



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Knutsen, Harald, Ivmbg	Dokumentdatum 2010-07-05 Samråd	Version
Fastställt av (i förekommande fall)	Ev. ärendenummer TRV 2010/25933	Ev. projektnummer B301116
Dokumenttitel <b>Samrådsmöte med allmänheten i Gnarp, Nordanstigs kommun för projekt Förstudie dubbelspår Gävle-Sundsvall</b>		

Datum: Onsdagen den 16 juni 2010, kl. 18.30-20.30

Plats: Blå Gården, Gnarp

Närvarande

Harald Knutsen, Trafikverket

Christina Englund, Nordanstigs kommun

Från allmänheten deltog ca 45 personer, varav ca 20 kvinnor och ca 25 män

---

Harald Knutsen inledde mötet och hälsade alla välkommen. Han förklarade orsaken till mötet, nämligen att det möte som hölls i Jättendal den 11 maj inte uppmärksammats av bl.a. en del boende i Gnarp. För att ge alla berörda lika möjlighet till samråd och påverkan anordnades därför detta möte, och sista frist för att lämna in synpunkter förlängs också fram till den 16 augusti. Beslut om förstudien tas i oktober 2010.

Hela samrådshandlingen finns att läsa på Trafikverkets hemsida.

Christina Englund deltog från kommunen och fick framför allt ett antal frågor och synpunkter om den framtida placeringen av hållplats i Nordanstigs kommun. Hon klargjorde att detta är en svår fråga som kräver närmare studier och som kommunen först kan ge svar på i slutet av 2010 eller i början av 2011.

Efter den korta presentationen följde en frågestund.

### **Frågor och svar**

#### **Kommer man ta hänsyn till industrispåret i Tjärnvik?**

Ja, det är en förutsättning oavsett val av alternativ. Vid en östlig dragning kommer det dock att behövas en större anpassning av industrispårsanslutningen.

#### **Kan det gamla spåret genom Gnarp fungera som ett framtida industrispår in till centrala Gnarp?**

Ett bra förslag – det ska vi ta med oss och studera vidare i kommande järnvägsutredning.

#### **När kan bygget komma igång?**

Det finns idag inga pengar anslagna till byggnationen i den Nationella transportplanen. Om det kommer pengar kan en byggstart ske någon gång mellan 2020 och 2025. Något som dock kan ändra på detta är om man bestämmer att utbyggnad av dubbelspåret ska ske samtidigt med ny E4 (Kongberget-Gnarp). E4-projektet ligger med i den Nationella transportplanen med byggstart 2016-2018.

#### **Varför bygga nya mötesplatser nu när ni planerar för nytt dubbelspår?**



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Knutsen, Harald, Ivmbg	2010-07-05	1

Eftersom det inte finns pengar att bygga dubbelspår, måste vi samtidigt åtgärda de största bristerna på dagens bana. Behovet av ökad kapacitet på dagens bana är skriande och vi har därför inget annat val än att investera i nya mötesplatser.

### **Blir det enbart en hållplats i Nordanstig?**

Ja, vi har meddelat kommunen att det blir bara en, men att det är en kommunal fråga att bestämma vart denna ska ligga. Tre alternativ har studerats – Gnarp, Jättendal eller Harmånger. Av reaktionerna hittills verkar det stå mellan Gnarp och Jättendal.

### **Hur väljer man hållplatsläge?**

I förstudien har vi bistått kommunen med visst underlag kring trafikströmmar.

Christina förklarade att kommunen också funderar på att göra ytterligare studier av resmönster inom kommunen och mot grannkommunerna. Detta sker samtidigt som kommunen nu reviderar sin översiktsplan och beräknas ta fart till hösten och valet av hållplatsläge förväntas kunna slutföras i början av 2011.

### **Visst bör en resvaneundersökning för Nordanstig göras för att bestämma hållplatsläget?**

Det är upp till kommunen att avgöra med vilket underlag man vill ta detta beslut.

### **Vad får man för ersättning om man har ett jordbruk som påverkas?**

Den allmänna utgångspunkten för ersättning är en värdering av det aktuella marknadsvärdet, så som det vore utan att våra planer om järnvägsbyggnation var kända. När det gäller olika typer av rörelse, t.ex. jordbruk, kan det även bli aktuellt med annan typ av ersättning. Detta måste dock avgöras i det enskilda fallet och mycket senare i processen (järnvägsplan) när det faktiska ingreppet eller skadan går att beräkna.

### **Hur räknar man marknadsvärde på en nybyggd villa?**

Det är självklart ett dilemma att marknadsvärdet på förhållandevis nya villor i Nordanstig inte motsvarar kostnaden för nyproduktion. Annars kan jag inte svara mer specifikt utan hänvisa till den diskussion som ska föras i det aktuella fallet.

### **Kan den nya sträckningen för E4 (Kongberget-Gnarp) ändras?**

Nej, vägutredningen är beslutad. Då måste processen tas om igen.

### **Kan det bli aktuellt att flytta på E4 vid Gryttjetjärn?**

Ja, vid en dragning väster om Gryttjetjärnen kan det visa sig nödvändigt.

### **Kan Årskogen vara ett framtida utvecklingsområde?**

Vi tar hem frågan om att vidga korridoren så att en dragning från Gryttjetjärn förbi Årskogen upp till Armsjön kan ske även på den västra sidan om E4.

### **Hur gör man om det ligger K-märkta fastigheter i vägen?**

Det beror på vad det är för objekt. Det är inte ovanligt att två riksintressen ställs mot varandra och att ett intresse då får vika.

### **Hur blir det med plankorsningar?**

Det blir inga plankorsningar kvar på ett dubbelspår. Det innebär samtidigt att antalet möjligheter att korsa järnvägen sannolikt blir färre efter utbyggnad, men att detta sker med optimal säkerhet.

### **Hur blir sträckningen vid Harsjön (Harmånger)?**

I förstudien ligger korridoren för det västra alternativet från Harsjön och upp till väggkorridoren. Det är ett uttryckt önskemål att samlokalisera väg och järnväg i detta alternativ, men osäkerhet om vägens dragning inom väggkorridoren, markens beskaffenhet och järnvägens krav på geometri gör att vi i



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Knutsen, Harald, Ivmbg	2010-07-05	1

förstudien väljer att behålla korridorrens bredd ända ner mot Harsjön, även om en dragning nära sjön är mindre sannolik.

#### **Hur brett är dubbelspåret?**

Ca 20 m på plan mark. Vid djupa skärningar eller höga bankar kan det bli betydligt mer.

#### **Vilka avstånd gäller för buller?**

Det är svårt att svara exakt, men som tumregel kan sägas att närmare än 25 meter till fasad på bostad är det svårt att klara de bullervärden som vi ska nå.

#### **Vad är det för decibeltal som gäller?**

Vid nybyggnad är det 50 dBA som är högsta acceptabla värdet (maximal ljudnivå inomhus). Vid ombyggnad till dubbelspår (längs befintlig bana) är det 55 dBA som är motsvarande värde. I båda fallen gäller dock att vi vid byggnationen ska eftersträva 45 dBA. Ett normalt samtal ligger som jämförelse på ca 60 dBA.

#### **Hur hög kan en bullervall bli?**

Det beror helt på hur det ser ut på platsen, men i normalfallet är en bullervall sällan högre än 4 meter.

#### **Gör ni bullermätningar?**

Normalt inte, eftersom det är mycket tidkrävande att göra tillförlitliga bullermätningar (de måste anpassas till vind, temperatur, årstid m.m.).

#### **Hur många tåg kommer att gå?**

Enligt Trafikverkets prognos för 2020 ska det kunna gå ca 100 tåg (förutsatt att det finns dubbelspår). Av dessa är det ungefär lika många person- som godståg.

#### **Vad gör man med det gamla spåret?**

När vi bygger nytt spår blir det oftast en kommunal fråga vad som ska göras av den gamla banvallen. Trafikverket är skyldigt att plocka bort både den tekniska anläggningen och banvallen om inte kommunen vill behålla denna som t.ex. gång-/cykelväg. Annars kan marken överföras till kringliggande fastigheter.

Mötet avslutades med möjlighet till enskilda frågor.

Antecknade gjorde

Harald Knutsen