

Frågor och svar

Här redovisar vi samtliga frågor med svar som inkom i samband med Öppet hus den 10 februari 2022 för Samråd - val av korridor för etappen Enånger-Idenor-Stegskogen (via Hudiksvall).

Om TIDER, KOSTNADER, PLANERINGSPROCESSEN

Varför är det viktigt med ett val av korridor?

En vald korridor är ett underlag till kommande beslut till nationell plan för transportinfrastrukturen, och som underlag till hur mycket pengar som behövs för järnvägsplanen. En annan aspekt är att efter ett ställningstagande om val av korridor så stryks de andra korridoralternativen, och det blir tydligt vilka som inte längre berörs.

När ska arbetet med Ostkustbanan börja, och när ska det vara klart?

Något beslut om finansiering och genomförande av etappen genom Hudiksvall finns ännu inte och därmed saknas det prognos för när dubbelspåret kan vara utbyggt. Det är regeringen som beslutar om finansiering i Nationell plan för transportinfrastrukturen. Nytt planbeslut väntas under senare våren 2022.

Hur lång är processen när korridoren är beslutat till fastställd järnvägsplan?

Om vi utgår ifrån att det finns pengar och beslut om byggnation, så ska en järnvägsplan tas fram. Den brukar ta 2-3 år att ta fram och därefter kan den fastställas och därefter får man räkna med eventuell tid för överklagan. När planen vunnit laga kraft kan vi på Trafikverket påbörja bygghandling och därefter kan vi börja bygga. Så cirka 10 år från att järnvägsplanen påbörjas kan en färdig anläggning vara på plats.

Hur stor vikt lägger man på kommunens åsikt?

Det läggs stor vikt vid den sammantagna ståndpunkten från kommun och länsstyrelse, vilka i sin tur ska ha tagit hänsyn till inkomna synpunkter vid samråd. Kommunen är en tung aktör i processen och kommer yttra sig i hur de ser på de olika alternativen. Ställningstagandet ägs dock av Trafikverket. Trafikverket jobbar för att uppnå samsyn kring dessa frågor och har underhandsrapportering för samsyn.

Skulle det vara intressant att ha en folkomröstning om val av korridor?

Vi känner inte till att folkomröstning har genomförts. Det är många aspekter som Trafikverket måste ta höjd för, såväl kommunala som regionala och nationella perspektiv. Trafikverket kan inte initiera en sådan omröstning utan det måste i så fall ske i kommunens regi.

Vem kan överklaga järnvägsplanen?

Överklaganden som inkommer till Trafikverket överlämnas tillsammans med övriga formella handlingar och ett yttrande från Trafikverket till regeringen som avslår eller godtar överklagandet. De som beslutet berör och går emot har rätt att överklaga.

Kan vi få ta del av detaljerna bakom kostnadsberäkningarna?

Den som vill ta del av allmänna handlingar får inkomma med en sådan begäran till Trafikverket. Begäran måste då ange vilka handlingar man önskar ta del av. Trafikverket kommer sedan att pröva om handlingarna är allmänna och om de eventuellt omfattas av sekretess. En individuell prövning görs av varje enskild handling som begärs ut.

Hur mycket pengar är avsatta för Ostkustbanan? Det verkar ju som att alla pengar läggs på höghastighetsjärnväg Stockholm-Göteborg-Malmö.

Etapperna Dingersjö-Sundsvall och Gävle-Kringlan finns med i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029. Utöver det finns inga medel avsatta för utbyggnad av dubbelspår längs övriga delsträckor.

Om KORRIDORALTERNATIVEN

Varför visar man inte den tänkbara linjen inom korridorerna?

Det finns flera tänkbara linjer inom korridoren, så vi vill hålla oss på korridornivå utan att gå in på detaljnivå. Att gå in med linjesträckningar i detta läge skulle vara missvisande. I nästa skede när vi vet vilken korridor som är beslutad fördjupas arbetet inom korridoren med att hitta den mest optimala linjen.

Hur viktas man nyttorna med varje korridor, till exempel närhet till jobb och boenden kontra mindre negativ påverkan? Hur viktas man tillgänglighet mot kulturmiljö?

När alla kunskapsunderlag har samlats har man en ganska bred bild av de olika delarna. Denna viktning görs av Trafikverket utifrån de bedömningsgrunder som finns. Det går inte att enkelt säga vad som är mest värt, utan det är helhetsbilden över varje korridor som ger ett ställningstagande.

Hur mycket skiljer restiden mellan korridorerna?

En redovisning av gångtidsvinster för de olika alternativen redovisas i tabellen längst ner på sidan 129 i Samrådshandlingen. Beräkningarna förutsätter att persontågen gör uppehåll i Hudiksvall. Om snabbtåg inte gör uppehåll i Hudiksvall så medför en västlig sträckning cirka 1,5 minut kortare gångtid jämfört med en östlig sträckning.

Finns det någon sammanställning som visar hur många invånare/fastighetsägare som påverkas av varje korridoralternativ?

Vi har en sammanställning över fastigheter som berörs samt beräknade kostnader för dessa. Generellt är det färre fastigheter som berörs utanför stadskärnorna och lägre kostnader, och högre kostnader och fler fastigheter som berörs i de centrala delarna.

Önskar en redovisning av korridor norrut från Hudiksvall.

Norr om Hudiksvall, i höjd med Hållsta, går den västra och östra korridoren ihop till en korridor. Korridoren fortsätter norrut och ganska snart centreras korridoren över E4, vilket betyder att järnvägen kan placeras antingen på den västra eller östra sidan av E4. I höjd med Långsjön finns en etappgräns, sträckan norr om etappgränsen behandlas i en annan, kommande samrådshandling. I samrådshandlingen finns kartor över korridoren norr om Hudiksvall, se bland annat sidorna 97-109.

Det östliga alternativet är begränsat beskrivet i samrådshandlingarna, hur ska man kunna lämna synpunkter på för klen underlag?

I det här skedet är det för tidigt för att kunna delge detaljerad information. Vi kan bara svara generellt och behöver veta mer om vad det är för typ av underlag som man anser saknas. Ta kontakt med projektledaren Peter Nyberg eller markförhandlare Oskar Melin som kan svara på frågor.

Varför redovisas inte trafikvolym och trafikanter för hela kommunen?

Oavsett stationsområde så behöver gång- och cykelnät anpassas till respektive stationsläge, detsamma för trafik, plus tillgängliga parkeringsplatser för att möjliggöra för boende utanför centrum.

Kommunens uppskattning om 10 000 boende i hamnen är bara en gissning, hur ser tillgängligheten ut med dagens fördelning?

De staplar som redovisas i presentationen och bildspelet visar både nuvarande 16 000 invånare och framtida uppskattade 25 000 invånare. Skillnaderna mellan framförallt öst- men även mittalternativet från de övriga är de ger bättre tillgänglighet till boende i Hudiksvall, tillgängligheten ändras inte med dessa alternativ. Det västra alternativet ger sämre tillgänglighet.

Går det att dra spåren väster om E4 vid Steg och Vålsta?

I denna del av korridoren finns båda möjligheterna att dra spåret på båda sidor om E4, men det är inte detaljstuderat.

Som arbetspendlare åker man väl oftast bil till stationen?

Stationsläget måste innebära parkeringsmöjligheter, även gatusystemet i staden måste möjliggöra smidig körväg till stationen för att möjliggöra pendling.

I diagrammet för sysselsatta så har ni inte tagit hänsyn till Bromangymnasiet med 1500 elever och Hudiksvalls största "arbetsplats", varför?

Klok fråga, analys kring detta borde kanske ha genomförts. Men i dialog med Hudiksvalls kommun blev fokus på tillgänglighet till arbetsplatser.

Om östra korridoralternativet väljs så försvinner ridklubben, släktgårdar med mera. Har ni tagit hänsyn till det?

Ja, det finns med i bedömning och samrådshandling. Påverkan finns, men svårt att svara på hur stora dessa blir. Detta finns beskrivet i miljöbedömningarna i samrådshandlingen.

Var man väljer att lägga stationslägena innebär en kostnad för kommunen, vilket alternativ kommer kosta mest för kommunen?

Avtal görs mellan kommun och Trafikverket om kostnader, vanligen är det kommuner som står för resecentrum med byggnader med mera. Hur kostnaderna för kommunen ser ut för de olika stationslägena är väldigt svårt att säga i nuläget.

Om man pendlar till Hudiksvall och kommer till det västliga alternativet, då står man utan bil, hur ska man ta sig vidare?

Ja, sin egen bil är man utan, men om man åker på tjänsteresa så kanske man tar en taxi och om man arbetspendlar så tar man nog en buss. De flesta arbetsplatser nås även med bekvämt gångavstånd i västra alternativet.

Är delat alternativ med gods utanför staden inte den bästa lösningen?

Nej, det alternativet har avförts från fortsatta studier. Motivet för det framgår av Samrådshandlingen från 2017 där bland annat följande anges: "Alla former av ett delat dubbelspår, där persontågen ska samsas på ett enkelspår genom staden har förkastats av Trafikverket då enkelspåret kommer att begränsa banans kapacitet, till att börja med främst i högtrafik, men på sikt också mer generellt." Förslaget klarar inte Trafikverkets uppsatta krav på banans framtida funktion avseende trafikering.

Kan ni visa framtida spårdragning i korridor C?

I det här skedet begränsas redovisningen till korridorer och endast enstaka exempel på spårsträckningar ges. I efterföljande skede, när korridor har valts, kommer spårsträckning att redovisas.

Man måste väl ändå räkna med en bättre infrastruktur runt läge väst som gör att det med lätthet får samma tillgänglighet som de andra?

Oavsett vilket stationsläge som väljs behöver anslutande infrastruktur ses över och anpassas för att skapa så god tillgänglighet som möjligt. När vi har analyserat respektive stationsläge har vi förutsatt att en anpassning av anslutande gång- och cykelbanor sker.

Finns det illustrationer på Landsbro alternativen i Hudiksvall ?

Ja, det finns på sidorna 112-115 i Samrådshandlingen.

Ska man riva halva centrum i alternativ Öst?? Hur fungerar det med riksintresse och kulturmiljö?

Bedömningen av vilka områden som behöver rivas/omdanas med alternativ Öst framgår av de illustrationer som finns i Samrådshandlingen (se bland annat sidorna 110-111). Avseende påverkan på kulturmiljö och riksintresse redovisas bedömd påverkan i kapitel 7.9.

Samtliga östliga alternativ förstör kvarboendemöjligheterna i byarna Vi, Visvall, troligen också delar av Måsta, Björka och andra västra delar av Idenor.

Samtliga alternativ medför mer eller mindre påverkan på bebyggelsen strax söder om Hudiksvall. Minst påverkan i detta avseende bedöms alternativen Väst och Väst-Mitt medföra.

Stationsläge väst flyttad något mer söderut. Hur ser tillgänglighetssiffrorna ut då?

En tillgänglighetsanalys av ett sydligare stationsläge för korridor Väst har inte utförts. Översiktligt bedöms ändå att ett sydligare läge inte skulle innebära någon större skillnad jämfört med de resultat som redovisas för ett västligt stationsläge i höjd med Bergsjövägen.

Varför inte flytta de västra alternativen vid Hudiksvall mer västerut mot nya E4 / korsningen väg 84 så att byn Söderrå inte förstörs. Det går ändå ansluta till tunnel vid Benrangelberget?

Ett läge nära E4 har avförts från fortsatta studier i tidigare skede. I Samrådshandlingen från 2017 anges följande motiv för det: "I Trafikverkets förstudie föreslogs korridoren väster om Hudiksvall ligga längre västerut, närmare väg E4, för att minimera intrång och störningar. I ett senare skede har korridoren flyttats österut och placerats närmare befintlig bebyggelse. Flytten ger möjlighet till ett bättre stationsläge där järnvägen kan integreras med staden."

Om det blir en tunnel genom Galgberget så kommer inte ridskolan att kunna vara kvar. Ridskolan disponerar ca 13 hektar. Att flytta den kommer att kosta över 100 miljoner och vara svårt att hitta den marken. Har ni räknat med den kostnaden?

Alternativen Öst, Öst-Mitt, Väst-Öst och Väst-Mitt bedöms påverka ridskolans verksamhet. Vi delar inte bedömningen att ridskolan inte kan vara kvar om en tunnel byggs genom Galgberget. Om någon av dessa fyra korridorer väljs för fortsatt planering kommer, i nästa skede, konsekvensbegränsande åtgärder att studeras i nära dialog med företrädare för verksamheten.

Om HUDIKSVALL

Många vill begränsa hastigheten i Hudiksvall, en minskad kurvradie skulle innebära att tidsförlusten inte blir mer än 1 minut. Är ni beredda att diskutera det?

Den typen av önskemål finns längs hela sträckan, så nej det är inte aktuellt. Det är viktigt att hålla hårt i standardkraven längs hela ostkustbanan för att kunna uppnå målen som finns för hela Ostkustbanan och stråket.

Varför finns inte tunnelloösning som alternativ i Hudiksvall?

Till att börja med är det oerhört kostsamt, en väsentlig kostnadsskillnad. Dessutom hinner spåren inte upp innan Hallstaåsen, vilket innebär att spåren kommer skära rakt igenom Hallstaåsen. Om man skär ner under Hudiksvall så klarar man inte Hallstaåsen utan att skära rakt igenom den. En tunneldragning under Hudiksvall innebär även en lång byggtid som kommer ställa till det i Hudiksvalls stad under lång tid.

Har man undersökt möjligheten till en station vid sjukhuset?

Ja det har funnits med i tidigare förslag. Men i samtliga korridorer har detta fångats upp i de tre alternativa stationsområdena, vilka alla ligger inom bekvämt promenadavstånd till sjukhuset.

Finns det möjlighet att förskjuta plattformsläget i alternativ mitt för att bättre koppla mot centrum?

Ja kanske, det är möjligt och önskvärt, men det kräver fortsatta detaljstudier vilket inte har genomförts i det här skedet.

Det västra alternativet borde få ett stationsläge vid Håsta närmare väg 84, stationerna kräver buss och parkeringsplatser.

Man kan förskjuta stationsläget mer söderut så att stationen hamnar något närmare sjukhuset, men inte så långt söderut som till Håsta. De tre stationslägen som redovisas i samrådshandlingen kan samtliga samordnas med busstrafiken och utrymme finns även för att tillskapa parkeringsplatser. Ett stationsläge vid Håsta närmare väg 84 skulle medföra starkt begränsad tillgänglighet för fotgängare och cyklister, och är därför inte aktuellt att studera vidare.

Stämmer det att östliga alternativet innebär att Hamngatan stängs av? Hur hög blir betongtunneln och begränsar den?

Ett alternativ är att Hamngatan går i tråg under järnvägen, ett annat alternativ är att man viker av söderut mot kommunens planer på Kattvikskajen och fortsätter mot västra hamnen för att sen gå planskilt över Ostkustbanan. Problemet är att man måste klippa flera gatanslutningar vilket leder till sämre trafik, alternativt vika av Hamngatan så den går längs spåret och passar kommunens planerade exploatering, för att sedan låta den gå planskilt över järnvägen. Hamngatan påverkas oavsett. Taket på den cirka 170 meter långa betongtunneln kommer bukta upp över Storgatan på grund av att den följer spårets profil.

Vad händer med spåren i centrum om det östra alternativet väljs bort?

De kommer att tas bort.

Går inte med östra alternativet genom stan att gräva och göra tunnel? Det finns i Helsingborg.

En sträckning i tunnel genom centrala Hudiksvall avfördes från fortsatta studier i den Förstudie som togs fram 2010. Motivet för det är att kostnaden skulle bli oacceptabelt hög, påverkan på stadsmiljön under byggtiden omfattande samt att grundvattenförekomsten i Hallstaåsen skulle påverkas negativt. Trafikverkets bedömning från 2010 kvarstår oförändrad.

Är tiden för återuppbyggnad av kvarteret vid Rådhusparken och kostnader för inlösen av fastigheter med i kalkylerna?

Ja, det är medräknat. Detta gäller för samtliga korridorer.

Kommer det inte finnas någon godsterminal i Hudiksvall?

Nej, inte vad vi vet i dagsläget. Utbyggnad av en godsterminal i Hudiksvall, i Trafikverkets regi, är inte aktuell.

Ersätter Trafikverket till exempel ny ishall, Glysishallen rivs väl vid stationsläge mitt?

Trafikverket ersätter ägare till fastighet efter marknadsvärde +25 % vid inlösen av fastighet. Trafikverket ansvarar inte för byggnation eller finansiering av till exempel ny idrottsanläggning. Dialog sker även med berörd kommun genom hela processen.

Inkluderar kostnadsberäkningarna flytt av de anläggningar som rivs? Text Glysis, Ridklubben, stadshotell mm?

För respektive korridor har en bedömning gjorts om vilka anläggningar som behöver rivras. Dessa bedömningar har sedan legat till grund för en kostnadsbedömning där även ett påslag av 25 % på berörd fastighets marknadsvärde inkluderats.

Hur blir det med byggplanerna på Kattvikskajen om det blir alternativ med befintligt spår läge genom Hudiksvall?

En sådan bedömning, om byggplanerna påverkas, bör ges av företrädare för Hudiksvalls kommun, inte av Trafikverket.

Om NJUTÅNGER OCH IGGESUND

Är det rätt uppfattat att det i Njutånger kommer bli fler järnvägsanläggningar, både befintlig Ostkustbana och nya Ostkustbanan?

Ja, i höjd med Nianån och 8 km norrut kommer befintlig Ostkustbanan att ligga kvar som industrispår till Iggesunds bruk samtidigt som det byggs ett nytt spår antingen västligt eller östligt.

Går det att precisera hur det kommer bli med tunnlar och broar i Njutånger i det östra alternativet?

Det är svårt att göra i detta skede, lite för tidigt. I nästa skede kommer Trafikverket kunna redovisa alternativa linjesträckningar och se hur mycket tunnlar och broar man får.

Varför läggs inte industrispåret vid sandtaget vid E4?

Tidigare har det framkommit förslag att vi skulle gå rakt mot Iggesund i höjd med E4. Detta har undersökts och det finns ett flertal större problem med detta som gör att det inte är möjligt att genomföra. Detta finns besvarat i samrådsredogörelsen från 2020.

Finns det illustrationer på landbron i Iggesund?

Nej, inte mer än att den kommer vara ca 50 meter bred vid plattformarna och ligga ett tiotal meter upp i luften.

Hur ser förutsättningarna ut gällande att bibehålla järnväg för lokal eller regional persontrafik från Iggesund vad gäller västalternativet?

De är goda. De spår som är kvar kommer vara för godståg, inte för persontåg. Med en västlig korridor blir stationen nära E4, och då viktigt med en smidig koppling mellan station och centrala Iggesund med till exempel bussförbindelser. Även fördelaktigt om man bygger en gång- och cykelbana.

Stationsläget i Iggesund - innebär det att man avser att hamnspåret går helt franskt nya banan? Är det för att dessa transporter inte ska störa övriga på ny Ostkustbana?

Det stämmer, befintliga industrispår korsar det nya dubbelspåret planskilt. Motivet för det är att vi bedömer att dubbelspåret behöver förläggas på landbro genom Iggesund, 10-12 meter ovan befintlig mark, för att undvika en sträckning genom grundvattenförekomsten i Iggesundsåsen.

Om Östra alternativet väljs i Iggesund? Hur ansluts industristickspåren? Blir väldigt brant om en luftbro väljs?

Med en sträckning genom Iggesund byggs en anslutning mellan nytt dubbelspår och befintlig järnväg cirka 8 km söder om Iggesund. Befintlig järnväg bibehålls på dessa 8 km. Det medför att godstågen till/från Iggesund även fortsättningsvis kan nyttja befintliga industrispår som förläggs planskilt med den landbro som dubbelspåret placeras på. Se även sidan 117 i Samrådshandlingen.

Hur är det tänkt att det blir med villaområdet Sjöbytte i Iggesund vid stationsläge Öst i Iggesund?

Vi tolkar att det villaområde som avses i frågan är beläget nordväst om befintlig järnväg och strax norr om kyrkogården i de norra delarna av Iggesund. Om alternativ Öst väljs kommer området att påverkas och sannolikt kommer ett antal hus att behöva rivas.

Om HASTIGHETER, FARLIGT GODS

Hur har ni vägt in riskbedömningen kopplat till farligt gods?

Riskbedömningarna är beskrivna och bedömda i miljöbedömningarna i samrådshandlingen och i underlags PM. Järnvägen i sig är ett säkert transportmedel och oavsett korridor ska den korridoren tillgodose de säkerhetskrav som finns på järnväg.

Varför är det okej med dragning med farligt gods?

Generellt sett är transport med farligt gods väldigt säkra, om det går att lasta över från lastbil till tåg är det en fördel. Omfattande riskanalyser kommer genomföras för att klargöra minimering av risker i dessa områden. Järnvägen som byggs, oavsett placering, ska utföras med en väldigt god säkerhetsstandard.

Önskar att ni klargör att godstågen inte kommer blåsa förbi i 250 km/h genom Hudiksvall. Kommer de flesta persontåg inte stanna i Hudiksvall i framtiden?

Godstågen kommer att köra i 100 km/h. Merparten av persontågen kommer stanna i Hudiksvall men kanske inte alla. Några snabbtåg kommer kanske inte stanna. Till exempel om det finns planer på att tågen ska konkurrera med flyget kan kanske vissa tåg bara stanna i de större orterna till Arlanda. Det är dock inte Trafikverket som beslutar om trafiken på banan, det gör tågbolagen.

Går det att köra 250 km/h genom en station?

Ja, så länge man har separata spår från plattformen, vilket innebär att tågen inte går i närheten av plattformen.

Kan man inte acceptera lägre hastigheter i de andra korridorerna när det görs för det östra alternativet?

Att alternativet inte klarar kravet på 250 km/h vägs in i bedömningen. De alternativen är inte diskvalificerade men det är en klar nackdel för de alternativen.

Om BULLER, MARKLÖSEN OCH ERSÄTTNINGAR

Vid ett tunnelbyggande under bostadsområden tar man då hänsyn till bergvärmesystem och buller och hur ser planen ut för att befintliga bostäder inte ska utsättas för buller?

Ja, man undersöker kapaciteten före och efter bygget. Är kapaciteten sänkt när banan är färdigställd så får man ersättning för den kapacitetsenkningen. Gällande buller och vibrationer så finns det riktlinjer som ska uppnås för att ha en god boendenivå, överstigs dessa så kan skyddsåtgärder genomföras, om de är samhällsekonomiskt försvarbara. I vissa fall klarar man inte att uppnå de nivåer som är godkända, och då kan det vara aktuellt med ett erbjudande om förvärv men om den boende vill bo kvar så genomförs eventuella skyddsåtgärder.

Hur blir bullersituationen på griftegården i alternativ Väst?

Oavsett korridor kommer bullersituationen utredas mer i detalj i kommande planeringsfas där ett planförslag tas fram. Det är först när vi vet spårets utformning som vi kan göra en mer detaljerad bullerutredning och avgöra vilka skyddsåtgärder som ska utföras

Saknar bullerutredning vid viadukt via Glysis

En översiktlig bulleranalys för att kunna jämföra alternativen har tagits fram. En mer detaljerad bullerutredning kommer att utföras i kommande planeringsfas där ett planförslag tas fram. Det är först när vi vet spårets utformning som vi kan göra en mer detaljerad bullerutredning och avgöra vilka skyddsåtgärder som ska utföras och vilken effekt dessa skulle få.

Apropå bullernivåerna, är det inräknat även Kattvikskajen då? Den byggs ju. Även resten av hamnen ska väl också byggas sen?

Den översiktliga bulleranalysen har enbart beaktat befintlig bebyggelse, tillkommande bostäder på Kattvikskajen och i Västra hamnen har inte inkluderats i beräkningarna. En mer detaljerad bullerutredning kommer att utföras i kommande planeringsfas där ett planförslag tas fram.

Hur blir man ersatt om man får mer buller?

Om man berörs av ökade buller- eller vibrationsnivåer så kommer detta utredas i kommande planeringsfas. I första hand så hanteras de ökade nivåerna genom skyddsåtgärder. Om ökade buller- eller vibrationsnivåer inte kan hanteras genom skyddsåtgärder (som är samhällsekonomiskt försvarbara) så kan det bli aktuellt med ett så kallat erbjudande om förvärv. Vid erbjudan om förvärv så ersätts marknadsvärdet av fastigheten.

Ersätts markägare som får nya spåret som granne? Fastighetsägare kan uppleva att värdet sänks av att järnvägen dras?

Ersättning ges för eventuell marknadsvärdeminsking om mark tas i anspråk eller vid inlösen av hela fastigheten. I vissa fall erbjuds även förvärv av fastigheten även om mark inte tas i anspråk, vilket kan bli aktuellt på grund av höga buller- och vibrationsnivåer orsakade av anläggningen som inte går att åtgärda med skyddsåtgärder.

Hur bestäms marknadsvärdet är det en Fastighetsmäklare?

För att bedöma marknadsvärde eller eventuell marknadsvärdeminskning upprättas en fastighetsvärdering av ansvarig Lantmätare eller en av denna utsedd oberoende värderingsman och hanteras i en kommande lantmäteriförrättning.

När Trafikverket har valt korridor, hur utvecklas marknadsvärdet generellt?

Marknadsvärdet bör inte sjunka på grund av korridorval. Det handlar om så stora tidsspann, så det är mer en oro än faktisk påverkan på värdet.

När en korridor bestäms och pengar inte finns, vad händer då med de som sitter i kläm?

Vi har full förståelse för ovisshet om tid och påverkan inom korridoren men det finns inget stöd i ersättningsreglerna för någon kompensation i det skedet vi befinner oss i nu. Skulle vi få finansiering för nästa skede så kan vissa fastigheter vara aktuella för så kallad förtida inlösen. Men då befinner vi oss i slutet av nästa skede och det krävs synnerliga skäl för förtida inlösen. Mer om detta finns att läsa på vår webbplats.

De som ska rusta och bygga ut hur ska de tänka?

De ska göra de åtgärder som de planerar. Om vi ska inlösa så betalar vi marknadsvärdet plus 25 %. De åtgärder man har gjort tas med i bedömningen av marknadsvärdet. Behöver man byta taket så ska man göra det.

Om man har ett behov av att sälja och om man får argumentet att det inte går att sälja på grund av Ostkustbanan, hur gör man då?

Det finns information på Trafikverkets webbplats om man är spekulant eller funderar på att sälja inom en korridor. Eller kontakta vår markförhandlare, kontaktuppgifter finns i botten på dokumentet. Generellt bör inte Marknadsvärdet påverkas av kommande korridorval.

ÖVRIGT

Varför har ni inte redovisat anslutning till Dellenbanan? Alternativen ligger mellan upprustad Dellenbana eller 3-fältsväg på väg 84

Trafikverket har inte ansvar för eller för avsikt att beakta Dellenbanan i planeringen av dubbelspår för Ostkustbanan.

Hur bred är etableringsytan som behövs för järnvägen och hur långt generellt sett från järnvägsanläggningen kan bostäder stå kvar?

Det går inte att säga exakt. Det är olika beroende på om spåren går i skärning, på bro, i tunnel eller på bank. Men om man bygger järnvägen på platt mark så torde utbredningen, inklusive slänter och stängsel, uppgå till ca 30 meter. Vad gäller närmsta tillåtna avstånd för ett bostadshus så finns det inte heller där något exakt avstånd att ange. Som en schablon brukar man ange ca 50 meter, men det avståndet kan vara såväl mindre som större beroende på det specifika fallet. Vi arbetar med skyddsåtgärder och den stora skyddsåtgärdsutredningen görs i nästa skede för järnvägsplan där man kan se mer exakt påverkan. Vi undersöker vibrationer, absorberer av buller, vilken fasad det är med mera. I nästa skede finns det en buller- och vibrationsutredning där man kan se exakt påverkan.

Väger man in barnkonventionen om man tar bort en fritidsaktivitet så som ridning?

Om det skulle medföra att denna verksamhet får svårigheter eller slås ut så är det såklart negativt och något man gärna undviker, så det vägs in i bedömningen. Detta undersöks tydligare i vidare skede, då tittar man även på barns rörelsemönster i områden. När det gäller ridklubben vet vi om att den finns och vilka områden de använder och tänker beakta så långt som möjligt.

Fjällgåsen har en rastplats inom områdena, hur kommer de beaktas i val av alternativ?

Vi är medvetna om att fjällgås finns i området och det kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Eventuell påverkan på fågellokal kommer att utredas i nästa skede, men den bedöms inte som avgörande för val av alternativ.

År 2010-12 betalades mycket pengar ut för att lösa in mark för dubbelspår efter befintlig järnväg. Det är alltså bortkastade pengar nu?

Vi känner inte till att det lösts in mark längs befintligt spår. Däremot har vi arbetat med trädsäkring längs befintlig järnväg där det har gjorts servitut på 20 meter längs stora delar av sträckan och på några platser har vi gjort tryckbankar. Åtgärder längs befintlig järnväg är nödvändiga och sker löpande för att kunna köra dagens gods- och persontrafik effektivt och säkert.

Kontaktuppgifter:

Frågor om samrådet

Peter Nyberg, projektledare

Telefon: 010-123 29 59

peter.nyberg@trafikverket.se

Frågor om marklösen, ersättningar

Oskar Melin, markförhandlare

Telefon: 010-123 24 04

oskar.melin@trafikverket.se