

## Förstudie Gävle-Sundsvall dubbelspår

# Informationsmöte i Jättendal den 8 oktober 2009

## Frågor & Svar

### **Hur tungt väger det att få upp hastigheten på sträckan vid val av korridor?**

Tungt, i synnerhet på sträckan mellan Hudiksvall och Sundsvall.

### **Kommer vägtrafiken, långtradare, att minska med ett dubbelspår?**

Trafikutvecklingen pekar på ökad mängd gods på järnvägen. Kunderna till industrierna kräver transport på järnväg för att få miljöstampel. Näringslivet har stora önskemål om att få ökade mängder av transporter på järnväg. Vägverket vill ha bort den tunga trafiken från vägarna p.g.a. säkerhetsskäl samt att de sliter mycket på vägarna.

### **Kommer tågen att stanna i Nordanstig (då hastigheten är viktig)?**

Avreglering av trafiken pågår och de som kör persontrafik har olika koncept. Regionaltågen har haft en stark utveckling på senare år, t.ex. X-tågen. Snabbtåg mellan Sundsvall-Stockholm kommer nog inte att stanna. Men det är marknaden som styr. Reginatågen, som X-trafik kör, har kört 290 km/h vid testkörning.

### **Blir det snabbtåg för godstrafik?**

Stora förändringar pågår, t.ex. går posttåget idag i 160 km/h. För några år sedan blev godstågen längre och längre, nu är de kortare och fler. Detta beror bland annat på att det är fler operatörer som kör idag. Detta öppnar för specialtransporter och t.ex. snabbare transporter.

### **Hur är tidsplanen för bygget, kommer det att ske i etapper?**

Det enda uppdrag Banverket har idag är att göra en förstudie. Den nationella transportplanen styr hur man går vidare. En byggstart skulle absolut tidigast kunna ske 2015/16. I februari, när transportplanen kommer, kan vi ge tydligare besked. Förmodligen startar järnvägsutredning hösten 2010.

### **När är det klart var järnvägen ska gå?**

Förstudien utesluter alternativ. Järnvägsutredningen utreder ett antal alternativa korridorer, varav en förordas. Järnvägsplanen utformar valt alternativ t.ex. vad avser planskilda korsningar vägar, fastigheter som berörs, bullerskärmar etc. Sedan sker en detaljerad projektering när bygghandlingen tas fram.

### **Var i tidsplanen ligger att ta fram en järnvägsplan?**

Det vet vi inte idag, vi får återkomma i februari. Men räknar man bakvägen så brukar den göras cirka 2 år före byggstart. En järnvägsplan gäller i fem år, dvs måste vi veta när vi får bygga innan man fastställer järnvägsplanen. Vår strävan är att få en process som går så snabbt som möjligt för att inte skapa onödig oro.

### **Vad rör det sig om för pengar?**

20 miljarder. Kommer att arbeta etappvis, 6-8 etapper, för att kunna göra något vettigt även om vi inte får alla pengar samtidigt.

### **Hur ser ersättning ut för lidande/berörda?**

Marknadsmässig ersättning gäller, dvs vad du skulle få på öppna marknaden. Ovissheten om man bli drabbad eller inte är värre, vi strävar därför efter en snabb planeringsprocess.

### **När är hela sträckan klar?**

Om vi får pengar och allt fungerar som på ett snöre skulle byggstart kunna ske 2016 och helt klart cirka 2030. Vi kan ej bygga allt samtidigt pga att befintlig tågtrafik måste fungera och det är en begränsad marknad med entreprenörer. Önskvärd byggtid är cirka 10 år.

### **Hur är banverkets prioritering längs sträckan?**

Ett: utfart Gävle, två: utfart Sundsvall och tre: Hudiksvall- Sundsvall. Detta är dock spekulationer, tillgången på pengar avgör.

### **Ni samlar fakta kring miljö, kultur och natur, har ni inte sådant redan?**

Kända värden har vi. Men lokala förutsättningar, kunskap t.ex. om ni vet att det är problem med marken i ett område är det bra att få reda på. Detta kan exempelvis ge vibrationsproblem långt från spåret.

### **Gör ni inte markundersökningar först?**

Inte i förstudieskedet. Viss undersökning kan ske, dock med urval så ej gör om Hallandsåsen.

### **Var det inte problem även i Norraladalen?**

Jo, kalkcementpelarna fungerar bra för tryck men ej skärande krafter, de knäcktes. Det finns liknande geologiska förutsättningar på andra delar av sträckan.

### **Det var stora uppvaktningar i Bryssel igår, berätta!**

Vet ej så mycket. Det var inte Banverket utan andra aktörer som pratade om transporter från Norrbotten och neråt.

### **Det är lång tid tills dubbelspåret blir klart, vad händer med plankorsningen i Jättendal med hänsyn till ökat antal tåg (95 st) och räddningstjänstens utryckningar?**

Det ryms inte mer än 65 tåg på befintlig bana. Vissa plankorsningar kan få förstärkt skydd men inga nya plankorsningar byggs. Detta för att inte bygga fast oss i visst läge.

### **Även nya mötesstationen kan bidra till längre, tätare bomfällning i Jättendal. Det finns risk att räddningstjänsten inte hinner i tid till olycksplats, hur rimmar det med 0-vision?**

Bommarna ska hinna gå upp mellan tågmöten på nya mötesstationen. Det kan dock bli kort tid mellan bomfällningarna när tåg möts. Detta är dock ett bra argument varför vi bör få till stånd ett nybygge snabbt.

### **Om nya dubbelspåret byggs väster om Jättendal kommer det gamla att läggas ned då?**

Ja. Det finns inte ekonomi i 3 spår och är förenat med drift och underhållskostnader att behålla ett spår. Blir det en ny sträckning kommer befintligt spår att rivs upp.

### **Vilken typ av föroreningar kan finnas i banvallen?**

Oljor, kreosot, slipers, metaller (t.ex. koppar från kopparledning).

### **Får markägare behålla en banvall?**

Vanligt att bli cykelväg p.g.a. liten lutning. Banverket samarbetar med kommunen i samband med nedläggning och kommunens vilja är stark och viktig.

### **Tror ni att nya OKB är klar när befintlig OKB firar 100 år?**

Bra idé att sikta på.

### **Tänkte ni inte oerhört kortsiktigt när tunnelarna kring Söderhamn byggdes?**

Det byggdes inte så mycket järnväg på 90-talet. Det var bara Banverket som trodde på en ökning på den tiden, men vi hade inga bevis för en ökning då. På 2000-talet har utvecklingen exploderat.

### **Blir det buss förbi Söderhamnstunnelarna i samband med att ytterligare ett spår byggs i tunnelarna?**

Det blir inte en utvidgning av nuvarande tunnel utan ett nytt tunnelrör.

### **Kan påslaget i nuvarande tunnel nyttjas?**

Ja, det kan användas. Går 20 meter in i berget.

### **Är det rullmotståndet som är avgörande för att det är billigare att transportera på järnväg?**

Järnväg har låg friktion och lägre energiförbrukning än motsvarande vägtransport.

### **Finns andra fördelar?**

Tåg kör på el. Säkerhet. Större volymer och tyngre laster är möjligt på järnvägen. Lastbilar kommer lätt i svängning vid tjälskott och sliter mycket på vägarna.

### **Varför är X2000-tågen grålackerade? De syns mycket dåligt, t.ex. lastbilar har krav på reflekterande material.**

Det kan vi ej svara på, har inte tänkt på det. Men om du ser ett tåg i en plankorsning som kommer i 200 km/h är det oftast redan för sent.

### **Vilken är säkerheten i trafikprognoserna för 2020?**

Bygger på intervjuer med bland annat industrin och deras framtida behov. Utvecklingen har sedan beräknats så bra som det går utifrån underlaget. Det kan alltid komma ras som inte är beräknade.

### **Hur ser logistiken för godstrafiken ut?**

Avregleringen har lett till vissa problem men samtidigt har konkurrensen vässat operatörerna.