



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Cederloo Cecilia, Ivmbg	Dokumentdatum Samråd	Version
Fastställt av (i förekommande fall)	Ev. ärendenummer TRV 2010/25933	Ev. projektnummer B301116
Dokumenttitel Samrådsmöte med allmänheten i Njurundabommen, Sundsvalls kommun för projekt Förstudie dubbelspår Gävle-Sundsvall		

Datum: Måndagen den 14 juni 2010, kl. 17-20

Plats: Dingersjö Wårdshus

Närvarande

Harald Knutsen, Trafikverket

Cecilia Cederloo, Trafikverket

Helen Lundahl, Sundsvalls kommun

Björn Abelsson, Sundsvalls kommun

Från allmänheten deltog ca 65 personer, varav 25 kvinnor och 40 män

Harald Knutsen inledde mötet och hälsade alla välkommen. Han berättade om kvällens möte och att syftet med mötet är att ge de boende i kring Njurundabommen möjlighet att ställa frågor till projektet. Den 10 maj hölls ett samrådsmöte för allmänheten på Svartviks Herrgård, många hade då inte sett annonseringen i de lokala tidningarna och Trafikverket hoppas med detta möte nå ut till de som känner sig berörda. Samrådshandlingen är ute på remiss och sista dag för att komma in med synpunkter är den 16 augusti. Beslut om förstudien tas i oktober 2010.

Därefter följde en kort presentation av projektet och de två utredningsalternativen. Harald berättar om hur Trafikverket gått till väga för att visa varför ett västligt alternativ inte är genomförbart och varför det såldes är förkastat som alternativ i förstudien.

Hela samrådshandlingen finns att läsa på Trafikverkets hemsida.

Björn Abelsson och Helen Lundahl från kommunen presenterade sig och Björn berättade om kommunens syn på projektet och dess nödvändighet för utvecklingen av Västernorrland. Vidare är kommunen väldigt mån om att det i och med utbyggnaden till dubbelspår skapas ett regionaltågstopp i Kvissleby eller Njurundabommen.

Efter den korta presentationen följde en frågestund.

Frågor och svar

Varför bygger man inte spåret på höjden som i Tokyo?

Vi har inte samma problem med utrymme som i Tokyo samt att det skulle bli väldigt mycket mer buller och betydligt dyrare att bygga på höjden.

Om ni bygger i det västliga alternativet kommer hela samhället dö ut, skolan kommer försvinna mm, hur tänker ni?

Vi kommer ha höga krav för buller mm om vi bygger i ett nytt läge så vissa får det bättre, men visst finns det risk att flera enskilda blir hårt drabbade.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Cederloo Cecilia, Ivmbg	Dokumentdatum 2010-06-22	Version 1
--	-----------------------------	--------------

Sundsvalls kommun förtydligade Trafikverket med att kommunen senast i samband med Järnvägsplanen kommer i sin översiktplanering planera för att utveckla Bommen. Den nya påfarten i och med nya E4 och ett nytt tågstopp skulle med all sannolikhet öka attraktiviteten i området och kommunen ska med sin planeringsprocess se till att möta upp denna utveckling.

När börjar man bygga här i Njurunda?

Näst efter sträckan Gävle-Axmartavlan samt Hudiksvall är denna sträcka den mest prioriterade. Om vi får pengar kan byggstart ske ca 2018-2022.

Vid utredningen av E4 fanns ett västlig/östligt alternativ, Vägverket fick göra en ny lösning där man drog E4 på sidan om Njurunda. Varför ska man nu köra järnvägen rakt igenom Njurunda? Efter diskussioner med länsstyrelsen, representanter från vägutredning och fd VV har vi funnit att med hänsyn till vattentäkt och fornlämningar i området är det inte möjligt att lägga järnvägen i det västliga läget. Dessutom innebär inte detta alternativ några andra fördelar för järnvägen som inte alternativet genom Njurundabommen ger. Dock är vi medvetna om att de enskilda drabbas hårdare i denna dragning.

Vilka bullerkrav gäller?

Buller mäts i ekvivalent och maximal ljudnivå.

Maximalnivå är ett mått på den högsta ljudnivån som uppstår när tåg passerar. Avgörande för den maximala ljudnivån är främst tågtyp och hastighet. Ekvivalentnivå är ett medelvärde över dygnet. För den ekvivalenta ljudnivån har även antalet tåg och deras längd betydelse. Godståg ger upphov till höga maximala ljudnivåer som vanligen är den dimensionerande bullerstörningen för bedömning av åtgärder både inomhus och utomhus. Riksdagen har beslutat att de riktvärden för trafikbuller som redovisas normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller för bostäder vid ny- eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur (proposition 1996/97:53).

Nybyggnation innebär nya linjedragningar i miljö som idag är opåverkad av järnvägstrafik. Väsentlig ombyggnad innebär arbete på mark som redan är påverkad av järnvägstrafik, t.ex. mark på eller i anslutning till befintlig järnväg. Högsta acceptabla värden nybyggnad är 50 dB. Högsta acceptabla värden ombyggnad och befintlig miljö är 55 dB. Planeringsmål och nivå för övervägande av åtgärd vid ny- och ombyggnad är dock 45 dB.

Vad gäller för nybyggnation av järnvägen i Sundsvall?

Just nu pågår arbetet med att titta på ett nytt resecentrum i Sundsvall, projektet gällande att gräva ned järnvägen i Sundsvall är för närvarande vilande.

Hur mycket tåg räknar man med på det nya dubbelspåret?

Trafikverket har en prognos på en efterfrågan att få köra uppemot 100 tåg 2020.

Finns det någon beräkning på hur det västliga eller östliga alternativet slår på antalet inlösta fastigheter i Njurundabommen?

Nej.

Hur stor bredd upptar ett dubbelspår?

Ca 20 m (på plan mark).

Om man rustar sitt hus för flera hundra tusen kronor, får man tillbaka de pengarna vid en ev. inlösen, hur vill Trafikverket att vi boende ska agera?

Ett visst avskrivningsvärde är det men fastigheter löses in till ett marknadsvärde. Eftersom vi inte idag kan ge en precis tidpunkt för projektet är det viktigt att man försöker leva så "vanligt" som det går.

När kommer man bestämma nästa skede?



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Cederloo Cecilia, Ivmbg	2010-06-22	1

Vi har idag endast tilldelats pengar för en järnvägsutredning och det är den mellan Gävle-Axmartavlan som kommer starta under senhösten 2010. Vi vet inte idag när järnvägsutredning kan starta här i Njurundabommen.

Hur snabbt ska tågen gå?

Vi planerar för en bana som det går att köra 250 km/tim.

Varför ska regionalstågstoppet ligga i Kvissleby och inte i Njurundabommen?

Vi har båda alternativen med.

Hur många spår blir det vid stationen?

Det blir 2, 3 eller 4. Mer vet vi inte idag.

Hur kan vi boende påverka?

Genom att lämna in synpunkter under remisstiden för förstudien samt genom de demokratiska val som vi har. Kommunens vilja är mycket betydande i projektet och dessa styrs politiskt.

Hur är fördelningen mellan godståg och persontåg?

Ca 50-50.

Har ni gjort någon illustration som visar hur det nya dubbelspåret kommer se ut i byn?

Nej, det kommer i järnvägsutredningen.

Varför går man inte i ett västligt alternativ och i tunnel det är ju bättre ur buller synpunkt?

Se tidigare svar kring västligt alternativet

Hur stor flaskhals är Sundsvall när Botniabanan öppnas?

Hela sträckan Gävle-Sundsvall är en flaskhals när Botniabanan öppnas.

Varför bygger man inte ett spår intill det gamla?

Den gamla banan är omodern och byggdes för ånglok. Det är svårt att få den att bli modern, dessutom vill vi kunna bygga med så liten påverkan på befintlig trafik som möjligt. Vi har ett alternativ som ligger intill det gamla spåret, men det är mer eller mindre ombyggnad av det gamla spåret på den största delen av sträckan.

Kan inte industrierna vara med att betala?

Delfinansiering är en relativt ny företeelse inom järnvägen, det är möjligt att det blir vanligare i framtiden.

Varför har vi inte blivit personligt kallade till dessa samrådsmöten?

Förstudien sträcker sig ca 20 mil och berör väldigt många människor, det är inte rimligt att kalla alla. Dessutom har förstudien i syfte att tillvara ta de allmänna intressena och inte de enskilda. I järnvägsplaneskedet kallas alla berörda personligen.

När börjar man lösa in fastigheter?

I skedet järnvägsplan.

Vi som bor inom den korridoren där det endast finns ett alternativ, kommer vi bli inlösta fortare?

Frågan är jättesvår att besvara, vi önskar att de som känner att de blir påverkade vid t.ex. en försäljning ska kontakta oss personligen så vi kan hitta lösningar för de enskilda fallen.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Cederloo Cecilia, Ivmbg	2010-06-22	1

Mötet avslutades med möjlighet till enskilda frågor.

Antecknade gjorde

Cecilia Cederloo