

Datum
2004-10-29

Ert datum

Vår beteckning



BRM
SE-

Telefon
Telefax
www.banverket.se



Minnesanteckningar

Föredrag på öppet hus om järnvägen genom Sundsvall 041028

Föredragshållare:

Harald Knutsen, projektsamordnare Banverket mellersta banregionen

Daniel Lundberg, projektledare Västra länken, Sundsvalls kommun

Keivan Ashhami, projektledare järnvägen genom Sundsvall

Publik: cirka 100 personer.

Bakgrund

Banverket Projekt Ådalsbanan bjöd in allmänheten till ett öppet hus för att informera om de förändringar vi gjort i utredningsalternativen R1 och S3. Folkets hus i Sundsvall var platsen och mellan 18.30 – 19.30 höll Banverket tillsammans med Sundsvalls kommun ett föredrag för att kort berätta om förändringarna och om planerna kring Västra länken.

Politiker, näringsliv, och andra organisationer samlade folk på torget klockan 17.08 för en manifestation om en tunnel för järnvägen genom Sundsvall. Därefter tågade de med facklor och plakat till en scen utanför Folkets hus där Kenth Nilsson och Lennart Westman, från Banverket, berättade för folket om de förändringar som Banverket har gjort i utredningarna samt att det i dagsläget inte finns en ekonomisk möjlighet att bygga en tunnel. Uppskattningsvis kom ca 1 500 personer till manifestationen.

Handläggare:
Marie Israelsson
Tel.
marie.israelsson@banverket.se

Föredraget

Harald Knutsen

Harald Knutsen inledde och hälsade alla välkomna. Han pratade om att det är ett bra samarbete mellan Banverket och Sundsvalls kommun.

Vi gör en förändring i utredningsalternativen R1 och på bangården i S3. Det är dessa två saker vi vill redovisa nu för er. Detta har vi kommit fram till genom bra samråd med Sundsvalls kommun. Vi vill göra en bra lösning för både tågtrafik och biltrafik genom Sundsvall, säger Harald Knutsen.

Daniel Lundberg

Daniel Lundberg från Sundsvalls kommun visade en karta över Sundsvall och berättade om trafiklederna som finns idag. Väster om Skolhusallén finns det inte många passager över järnvägen och det leder till en barriäreffekt i följd av den ökade tågtrafiken. I R1 och S3 försvinner en plankorsning vilket leder till en ytterligare barriäreffekt. Därmed är Västra länken intressant att bygga för att ge en ny passage över järnvägen.

Motiven till en Västra länk är:

- Avlasta andra hårt belastade järnvägspassager. Leder i sin tur till minskade avgasutsläpp och ökad framkomlighet.
- Ersätta befintlig plankorsning som utgår.
- Minska järnvägens barriäreffekt.
- Skapa möjliga goda anslutningar till det blivande universitetet.
- Trafikprognosen säger att Västra länken kan erhålla 10 000 fordon per dygn.

Den exakta dragningen av Västra länken är inte fastslagen. Det måste först utredas. Men tanken är att den ska gå från E14 och Bergsgatan under järnvägen, över Selångersån och ansluta till Västra vägen. På så sätt länkar den ihop med Fabriksgatan och sedan E4.

Projektet Västra länken omfattar därmed att studera en länk mellan E14 och Västra vägen. Projektet kommer att ske enligt Plan och Bygglagen och Sundsvalls kommun kommer att upphandla en konsult som ska titta på möjliga lägen. Därefter följer samråd och detaljplaneändringar. Byggstart beräknas bli år 2007.

Fråga från publik: Kommer denna planering att hålla?

Svar: Ja vi arbetar för det och det är vår målsättning. Men det är många saker som ska klaffa, bland annat finansiering.

Fråga: Varför planerar ni att Västra länken ska gå under järnvägen?
Försvårar inte det en framtida tunnel?

Svar: Nej, en underfart för Västra länken påverkar inte tunnelalternativet.

Idag tar man Sidsjövägen eller Skolhusallén om man ska till E4 norrut. Västra länken kan ta 3600 fordon av dessa. 2000 fordon kan också tas från Granloholm till Västra länken. Resten av trafiken som flyttas till Västra länken kommer från andra tvärpassager.

Kommentar från publik: Det är ju lutningen på vägen som avgör om man tar den eller inte.

Svar: Det är värt att tänka på det när vi utreder länken.

Idag går cirka 17300 fordon på Skolhusallén. Byggs Västra länken kan det minska till 14700 fordon. Därmed bidrar länken till en avlastning av trafiken.

Kommentar från publik: 1986 fanns planer på en Västra länk, men den blev aldrig av.

Svar: Det alternativet utreddes aldrig då.

Kommentar från Mats Westling i publiken, Stadsbyggnadschef Sundsvalls kommun: Fabriksgatan har bra kapacitet och den kommer inte att överösas med för mycket trafik i och med byggandet av Västra länken.

Kommentar från publik: Men Gif:arna kanske inte åker ut...

Fråga från publik: Hur ska ni lösa finansieringen?

Svar: Vi kommer att ha medfinansiärer bland annat Banverket.

Kommentar från publik: Prata med EU.

Keivan Ashhami

Banverket har utrett tre alternativ, R1, S1 och S3. Dessa har varit ute på remiss och Banverket har fått tillbaka synpunkter. Dessa synpunkter kan delas in i två grupper:

- Tågoperatörer, samt Banverkets enheter för trafikplanering, service och underhåll förordar R1 för att det gör minst skada för deras verksamhet.
- I princip alla andra förordar S3

Banverket har tagit till sig dessa synpunkter och hittat några gemensamma nämnare i R1 och S3. Dessutom har planerna på Västra länken lett till ändrade förutsättningar. Därför har Banverket beslutat att revidera utredningsalternativen R1 och S3.

S3, det längre tunnelalternativet

De tågoperatörer och trafikledningen sa, var att S3 gör trafiken mycket sämre. Synpunkterna från dessa kan sammanfattas enligt följande:

- Tåg kan inte angöra bangården västerifrån.
- S3 har sådana kapacitetsmässiga och funktionella brister, att det inte bör komma ifråga.

Åtgärderna Banverket har gjort i utredningen handlar om tekniska förändringar i bangården:

- Utdragsspåret förlängs och kompletteras med tre spår
- Ett förbigångsspår med skyddsväxel
- Ett utdragsspår för persontåg

Kostnaden för detta är 41 miljoner kronor. Konsekvenserna av detta blir något bättre men fortfarande inte bra.

– Vi skickar ut förändringarna igen och hoppas på att svaret från tågoperatörerna blir något i stil med att ”det är ingen god lösning men den är acceptabel”. Viktigt att notera är att vi måste få en acceptans från de som arbetar med tågtrafiken på olika sätt, annars går det inte att bygga S3, en tunnel, säger Keivan Ashhami.

Fråga från publik: Triangelsspåret i Bergsåker, hur blir det med det?

Svar: Vi håller på att titta på en sådan lösning som i så fall kommer att innebära att vi kan minska godstågen igenom Sundsvall.

R1

Detta alternativ har mötts av en del synpunkter. Påverkan på Stenstan är ett exempel.

– Vi har 330 miljoner kronor och vi måste bygga en bra lösning för tåg och biltrafiken i Sundsvall. Vi har jobbat tillsammans med kommunen i de här frågorna och vi gör så mycket vi kan för att det ska bli bra. Västra länken har fått större dignitet än tidigare och därmed också givit oss andra - förutsättningar, säger Keivan Ashhami.

Målsättningar med etappindelningen av alternativ R1:

Justera och etappindela R1 så att etapp 1:

- Omfattar så stora delar av R1 som möjligt
- Inte förhindrar en eventuell framtida utbyggnad av alternativ S3
- Inte påverkar riksintresset Stenstan

Keivan visar en karta över etapp 1.

– Västra länken blir en planskild korsning. Vi borde ha en till innan den tänkta tunneln börjar. Förr var det tänkt att Sidsjövägen skulle vara en planskild korsning. Men det blir för nära Västra länken. Då är Dalgatan ett bättre förslag. Om det blir Dalgatan eller inte måste vi utreda, men det är en möjlig lösning och påverkar inte ett tunnelbygge nämnvärt, säger Keivan Ashhami.

De förändringar som skett jämfört med järnvägsutredningen 2003-04-29 är:

- + Planskildhet (bil) för Dalgatan, eller annan gata i närheten
- + Planskildhet för gång och cykel väster om Sidsjöbäcken
- Planskildhet (gång och cykel) för Örnköldsallén
- Planskildhet (bil) för till exempel Sidsjövägen

Kostnad för detta är 100-110 miljoner kronor. Jämfört med tidigare R1 blir det en minskning med 10-20 miljoner kronor.

Fråga från publik: I informationsbladet står det att i slutet av år 2005 måste vi ha bestämt oss om vi ska bygga en tunnel om vi ska bli klar till år 2010. Om vi inte blir det, kan vi leva med denna lösning längre?

Svar: Ja det kan man säkert, men Botniabanan blir klar år 2010 och då ökar trafiken även om alla 50 tåg inte kommer att stå på kö för att komma in i Sundsvall på en gång.

– Vi har tittat på hur Dalgatan skulle kunna se ut om den får en planskildhet. Alternativen är en port eller en bro, säger Keivan Ashhami. (Keivan visar bilder på en tänkt över och underfart för Dalgatan.) – Det alternativ som gör mest nytta och minst skada tar vi. Men det behöver inte vara Dalgatan, detta är bara ett exempel, fortsätter Keivan.

Övriga förbättringsåtgärder:

- Förbindelsepår Norr Nyland (vid Botniabanans anslutning)
- Bergsåkerstriangel

Dessa åtgärder möjliggör en minskning av godstrafiken genom Sundsvall.

Kommentar från Harald Knutsen: Vi kan inte säkert säga hur många godståg som kommer att gå genom Sundsvall. Men vi kan säga att vi ska leda om så många som möjligt utanför Sundsvall och till Stambanan. Detta med godståg är ett problem för alla städer, inte bara för Sundsvall.

Keivan Ashhami visar en tidsplan.

– Vi ska ha samråd om dessa ändringar om ca 3–4 veckor. Därefter sammanställer vi synpunkterna och hoppas på att få fram ett beslut på Etapp 1 av alternativ R1, som ej förhindrar ett tunnelbygge. Byggstart kan då ske kring årsskiftet 2006–2007. Tidplanen är anpassad till Västra länken som vi hoppas ska komma igång samtidigt, säger Keivan Ashhami.

Frågor från publiken handlade om buller och magnetfält och även om andra dragningar av järnvägen genom Sundsvall.

Svar: Vi har normer och regler om buller som vi kommer att följa. Här behandlar vi förändringarna i utredningsalternativen. Alla andra frågor tar vi här utanför.

Fråga från publik: När byggs etapp2?

Svar: Vi vet inte när. Vi vet inte än om det blir alternativ S3 som byggs, eller om prognosen för den ökande tågtrafiken är överdriven, då kan vi kanske leva utan en etapp 2 ett tag till, säger Keivan Ashhami.

Datum
2004-10-29

Vår beteckning



En avslutande synpunkt från publiken: Banverket och Sundsvalls kommun ska ha en eloge för att de samarbetat bra och gjort det möjligt att ändra på alternativen för att komma framåt.