



Revidering av järnvägsutredningen

Många vill att järnvägen ska gå i en tunnel genom Sundsvall. Regeringen har anslagit 330 miljoner kronor till planskildheter i Sundsvall. En tunnel är dock betydligt dyrare. I väntan på en eventuell alternativ finansiering har Banverket reviderat järnvägsutredningen så att möjligheten att bygga en tunnel finns kvar ytterligare en tid.

Banverket har utrett tre alternativ för järnvägen genom centrala Sundsvall. R1 - där järnvägen ligger kvar i befintligt läge och över- eller underfarter för vägar byggs (330 miljoner kronor), S1 - en kortare tunnel (730 miljoner kronor), S3 - en

längre tunnel för järnvägen (1 250 miljoner kronor). Dessa utredda alternativ har varit ute på remiss och flertalet remissinstanser förordar det längre tunnelalternativet. Tågoperatörer och de som ansvarar för service och underhåll på järnvägen förordar alternativ R1 och ser tekniska problem med tunnelalternativen.

De ramar som Banverket har idag räcker endast till alternativ R1 där över- eller underfarter för vägar byggs för att få planfria korsningar i Sundsvall.

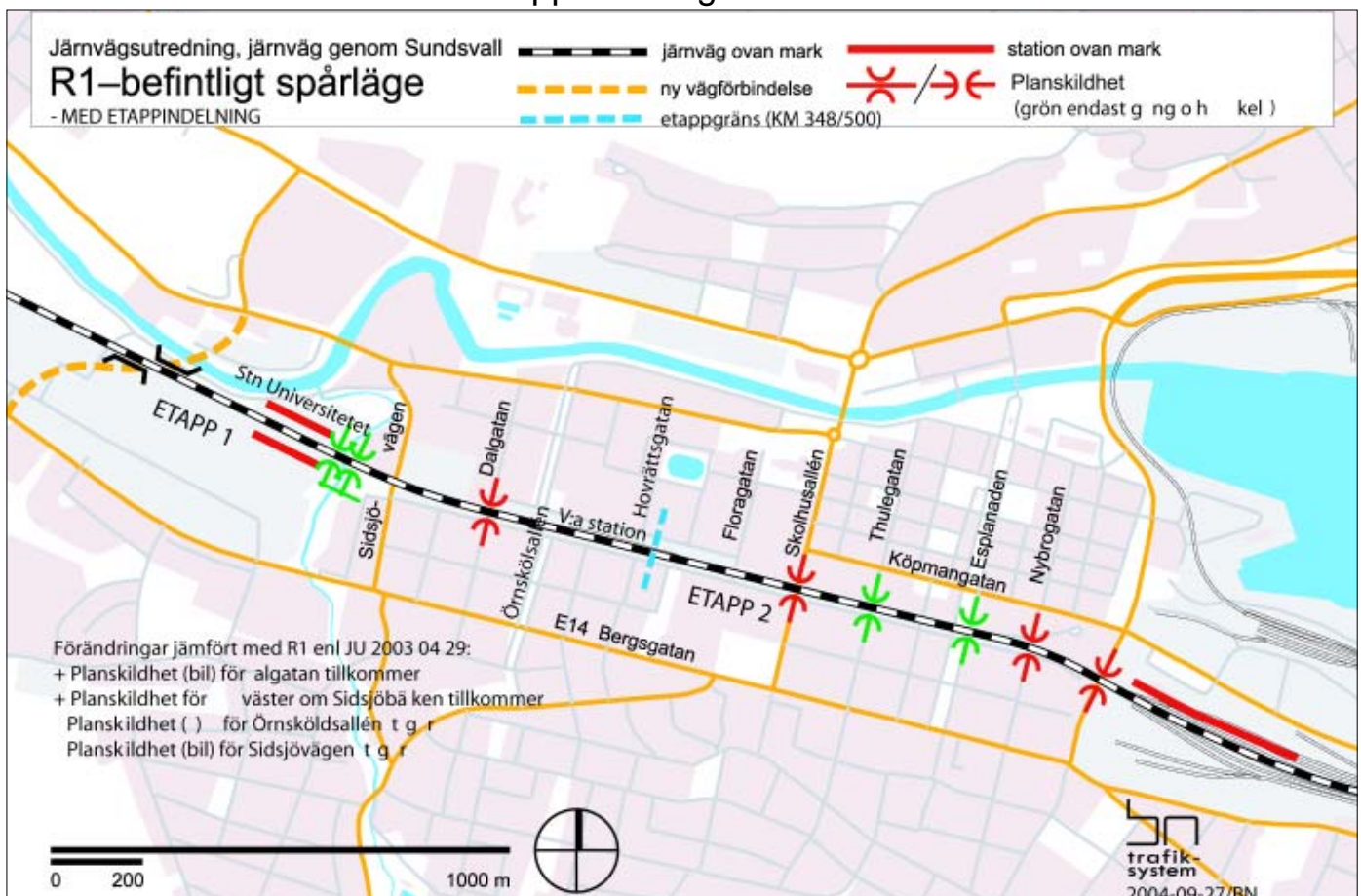
Sundsvalls kommuns planer på en utbyggnad av en västlig vägförbindelse mellan E14 och E4 har tagit fastare former. Utifrån denna nya förutsättning samt i

avvakten på en eventuell alternativ finansiering till en längre tunnel har Banverket beslutat att etappindela alternativ R1.

Detta innebär att Banverket tillsammans med Sundsvall kommun har hittat delar i alternativ R1 som vi kan jobba vidare med utan att förhindra ett eventuellt tunnelbygge i framtiden. Alternativ R1 är nu indelat i två etapper och det är etapp 1 som vi nu vill informera om och som inte hindrar oss från att bygga en tunnel i ett senare skede.

Vi har även reviderat tunnelalternativet S3. Anledningen är att tågoperatörerna har lämnat starka synpunkter om bland annat kapaciteten på bangården.

Karta över alternativ R1 med etappindelning



Etappindelning av alternativ R1

Det finns tre målsättningar med att etappindela alternativ R1, där järnvägen ligger kvar på befintlig sträcka.

Den första är att etapp 1 ska förbättra trafiksituationen i Sundsvall så mycket som möjligt.

Den andra är att det inte ska förhindra en eventuell framtida utbyggnad av det längre tunnelalternativet S3.

Den tredje målsättningen är att etapp 1 i möjligaste mån inte ska påverka riksintresset Stenstan.

Det föreslagna etapp 1 av alternativ R1 innebär några förändringar jämfört med den ursprungliga R1. Dalgatan får en planskildhet. Det innebär att vi bygger en

bro över järnvägen eller en port under järnvägen för Dalgatan. Cykelvägen väster om Sidsjöbacken får också en planskildhet. Planskildheten för gång och cykelväg vid Örnsköldsallén tas bort och Sidsjövägen stängs av.

Vi bygger också en ny Västra station väster om Sidsjövägen, se kartan på första sidan. Etappindelningen gör att vi kan arbeta vidare med dessa plankorsningar under tiden som arbetet med att hitta alternativa finansieringar till en tunnel fortgår.

Den fortsatta processen

Den fortsatta bearbetningen av etapp 1 av alternativ R1 kommer att ske nu med vi-

dare utredning och förprojektering under första hälften av år 2005. Arbetet med detaljplaneändringen för Sundsvalls kommun planeras också ske under år 2005.

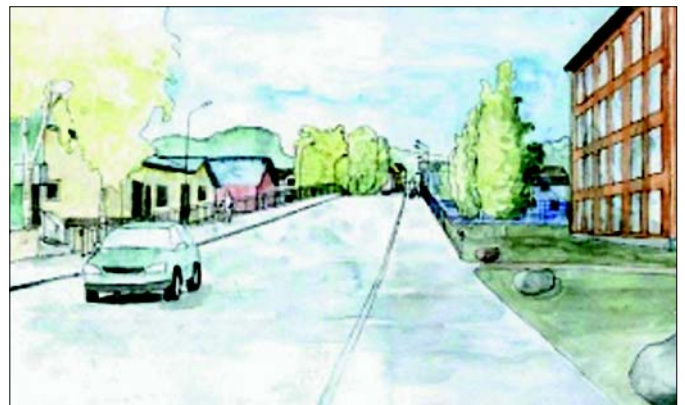
Därefter kan vi ta fram bygghandlingen som beskriver i detalj hur plankorsningarna och den nya Västra stationen ska byggas. Under år 2006 handlar vi upp arbetet för att sedan kunna börja bygga år 2007.

Om inte ett beslut om att bygga en tunnel tas måste en fortsatt bearbetning av etapp 2 av alternativ R1 komma igång i slutet av år 2005 för att vi ska hinna bli klar till år 2010.

Port eller bro för planskild korsning, till exempel Dalgatan



Skissen ovan visar hur Dalgatan skulle kunna se ut med en port under järnvägen. Detta ger stora intrång i kvarteret söder om järnvägen på grund av att Dalgatan ligger i djup skärning. Vidare påverkar detta framkomligheten för biltrafiken negativt genom den kraftiga lutningen upp till Bergsgatan.



Här går Dalgatan på en bro över järnvägen. Gatan höjs med cirka 3 meter medan järnvägen sänks med cirka 4 meter. Genom detta alternativ blir de negativa konsekvenserna för den omgivande bebyggelsemiljön samt de angränsade vägnätet mindre påtagliga. Järnvägens lägre profil ger också en mindre spridning av buller från järnvägen.

Förändringar i tunnelalternativet S3

Tågoperatörer, tågtrafikplanerare och de som arbetar med att underhålla järnvägen har givit synpunkter på utredningsalternativet S3 som har resulterat i att vi har gjort några revideringar i utredningen.

Synpunkterna handlar om att tåg inte kan angöra bangården från väster. "S3 har sådana kapacitetsmässiga och funktionella brister att det inte bör komma i

fråga", säger tågoperatörerna. Våra lösningar inom bangården innebär stora problem med att planera tågtrafiken. Vi har därför gjort en del tekniska förändringar inom bangården. Några spår förlängs och kompletterande spår läggs till.

Förändringarna innebär att tågkapaciteten inom bangården blir lite bättre. Det är ingen god lösning men den är acceptabel.

Kontaktpersoner

Kenth Nilsson, chef för projektsektionen, Banverket mellersta banregionen tel: 070-636 54 30

Keivan Ashhami, projektledare järnvägen genom Sundsvall tel: 070-218 16 00

Lennart Westman, informationsansvarig tel: 070-339 93 90

www.banverket.se/adalsbanan