

Samrådsmöte med allmänheten, Uppsala norra infarten

Plats: Atrium, Dragarbrunnsgatan 46, Uppsala
Klockan: 19-21
Datum: 2005-11-28

31 personer varav 7 kvinnor närvarade, många av deltagarna skrev upp sig på deltagarlistan. Samrådsunderlag i form av informationsbroschyren "Uppsala norra infarten – Låt oss få veta vad du tycker!" samt ett informationsblad illustrerande alternativen samt de aktuella korsningarna tillhandahölls.

Ca 20% av frågorna och synpunkterna framfördes av kvinnor och 80% av män, dvs. fördelningen mellan könen i närvaro återspeglades väl.

Banverket representerades av:

Åke Granqvist
Gunilla Glantz
Jens Tiricke
Ralf Timmerman
Sara Jansson

Utredningsledare
Ställföreträdande chef Strategisk planering
Plankorsningar
Uppdragsledare, Atkins Sverige
Atkins Sverige

Åke Granqvist hälsade välkommen och presenterade:

- Kvällens program
- Representanter från Banverket

Gunilla Glantz presenterade:

- Planeringsprocessen enligt lagen om byggande av järnväg
- Syfte och mål med projektet
- Syftet med samrådet

Under presentationen framfördes följande frågor och kommentarer:

Fråga: Många som är här vill veta hur det fungerar idag, vad kan vi göra på kort sikt åt bommar som fälls och kommer det tredje spåret att byggas?

Svar (Gunilla): Vi kommer att beröra det tredje spåret och vad som kommer att hända på lång sikt lite senare, vi kan dock säga några ord om vad man kan göra på kort sikt.

Svar (Jens): Åtgärder på kort sikt är att minska tiden bommarna ligger nere genom att införa bomfällning som styrs genom telefonuppringning istället för som i dagsläget en knapp ute på perrongen för Upptåget (25 tåg) samt att hindra folk från att krypa under bommarna genom att sätta en s.k. kjol under bommarna.

Synpunkt: Ett stort problem är att bommarna inte alltid går upp mellan tågen, det bidrar till att folk kryper under.

Synpunkt: Den längsta tid jag mätt att bommarna legat nere är 22 minuter, under den tiden passerade 5 tåg.

Synpunkt: Vi bor vid S:t Pers gatan och vi har fått löfte om att ljudsignalen från bomfällningen ska sänkas, ingenting har hänt trots att det gått 1,5 år sedan vi fick informationen första gången.

Svar (Jens): Det ska gå att ställa in olika ljudstyrkor, vi tar med den frågan tillbaka till Banverket.

Fråga: Ibland går bommarna ner, ligger nere och går sedan upp igen utan att det passerat något tåg. Vad beror det på?

Svar (Åke): Det var inte bra, det kanske kan ha att göra med att det kommer in ett tåg som stannar på centralen. Det ska dock inte leda till att bommarna går ner.

Fråga: Varför är det bara Upptågen som börjar med bomfällning genom telefonuppringning?

Svar (Jens): Övriga tåg har mer personal, det tar inte lika lång tid för dem att fälla med knappen på perrongen då någon annan än lokföraren kan göra det samtidigt som lokföraren startar tåget.

Fråga: Kommer bommarna fortfarande inte att gå upp mellan alla tåg?

Svar (Gunilla): Nej det kommer de inte att göra men vi ska minimera tiden de ligger nere så mycket som möjligt.

Fråga: Det är olika ringsignaler på S:t Olofsgatan och S:t Persgatan, S:t Olovsgatan är värre. Går det att byta klocka på S:t Olofsgatan?

Svar (Jens): Det stämmer att det är olika typer av klockor. Det går att byta klocka till en som har annat ljud. Vi tar med frågan tillbaka till Banverket.

Svar (Gunilla): För den här typen av frågor kan man alltid kontakta banområdeschefen också.

Ralf Timmerman berättade om de alternativ som är aktuella att studera i förstudien.

Under presentationen kom följande frågor och kommentarer upp.

Fråga: På affischerna ser det ut som att det i alla alternativen ingår ett tredje spår, men nu uppfattar jag det som att det inte är säkert att det blir det?

Svar (Ralf): En av förutsättningarna för förstudien är att det ska gå att föra fram fler tåg, vi ska utreda om ett tredje spår är nödvändigt för att möjliggöra detta.

Fråga: Hur är det möjligt att få plats med ett tredje spår? Det ligger ju nybyggda hus bredvid järnvägen.

Svar (Ralf): Det finns mycket utrymme mellan spåren i dagsläget, en del av lösningen kan därför vara att flytta det befintliga spåret en del.

Svar (Åke): Ett tredje spår kostar dock både pengar och mark.

Frågestund

Fråga: Hur ser planerna ut för en ny Enköpingsbana? Kan man inte öppna Uppsala norr och inte köra alla tåg in till centralen?

Svar (Åke): Enköpingsbanan finns med i tankarna, några planer på att öppna Uppsala norr finns dock inte i dagsläget.

Svar (Gunilla): Vi samlar in all information och försöker skapa en trovärdig bild av framtiden.

Fråga: Hur stryker man orimliga alternativ så att tid inte slösas under utredningsarbetet? Jag tänker till exempel på att öppna upp S:t Persgatan för biltrafik.

Svar (Åke): Vi tar upp allt i dagsläget men en del kan snabbt avföras, kommunens vilja och planer är en mycket viktig information i det arbetet.

Fråga: Om ett tredje spår byggs kommer väl bommarna att ligga nere ännu mer?

Svar (Åke): Ja det stämmer om plankorsningarna behålls som idag.

Fråga: Är ett tredje spår genom en så stor tätort förenligt med säkerhet?

Svar (Gunilla): För att nå resenärerna måste spåret ligga mitt i stan.

Fråga: Godstrafiken är det som stör mest, kan man inte dra ett spår för den utanför stan?

Svar (Gunilla): Den lösningen blir alldeles för dyr.

Fråga: Transporter av flygbränsle måste väl utgöra en stor säkerhetsaspekt?

Svar (Gunilla): Ja men man ska komma ihåg att det körs en hel del farligt gods på våra järnvägar, och de anses utgöra ett säkert system.

Svar (Ralf): Flygbränsletransporter kan vara en viktig information till att ta bort plankorsningarna, då risken för olyckor är större där.

Fråga: Alternativet att bara S:t Persgatan ska vara öppen, innebär det att det bara kommer att vara gång- och cykeltrafik?

Svar (Ralf): Vi ska utreda konsekvenserna av en stängning, det är mycket möjligt att det är olämpligt att bygga om för biltrafik där.

Svar (Åke): Det är viktigt att komma ihåg att vi bara diskuterar principiella lösningar idag.

Svar (Gunilla): Detta är också en kommunal fråga, hur vill man att det ska se ut i framtiden?

Fråga: Det är många som passerar på S:t Persgatan, var tar den strömmen vägen om gatan stängs?

Svar (Ralf): Det ska vi utreda i förstudien det finns olika möjligheter man kan tänka sig (visar på karta).

Fråga: Har det genomförts någon trafikeringsstudie?

Svar (Åke): Vi har efterlyst det från kommunen men inte fått någon ännu.

Synpunkt: S:t Persgatan måste sparas för gång- och cykeltrafik och den bör vara planskild. Om den stängs kommer cyklarna att flytta till Vaksalagatan och där är det trångt redan idag. Det gäller inte bara under bron utan hela vägen.

Synpunkt: Marken här är vibrationskänslig. Tågen blir ju längre och tyngre och ska köra fortare, då blir problemen med vibrationer bara värre och värre.

Svar (Åke): När vi bygger om byggs en stabilare bana, det medför att vibrationerna minskar.

Fråga: Gäller samma sak för buller?

Svar (Åke): När man gör ombyggnationer gäller andra riktvärden för buller än vid befintlig bana.

Svar (Gunilla): Bullerplank isolerar bara på låg nivå, på 2:a våningen i flerbostadshus är man inte alls hjälpt av bullerplank.

Synpunkt: Kan man undvika bullerplank är det bra, det blir så mycket fullt klotter på dem.

Svar (Ralf): Bulleråtgärder hanteras i två andra projekt: bangårdsombyggnaden och utbyggnad till dubbelspår förbi Svartbäcken. Troligen ingår fasadåtgärder på berörda hus i de projekten.

Synpunkt: Vibrationerna är värst, vi vaknar på natten av dem.

Svar (Gunilla): Kalk-cementpelare under järnväg eller hus (går ej i efterhand) förbättrar vibrationssituationen men det är bara aktuellt vid utbyggnad av ett tredje spår.

Fråga: Hjälper det inte att sänka hastigheten?

Svar (Gunilla): Det kan vara ett sätt att förbättra situationen men det minskar kapaciteten.

Fråga: Kan man inte ha olika hastigheter under dygnet?

Svar (Gunilla): Vi har trafikeringsavtal med dem som kör tåg på våra banor, i dem har vi förbundit oss till att de får köra viss hastighet. Om vi ändrar detta innebär det avtalsbrott. Vi har provat frivilliga överenskommelser på vissa platser, det kan vara aktuellt att göra även här. Vissa tåg är dock värre än andra.

Fråga: Har det skett någon förändring i hastigheten i det här området under de senaste två åren?

Svar (Åke): Nej, men det är troligen skyltat högre än vad man i realiteten kör.

Synpunkt: Godståg som kör på natten kör fort.

Svar (Åke): De kan säkert hålla 90 km/h då de inte stannar.

Synpunkt: Buller är en miljöfråga, jag tycker det är fel att prata om ekonomi i det här sammanhanget.

Svar (Gunilla): Det finns ofta motstridiga intressen. Om vi sänker hastigheten här måste vi göra det överallt i Sverige där man har motsvarande problem, det är en principfråga.

Synpunkt: Det är ett stort problem för närboende.

Svar (Åke): Det görs nya tidtabeller varje år, det innebär att trafikeringsavtalen bara löper ett år. Det går därmed att ändra hastigheten.

Fråga: Vilka regler gäller för hastigheter och plankorsningar?

Svar (Jens): Vid hastigheter över 200 km/h får det ej finnas korsningar i samma plan.

Information: Vi ser 100-tals personer som kryper under bommarna varje dag.

Fråga: Vad finns det för bullergränser utomhus?

Svar (Gunilla): 70 dB(A) maximal ljudnivå vid avgränsad uteplats.

Fråga: Vi har sett sprickbildningar i vårt hus, vart kan man vända sig?

Svar (Gunilla): Fastighetsägare kan höra av sig till Banverket så görs en geoteknisk utredning som bedömer om skadorna kan bero på järnvägen. Thomas Lindh hos oss är expert på buller och vibrationsfrågor, han kan hjälpa till att svara på frågor eller hänvisa vidare till rätt person.

Fråga: Kan man inte ta in någon utomstående som är opartisk?

Svar (Gunilla): Om det skulle bli konflikt kan man tänka sig det.

Fikapaus och mingel med tillfälle att ställa enskilda frågor

Åke gick igenom några synpunkter som inkommit via e-post:

- Tåg som inte tutar
- Säkerhet
- Tidsvinst

Därefter fortsatte frågestunden.

Fråga: Om man bygger en tunnel under S:t Persgatan, finns det möjlighet att begränsa höjden så att man slipper tung trafik?

Svar (Åke): Ja, men hänsyn måste tas till räddningstjänsten också.

Fråga: Hur ser det ut idag?

Svar (Ralf): Den fria höjden upp till kontaktledningen är drygt 6 m.

Fråga: Det har gjorts en del bulleråtgärder på den fastigheten där vi bor men man borde kunna göra mer, t.ex. glasa in balkonger. Kommer Banverket att göra det?

Svar (Åke): Om det gjordes nyligen har man troligen åtgärdat så mycket som behövs.

Svar (Gunilla): Bulleråtgärder har olika prioritet, först kommer sovrum, därefter inomhusmiljön och sist utomhusmiljön. Vi kan ikväll inte svara på huruvida ytterligare åtgärder kommer att vidtas.

Fråga: Hur går samarbetet mellan Banverket och kommunen till?

Svar (Åke): Vi har mycket kontakt, jag är i Uppsala var tredje vecka för att diskutera projektet.

Fråga: Men det är Banverket som driver projektet?

Svar (Åke): Ja, men kommunen måste vara med, deras trafikplan är viktig information.

Fråga: Finns risk att projektet stannar? Det har det ju gjort förut.

Svar (Gunilla): Då tog pengarna slut. I dagsläget finns inga pengar avsatta till projektet men vi har sagt att det ska prioriteras.

Fråga: Vem kan man vända sig till på kommunen om man vill påverka?

Svar (Kommunrepresentant): Ulrika Ström på Kommunledningskontoret.

Fråga: Vad säger politikerna om detta?

Svar (Åke): Politikerna vill inte ha direktkontakt med oss utan låter tjänstemännen bereda frågan först.

Fråga: Hur ser tidplanen ut?

Svar (Åke): Förstudien ska vara klar 2006. Det bedöms inte möjligt att bygga detta förrän resecentrum är klart. Det innebär att det teoretiskt skulle kunna bli byggstart 2011-2012. Byggtiden kan uppskattas till ca 2 år.

Fråga: Vad kan ni göra kortsiktigt för att förhindra tillbud?

Svar (Gunilla): Korta bomfällningstiderna och förhindra att det går att komma under alternativt komma förbi bommarna på sidan.

Fråga: Var vänder jag mig om det är så att gränsvärdena för buller överskrids?

Svar (Gunilla): Miljöförvaltningen i din kommun.

Fråga: Kan Banverket som är statligt leva utanför lagar och regler för buller?

Svar (Gunilla): Det finns inga lagar på bullerområdet utan det är riktlinjer som tagits fram av Banverket och Naturvårdsverket, regeringen har sedan beslutat om dessa. Vi strävar efter att uppfylla dessa riktlinjer men i dem finns också en ekonomisk aspekt.

Synpunkt: Detta är orimligt, det är ju människor det handlar om.

Fråga: 1998 skrev vi till Banverket att vi förutsatte ljuddämpning vid uteplats när det vidtogs åtgärder. Vi har inte fått svar på detta brev ännu.

Svar (Åke): Skicka in det igen så ska vi se till att ni får svar.

Fråga: Vägverket genomför försök med speciell beläggning på asfalten som dämpar bullret, gör ni något motsvarande?

Svar (Gunilla): Åtgärder som genomförs för att minska buller är rälsslipning samt arbete med att ta fram bättre tåg för framtiden.

Synpunkt: Det är inte persontågen som är problem utan godstågen.

Fråga: När kan vi förvänta oss resultat, framför allt när det gäller klockan?

Svar (Jens): Vi tar med frågan till Banverket.

Åke tackade för visat intresse och efterfrågade ytterligare synpunkter via e-post eller brev senast den 6 januari 2006. Därefter avslutades mötet.