

### 3. PROBLEM OCH MÖJLIGHETER

Järnvägen går idag genom de centrala delarna av Sundsvall i kanten av Stenstaden. Denna centrala dragning skapar problem men medför också möjligheter.

Möjligheterna består framför allt av att en central dragning är en förutsättning för att skapa attraktiva stationslägen med korta och bekväma gångavstånd till stadens kärna. Genom den idag något ocentrala lokaliseringen av centralstationen har dessa möjligheter dock inte tagits till vara fullt ut. Många resenärer upplever att den nuvarande stationen ligger långt från centrum samt att de stora trafiklederna gör att orienterbarheten till och från stationen är låg. Dessutom är kopplingen till den lokala och regionala busstrafiken dålig idag.

Barriäreffekterna bedöms vara det största problemet med den centrala dragningen. Järnvägsanläggningen i sig delar upp staden i två delar, norr respektive söder om järnvägen. I de centrala delarna är denna uppdelning inte så fysiskt påtaglig eftersom trafikströmmarna styrs av kvartersstrukturen och samtliga gator korsar järnvägen. Väst på stan är järnvägsanläggningen mer påtaglig som barriär eftersom antalet passager är relativt få.

Bomfällningarna vid tågpassager förstärker givetvis barriäreffekterna. Under ett dygn är bommarna nere drygt 100 minuter. På eftermiddagen under en högtrafiktimme sker bomfällning cirka sex gånger med en total bomfällningstid på knappt 10 minuter. Dessa bomfällningar förorsakar givetvis framkomlighetsproblem för såväl bil- och busstrafikanter som gående och cyklister.

De biltrafikköer som bomfällningarna orsakar förstärker problemen med luftmiljösituationen i centrala Sundsvall. Den centrala dragningen medför att många drabbas av störningar i form buller och vibrationer eftersom det är tätbyggt utefter järnvägsanläggningen.

Den centrala dragningen med sin nuvarande utformning medför också problem för driften av järnvägstrafiken. De många plankorsningarna och den låga standarden på järnvägsanläggningen gör att hastigheten är begränsad till 40 km/tim.

I första hand är det dock inte dagens problem och möjligheter som initierat denna järnvägsutredning. Utan det är snarare de förändringar av järnvägssystemet som görs på systemnivå som motiverat den. Av stor betydelse för Sundsvall är nämligen de satsningar på järnvägssystemet

som har gjorts och kommer att göras i form av utbyggnad av Botniabanan samt upprustningar av Ostkustbanan, Mittbanan samt Ådalsbanan.

Utbyggnaden av Botniabanan kommer att medföra att trafiken på järnvägen genom Sundsvall kommer att öka väsentligt. Antalet tåg fördubblas. Detta i kombination med ökade tåglängder medför att bomfällningstiderna ökar med 2,5 gånger. Denna kraftiga ökning medför väsentlig ökning av barriäreffekterna och bullerstörningarna samt bidra till en försämring av luftmiljön. Även tågvikterna kommer att öka vilket medför en förstärkning av vibrationsproblemen.

Genom åtgärderna norr och söder om Sundsvall blir bristerna avseende framkomlighet för järnvägstrafiken genom Sundsvall tydligare eftersom hastigheten här är begränsad till 40 km/tim. Det finns därför även önskemål om en högre hastighetsstandard genom Sundsvall. En högre hastighet ökar å andra sidan buller- och vibrationsproblemen samt ökar riskerna med transporter av farligt gods.

Men satsningarna på det övergripande järnvägssystemet ger också en god potential för en progressiv satsning på järnvägen i Sundsvall. Med ett väl fungerande övergripande nät är det lättare att nå ett ökat resande och därmed en samhällsekonomisk lönsamhet vid en satsning på förbättrade stationslägen i Sundsvall.