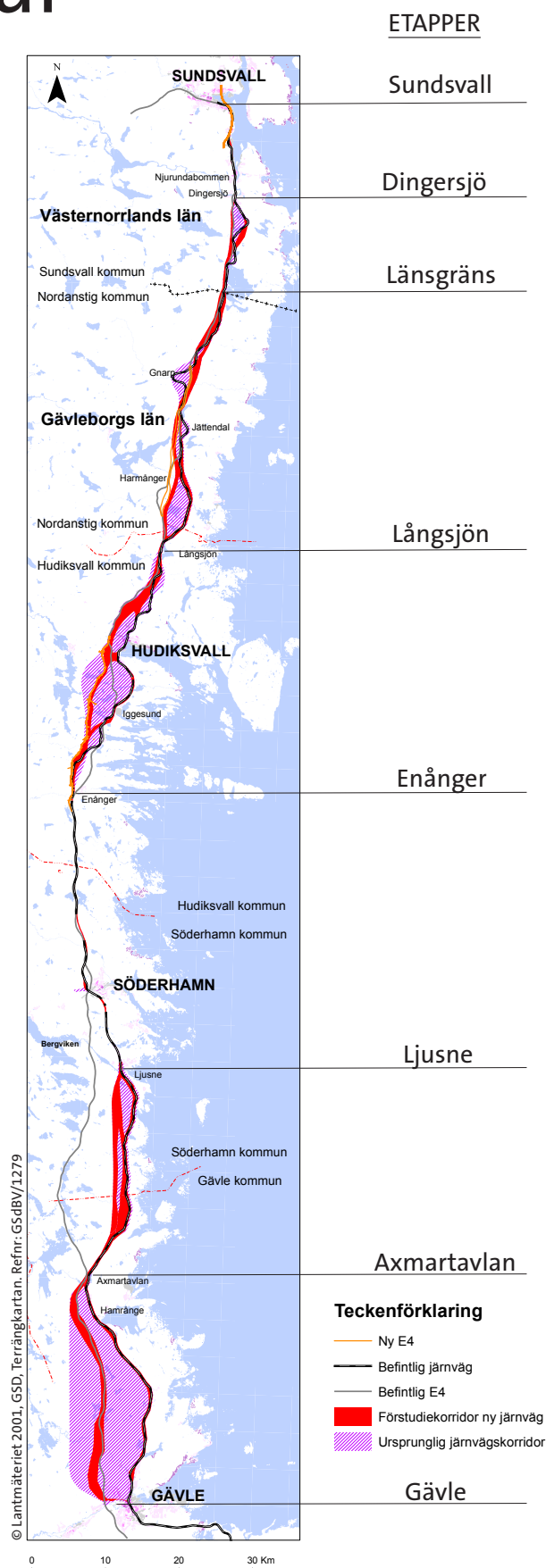
3.1 Förstudieområdet

Förstudieområdet sträcker sig längs södra Norrlandskusten, genom Gävleborgs län och södra delen av Västernorrlands län och berör Gävle, Söderhamns, Hudiksvalls, Nordanstigs och Sundsvalls kommuner. Ursprunget till förstudieområdets utseende är hämtat från tidigare idéstudie (2008). Områdets gränser har sedan bearbetats vidare i förstudien.

Projektet har delats in i delsträckor, för att förtydliga möjligheten att bygga i etapper.

Delsträcka	Ny sträckning västligt läge (kilometer)	Bef. sträckning östligt läge (kilometer)
Gävle – Axmartavlan Gävle kommun	39	37
Axmartavlan – Ljusne Gävle och Söderhamns kommun	26	29
Ljusne – Enånger Söderhamns och Hudiksvalls kommun	39	39
Enånger – Långsjön Hudiksvalls kommun	36	42
Långsjön – Länsgräns Hudiksvalls och Nordanstigs kommun	37	42
Länsgräns – Dingersjö Sundsvalls kommun	14	16
Dingersjö – Sundsvall Sundsvalls kommun	12	13
TOTALT	203	218

Noderna för dessa delsträckor är planerade mötesstationer (Axmartavlan, Långsjön och Dingersjö), ändpunkterna för den relativt nybyggda delen Ljusne-Söderhamn-Enånger och slutligen den administrativa länsgränsen.



Figur 3.1 Förstudieområde med förstudiekorridorer samt etappindelning

3.2 Trafikering, banstandard och kapacitet

Persontågtrafiken mellan Gävle och Sundsvall består till största delen av snabbtåg och regionaltåg. Även nattåg mellan Stockholm och Storlien går denna sträcka. Kortaste restiden mellan Gävle och Sundsvall med ett X2000-tåg är i dagsläget (hösten 2010) en timme och 55 minuter. Motsvarande tid för sträckan Stockholm-Sundsvall är tre timmar och 22 minuter. För sträckan Sundsvall-Gävle är restiden sex minuter längre än vad den kortaste restiden var år 2000. Orsaken till de försämrade restiderna är den ökade trafikbelastningen, vilket har resulterat i en ökad förseningsrisk. Trafikverket har därmed tvingats lägga in större marginaler i tidtabellen.

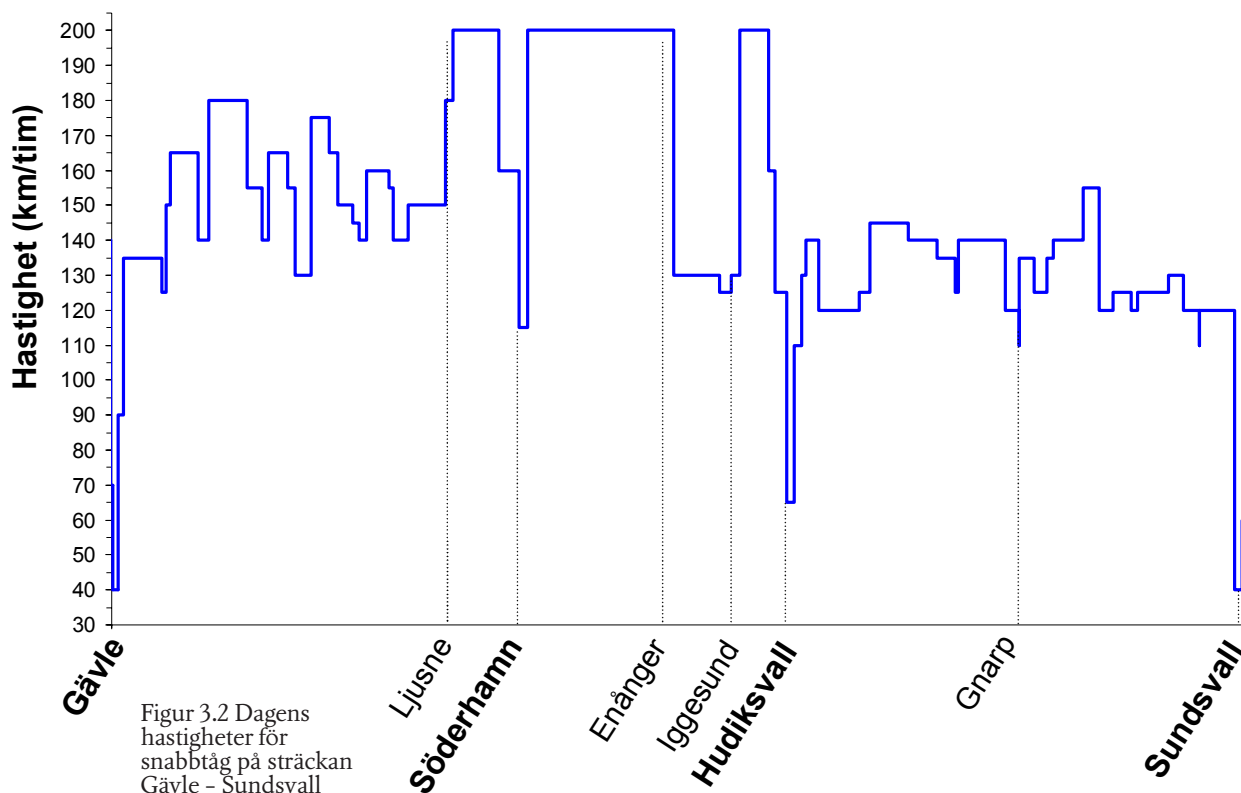
I kommande tidtabell för 2012 kommer restiden på sträckan Sundsvall-Gävle att vara mellan två timmar och sex minuter, och två timmar och elva minuter. På sträckan Sundsvall-Stockholm kommer motsvarande restid för ett flertal av X 2000-tågen att vara 3 timmar och 40 minuter. Detta beror på att fler tåg kommer att trafikera sträckan, vilket leder till fler tågmöten.

Vid tågmöten är i regel X2000 prioriterad. Ändå har ett X2000 mellan Gävle och Sundsvall med dagens trafik normalt två tågmöten. Varje tågmöte "kostar" cirka fem

minuter i restid. Det ena av dessa tågmöten sker idag planenligt i Hudiksvall där tåget ändå ska stanna.

Godstrafiken består av kombitåg, vagnslasttåg och systemtåg. I både Sundsvall och Gävle finns godsbangårdar, kombiterminaler och hamnar som genererar stora mängder gods. Längs banan finns även flera skogs- och pappersindustrier där järnvägstransporterna är en viktig länk i produktionskedjan.

Ostkustbanan är ursprungligen byggd för hastigheter upp till 110 kilometer per timme. Banans standard har genom successiva uppgraderingar av spårmaterial, optimering av spårgeometri samt tillkomst av vissa nybyggda sträckor, höjts till dagens maxhastighet upp till 200 kilometer per timme (främst delen Ljusne-Söderhamn-Enånger). Hastighetsstandarden varierar dock kraftigt och stora delar av sträckan tillåter betydligt lägre hastigheter kring 110-130 kilometer per timme beroende på snäva kurvor.



Sträcka	Banstandard
Gävle - Ljusne	Bitvis godtagbar standard med hastigheter på 160-180 km/tim som ofta avbryts av tvära kurvor med reducerad hastighet.
Ljusne – Söderhamn - Enånger	Nybyggd enkelspårssträcka med en hastighet på 200 km/tim. Banan passerar sydväst om Söderhamns stadskärna med ett nytt resecentrum.
Enånger - Iggesund	Banan går genom tätorter och har många tvära kurvor som begränsar hastigheten.
Igesund - Hudiksvall	Nybyggd enkelspårssträcka som medger 200 km/tim.
Hudiksvall	Banan passerar med tvära kurvor genom tät stadsmiljö mycket nära bebyggelsen.
Hudiksvall - Sundsvall	Banan går i kuperad terräng, nära bebyggelse och har längs många delsträckor tvära kurvor, som begränsar hastigheten. Sträckan har dessutom mycket få mötesstationer.

Tabell 3.21 Dagens banstandard

	Gävle - Söderhamn	Söderhamn - Hudiksvall	Hudiksvall – Sundsvall
Godståg	28	18	16
Snabbtåg	16	16	16
Nattåg	5	5	5
Lokaltåg	16	16	10
Totalt	65	55	47

Tabell 3.22 Trafikering längs Ostkustbanan (2008), angivet i antal tåg per vardagsmedeldygn.

3. FÖRUTSÄTTNINGAR

3.3 Markanvändning och samhällsstruktur

Järnvägssträckan passerar genom kommunerna Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig och Sundsvall. Långa sträckor går järnvägen i närheten av väg E4 som är den i särklass viktigaste biltransportleden genom Norrland. Flera större industrier finns längs kuststräckan, huvudsakligen skogsrelaterade industrier. Exempelvis finns pappers- och massaindustrier, sågverk, kemisk industri, verkstadsindustri och metallindustri. Många av de större industrierna förbinds med Ostkustbanan via industrispår. Det senaste året har en kraftig nedgång skett inom industrisektorn och vissa verksamheter har dragit ner på sin personal och produktion.

Arbetspendlingen mellan orterna är ganska stor, framför allt inom Gävleborgs län där det finns flera mindre orter med kompletterande arbetsmarknader. Detta blir särskilt tydligt i den pågående omstruktureringen på arbetsmarknaden.

Tätorter och målpunkter

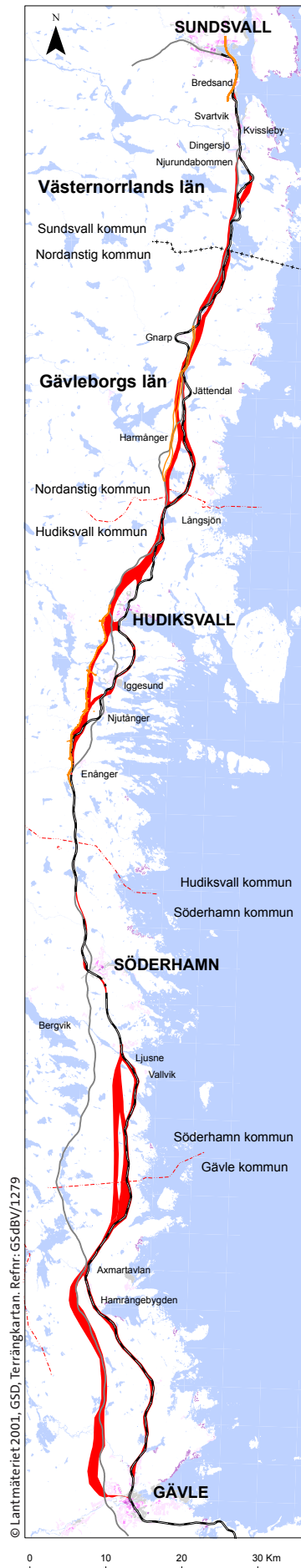
De berörda kommunerna är relativt glesbebyggda med mycket skogsmark, men eftersom tätorterna ligger längs järnvägen omges den på ganska långa sträckor av bebyggda områden. Under det senaste årtiondet har befolkningen i de större orterna Gävle och Sundsvall ökat medan alla de mindre orterna och glesbygden har fått en minskande befolkning i varierande grad.

Orter av varierande storlek finns utmed sträckan, från söder till norr:

- Gävle – centralort med cirka 75 000 invånare. I kommunen som helhet bor cirka 94 000 invånare. Järnvägsstation/resecentrum finns centralt. Gävle är en viktig målpunkt både för många arbetspendlare och studenter och en knutpunkt för flera järnvägslinjer. Gävlehamn är en viktig målpunkt för stora delar av industrin i mellersta Sverige, som nyttjar hamnen för sina godstransporter.
- Hamrångebygden – samlingsnamn för Gävle kommuns norra del (cirka 3 000 invånare, Bergby är den största tätorten).
- Vallvik – mindre tätort inom Söderhamns kommun (knappt 300 invånare).
- Ljusne – tätort med cirka 2500 invånare inom Söderhamns kommun. Ett stationsläge finns. X-tågen angör för närvarande med åtta tåg per vardag och riktning.
- Söderhamn – centralort med cirka 13 000 invånare (totalt cirka 26 000 i kommunen). Ett resecentrum finns väster om staden, där alla persontåg stannar. Resecentret ligger en kilometer från Söderhamns centrum.

Söderhamn är en målpunkt med viss betydelse för bland annat arbetspendling.

- Enånger – mindre tätort (cirka 700 invånare) inom Hudiksvalls kommun.
- Njutånger – mindre tätort (knappt 900 invånare) inom Hudiksvalls kommun.
- Iggesund – tätort med cirka 3 400 invånare inom Hudiksvalls kommun. Ett stationsläge finns. X-tågen angör för närvarande med åtta tåg per vardag och riktning.
- Hudiksvall – centralort med cirka 16 000 invånare (totalt cirka 37 000 i kommunen). Resecentrum finns centralt. Alla persontåg stannar i Hudiksvall. Nya lägen för resecentrum utreds. Flertalet gymnasieelever från Nordanstigs kommun pendlar in till Hudiksvall.
- Harmånger – mindre tätort inom Nordanstigs kommun (cirka 600 invånare).
- Jättendal – mindre tätort inom Nordanstigs kommun (cirka 250 invånare). Här finns avtagsväg till Bergsjö (cirka 1200 invånare) som är Nordanstigs huvudort. I Nordanstigs kommun finns totalt cirka 9 700 invånare.
- Gnarp – tätort med drygt 1 000 invånare inom Nordanstigs kommun. Ett stationsläge finns. X-tågen angör för närvarande med sex tåg per vardag och riktning.
- Njurundabommen – tätort inom Sundsvalls kommun (cirka 2 000 invånare), förort till Sundsvall.
- Kvissleby – tätort (cirka 2 600 invånare inklusive Nolby), förort till Sundsvall.
- Svartvik – mindre tätort (cirka 950 invånare inklusive Vapelnäs), förort till Sundsvall.
- Bredsand – bostadsförort till Sundsvall (cirka 2 300 invånare inklusive Stockvik).
- Sundsvall – centralort med cirka 56 300 invånare. I kommunen som helhet bor cirka 95 000 invånare. Järnvägsstation finns centralt. Ombyggnad till resecentrum planeras. Sundsvall är en viktig målpunkt både för många arbetspendlare och studenter. Mittlinjen och Ådalsbanan ansluter i Sundsvall.



Teckenförklaring

- Ny E4
- Befintlig järnväg
- Befintlig E4/E14
- Ny järnvägskorridor

Figur 3.3 Tätorter och målpunkter inom förstudiekorridoren

Kommunal översiktsplanering

I översiktsplanerna anges kommunernas planerade inriktning för markanvändningen. Dessa planer är översiktliga och inte juridiskt bindande. Översiktsplaneringen är bland annat ett viktigt instrument för att hantera strukturella frågor och mellankommunala intressen. Att hålla en översiktsplan uppdaterad kräver stora planeringsresurser och kommunerna väljer därför ibland att göra fördjupningar för de delar där planeringstrycket är stort, istället för att uppdatera planen som helhet. Själva översiktsplandokumentet avspeglar därför inte alltid läget i alla avseenden.

Gävle kommun

I januari 2004 beslutade kommunfullmäktige att en ny översiktsplan ska tas fram i två etapper för Gävle kommun. Delen för Gävle stad antogs i april 2009. Den kommunövergripande planen är ännu inte klar, vilket innebär att den gamla planen från år 1990 är den gällande.

Av den nya översiktsplanen för Gävle stad framgår ett antal "strategiska områden" som bland annat innefattar ytor för eventuella nya järnvägssträckningar och trafikplatser. Dessa överensstämmer i stort med förstudiens korridorer, men omfattar som sagt bara de stadsnära delarna. I det strategiska området väster om Gävle planeras också för en utbyggnad av verksamheter. Av planen framgår att det finns stora kulturmiljövärden kring befintlig järnväg. För att göra tågtrafiken mer konkurrenskraftig mot bil- och lastbilstransporter krävs tätare turer, kortare restider och förbättrad kapacitet. Gävle kommun är positiv till att Trafikverket genomför kapacitetshöjningar på Ostkustbanan. En ny gemensam sträckning för Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Norra stambanan är kommunens önskemål, med hållplats för regionaltåg (Gävle Västra) nära sjukhuset.

Översiktsplanen 1990 beskriver endast Ostkustbanan i korta ordalag. I det nya förslaget till program för Översiktsplan Gävle kommun, som var ute på samråd våren 2010 beskrivs kommunens vilja att skapa en levande landsbygd samtidigt som staden utvecklas. Gävle kommun ser regionförstoringen som en trend som kan innebära att områden utanför Gävle stad blir mer attraktiva för såväl boende som verksamheter.

Söderhamns kommun

Söderhamns kommuns översiktsplan färdigställdes 2006. Även Söderhamns kommun är positiv till kapacitetshöjande åtgärder och gärna dubbelspår. Järnvägskorridoren söder om Ljusne berör ett nytt riksintresseområde för vindkraft som beskrivs i översiktsplaneringen.

I kommunen pågår i dagsläget ett arbete med att utveckla vindkraftanläggningar både offshore och på land vilket innebär att anpassningar krävs för att

3. FÖRUTSÄTTNINGAR

möta de behov som finns på infrastruktur, hamnar, hanterings- och tillverkningsytor med mera. Den planerade placeringen av ett distributions- och supportcenter för havsbaserad vindkraft i Orrskärs hamn i Ljusne ger möjligheter till kostnadseffektiva investeringar. Här kan man med relativt små medel skapa fysiska förutsättningar genom att anpassa befintliga fastigheter och bygga ut befintlig infrastruktur.

Hudiksvalls kommun

Hudiksvalls kommun har en ny översiktsplan från 2008. I denna redovisas korridorer för en eventuell nysträckning för Ostkustbanan som överensstämmer med delar av förstudiens korridorer (i denna förstudie har ytterligare korridorer tagits fram och studerats efter att översiktsplanen färdigställdes). En nysträckning enligt översiktsplanen skulle innebära ett nytt externt resecentrum väster om staden. Av översiktsplankartan framgår också att järnvägen kan komma att beröra olika typer av klassade miljövärden. Inom Hudiksvalls kommun byggs för närvarande väg E4 i ny sträckning, parallellt med en av korridorerna för Ostkustbanan. Av översiktsplanen framgår att om järnvägen behålls i sin nuvarande sträckning genom staden bör den förläggas i tunnel för att boendemiljön ska bli rimlig med avseende på buller.

Nordanstigs kommun

Nordanstigs kommuns översiktsplan togs fram under 2004. I översiktsplanen redovisas nya sträckningar för Ostkustbanan och väg E4, däremot redovisas inte befintliga sträckningar som ju utgör reservat av riksintresse för kommunikationerna. Den föreslagna sträckningen för nytt dubbelspår på Ostkustbanan ligger i stort inom den nysträckningskorridor som utreds i denna förstudie. Den korridor som Vägverket förespråkade för väg E4 går inte väster om Harmånger utan genom samhället, men liknar i övrigt linjen i översiktsplanen. Av översiktsplanen framgår för järnvägen önskemål om dubbelspår, planskilda korsningar samt stationslägen i Harmånger, Jättendal och Gnarp. Inga kommunala utbyggnadsplaner finns som kan vara i konflikt med järnvägens förstudiekorridorer, däremot krävs samordning med den nyplanerade E4-sträckningen.

Sundsvalls kommun

I Sundsvall pågår fördjupad översiktsplanering gällande nedsänkning av järnvägen genom centrala Sundsvall samt omplanering av kombiterminal och resecentrum. Järnvägen planeras dock ligga kvar i samma sträckning som nu. Den kommunövergripande översiktsplanen är från 2005 och förespråkar dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan. I övrigt planeras bland annat ny väg E4 som söder om Stockvik kommer att gå i en västlig sträckning, väster om Kvissleby och Njurundabommen, och ansluta till nuvarande väg vid Myre.

3.4 Riksintressen

För att ta tillvara områden som är särskilt viktiga, kan vissa samhällssektorer peka ut så kallade områden av riksintresse. Detta ger områdena ett skydd mot åtgärder som kan vara till påtaglig skada av intresset. Syftet kan vara både exploaterande och bevarande. Riksintressen finns för ett flertal olika samhällsområden, exempelvis för naturvård, friluftsliv, kulturmiljö, kommunikationer, rennäring, yrkesfiske, industri, energiproduktion med mera.

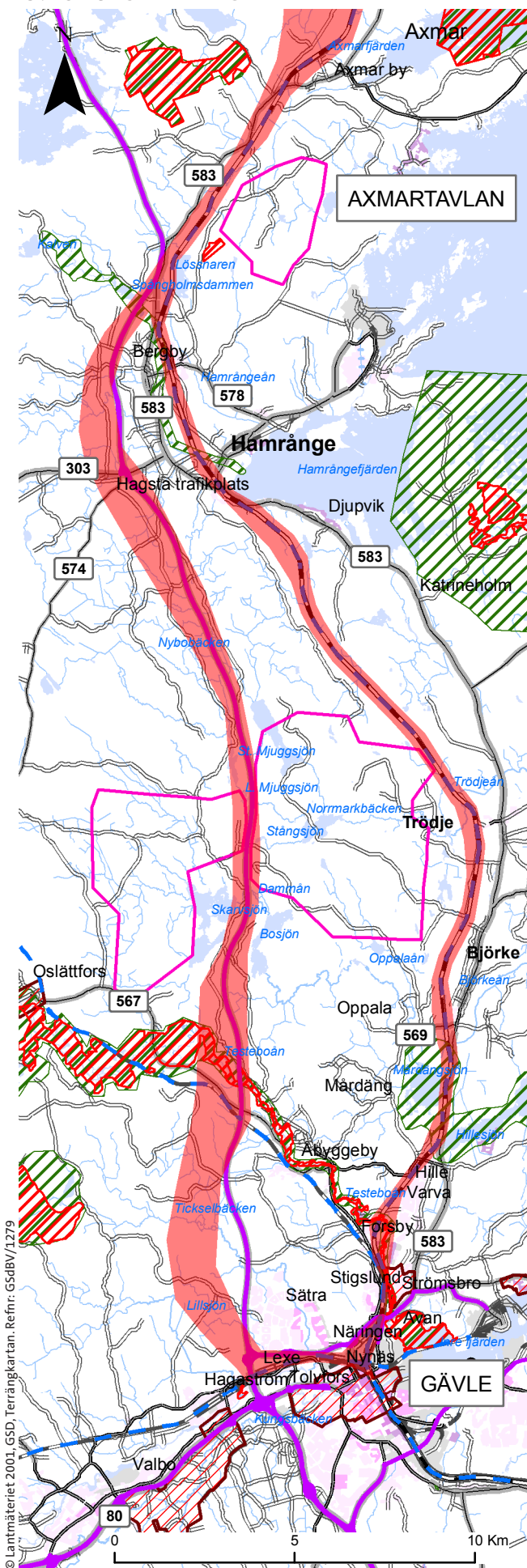
Natura 2000 är ett nätverk av skyddsvärda områden i EU. Syftet är att skydda djur och växter från utrotning och att förhindra att deras livsmiljöer förstörs. Länsstyrelserna väljer ut skyddsvärda områden med stöd av fågel- och habitatdirektiven. Verksamheter eller åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område kräver tillstånd från länsstyrelsen. Tillstånd kan i allmänhet lämnas om skyddsvärda miljöer inte skadas och om bevarandet av de arter som ska skyddas inte hotas eller försvåras.

I tabellen redovisas riksintressen som finns inom förstudieområdet. Figur 3.41-3.46 redovisar riksintresseområdenas utbredning.

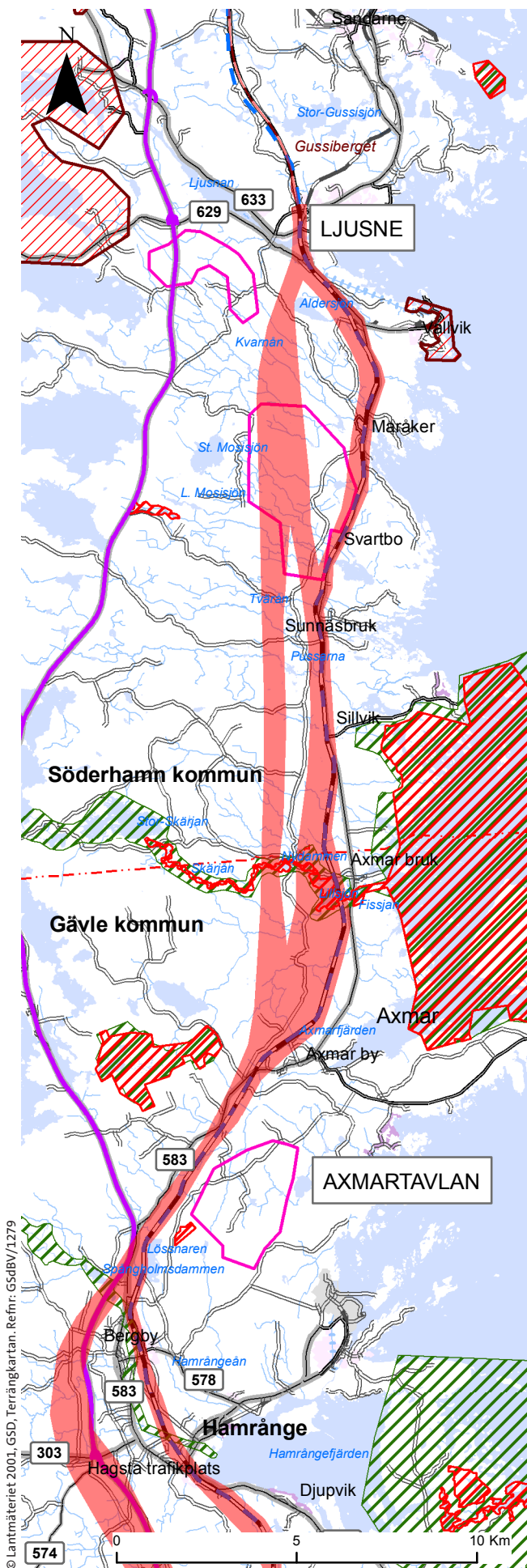
Samhällsområde	Riksintresse
Anläggningar för kommunikationer	Ostkustbanan
	Väg E4
	Väg 84
	Väg 50
	Riksväg 80
Anläggningar för vindbruk	Se karta
Natura 2000	Testeboån (SE0630164)
	Testeboån Nedre(SE0630238)
	Skärjån (SE0630179)
	Enångersån (SE0630140)
	Ålsjön(SE0630156)
	Testeboån-Lundbosjön med Testeboåns delta (NRO21084)
Naturvård	Mårdängssjön - Hillesjön(NRO21086)
	Hamrångeån (NRO21082)
	Skärjån (NRO21073)
	Ålsjön (NRO21068)
	Lötån – Norralaan (NRO21067)
	Myrar mellan Skåssan och havet (NRO21053)
	Enångersån (NRO21050)
	Delångersån (NRO21045)
	Hälsingtuna – Hög (NRO21042)
	Harmångersån (NRO21038)
	Dyrån med myrrika tillrinningsområden (NRO21033)
	Skrängstasjön och Mingen (NRO81061)
	Nedre Ljungan (NRO81172)
Geografiska bestämmelser	Ljungan, nedströms Vitforsen, älvsträcka
Kulturvård	Strömsbro (X801)
	Söderhamns stad (K603)
	Njutångers kyrka (K206)
	Iggesunds bruk (K205)
	Hudiksvalls stad (K200)
	Högs och Hälsingtuna centralbygd (K203)
	Centrala Jättendalsbygden (K100)
	Ljungans dalgång (81014)
Friluftsliv	Nolby (81003)
	Nedre Ljungan (8108)

Tabell 3.4
Riksintressen inom
förstudiekorridoren

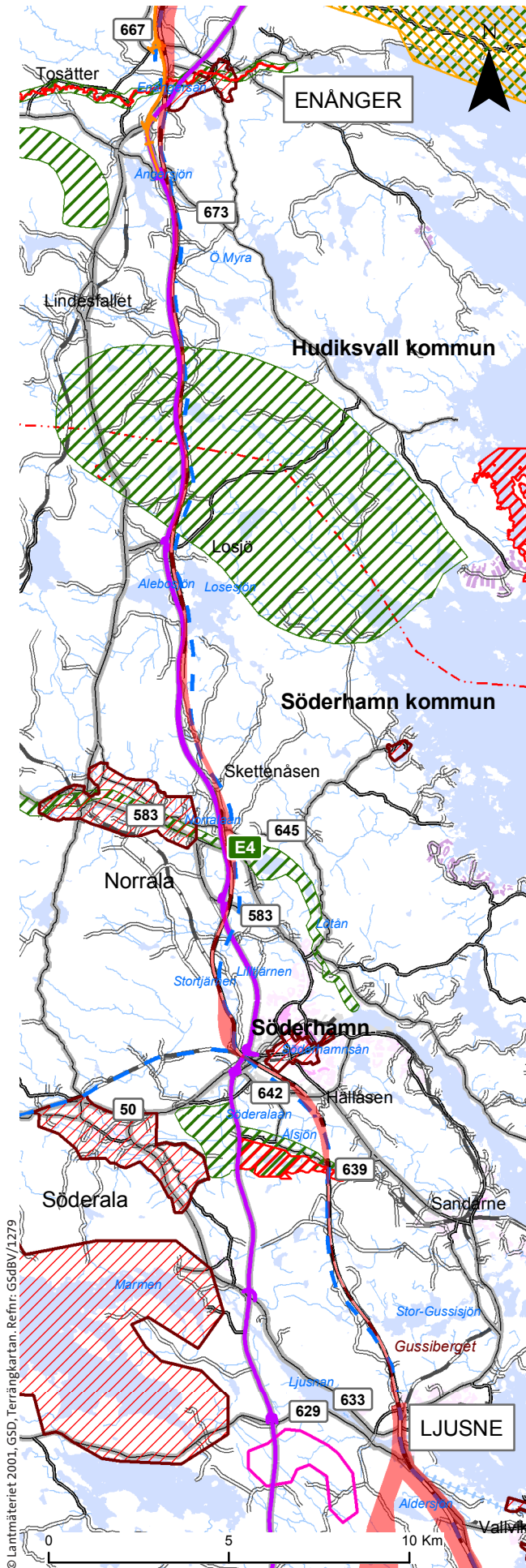
3. FÖRUTSÄTTNINGAR



Figur 3.41 Gävle - Axmartavlan, riksintressen 16 Förstudie Gävle - Sundsvall



Figur 3.42 Axmartavlan - Ljusne, riksintressen



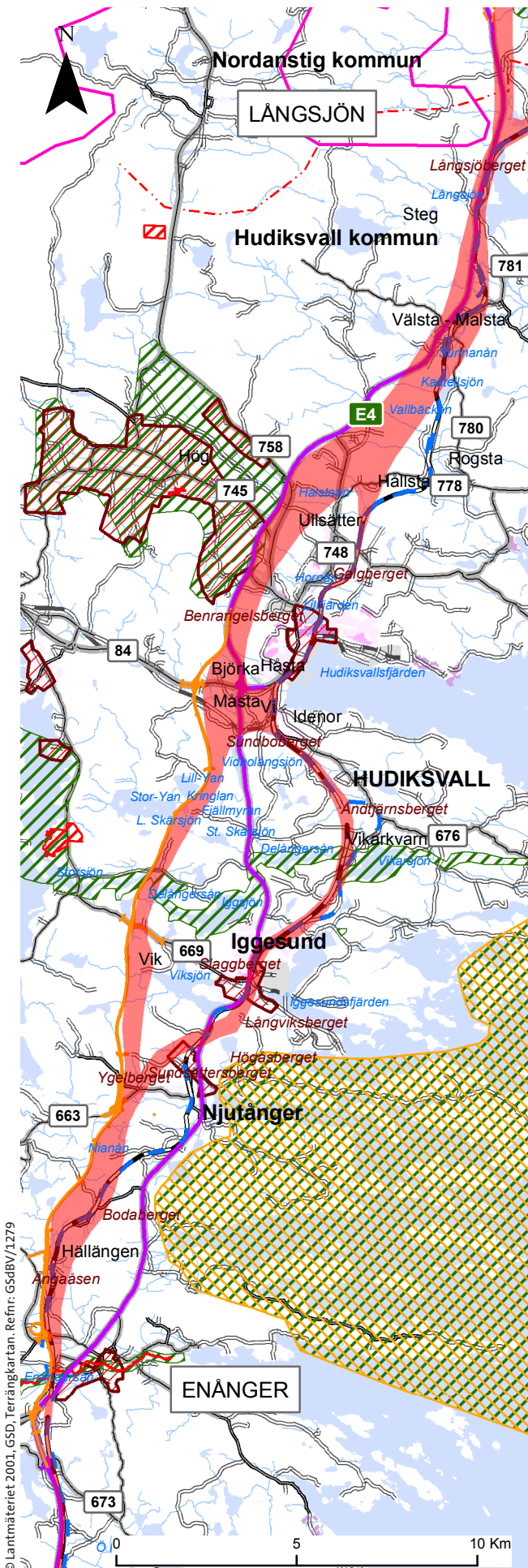
© Lantmäteriet 2001, GSD, Terrängkartan. Refnr: GSDBV/1279

Figur 3.43 Ljusne - Enånger, riksintressen

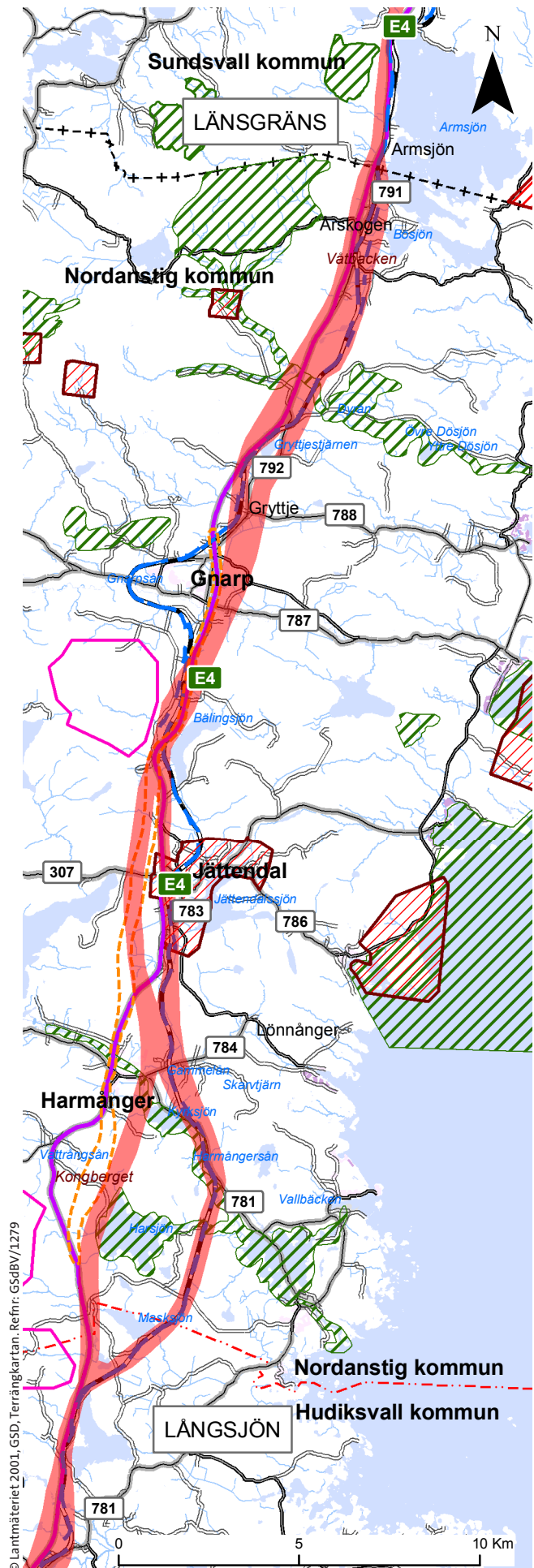
Teckenförklaring

- Ny järnvägskorridor
- Ny E4 med anslutningar
- Område ny E4
- Befintlig järnväg
- Befintlig E4/E14
- Riksintrasse järnväg
- Riksintrasse väg
- Riksintrasse Natura 2000
- Riksintrasse vindbruk
- Riksintrasse friluftsliv
- Riksintrasse kultur
- Riksintrasse natur
- Riksintrasse geo.MB kap 4

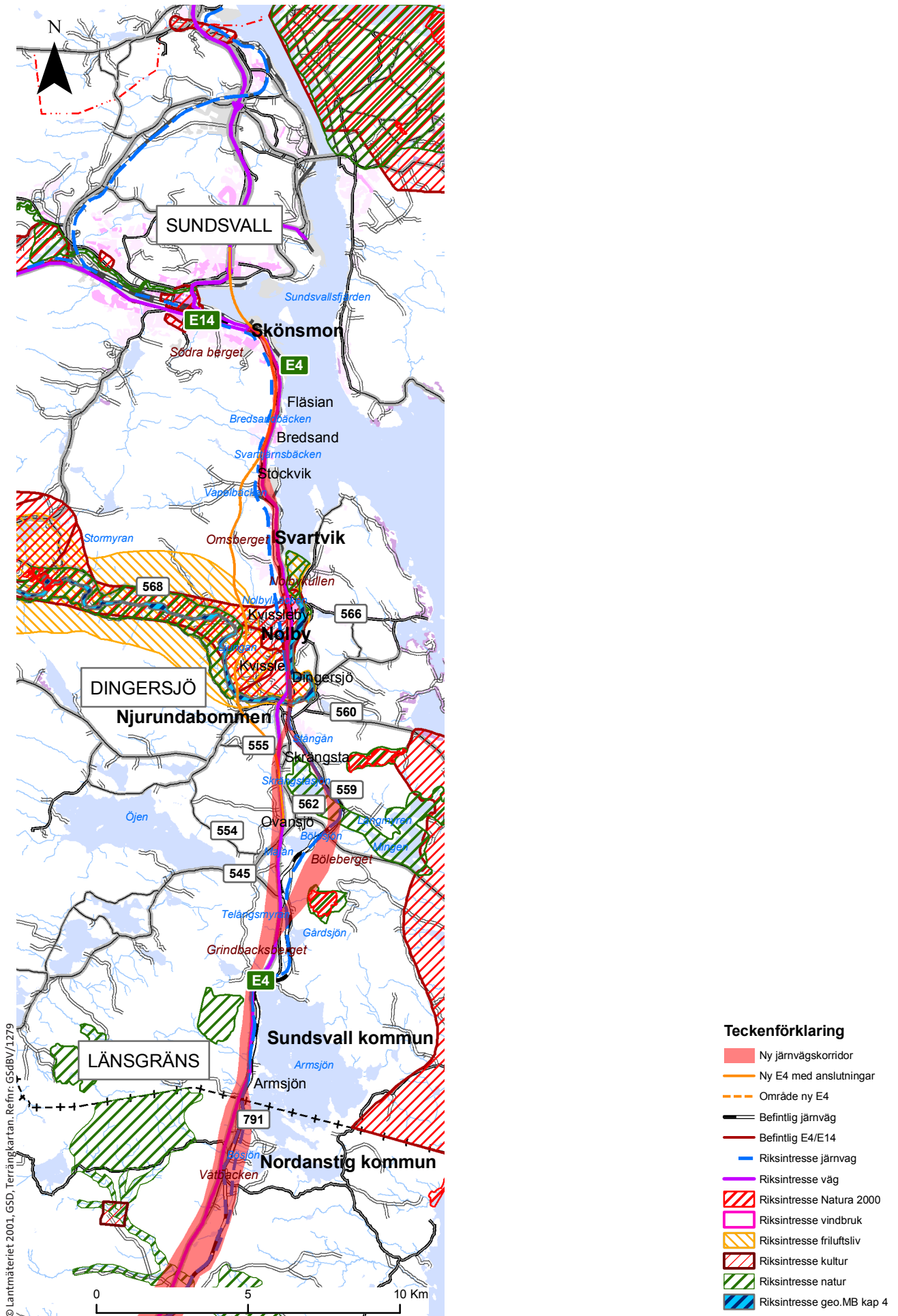
3. FÖRUTSÄTTNINGAR



Figur 3.44 Enånger - Långsjön, riksintressen
18 Förstudie Gävle - Sundsvall

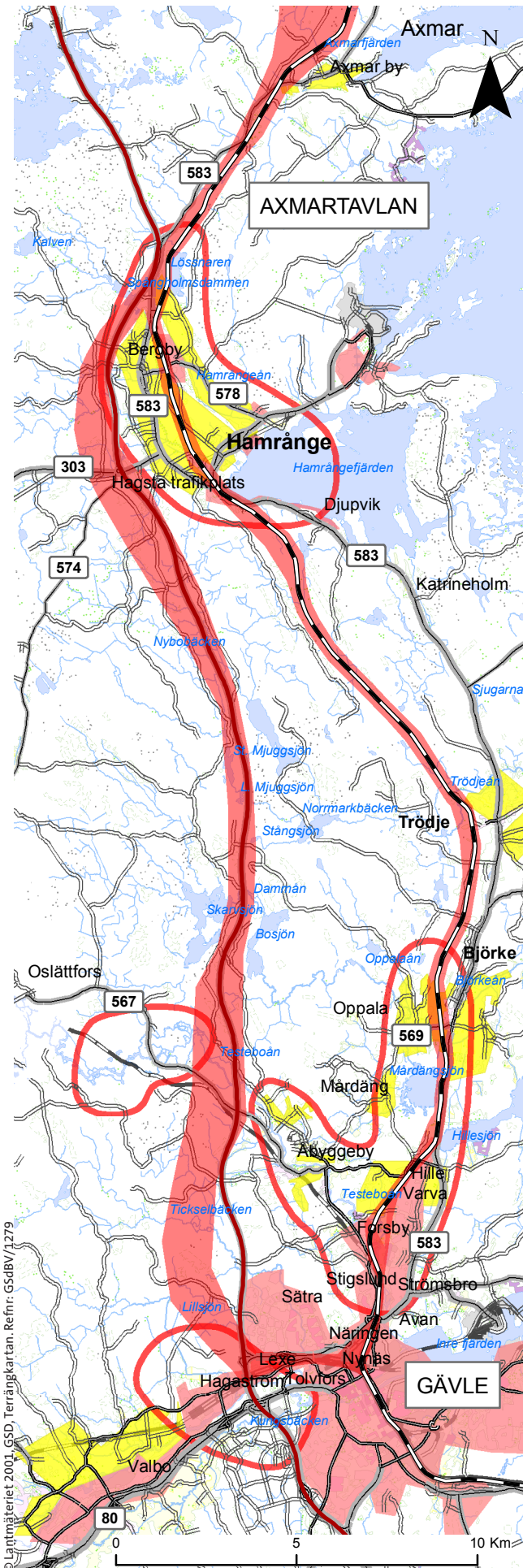


Figur 3.45 Långsjön - Långsgräns, riksintressen



Figur 3.46 Långgräns - Dingersjö - Sundsvall, riksstressen

3. FÖRUTSÄTTNINGAR



3.5 Landskaps- och stadsbild

Södra norrlandskustens landskap övergår från flacka, steniga barrskogar i söder till ett mer kuperat, brant bergkullelandskap i den norra delen. Övergångszoner mellan skog och odlad mark/vatten/tätort är generellt de känsligaste områdena för landskapsbilden, vilket kan förstärkas av större nivåskillnader i terrängen.

Dagens järnväg utgör tillsammans med främst väg E4 och större kraftledning tydliga nord-sydliga stråk i landskapet.

Förstudieområdet ligger nära kusten, men avståndet varierar från som mest upp till 15 kilometer i söder till endast hundra meter i norr.

Ostkustbanan utgör idag en fysisk och visuell barriär. Fysisk barriäreffekt innebär påverkan på människors och djurs möjlighet att röra sig i landskapet. Visuell barriäreffekt innebär förkortade siktsträckor och försämrar orienterbarheten i landskapet. Det är främst intill bebyggda områden järnvägen utgör en fysisk barriär. I de öppna och flacka odlingslandskapen skapar den befintliga banan visuella barriäreffekter, som är mycket lokala.

Gävle – Axmartavlan

Stadslandskapet kring Gävle sträcker sig västerut längs Bergslagsbanan (Hagastrom) och mot E4 i nordväst (Sättra) tills större skogsområden tar vid. I öster övergår stadsdelarna Strömsbro och Hille mot ett odlingslandskap intill en rullstensås. Odlingsmarken präglar även tätorten Björkes omgivning och i ännu högre grad landskapet söder om Bergby ("Hamrångebygden"). I övrigt dominerar skogsmark, avbrutet av större vatten som Mårdängssjön, Skarvsjön och Hamrångefjärden, skogsån Testeboån och diverse mindre sjöar och myrar.

Längs befintlig bana i öster är nivåskillnaderna små och nivån över havet sällan mer än 20 meter. Väster om väg E4 ligger marken generellt mer än 50 meter över havet, men nivåskillnaderna är små, förutom i partiet sydväst om Hamrångefjärden, där marken stiger relativt brant från havsnivån till över 60 meter på drygt två kilometer.

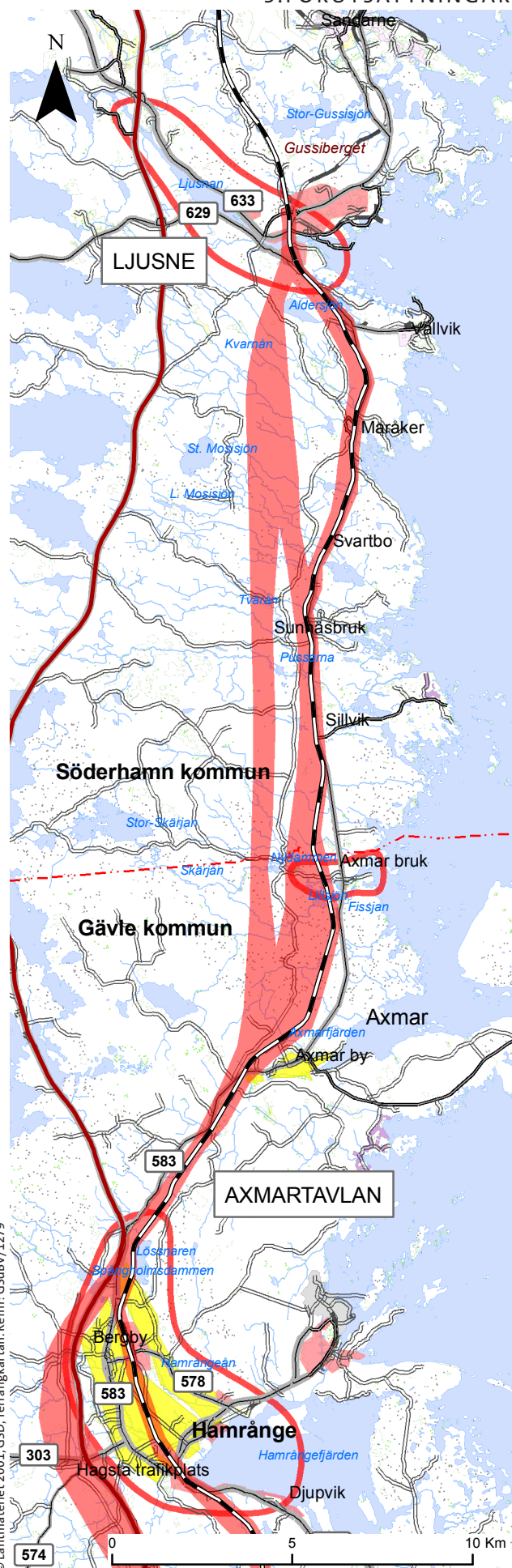
Figur 3.51 Gävle – Axmartavlan, landskaps- och stadsbild
20 Förstudie Gävle - Sundsvall

Axmartavlan – Ljusne

Förutom Ljusnans storskaliga älvdal i norr är delsträckan helt belägen i ett småkuperat skogslandskap, avbrutet endast av mindre sjöar och myrar. Skärjåns vattensystem kan klassas som en skogså som endast upplevs i dess omedelbara närhet. Landskapet kring Ljusne präglas av älven, vattenkraft, enstaka bostäder och äldre industrier.

Nivåskillnaderna är generellt små på denna sträcka. Förstudieområdet ligger som högst 60 meter över havet norr om Axmarby. Söder om Ljusnan stiger terrängen relativt brant mot området kring Aldersjön.

3. FÖRUTSÄTTNINGAR



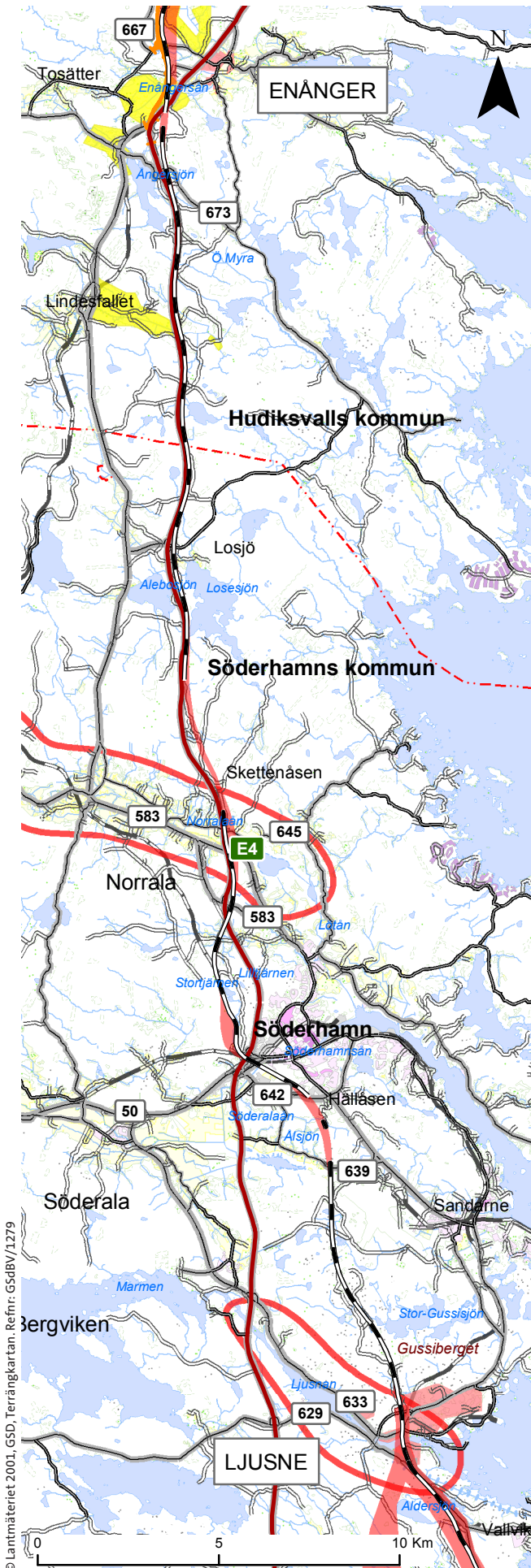
Teckenförklaring

- Befintlig järnväg
 - Befintlig E4/E14
 - Ny E4 med anslutningar
 - Område ny E4
 - Ny järnvägskorridor
 - Känsliga områden
- Landskapstyp**
- Bebyggelse
 - Odlingslandskap
 - Sjöar och vattendrag
 - Länsgräns
 - Kommungräns

© Lantmäteriet 2001, GSD, Terrängkartan. Refnr: GSDBV/1279

Figur 3.52 Axmartavlan - Ljusne, landskaps- och stadsbild Förstudie Gävle - Sundsvall 21

3. FÖRUTSÄTTNINGAR



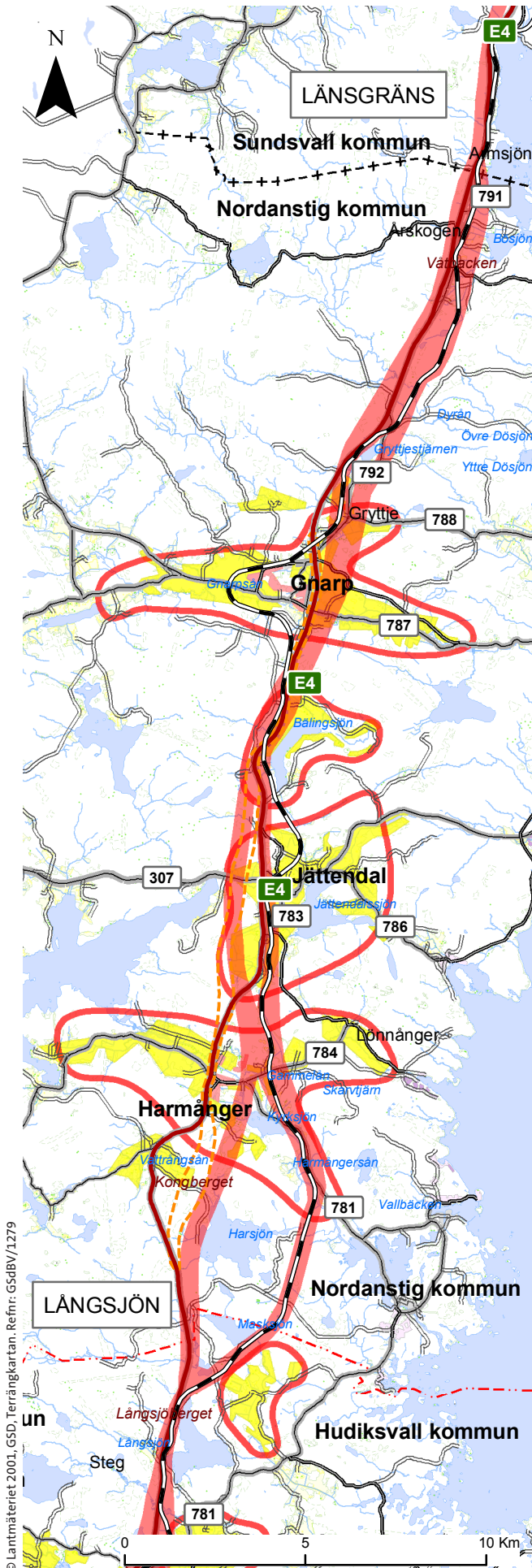
Ljusne – Enånger

Dagens järnväg passerar genom mycket skogsmark, men passagera av Ålsjön, Söderhamns resecentrum och Norraladalen med tunnelmynningar är känsliga. Förstudieområdets norra del är i huvudsak beläget mellan, och starkt påverkat av, nuvarande järnväg och väg E4.

Sträckan växlar mellan högre höjder (som Hällåsen och Sketteneåsen, där järnvägen går i tunnel) och lägre partier kring Ålsjön, Söderhamns resecentrum och Norraladalen. Högsta höjd över havet inom området är cirka 80 meter.

Figur 3.53 Ljusne - Enånger, landskaps- och stadsbild
22 Förstudie Gävle - Sundsvall

3. FÖRUTSÄTTNINGAR



Långsjön – Länsgräns

Känslig landskapsbild finns kring tätorterna Harmånger, Jättendal och Gnarps vilka alla omges av flack jordbruksmark i den annars dominerande, kuperade skogen. Särskilt Jättendal har en stark och något ålderdomlig landskapskaraktär. Även odlingsområdena kring Långsjön och Bälingsjön är känsliga landskapsrum. Vid Gnarps sträcker sig en bebyggelsepräglad dalgång upp mot Gryttje och träindustrin och vid Årskogen finns småskalig odlingsmark i anslutning till bebyggelse.

Förstudieområdet ligger generellt på lägre, relativt flack mark nedanför inlandets höjdryggar. Vid passagen av Gnarps blir höjdskillnaderna betydande, från 40 till 80 meter på någon kilometer. Delen norr om Gnarps är högre belägen, med höjder närmare 100 meter över havet. Tydliga sprickdalar med vattendrag i botten finns vid Harmånger och Gnarps.

Figur 3.55 Långsjön - Länsgräns, landskaps- och stadsbild
24 Förstudie Gävle - Sundsvall

Länsgräns – Dingersjö

Väster om Armsjön stiger terrängen brant och når höjder över 300 meter över havet. Förstudieområdet ligger här kring 100 metersnivån nedanför de högsta partierna, men norr om bergen sjunker terrängen avsevärt ner mot Ljungan och Majån/Stångåns sjösystem (cirka 15 meter över havet).

Övergången från skogklädda höjder till sjöar och odlingsmark är bitvis dramatisk. Landskapsbilden kring Njurunda kyrka är känslig, liksom intill och norr om Ljungan. Njurundabommens bebyggelse ligger i stor utsträckning i kraftig lutning ned mot Stångån.

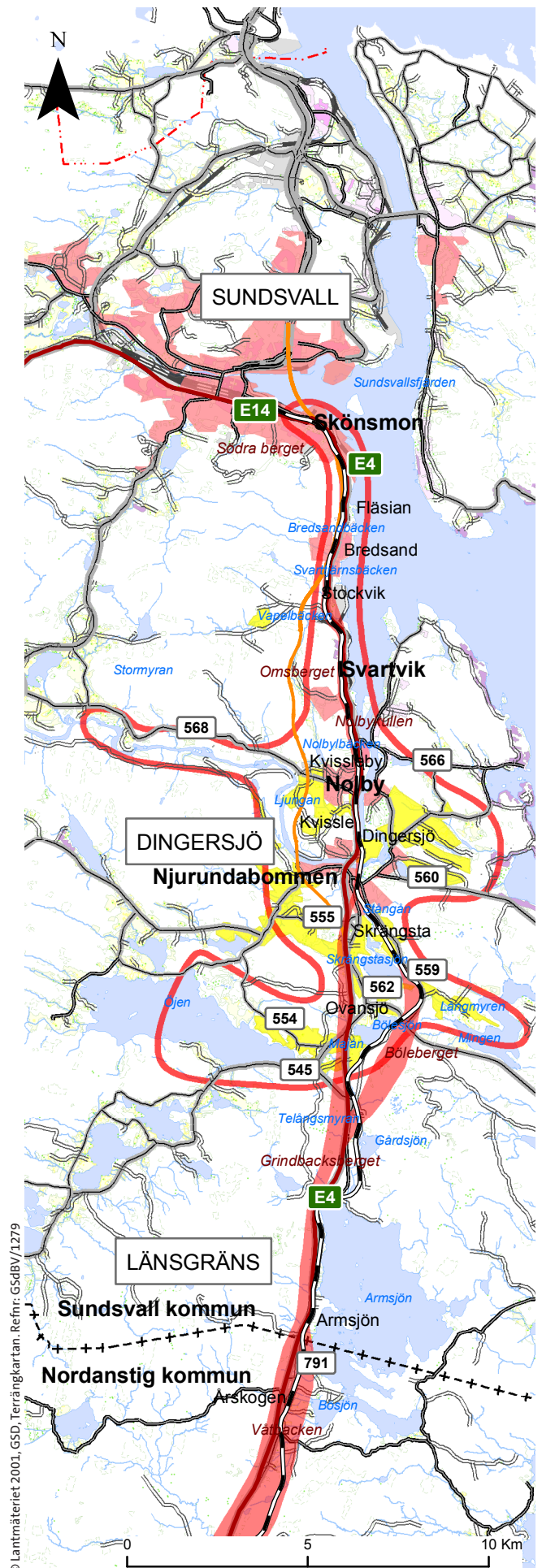
Dingersjö – Sundsvall

Sträckan präglas av dess närhet till både nuvarande järnväg och väg E4 (Kustvägen). I många lägen ligger bebyggelsen mycket nära inpå järnvägen. Den dramatiska terrängen skapar naturliga gränser för bebyggelsegrupperna och därmed flera mindre landskapsrum som förhåller sig till det storslagna havsnära landskapet. Industrier präglar intrycket längs flera av dessa mindre landskapsrum.

Förstudieområdet balanserar mellan kusten i öster och höga bergkullar i väster, som i många fall når över 100 meter över havet. Terrängen är bitvis väldigt brant sluttande mot havet. Lägre belägna partier förekommer främst vid Stockviksverken.

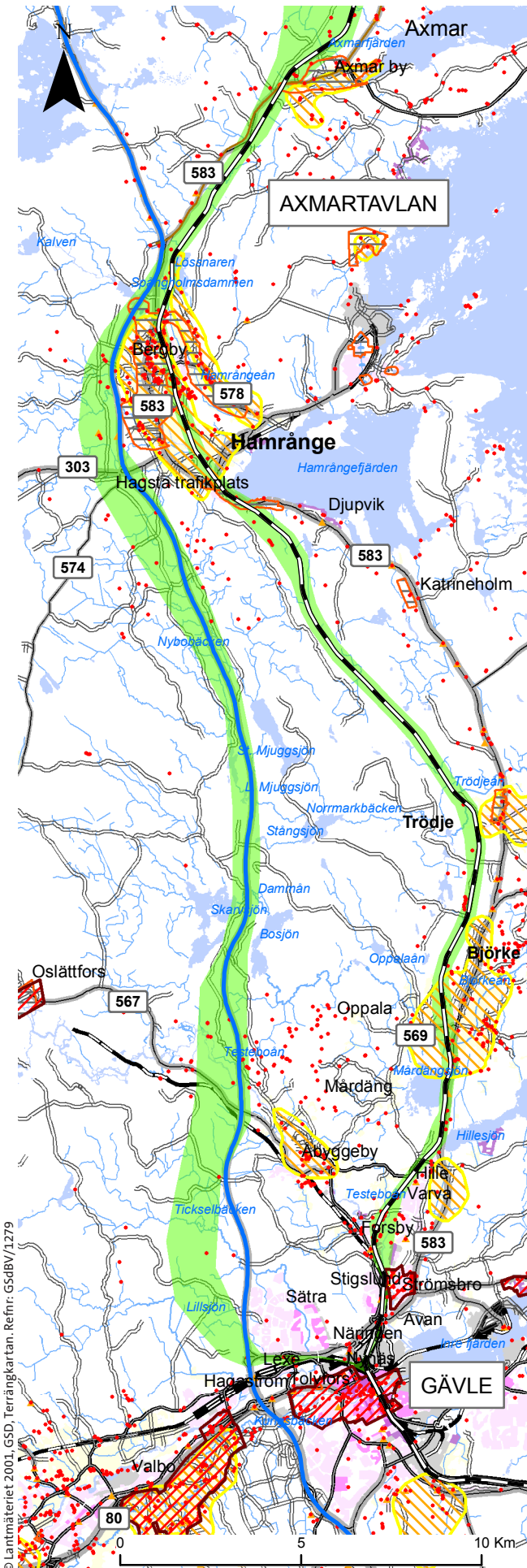
Teckenförklaring

-  Befintlig järnväg
-  Befintlig E4/E14
-  Ny E4 med anslutningar
-  Område ny E4
-  Ny järnvägskorridor
-  Känsliga områden
- Landskapstyp**
-  Bebyggelse
-  Odlingslandskap
-  Sjöar och vattendrag
-  Länsgräns
-  Kommungräns



Figur 3.56 Länsgräns - Dingersjö - Sundsvall, landskaps- och stadsbild Förstudie Gävle - Sundsvall 25

3. FÖRUTSÄTTNINGAR



3.6 Kulturmiljö

Gävle – Axmartavlan

Förstudieområdet tangerar ett område av riksintresse för kulturmiljövården, Strömsbro med vattenkraftsbaserad industrimiljö, fabriksbyggnader och arbetarbostäder från flera århundraden.

Inom förstudieområdet finns i övrigt ett flertal fornminnesobjekt och enligt Länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapet (1996) finns tre bevarandebestånden inom förstudieområdet. Det gäller odlingslandskapen med varierande karaktärer i Trödje, Björke samt centrala Hamrångebygden.

Översiktsplanen för Gävle stad redovisar karaktärsområden där de historiska spåren är särskilt tydliga och de områden som ligger inom/angränsar till förstudieområdet är Varva, Hille by samt Björke – Oppala. Alla dessa är jordbruksbygder, som stämmer väl överens med Gävleborgs läns bevarandeprogram för odlingslandskapet. Översiktsplanen redovisar även kulturhistorisk bebyggelse med värden som ska skyddas och bevaras. Kulturhistorisk bebyggelse inom förstudieområdet finns i Nynäs industriområde, Hille by med kyrka, Varva-Mårdäng, Hillevägen, Tolvfors samt Lexe.

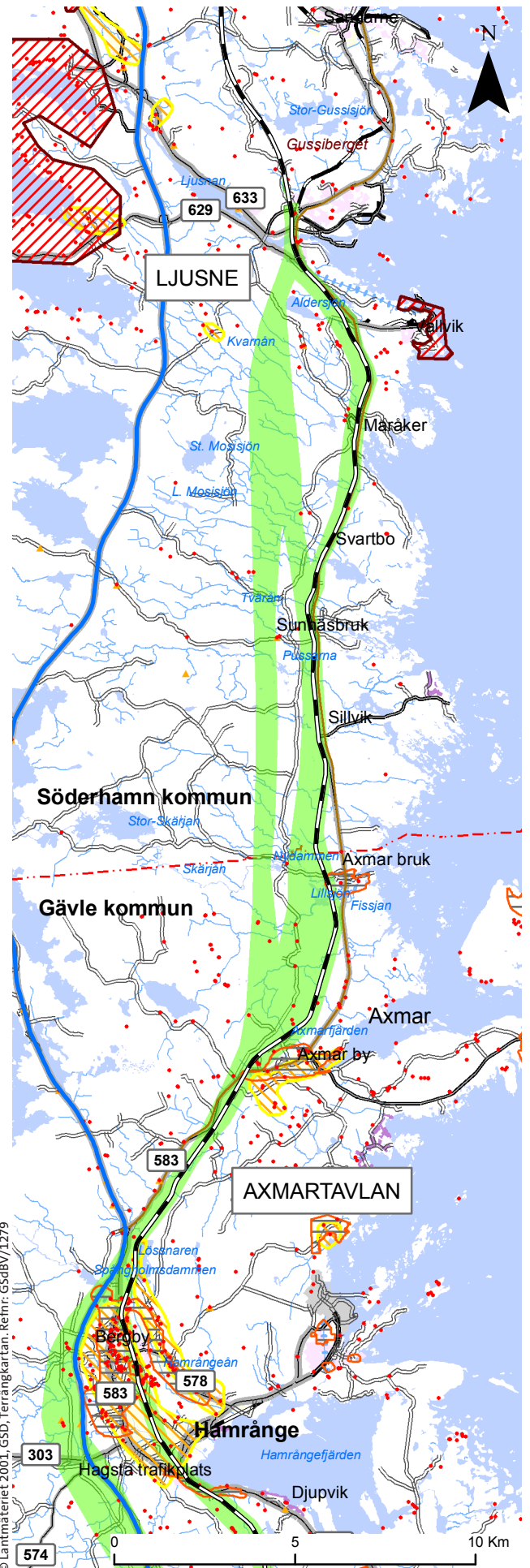
Enligt Gävle kommuns kulturminnesvårdsprogram finns kulturhistoriskt värdefulla miljöer i centrala Hamrånge/Bergby, samt söder om Hamrånge.

Figur 3.61 Gävle - Axmartavlan, kulturmiljö
26 Förstudie Gävle - Sundsvall

3. FÖRUTSÄTTNINGAR

Axmartavlan – Ljusne

Området Axmar, med odlingslandskap vid havsvik (fiskejordbruk) ingår i Gävleborgs läns bevarandeprogram för odlingslandskapet. Området vid Axmar by och Axmar bruk ingår även i kommunens kulturminnesvårdsprogram. Länsstyrelsen i Gävleborg arbetar i dagsläget för att skydda delar av området vid Axmar bruk genom kulturresevat. Fornminnesobjekt väster om Axmar bruk utgör till övervägande del av objekt som vittnar om tidigare skogsbruk inom området, med kolningsanläggningar, boplatser och flottningsanläggningar. I skogen mellan Axmar och Ljusne utgörs de flesta fornminnesobjekten av gruvhål och rösen.



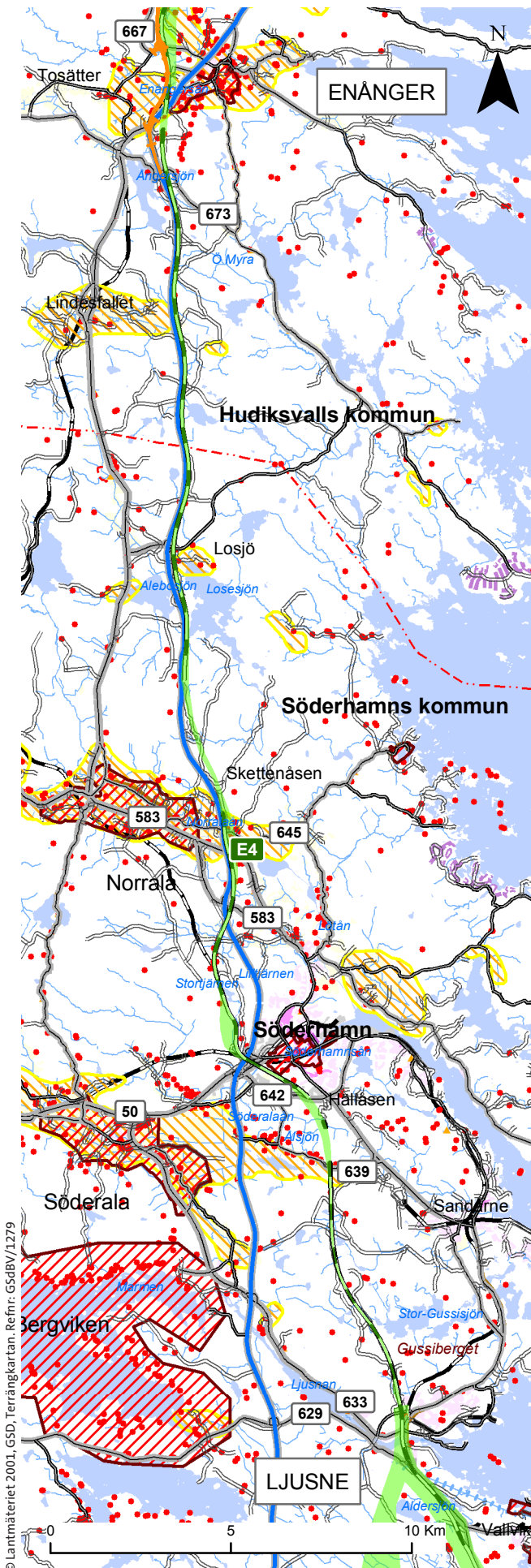
Teckenförklaring

- Ny järnvägskorridor
- Ny E4 med anslutningar
- Område ny E4
- Befintlig järnväg
- Befintlig E4/E14
- Riksintresse kultur
- Fornlämningar
- Byggnadsminnen
- Milstolpar
- Fornlämningar
- Historiska vägar
- Bevarandeplan för odlingslandskapet
- Kulturresevat
- Kulturprogram Y län
- Fornlämningsområde
- Kulturminnesvårdsprogram Gävle

© Lantmäteriet 2001, GSD, Terrängkartan. Refnr: GSDBV/1279

Figur 3.62 Axmartavlan - Ljusne, kulturmiljö
Förstudie Gävle - Sundsvall 27

3. FÖRUTSÄTTNINGAR



Ljusne – Enånger

Området Söderhamns stad, med småstadsmiljö präglad av handel och fiske med ovanligt välbevarade 1800-tals miljöer ingår i riksintresse för kulturmiljövård.

Mellan Mo socken i väst och Sandarne öst ligger en flack, låglänt jordbrukslätt, som utgör södra Hälsinglands gamla centralbygd. Söderåslätten, som den kallas är klassat som bevarandebeskydd enligt Länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapet.

I Norrala nordväst om Söderhamn ligger Norraladalen med bevarandebeskydd enligt Länsstyrelsens bevarandeprogram. Norraladalen är en jordbruksbygd uppvuxen kring Norralåån, som ligger i en mycket flack dalgång. Flera fornminnen finns i form av hägnader, terrasseringar och stensättningar som vittnar om den gamla odlingsbygdens historia.

I den norra delen av Losesjön strax norr om Norrala finns skogsbyn Losjö och söder om Enånger ligger området Västra och östra Bölan med Lindesfallet, som enligt bevarandeprogrammet för odlingslandskapet är av intresse.

Större delarna av Enånger ligger inom området Centrala Enångersbygden enligt Länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapet. Området utgörs främst av odlingsbygd med många fornminnesobjekt.

Figur 3.63 Ljusne – Enånger, kulturmiljö
28 Förstudie Gävle - Sundsvall

Enånger – Långsjön

Förstudieområdet berör fyra områden av riksintresse för kulturmiljövården. I Njutånger ligger Njutångers kyrka, en kyrkby och sockencentrum med ovanligt välbevarad medeltidskyrka i strategiskt läge vid havsvik. I Iggesund ligger Iggesunds Bruk, en bruksmiljö som visar på det industriella genombrottet, med landets bäst bevarade bessemerverk från 1800-talet. I centrala Hudiksvall ligger området Hudiksvalls stad med en stadsmiljö präglad av handel och fiske med tydlig kontrast mellan den äldre hammiljön och trästadsbebyggelsen samt stenhusbebyggelsen från träpatronepoken. Nordväst om Hudiksvall ligger Högs och Hälsingtuna centralbygd, med odlingslandskap i förhistorisk centralbygd, i forna tider norra Hälsinglands centralbygd. Områdets forna betydelse belyses av flertalet fornlämningar.

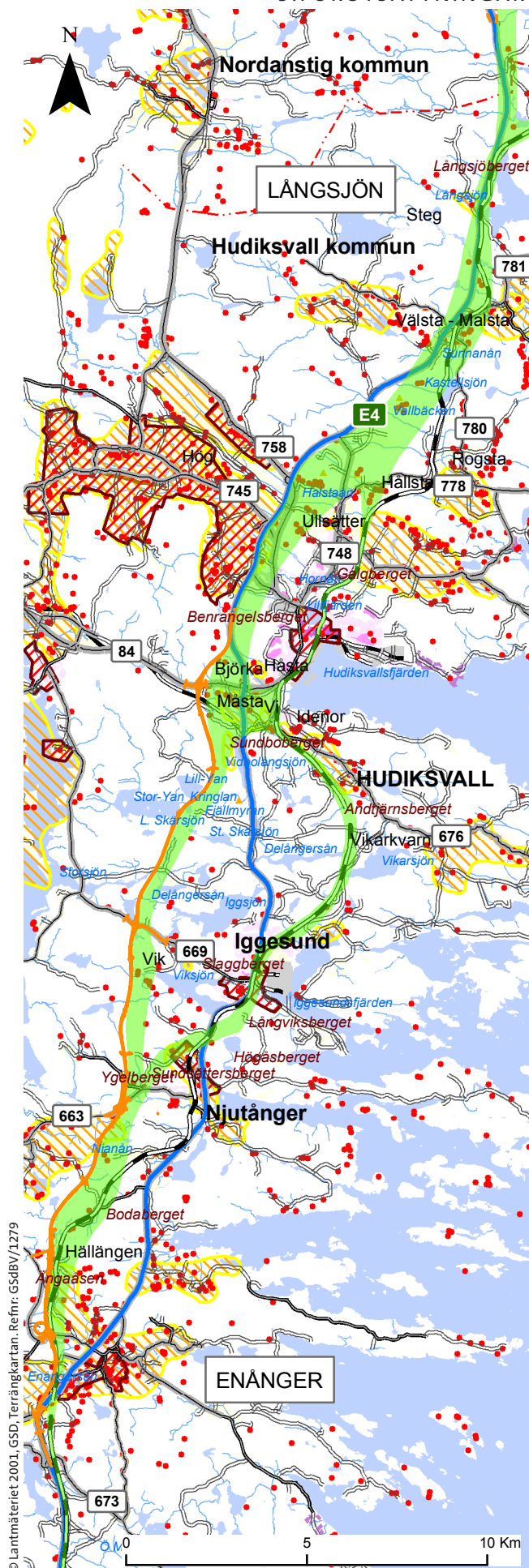
Centrala Njutånger med kyrkmiljö och odlingsbygd och området Nedre Nianån sydväst om Njutånger med en småbruten odlingsbygd, ingår båda i Länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapet.

I de södra delarna av Hudiksvalls tätort finns fem klassade områden enligt Länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapet: Vibodarna, Håsta, Söderrå-Björka-Mårsta-Hamre, Överberge-Sund samt Centrala Idenorsbygden. I de norra delarna av tätorten finns tre områden klassade enligt Länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapet: Kyrkan-Tunasjön samt Östanbräcksjön-Vi-Fiskeby. Vidare norr om Hudiksvall ligger odlingsbygderna Steg och Malsta/Frölland/Sylta som utgör intresseområden enligt bevarandeprogram för odlingslandskapet.

Två historiska vägar finns inom förstudieområdet, Forsa-Högbygden (väg 745, 749, 750, 751) samt Rogsta – Fläsbro (väg 748).

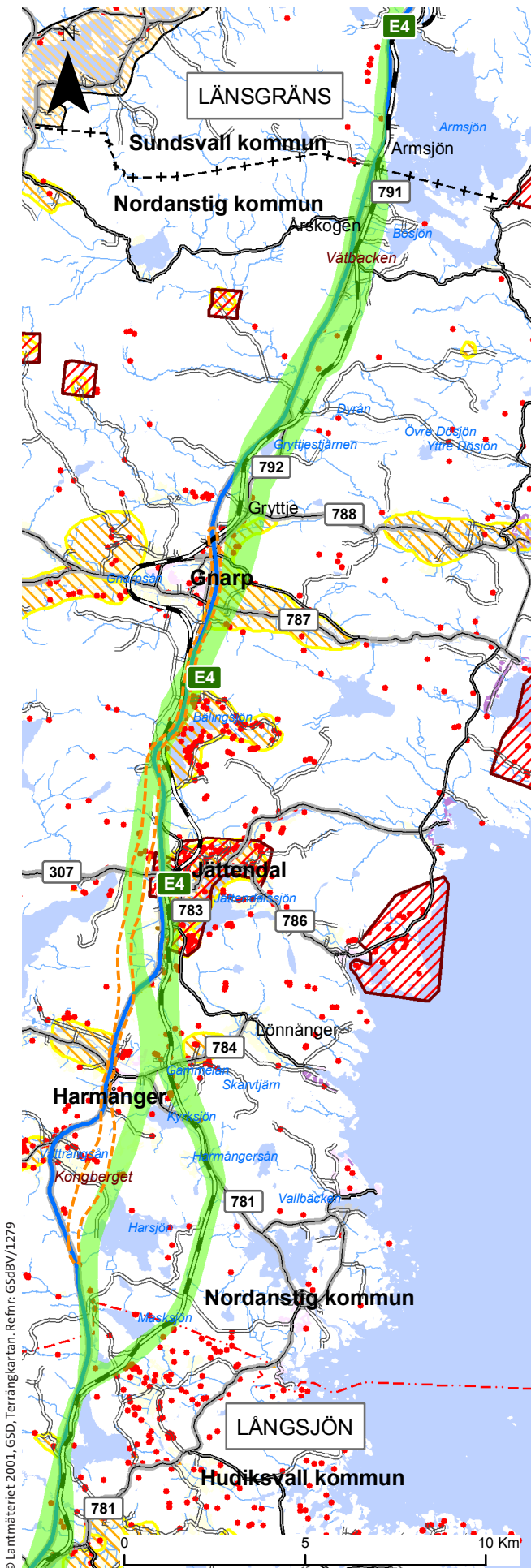
Teckenförklaring

-  Ny järnvägskorridor
-  Ny E4 med anslutningar
-  Område ny E4
-  Befintlig järnväg
-  Befintlig E4/E14
-  Riksintresse kultur
-  Fornlämningar
-  Byggnadsminnen
-  Milstolpar
-  Fornlämningar
-  Historiska vägar
-  Bevarandeplan för odlingslandskapet
-  Kulturresevat
-  Kulturprogram Y län
-  Fornlämningsområde
-  Kulturminnesvårdsprogram Gävle



Figur 3.64 Enånger – Långsjön, kulturmiljö
Förstudie Gävle - Sundsvall 29

3. FÖRUTSÄTTNINGAR



Långsjön – Långsgräns

Förstudieområdet ligger inom ett riksintresseområde för kulturmiljövården. Det är Centrala Jättendalsbygden, med odlingslandskap i förhistorisk centralbygd, i forna tider norra Hälsinglands centralbygd, med järnålderslämningar knutna till nuvarande bebyggelsestruktur.

I Länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapet (1996) finns ett flertal bevarandebeslut inom förstudieområdet upptagna. Det gäller odlingslandskapen Skarvtjär, Lönnånger, Jättendal, Bälingsjön samt Gnarpåns dalgång med varierande karaktärer. I Jättendal, runt Bälingsjön samt längs Gnarpåns dalgång finns många fornminnesobjekt. Genom Jättendal går ett historiskt avsnitt av väg E4, Häcksta.

Figur 3.65 Långsjön - Långsgräns, kulturmiljö
30 Förstudie Gävle - Sundsvall

Länsgräns – Dingersjö

Förstudieområdet berör två riksintressen för kulturmiljövården: Ljungans dalgång och Nolby.

Området vid Skrängstasjön ingår i Västernorrlands läns bevarandeplan för odlingslandskapet, i området finns även flera fornlämningar.

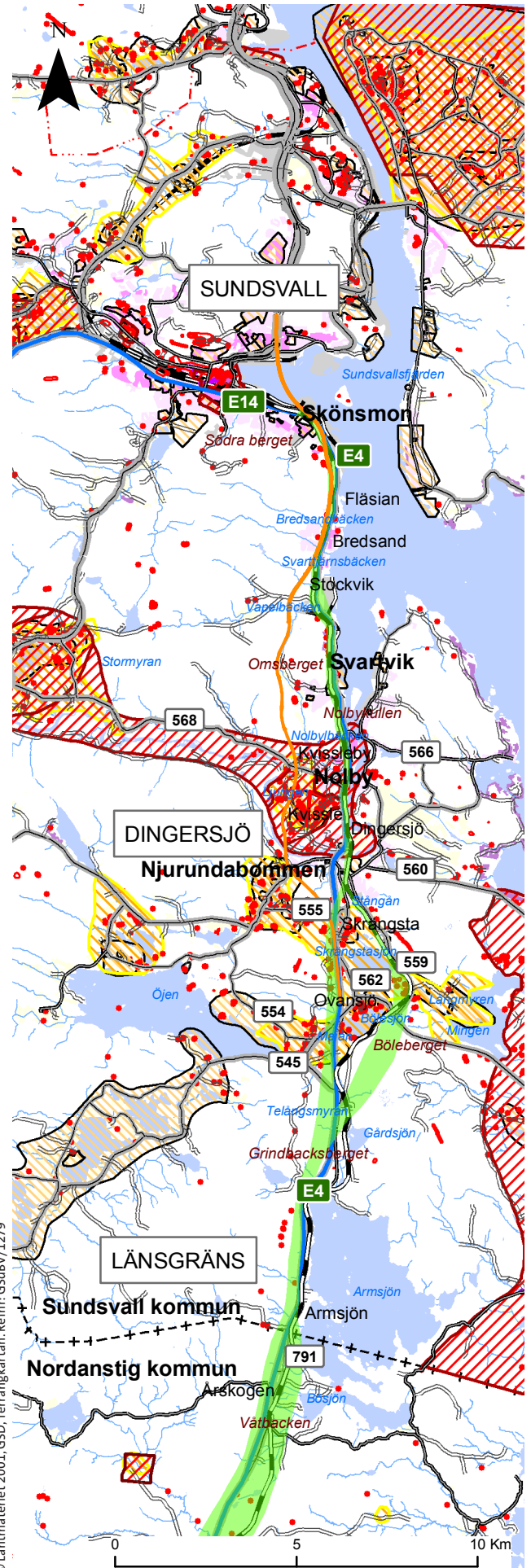
I den Fördjupade Översiktsplanen för Njurunda tätortsområde är områdena runt Skrängsta, Njurunda kyrka, Kvissle, Nolby och Njurundabommen utpekade kulturmiljöintressen enligt kommunal inventering.

Dingersjö – Sundsvall

Sundsvalls kommun har två utpekade intresseområden för kulturminnesvård i förstudieområdet, Svartvik-Hemmanet (Svartviks kyrka) och Skönsmon.

Teckenförklaring

-  Ny järnvägskorridor
-  Ny E4 med anslutningar
-  Område ny E4
-  Befintlig järnväg
-  Befintlig E4/E14
-  Riksintresse kultur
-  Fornlämningar
-  Byggnadsminnen
-  Milstolpar
-  Fornlämningar
-  Historiska vägar
-  Bevarandeplan för odlingslandskapet
-  Kulturresevat
-  Kulturprogram Y län
-  Fornlämningsområde
-  Kulturminnesvårdsprogram Gävle



© Lantmäteriet 2001, GSD, Terrängkartan. Refnr: GSdBV/1279

Figur 3.66 Länsgräns - Dingersjö - Sundsvall, kulturmiljö. Förstudie Gävle - Sundsvall 31