

Datum
2007-01-30

Ert datum

Diarienummer
BRÖ 05-732/SA20

Er beteckning

Östra Banregionen
Sektionen för strategisk
planering
Box 1070
SE- 172 22 Sundbyberg
Besöksadress:
Rosengatan 8

Telefon 762 20 20
www.banverket.se

Banverkets ställningstagande med anledning av Förstudie Ostkustbanan, Uppsala Norra infarten.

Underlag

Ställningstagandet bygger på förstudien Uppsala Norra infarten, BRÖT PM 1/2006 samt Länsstyrelsens i Uppsala län prövning 2006-08-15 enligt 6 kap 4 § miljöbalken avseende en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen bedömer med stöd av 6 kap 4 § 3 st. Miljöbalken och förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, att byggandet av planskilda järnvägskorningar vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan i Uppsala, inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan i miljöbalkens mening.

Förslagshandlingen har också remitterats till Rikstrafiken, Riksantikvarieämbetet, Uppsala kommun, Upplands Lokaltrafik AB, SJ AB, Regionförbundet Uppsala län, Vägverket Region Mälardalen samt Branschföreningen Tågoperatörerna. Remissvaren återfinns i underlagsdelen. En sammanfattning av synpunkterna med Banverkets svar återfinns under avsnitt 14 i slutrapporten.

Studerade alternativ

Förstudien har behandlat tre planskildhetsalternativ (UA1 – UA3) där S:t Olofsgatan och S:t Persgatans plankorsningar byggs om till planskildheter eller stängs. UA1 innebär att både S:t Olofsgatan och S:t Persgatan blir planskilda korsningar. UA2 innebär att S:t Persgatan stängs och att S:t Olofsgatan byggs om till planskild korsning. UA 3 innebär att S:t Olofsgatan stängs och att S:t Persgatan byggs om till en planskild korsning.

Därtill har ett alternativ (UA5) behandlat möjligheten att höja banans profil på sträckan. Höjningen möjliggör främst något kortare ramper till vägarnas underfarter. En annan fördel är att även vägbanorna kan läggas högre och att byggandet av dagvattenavledningen underlättas. Banprofilen ges en bättre standard men denna högre standard behövs inte då hastigheten på sträckan för de snabbare resandetågen bestäms av att de alla stannar vid Uppsala central.

I förstudien har också studerats behovet och möjligheten att bygga ett tredje spår på sträckan (UA4). Enligt vad som för närvarande antas om den framtida trafiken så behövs inte detta tredje spår förrän efter år 2020. Behovet av det tredje spåret kommer närmare att klargöras i en fördjupad kapacitetsstudie som planeras färdigställas under 2007. Utrymmesmässigt bedöms det tredje spåret få rum inom befintligt järnvägsområde. Förmodligen kommer ett spårläge motsvarande ett tredje

Kopia till
Diariet
CBRÖE
CBRÖB
CBRÖK
CBRÖP Sthlm
CBRÖF Sthlm
CBRÖT
CBRÖV
CBRVP Tomas Lindblad

Handläggare:
Åke Granqvist
Tel. 08 762 22 58
Mobil 070 762 22 58

Datum
2007-01-30

Diarienummer
BRÖ 05-732/SA20

spår att behövas som provisorium när korsningarna byggs om. Detaljstudier i samband med projekteringen får visa om det är ekonomiskt fördelaktigt att bygga det provisoriska spåret permanent med en gång. Om och när det tredje spåret byggs måste plankorsningarna, om de då finns kvar, ersättas på något sätt med planskildhet eller avstängning.

Ekonomi och finansiering

Åtgärderna är avsedda att förbättra framkomligheten och lösa problem för både väg och järnväg och bör samfinansieras av de olika intressenterna.

Framtidsplanen för järnvägen 2004-2015 innehåller inte specifikt några av de åtgärder som studerats i förstudien. Banverket har därför i dagsläget inga medel för att genomföra någon del av åtgärderna i de ovan beskrivna alternativen.

Slutsatser

Flera remissinstanser, bl a Uppsala kommun förordar att båda plankorsningarna byggs om till planskilda korsningar. Kommunen vill också att banprofilen höjs så att ramperna för vägarna kan bli kortare. Om korsningarna byggs ut i etapper förordar kommunen att S:t Persgatan byggs om först.

Banverket ser nu inget närliggande behov av ett tredje spår på sträckan. Behovet av det tredje spåret kommer att klargöras i en fördjupad kapacitetsstudie som planeras färdigställas under 2007.

Den pågående bangårdsombyggnaden och arbetet med det nya resecentrumet beräknas pågå till år 2011 och passagera tvärs spåren är då extra besvärliga. Det är då olämpligt att påbörja en ombyggnad inom Norra infarten före denna ombyggnads färdigställande.

UA 1, UA 2, UA 3 samt UA5 det vill säga ombyggnader av plankorsningarna samt profilhöjning av järnvägen är inte att anse som byggande av ny järnväg och därför behöver inte Järnvägsplan upprättas för dessa åtgärder.

För UA 4 behöver Järnvägsplan troligen upprättas då detta kan anses vara byggande av järnväg då nytt spår anläggs samt ny mark eventuellt behöver tas i anspråk.

Beslut

Det alternativ som långsiktigt löser problemen och som också förordas av flera remissinstanser, däribland Uppsala kommun, är UA1 dvs en ombyggnad av båda plankorsningarna till planskilda korsningar. Det är också i linje med Banverkets strategiska inriktning att söka planskilda lösningar på plankorsningar som dessa.

Banverket beslutar därför att UA1 är den långsiktiga lösningen och skall ligga till grund för fortsatt arbete. Frågan om etappvis utbyggnad samt behovet av att justera banprofilen utifrån vägtrafikens behov behöver belysas i det vidare arbetet. När planskildheterna byggs skall hänsyn tas till att det i framtiden skall finnas plats för ett tredje spår. Den formella planeringen och utbyggnaden bör regleras i detaljplan.

Datum
2007-01-30

Diarienummer
BRÖ 05-732/SA20

När ett tredje spår behövs skall belysas i den kapacitetsutredning som planeras att genomföras under 2007. Fortsatt utredning och planering får visa om utbyggnaden av ett tredje spår kommer att samordnas med ombyggnaden av plankorsningarna. Då behövs förutom detaljplan även en järnvägsplan.

Frågan om finansieringen är central för fortsatt planering. Samfinansieringslösningar är nödvändiga och skall sökas i samarbete med övriga intressenter, framförallt med väghållaren Uppsala kommun. För Banverkets del får möjligheterna till finansiering prövas i den påbörjade uppdatering av framtidsplanen 2004-2015 och det påbörjade inriktningsarbetet för en ny banhållningsplan 2010-2019.



Kjell-Åke Averstad
Regionchef, östra banregionen