

Förstudie Gävle-Sundsvall dubbelspår

Informationsmöte i Hudiksvall den 6 oktober 2009

Frågor & Svar

Nytt stationsläge väster om stan eller inte? Varför kan vi inte ha både och?

Ett alternativ är att dra ett nytt spår väster om Hudiksvall för godstrafiken och behålla spåret genom staden för persontrafiken. Det andra alternativet är att både godstrafiken och persontrafiken går väster om staden och spåret genom staden tas bort. Det tredje alternativet är ett nedsänkt dubbelspår i närheten av bef. läge. Att bygga ett nytt spår (i ytläge) genom stan, bredvid det befintliga är uteslutet.

Varför inte ett dubbelspår rakt genom Hudiksvall, men med tunneltaket i samma höjd som rälsen ligger nu, , rulltrappa ner till spåret som ligger 6 m under befintliga, en tunnel som går genom kanalen. Då skulle vi slippa bommarna vid Statt och Hälsocentralen, väg över spåret vid Hummergatan och ingen större inverkan skulle det blir på Hallstaås.

Vi tycker det är bra att vi får in dessa förslag tidigt i projektet.

Även byarna längs sträckan kommer att påverkas vid dubbelspårsbygget. Kommer det befintliga spåret att förstärkas med dubbelspår? Är det bra att bygga genom bebyggelsen?

Det är svårt, rentav omöjligt på vissa ställen att bygga genom den befintliga miljön, det blir alltför grova intrång i miljön med tanke på buller. Det är en viktig aspekt vid val av alternativ att vi drar oss undan bebyggelse så gott det går. Vi ska bygga för höga hastigheter (250 km/tim) och då blir det svårt att bygga genom befintliga boendemiljöer.

Nya mötesstationer, berätta mera.

Det kommer inte att byggas ytterligare mötesstationer än de 10 som det planeras för i dag. I den första etappen kommer mötesstationerna i Axmartavlan, Jättendal och Tjärnvik att byggas. I nästa etapp ingår Långsjön, Gårdsjön, Dingersjö och Styvje.

Ett dubbelspår kostar ca 20 miljarder kronor, är ambitionsnivån för hög? Finns det en risk att det inte blir något av.

Det är viktigt att vi inte förhastar oss. Samhällsekonomin är en viktig aspekt och ett nytt dubbelspår får inte kosta hur mycket pengar som helst. Dessutom söker vi lösningar som medger en etappvis utbyggnad.

Banverkets har ett ansvar när antalet tåg ökar och hastigheten ökar. I Hudiksvall är det många barn som passerar spåren.

Banverket har ett säkerhetsansvar vid plankorsningarna. Dilemmat är att användandet och bebyggelsen längs järnvägen har förändrats genom åren. Tyvärr finns det säkerhetsproblem med plankorsningar, men Banverket arbetar med denna fråga och bygger bort eller ökar skyddet på plankorsningarna. Tyvärr går det inte alltid att åtgärda allt på en gång.

Hur har man tänkt på andra banor? Vad är samhällsnyttan med detta?

90% av godset kommer norrifrån. Mycket av godstrafiken önskar gå på Ostkustbanan för att Norra stambanan inte klarar av så tunga laster och dessutom har stambanan starka lutningar.

På Ostkustbanan kan tågen också köra fortare. Längs kusten finns det dessutom fler målpunkter för godset.

I dag får tågen stå och vänta länge. Vintertid klarar X2000 snöförhållandena? Hur ska man klara av att föra över tågen på mötesstationerna?

Sårbarheten på enkelspår är mycket stor. Med mötesstationerna blir det korta tågmöten men fortfarande har man samma sårbarhet på mellanliggande sträckor.

Godstrafiken har ökat med 95%, är det nytillkommen godstrafik eller är det godståg som flyttats över till Ostkustbanan från Norra Stambanan.

Det är både och. Det är tågoperatörer och industrier som har önskemål som vi är skyldiga att försöka tillmötesgå.

Får inte ihop att godstrafiken flyttas över till Ostkustbanan.

Tidigare hade SJ monopol på trafiken. Nu har vi en avreglerad marknad där vår möjlighet att styra trafiken är mer begränsad.

När kan en eventuell utbyggnad till dubbelspår påbörjas?

Om pengar skulle finnas kan man börja bygga runt 2015/2016, men troligen finns det pengar först senare. Först efter årsskiftet vet vi (när den nationella transportplanen kommer). Vid samrådsmötet i februari vet vi mera.