

RAPPORT

Samrådsredogörelse

OKB Gävle C-Kringlan, delen Tolvforsskogen-Kringlan

Gävle kommun, Gävlebors län
2026-01-20



Medfinansieras av
Europeiska unionen

Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse OKB Gävle C-Kringlan, delen
Tolvforsskogen-Kringlan

Författare: Sweco Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-01-20

Ärendenummer: TRV 2020/129921

Kontaktperson: Johanna Örnehog

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Samrådsrets	6
3 Samråd	7
3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
3.2 Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ	7
3.3 Samråd vid utformning av planförslaget	8
3.3.1 Samråd	8
3.3.2 Samråd med berörd länsstyrelse	9
3.3.3 Samråd med berörd kommun	13
3.3.4 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	16
3.3.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	22

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer till och med 2025-09-30 samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Inkomna synpunkter, protokoll etcetera för detta projekt finns diarieförda under ärendenummer TRV 2020/129921.

1 Sammanfattning

Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planlägningsprocessen, fram till granskning. Syftet med samråd är att informera om projektet och inhämta information och synpunkter från de som berörs av planen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer, enskilda berörda och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få ta del av deras synpunkter och kunskap. Samrådet kan se olika ut beroende på var i processen man befinner sig. Synpunkterna från genomförda samråd sammanställs i en samrådsredogörelse där Trafikverket också besvarar inkomna synpunkter. Trafikverket svarar kontinuerligt på frågor som inkommer via mejl och telefon från fastighetsägare och andra intressenter.

Syftet med samrådsredogörelsen är att översiktligt sammanställa de synpunkter som framförts under samrådsskedet och hur Trafikverket bemöter dessa.

Denna samrådsredogörelse redovisar samråd och de synpunkter som inkommit till Trafikverket i järnvägsplan OKB Gävle-Kringlan, dubbelspår delen Tolvforsskogen-Kringlan. I samrådsredogörelsen beskrivs vilka samråds som genomförts. Synpunkter och yttranden från berörda enskilda, allmänhet samt berörda myndigheter och organisationer sammanfattas och besvaras.

Samråd har tidigare skett i samband med framtagande av ”Förstudie, Dubbelspår Ostkustbanan Gävle-Sundsvall” under 2009–2010 och i ”Järnvägsplan-val av lokaliseringsalternativ inkl MKB, Ostkustbanan, dubbelspår Gävle-Kringlan” under 2016–2019.

Samråd har, under planlägningsprocessen för järnvägsplanen, skett löpande med Länsstyrelsen i Gävleborgs län och Gävle kommun.

Under perioden 2024-04-13 – 2024-05-10 har samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) funnits tillgänglig på Stadshuset Gävle kommun och Bergby bibliotek, Bergby, Trafikverkets kontor i Gävle samt Trafikverkets webbplats. Inbjudan med information var handlingarna har funnits har underrättats samrådsretsen genom brev, annons i Gefle Dagblad 2024-04-13, Arbetarbladet 2024-04-13 och Post och Inrikes tidningar 2024-04-15 samt annonserats på sociala medier. Järnvägsplanen har även presenterats genom en digital samrådsportal.

Samrådsmöte på orten med öppet hus genomfördes i ERP Monitor Arena i Gävle 2024-04-24 och Bergby Skola i Bergby 2024-04-25.

2 Samrådsrets

Den som avser att bygga en järnväg ska under arbetet med att upprätta en järnvägsplan samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs samt kollektivtrafikmyndigheten om kollektivtrafiken berörs. Omfattningen av samrådsretsen varierar beroende på samrådets syfte, karaktär och innehåll. Eftersom projektet antas medföra betydande miljöpåverkan ingår även övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda i samrådsretsen.

I samrådsretsen har de enskilda som särskilt berörs i form av fastighetsägare, ledningsägare, övriga berörda rättighetshavare och fastighetsägare berörda av buller och vibrationer ingått. Förutom dessa ingår även den allmänhet och de organisationer, myndigheter och föreningar som kan antas bli berörda i samrådsretsen, samt Försvarmakten, Region Gävleborg, länsstyrelsen och Gävle kommun.

3 Samråd

3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

”Förstudie, Dubbelspår Ostkustbanan Gävle-Sundsvall” var ute på remiss 2010-05-05 till 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010. Förstudien omfattade hela sträckan mellan Gävle och Sundsvall.

Hur samråd bedrevs inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) återfinns i samrådsredogörelse för ”Förstudie, Dubbelspår Ostkustbanan Gävle-Sundsvall” som finns diariet för under TRV 2010/25933. Där återfinns information om samrådsrets, samråd och inkomna synpunkter samt Trafikverkets bemötande.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län beslutade 2010-08-30 samt Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade 2010-08-31 att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas.

3.2 Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ

Samråd har tidigare skett i samband med framtagande av ”Järnvägsplan-val av lokaliseringalternativ inklusive MKB, Ostkustbanan, dubbelspår Gävle-Kringlan” 2016–2019.

Hur samråd bedrevs under arbetet med ”Järnvägsplan-val av lokaliseringalternativ, Ostkustbanan, dubbelspår Gävle-Kringlan” återfinns i samrådsredogörelsen som togs fram för det arbetet och finns diariet för under TRV 2016/71867. Där återfinns information om samrådsrets, samråd och inkomna synpunkter samt Trafikverkets bemötande.

3.3 Samråd vid utformning av planförslaget

3.3.1 Samråd

Under perioden 2024-04-13 – 2024-05-10 genomförde Trafikverket samråd av samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Information om samrådet annonserades i Arbetarbladet 2024-04-13 och Gefle Dagblad 2024-04-13 samt Post och Inrikes tidningar 2024-04-15. På sociala medier (Facebook) annonserades information om samrådet 2024-04-15.

Samrådsmöte på orten med öppet hus, genomfördes i Gävle, på Monitor ERP Arena 24 april och i Bergby, på Bergby skola 25 april.

Inbjudan till samråd med samrådsmöte på orten skedde till ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk för järnvägen samt enskilda som kan antas bli särskilt berörda via brev 2024-04-10 enligt sändlista daterad 2024-04-05. Samrådsremiss skickades till myndigheter och övriga organisationer via e-post eller brev 2024-04-12 enligt sändlista daterad 24-04-05.

Det fysiska samrådet i form av öppet hus utformades med stationer för olika delar av planförslaget där besökare kunde ställa frågor direkt till Trafikverket. Det hölls en muntlig presentation av planen och dess effekter och konsekvenser. Vid presentationen redogjordes även för markåtkomst och ersättningsfrågor. Vid vardera samrådstillfället kom cirka 30–40 besökare. Vid dessa två tillfällen fanns det möjlighet att lämna synpunkter på plats.

Under perioden 2024-04-13 – 2024-05-10 fanns handlingarna tillgänglig i fysisk form i Stadshuset Gävle kommun, biblioteket i Bergby och Trafikverkets kontor i Gävle.

Samrådshandlingen fanns också tillgänglig på Trafikverkets webbplats under perioden 2024-04-13 – 2024-05-10. På Trafikverkets webbplats fanns också en digital samrådsportal. I samrådsportalen presenterades sammanfattande texter av samrådshandlingen, interaktiva kartor och en film som visade den planerade järnvägsanläggningen. I samrådsportalen var det möjligt att lämna synpunkter via ett synpunktsformulär.

Under samrådstiden inkom 32 yttranden.

Samrådsmöte på orten genomfördes på Vifors IP 2025-09-02 med fastighetsägare till berörda fastigheter som tillkommit under processen. Inbjudan till samråd skedde med brev 2025-08-13 enligt sändlista daterad 2025-08-13. Under tiden 2025-08-17 – 2025-09-07 har järnvägsplanens samrådshandling varit tillgänglig på Trafikverkets webbplats. Under denna samrådstid har inga ytterligare synpunkter inkommit.

3.3.2 Samråd med berörd länsstyrelse

3.3.2.1 Löpande samrådsmöten

Samrådsmöten har genomförts med länsstyrelsen under arbetet med järnvägsplanen gällande innehåll och status samt avgränsning av MKB.

3.3.2.2 Länsstyrelsens yttrande, 2024-05-08

Länsstyrelsen har yttrat sig över järnvägsplanens samrådshandling med miljökonsekvensbeskrivning. Nedan redogörs för de punkter i yttrandet där länsstyrelsen anser att Trafikverket behöver fördjupa eller förtydliga järnvägsplanen.

Länsstyrelsen har inget att erinra mot de frågor som Trafikverket särskilt ville samråda om, dvs indragning av väg från allmänt underhåll, undantag från förbud inom strandskyddsområde samt undantag från samråd enligt 12 kap 6§ miljöbalken.

3.3.2.2.1 Riksintresse naturvård

Länsstyrelsen anser att Trafikverket behöver resonera mer kring sin bedömning av att riksintresse för naturvård inte skadas påtagligt.

3.3.2.2.2 Testeboån Natura 2000

Separat tillståndsprövning för arbete inom Natura 2000-området Testeboån sker efter det att järnvägsplanen fastställs.

I MKB beskrivs även att tillstånd inte bedöms krävas för den eventuella risk för indirekt påverkan som kan uppstå i och med grumling vad gäller Natura 2000 området Testeboån – nedre (SE0630238). Då skyddsåtgärder mot grumling vidtas i samband med brobygget är sannolikheten för att de utpekade naturtyperna eller arterna inom Natura 2000-området Testeboån-nedre skulle skadas eller störas låg. Länsstyrelsen vill belysa att även vid risk för påverkan ska en Natura 2000 prövning ske och att försiktighetsprincipen bör tillämpas vid den bedömningen.

3.3.2.2.3 Skogsmark

Länsstyrelsen anser att tillgängligheten till skogsmark är en viktig fråga att utreda noga även ur trafiksäkerhetssynpunkt då lokaliseringen av järnvägen bredvid E4 innebär att skogsmark hamnar emellan de två infrastrukturerna.

Trafikverket redogör för skogsbruket som ett riksintresse, enligt vad som kan tolkas ha bäring på 3 kap 8 § miljöbalken. Länsstyrelsens bedömning är att skogsbruket i

området inte är geografiskt utpekade av någon riksintressemyndighet och inte utgör ett sådant riksintresse som avses och anser att handlingarna behöver justeras.

3.3.2.2.4 Buller

I MKB framgår att med skyddsåtgärder kan riktvärdena för buller inomhus innehållas samt vid uteplats för samtliga bostäder, medan riktvärdena vid fasad överskrids för åtta bostäder. Detta stämmer dock ej överens med bullerutredningen (2024-04-05) som anger att en fastighet fortfarande är under utredning.

Med slutsatsen att riktvärden för fasad överskrids för åtta bostäder medan övriga riktvärden uppfylls bedömer Trafikverket att järnvägsplanen medför små negativa konsekvenser. Eftersom en fastighet fortfarande är under utredning finns dock en osäkerhet då konsekvenserna skulle kunna vara måttliga eller stora enligt Trafikverkets konsekvensbedömning. Det är därför viktigt att säkerställa hur det förhåller sig med den aktuella fastigheten för att kunna göra en korrekt konsekvensanalys.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket på ett tydligt sätt beskriver de generella principerna för övervägande och utredning av skyddsåtgärder. Länsstyrelsen saknar en beskrivning och motivering till de åtta fall där riktvärden vid fasad ej uppfylls.

3.3.2.2.5 Naturvärdesobjekt

Det är bra beskrivningar för respektive fokusområde men det hade varit bra ifall det hade funnits tydligare bedömningar över vilken påverkan järnvägsdragningen får på respektive naturvärdesobjekt i MKB. Samt i de fall där skyddsåtgärder sker för att undvika skada. Detta gäller främst de naturvärdesobjekt som är klassade med högsta (klass 1) eller högt naturvärde (klass 2).

3.3.2.2.6 Artskydd Groddjur

I MKB är det beskrivet, då föreslagen järnväg och serviceväg förväntas ta delar av lekvatten för åkergröda i strandkärret kring Spångholmsdammen i anspråk kommer artskyddet enligt 4 a § fjärde punkten aktiveras. För att undvika förbudet har Sweco undersökt möjligheterna att anlägga en ny damm i närheten som en skyddsåtgärd för att undvika att förbud enligt artskyddsförordningen aktiveras. Länsstyrelsen gör bedömningen att i MKB:n så beskrivs det att artskyddet enligt 4a § aktiveras vilket därmed blir att en dispensprövning bör ske enligt artskyddsförordningen. Att anlägga en damm medför inte att förbudet kan undvikas. Men ett anläggande av damm kan således finnas med i en dispensprövning utifrån artskyddet.

3.3.2.2.7 Artskydd Fladdermöss

Länsstyrelsen anser att här behöver mer resonemang kring vilken bedömning som har skett om att förbud enligt 4a§ artskyddsförordningen inte träder i kraft. Gäller förlust av habitat till exempel fortplantningsområden eller viloplatser.

3.3.2.2.8 Artskydd Växter

Länsstyrelsen anser att det behövs mer resonemang kring den bedömningen som har gjorts, till exempel att inte viktiga värdekärnor för respektive växt påverkas.

3.3.2.2.9 Artskydd Fåglar

Gör Trafikverket bedömningen att inga havsörnsboplatser kommer att påverkas?

Länsstyrelsen vill även för artskyddet upplysa om att det är en ny rödlista från 2020. Det finns inventeringar som är från 2019, och bra ifall de är uppdaterade utifrån den nya rödlistan.

3.3.2.2.10 Vattenskyddsområden

Länsstyrelsen anser att VSO Vi 33:1 är väl hanterad i MKB.

Vad gäller VSO Lössenåsen - Hamrångefjärden som är den vattentäkt som är i drift och förser Bergby med omnejd med dricksvatten så är handlingarna mer översiktliga. Vattenskyddsområdet har beskrivits i kap 3.5 och det står att den sekundära zonen berörs men någon riskanalys har inte gjorts och några skyddsåtgärder föreslås inte. Det framgår inte tydligt varför.

3.3.2.3 Trafikverkets bemötande:

3.3.2.3.1 Riksintrasse naturvård

Texten i MKB utvecklas för att förtydliga varför påtaglig skada inte uppstår på riksintrasse för naturvård.

3.3.2.3.2 Testeboån Natura 2000

MKB har uppdaterats i detta avseende. Tillstånd enligt 7 kapitlet miljöbalken behövs för byggande av bro och järnväg inom Natura 2000-områdena Testeboån och Testeboån nedre. Detta tillstånd samprövas med tillstånd för vattenverksamhet.

3.3.2.3.3 Skogsmark

Nya servicevägar och enskilda vägar för åtkomst till skogsmark projekteras enligt Skogsstyrelsens riktlinjer för skogsbilvägar. Därmed säkerställs trafiksäkerhet för dessa vägar. Inga nya anslutningar skapas mot E4 och vägar som ska kunna nyttjas av fastighetsägare ges ett större avstånd till järnvägen än de servicevägar som enbart kommer att kunna nyttjas av Trafikverket. Åtkomst till skogsmark sker i förekommande fall planskilt med järnvägen. Järnvägsplanen medför en generell förbättring av standarden på de enskilda vägarna i området.

Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkt gällande att berörd skogsmark inte geografiskt utpekats som riksintresseområde. Järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen rensas från dessa uppgifter.

3.3.2.3.4 Buller

En fastighet var vid tiden för samråd under utredning. Denna utredning är färdigställd. I järnvägsplanens förslag erbjuds åtgärder för att klara högsta acceptabla nivå, vilket kan uppnås med åtgärder på fönster och ventiler. Att inte erbjuda ytterligare fasadåtgärder motiveras med att det är tekniskt svårt, byggnadens standard (ej rinnande vatten) och den låga graden av nyttjande (främst för jakt). Fastigheten erbjuds även skyddad uteplats.

Avsteg från riktvärde vid fasad för åtta berörda fastigheter görs då störningen i huvudsak kommer från trafiken på E4 och att Trafikverket inte kan ta mark i anspråk för källnära åtgärder i anslutning till E4 inom ramen för järnvägsplanen. Detta framgår av MKB och kompletteras i planbeskrivningen och rapport Bullerutredning.

3.3.2.3.5 Naturvärdesobjekt

MKB innehåller bedömningar av påverkan på de naturvärdesobjekt av klass 1 och klass 2 som påverkas av den planerade järnvägen.

3.3.2.3.6 Artskydd Groddjur

För att undvika att aktivera förbuden i artskyddsförordningen kommer en ny damm anläggas som säkerställer kontinuerlig ekologisk funktion som fortplantningsområde för åkergroda. Den nya dammen kommer att anläggas i närhet till det befintliga lekvattnet innan marken vid detsamma tas i anspråk för järnvägsändamål. Vidare ska den nya dammen tidsmässigt anläggas under groddjurens terrestra fas. Därmed aktiveras inte förbuden i artskyddsförordningen.

Trafikverket kommer att förtydliga ovanstående i MKB.

3.3.2.3.7 Artskydd Fladdermöss

Det saknas värdefulla miljöer för fladdermöss längs sträckan, då det är ont om naturvärdesobjekt som erbjuder strukturer för kolonier. MKB uppdateras med denna uppgift.

3.3.2.3.8 Artskydd Växter

Enligt praxis krävs ingen dispens för arter som är från den nationella fridlysningen så länge de har gynnsam bevarandestatus, vilket de aktuella växterna har. Texten i MKB utvecklas för att förtydliga detta.

3.3.2.3.9 Artskydd Fåglar

Inga idag kända bon bedöms påverkas med planerade inarbetade åtgärder. Ingen inventering utfördes 2019 utan endast förstudie som grundade sig på rödlistan 2015. En fågelinventering utfördes 2023 som tar avstamp i rödlistan från 2020, vilket även redovisas i MKB.

3.3.2.3.10 Vattenskyddsområden

Vattenskyddsområdet Lössenåsen - Hamrångefjärden har avgränsats bort från riskanalyser, då uttagsbrunnarna för Totra grundvattenförekomst ligger utanför influensområde för grundvattenpåverkan. Detta anges i MKB avsnitt 6.2 Avgränsning av MKB.

3.3.3 Samråd med berörd kommun

3.3.3.1 Löpande möten

Samrådsmöten har genomförts med Gävle kommun under arbetet med järnvägsplanen avseende omfattning av detaljplaner för Tolvforsskogen, påverkan på befintliga detaljplaner, samordning mellan järnvägsplanen och berörda kommunala planer.

3.3.3.2 Yttrande 2024-05-07

Gävle kommun har tagit del av det utsända förslaget, och vill samtidigt tacka för en god dialog och samverkan med Trafikverkets projektorganisation. Vi önskar genom detta yttrande lyfta några principiella frågor.

3.3.3.2.1 Planbeskrivningen

Det är av stor vikt att planbeskrivningen i sin konsekvensanalys även redogör vad Trafikverket har för framtida intentioner med de befintliga banorna på sträckorna

Kringlan-Hamrångeffjärden (Norrundet) - Strömsbro (OKB) respektive (Oslättfors)-Brännsågen-Strömsbro (NSB), både på kort och lång sikt. Denna information ligger till grund för kommunens framtida planering av de områden som idag har stor omgivningspåverkan av de befintliga banorna. Framtida (och eventuellt alternativa) användningsområden av spårområdet är av intresse att diskutera vidare med Gävle kommun.

Planbeskrivningen behöver även kommentera förutsättningarna för att kunna ansluta ev. framtida godsspår i Tolvforsskogen. Det är viktigt att denna möjlighet inte omöjliggörs, och om det finns särskilda skäl som talar för att något av väderstrecken är mer eller mindre gynnsamt för industrispårsanslutningar får det gärna förtydligas.

Planbeskrivningen behöver även kommentera hur järnvägsplanen förhåller sig till en framtida godsbangård i Tolvforsskogen.

Planbeskrivningen får även redovisa i vilket geografiskt läge (ur ett spårtekniskt perspektiv) som ett framtida stationsläge skulle kunna ha i Hagsta.

3.3.3.2.2 Nyttjanderätter & servitut

Det är av stor vikt att de nyttjanderätter för etablering och upplag i så stor utsträckning som möjligt förläggs på ytor som i framtiden ska bebyggas. Detta för att undvika att använda icke ianspråktagen naturmark så långt det är möjligt.

Det är även viktigt att de ytor som används tillfälligt avetableras så snabbt som möjligt, så att byggrätten blir möjlig att bebygga. Gävle kommun avser påbörja byggnation av allmän plats i Tolvforsskogen 2029, och behöver då tillgång till stora delar av området.

Nya servitut och nyttjanderätter för service- och byggvägar samt avvattningsåtgärder får inte blockera byggrätter permanent.

3.3.3.2.3 Fortsatt dialog

Gävle kommun önskar en återkoppling och ett möte för fortsatt dialog kring de ämnen som belyses genom detta yttrande.

3.3.3.3 Trafikverkets bemötande:

Befintlig järnväg OKB Kringlan-Hamrångeffjärden (Norrundet) – Strömsbro kommer i överskådlig framtid att ligga kvar. Så länge godsbangården ligger på Näringen i Gävle kommer den banan att användas för godstrafik. Om Gävle godsbangård flyttas från Näringen kan befintlig OKB Näringen-Hamrångeffjärden rivas. Sträckan mellan Kringlan och Norrsundet behålls. Det finns inte beslut eller finansiering av flytt av Gävle godsbangård. Befintlig

järnväg Norra stambanan kommer att rivas på sträckan från Strömsbro till Norra stambanans nya sträckning väster om E4. Avveckling av järnväg hanteras i en separat process utanför järnvägsplanen.

Dragningen av Ostkustbanan väster om E4 omöjliggör inte en framtida anslutning för en eventuell godsbangård i Toluforsområdet. En flytt av Gävle godsbangård ingår inte i järnvägsplanen för Ostkustbanan Tolufors-skogen-Kringlan. Anslutande spår till en eventuell framtida godsbangård kan av planjuridiska skäl inte redovisas i järnvägsplanens kartor. I plankarta kan bara det som avses att fastställas inom planen redovisas. I illustrationskartor redovisas den projekterade anläggningen som motiverar markanspråken i plankartan. Järnvägsplanens kartor kan därmed inte redovisa en anslutning till en eventuell framtida godsbangård i Tolufors-skogen. Planerad spårutformning medger dock möjlighet till framtida anslutning till en eventuell godsbangård i Tolufors-skogen.

Järnvägsplanen innefattar inte stationsuppehåll i Hagsta. Stationsuppehåll i Hagsta är inte av nationellt intresse, utan en lokal fråga. Kommunstyrelsen i Gävle kommun har i november 2022 beslutat att inte rekommendera Trafikverket att anlägga ett tågstopp i Hagsta på grund av stora kostnader. Järnvägsplanens begränsning i vad som kan redovisas i kartor gäller tågstopp i Hagsta på samma sätt som godsbangård i Tolufors-skogen. Planerad spårutformning omöjliggör inte för ett framtida tåguppehåll i Hagsta.

Trafikverket planerar för planens genomförande tillsammans med kommunen i löpande arbets- och samordningsmöten, så att exempelvis arbetsvägar anläggs där kommunen sedan ska anlägga gata och att inga planerade ytor med naturmark används som etableringsytor.

Byggtiden för utbyggnaden av Ostkustbanan bedöms till upp till nio år, med byggstart under perioden 2030-2032. För att byggtiden ska bli så kort som möjligt kommer utbyggnaden av den nya järnvägen att pågå parallellt inom flera områden längs sträckan. Den detaljerade produktionstidplanen kommer att upprättas av den entreprenör som kontrakteras att genomföra utbyggnaden.

Trafikverket samordnar järnvägsplanen med kommunens detaljplan för att servitut och nyttjanderätter inte permanent blockerar framtida byggrätter i Tolufors-skogen.

Trafikverket återkopplar till Gävle kommun inom ramen för de löpande arbets- och samordningsmötena.

3.3.4 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under samrådsperioden har ett flertal synpunkter och yttranden inkommit till Trafikverket, både via skriftliga yttranden och muntliga samtal på samrådsmöte.

Inkomna synpunkter under samrådsperioden 2024-04-13 - 2024-05-10 handlar om påverkan på vägar, buller, ersättningsfrågor samt tillgänglighet till fastigheter under byggtiden. Nedan återges innehållet i de inkomna yttrandena sorterat i olika teman.

3.3.4.1 Samråd med berörda vägföreningar

Trafikverket bjöd via brev in företrädare för vägföreningar/gemensamhetsanläggningar till ett samrådsmöte. Samrådsmötet genomfördes 2023-08-22.

Vid mötet presenterades översiktskartor över järnvägsplanen, med preliminära markanspråk och produktionsytor, och dess påverkan på berörda samfälliga vägar.

En företrädare för en vägförening har efter samrådsmötet kontaktat Trafikverket med information om förutsättningar för Värsbäcksvägen och en fråga om utformning av en vändplan.

3.3.4.1.1 Trafikverkets bemötande

Trafikverket eftersträvar att så mycket mark som möjligt ska vara tillgänglig efter genomfört projekt. Järnvägsplanen medför att vissa enskilda vägar stängs, och dessa kommer i möjligaste mån att ersättas med nya enskilda vägar. Vändplanen utformas enligt krav för skogsbilvägar och kommer att kunna användas även vintertid.

3.3.4.2 Stationsläge i Hagsta

Trafikverket har fått flera muntliga och skriftliga frågor om kostnader för ett eventuellt framtida stationsläge i Hagsta.

3.3.4.2.1 Trafikverkets bemötande:

Järnvägsplanen innefattar inte stationsuppehåll i Hagsta. Stationsuppehåll i Hagsta är inte av nationellt intresse, utan en lokal fråga. Kommunstyrelsen i Gävle kommun har 2021 beslutat att rekommendera ett tågstopp i Hagsta i anslutning till utbyggnaden av Ostkustbanan Gävle-Kringlan. Vid en detaljerad genomgång av kostnaderna visar detta på närmare en fördubbling av totalkostnaden jämfört med det underlag som förelåg 2021, samt att kommunen riskerar att få ta den övervägande delen av kostnaden. Med anledning av dessa

förutsättningar har kommunstyrelsen i november 2022 omprövat sitt beslut och rekommenderar Trafikverket att inte anlägga tågstopp i Hagsta.

3.3.4.3 Markåtkomst, fastighet och ersättning

Markägare har hört av sig till Trafikverket med frågor om hur Trafikverket planerar att lösa åtkomst för mark som hamnar mellan E4 och ny järnväg.

Det finns byggnader som inte syns i kartmaterialet.

Den planerade järnvägen medför intrång i vår närmiljö, och försämrat marknadsvärde inför försäljning. Kan Trafikverket lösa in fastigheten?

Järnvägen gör att vissa skogsskiften blir helt avskurna och bör lösas in av Trafikverket.

Ett enskilt möte genomfördes med en fastighetsägare som äger två fastigheter som berörs av planerad järnväg. Vid mötet diskuterades projektet, planprocessen, tidplan och ersättningsprinciper. Vidare diskuterades den påverkan projektet medför på de berörda fastigheterna, och hur de nyttjas idag. Delar av en fastighet blir svår att bruka när den hamnar mellan nya och befintliga Ostkustbanan. Här önskar fastighetsägaren en översyn av fastighetsbildningen, en process som Trafikverket förklarar hanteras av Lantmäteriet. Fastighetsägaren önskar behålla den del av fastigheten som blir kvar öster om befintlig järnväg, eller om både mark mellan ny och befintlig järnväg samt mark öster om befintlig järnväg övergår till järnvägsanläggningen önskas en ny anläggning med vatten och el för skogsbruket.

3.3.4.3.1 Trafikverkets bemötande

Trafikverket eftersträvar att så mycket mark som möjligt ska vara åtkomlig för markägare efter genomfört projekt. Järnvägsplanen medför dock att viss mark inte längre blir åtkomlig för markägare, vilka då kompenseras för detta intrång.

Trafikverket har inte tagit bort byggnader från kartmaterialet. Att byggnader inte framgår av de kartor som användes vid samråd beror troligen på att de är väldigt små eller skymms av vegetation i det ortofoto som järnvägsplanen redovisas på.

Trafikverket behöver information om var saknade byggnader finns så att handlingarna kan kompletteras. Detta är särskilt viktigt för de fall en byggnad kommer att behövas lösas in och rivs.

Trafikverkets markförhandlare kommer att kontakta berörd fastighetsägare för överenskommelse om åtgärd.

Trafikverket förklarar att byggnader som påverkas av järnvägsprojektet värderas och ersätts med pengar.

3.3.4.4 Buller

Ingår förbättring av bullervall öster om E4 vid Fäbovägen?

Vissa fastigheter redovisas inte som bullerberörda byggnader trots att redan idag hörs trafiken från E4. Det borde inte bli bättre när järnvägen också byggs. Planeras några bullerskydd eller eventuella fönsterbyten?

Vad gör Trafikverket för att minska störning av buller under byggtiden?

3.3.4.4.1 Trafikverkets bemötande

Nej, det blir inga åtgärder på befintlig bullervall öster om E4. Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder, i form av åtgärder på fasad eller uteplats, kommer att erbjudas de fastigheter som berörs av buller över riktlinjer.

Fastigheter som i samrådskartorna inte markeras med en ring av gröna prickar omfattas inte av erbjudande om fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av åtgärder på uteplats eller fasad. Dessa fastigheter berörs inte av buller från planerade åtgärder inom denna järnvägsplan till den nivå att Trafikverket kan erbjuda fastighetsnära åtgärder.

Byggandet av järnvägen och passager kommer att ske i etapper och arbete kommer att ske på olika platser under olika tidsperioder. Där det blir aktuellt med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder är ambitionen att verka för att dessa ska genomföras i ett tidigt skede så att de kan göra nytta även under byggtiden. Trafikverket kan dock inte garantera att de utförs innan byggnation inleds.

Under byggtiden gäller andra krav än under drifttiden, men Trafikverket arbetar aktivt för att minimera bullerstörningar under byggtiden.

3.3.4.5 Viksjövägen

Ett flertal fastighetsägare samt vägsamfällighet vill inte att Viksjövägen ska stängas. Den behövs för åtkomst till fastigheter väster om järnvägen, för tillgänglighet till stugor i Viksjö eller för att komma ut i skogen för att plocka bär och svamp, rida och köra hästar, promenera mm.

Att leda tung trafik via Ockelbovägen är problematiskt, det försvårar skogsbruket och känns otryggt. Räddningstjänsten får lång omväg via Ockelbovägen. Det kommer även att bli en hård belastning på Fäbovägen, kommer den att klara detta?

3.3.4.5.1 Trafikverkets bemötande

Viksjövägen kommer att behöva stängas. Befintlig bro för Viksjövägen över E4 ligger på ungefär samma höjd som rälsen på planerad järnväg.

En bro över järnvägen eller en passage under järnvägen vid denna plats medför alltför stora lutningar på Viksjövägen. Bro över järnvägen medför även behov av en ny bro över E4, på en höjd om cirka 7–8 meter över befintlig bro över E4 och närmare 11 meter över E4.

Passage för Viksjövägen under järnvägen innebär även att en ny E4-bro över Viksjövägen behövs. Passage under järnvägen och E4 skulle även medföra påverkan på anslutning till fastigheterna öster och väster om E4 och planerad järnväg. Intrång och påverkan på fastigheter, teknisk standard på Viksjövägen och de stora investeringskostnader som detta skulle medföra är inte rimliga.

För åtkomst till västra sidan av järnvägen hänvisas i första hand till Fäbovägen, en omväg på cirka 500-1500 meter beroende på start- och målpunkt. Fri höjd på Fäbovägen under järnvägen blir 3,3 meter, vilket är den befintliga begränsningen i höjd för E4-bron över Fäbovägen. Att sänka Fäbovägen är tekniskt möjligt. Detta medför stort markintrång i fastigheterna väster om järnvägen på grund av släntutfall samt att befintlig bro för E4 över Fäbovägen måste bytas ut, vilket inte är ekonomiskt rimligt.

Stängningen av Viksjövägen medför att större fordon, exempelvis räddningstjänsten hänvisas till en omväg via väg 303 eftersom fri höjd för Fäbovägen är begränsad. Omvägen räknad till en punkt vid korsningen Viksjövägen/Götorpsvägen från Bergby brandstation är ca 6,6 km lång, vilket med 80 km/tim ger 5 minuter längre färdtid.

Under byggtiden kommer Viksjövägen att vara tillgänglig, till dess Fäbovägen färdigställts så att tillgänglighet till skog och mark väster om planerad järnväg under hela byggtiden kommer att säkerställas.

3.3.4.6 Enskilda vägar

Kommer enskilda vägar att återställas efter byggtiden?

Tillse i möjligaste mån att service- och arbetsvägar anläggs på erforderligt säkerhetsavstånd från kontaktledingsstolparna så att lastning av virke längs vägarna kan ske.

Eventuell arbetsväg längs järnvägens östra sida, ca km 133+500–133+900 bör behållas för att ge åtkomst till skogsfastighet.

Arbetsväg bör anläggas och behållas på järnvägens östra sida, ca km 140+400–141+600. På så vis behöver faunapassage Jacksonville inte vara anpassad för virkestransporter och behovet av nya skogsbilvägar för drivning av virke minskar.

3.3.4.6.1 Trafikverkets bemötande

Trafikverket kommer att återställa vägar som nyttjas under byggtiden till minst lika bra som ursprungligt skick.

Servicevägar som avses kunna nyttjas även av markägare placeras i möjligaste mån på sådant avstånd från järnvägen att exempelvis lastning av timmer ska kunna utföras längs vägarna. Servicevägar som enbart avser Trafikverkets åtkomst till exempelvis teknikgårdar har placerats närmare järnvägsbanken för att minska det totala markanspråket.

Efter samrådsperioden har projekteringen av arbets- och servicevägar uppdaterats. Servicevägen som redovisas i samrådsruta 16 är förlängd till ca km 133+850 för att tillgänglighet till den spårväxel som ligger där.

Trafikverket har inget behov av en arbetsväg öster om järnvägen vid denna sträcka, och kan därför inte anlägga sådan inom ramen för järnvägsplanen. Jacksonville-passagen under järnvägen anpassas för fri höjd 4,7 m för att klara åtkomst till mark mellan väg och järnväg. Jacksonville är även en faunapassage för stora däggdjur, så fri höjd måste ändå vara 4 m. Det innebär en liten kostnadsbesparing som troligen inte uppväger merkostnaden för arbetsväg från 141+600 och söderut.

3.3.4.7 Befintlig järnväg

Bevara stickspår till Norrsundet.

3.3.4.7.1 Trafikverkets bemötande

Järnvägsplanens föreslagna spårutformning medför ingen förändring i spåranslutning till Norrsundet.

Befintlig järnväg OKB Kringlan-Hamrångefjärden (Norrsundet) – Strömsbro kommer i överskådlig framtid att ligga kvar. Så länge godsbangården ligger på Näringen i Gävle kommer den banan att användas för godstrafik.

Om Gävle godsbangård flyttas från Näringen kan befintlig OKB Näringen-Hamrångefjärden rivas. Sträckan mellan Kringlan och Norrsundet behålls.

3.3.4.8 Spångholmsdammen

Tar ni hänsyn till att kraftverket vid Spångholmsdammen kanske inte får miljötillstånd?

Påverkas tillgängligheten till Spångholmsdammen för rekreation och djurliv?

Föreslagen plats på grodlokal är olämplig utifrån skogsbruket och området kommer även direkt påverkas av blivande järnvägsanläggning. Kompensationsyta bör i stället tillskapas någonstans till söder om skogsbilvägen mellan Spångholmsdammen och den föreslagna platsen.

3.3.4.8.1 Trafikverkets bemötande

Hamrångeån passeras på bro och anläggningen medför påverkan på sjön Spångholmsdammen. Hänsyn till Spångholmsdammen har tagit vid utformning av ny järnväg, men om kraftverket får miljötillstånd eller inte påverkar inte utformningen ytterligare.

Göttorpsvägen väster om planerad järnväg kommer att användas som arbetsväg under byggtiden. Under iakttagande av försiktighet kommer den att vara tillgänglig för det rörliga friluftslivet även under byggtiden. Järnvägen kommer att passera på bro över Hamrångeån vilket gör att befintlig gångstig från Vifors byväg upp till dammen fortsättningsvis kommer att vara tillgänglig för rörligt friluftsliv och djurliv. Under byggtiden kan det dock komma att vara helt avstängt för passage längs Hamrångeån.

Förslag på lekvatten för groddjur har redovisats för markägare vid enskilt samrådsmöte, och framgår inte övrigt i järnvägsplanens samrådshandling eller MKB. Nytt förslag till placering av lekvatten har överenskommits med berörd markägare.

3.3.4.9 Ledningsägare

Några ledningsägare har yttrat sig över samrådshandlingen och angett att dialog med Trafikverket pågått inom ramen för planens ledningssamordning. De har i vissa fall aktualiserat uppgifter om hur många och vilken typ av ledningar som berörs, och förutsätter att Trafikverket fortsätter arbetet med ledningssamordningen i tidigt skede inför byggstarten.

3.3.4.9.1 Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar synpunkten. Planbeskrivningen uppdateras med aktuell information om ledningar. Trafikverket hanterar berörda ledningar tillsammans med respektive ledningsägare under arbetet med ledningssamordningen.

3.3.4.10 Småkraft Operations AB

Enskilt samrådsmöte har genomförts 2024-04-16 med Småkraft Operations.

Trafikverket presenterade projektet i sin helhet och hur Småkraft berörs av planen. Vid samrådsmötet avhandlades vidare beroendet till vattenverksamhet, planerad

fisktrappa, vibrationer från järnväg, flöden främst vid vårflod, påverkan på friluftsled under E4, åtkomst till vägar till dammen, spärrdammen, åtkomst för underhåll av trätuber och beräkningar av utskovskapacitet.

Fortsatta samrådsmöten planeras.

Småkraft Operations har under samrådstiden 2024-04-13 – 2024-05-10 inte inkommit med yttrande över järnvägsplanen.

3.3.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.3.5.1 Gästrike vatten

Samrådsmöte har genomförts med Gästrike vatten avseende riskanalys för passagen av grundvattentäkten Lössenåsen.

3.3.5.2 Gävle Vatten, yttrande 24-05-08

Det aktuella planområdet för delsträcka A ansluter till järnvägsplanen för Järnvägsplan TRV 2020–129919 Nytt dubbelspår Ostkustbanan Gävle C – Tolvforsskogen och Bergslagsbanan TÄHS-2023-000901. Gävle Vatten har yttrat sig i ovannämnda ärenden och hänvisar även till yttrande i relevanta delar i nämnda ärenden. Det aktuella området ligger inte inom nuvarande vattenskyddsområde för Gävle Valboåsen men delar av området ingår i det förslag till nya områdesavgränsningar och föreskrifter som Gävle Vatten tagit fram i revideringen av Gävle-Valboåsens vattenskyddsområde. Delar av sträckningen ingår i den föreslagna zonen för ytvatten. Inom den föreslagna skyddszonen för ytvatten återfinns de vattendrag som har en rinntid på mindre än 12 timmar till de som bedöms ha god kontakt med Gävle-Valboåsen, eller där ytvattenuttag finns för vatten som sedan tillförs på olika sätt till huvudmagasinet.

Gävle Vatten anser att Trafikverket behöver visa hur den planerade sträckningen inom utredningsområdet ska kunna genomföras utan att påverka tillrinningen till vattentäkten. Det är främst området mellan Gävle Västra och en bit bortom Tolvforsskogen som ligger inom Gävle-Valboåsens tillrinningsområde. Gävle Vatten bidrar gärna med underlag till vattentäktens tillrinningsområden som underlag till för Trafikverkets fortsatta arbete.

Längs passagen över Lössenåsen och dess vattenskyddsområde kommer grundvattenskydd anläggas för E4 och Hamrångevägen i form av täta diken och högkapacitetsräckan. Täta diken kommer anläggas i form av geomembran (bentonit) och täta massor. Gävle Vatten anser att det är viktigt att de täta dikena har motsvarande egenskaper som bentonit. Det är även viktigt att planerad

uppsamlingsdamm och katastrofdamm konstrueras så att inget förorenat vägdagvatten når vattentäkten. Gävle Vatten önskar delta vid utformning av tättskikten.

Gävle vatten anser att dagvatten behöver planeras så att risken för förorening av de båda grundvattentäkterna minskas. Det är även viktigt att en plan finns för hur olycka/tillbud ska hanteras för att minska riskerna för vattentäkterna, framför allt i delar på genomsläppliga jordarter och i närheten av ytvattendrag. Gävle Vatten anser även att det är viktigt att säkerställa att de massor som kommer att användas vid etableringen inte påverkar grundvattenkvaliteten negativt.

Gävle Vatten bedömer att det är viktigt att Trafikverket samråder med Gävle kommun kring dagvattenhanteringen kring Tolvforsskogen, där kommunen arbetar med detaljplanering. Avvattning och dagvattensystem behöver samordnas med projekt och behov av ett eventuellt kommunalt omhändertagande av dagvatten för vissa sträckor behöver utredas i samråd med Gävle kommun och Gävle Vatten och beskrivas i planen.

Befintliga verksamhetsområden för dagvatten inom Tolvforsskogen påverkas, vilket bevakas av Gävle Vatten i separat projekt.

3.3.5.2.1 Trafikverkets bemötande:

Trafikverket kan endast ta hänsyn till gällande områdesavgränsningar och föreskrifter. Trafikverket tar dock gärna del av det reviderade förslaget för kännedom.

Trafikverkets projektering av dubbelspår Tolvforsskogen-Kringlan i Tolvforsskogen-området innebär endast temporär påverkan på grundvattenflöden i området. Tillrinningen av grundvatten till vattentäkten förändras inte. Projektet medför ändrade flödesvägar för ytvatten, men ingen förändring av tillrinning till vattentäkten. Detta kommer att framgå av järnvägsplanens plan- och illustrationskartor.

Trafikverket noterar Gävle Vattens synpunkter på egenskaper i täta diken och utformning av planerade skyddsdammar. Trafikverket planerar för fortsatta möten med Gävle Vatten i dessa frågor i den detaljerade utformningen.

Ny järnväg bedöms inte medföra nya föroreningar till omgivningen. För berörd del av E4 och Hamrångevägen vid Lössenåsen planeras åtgärder exempelvis med täta diken för att skydda grundvattentäkten från förorening vid eventuell olycka på E4 eller Hamrångevägen.

Trafikverket noterar synpunkten om att beredskapsplan bör tas fram för eventuella olyckor inom vattenskyddsområden.

Trafikverket kravställer entreprenören i byggskedet, så att massor som riskerar att påverka grundvatten negativt inte läggs upp inom vattenskyddsområden. Trafikverket har rutiner som säkerställer detta.

3.3.5.3 Jaktlag

Företrädare för ett jaktlag vid Södra Åbyggeby med jaktmarker öster och väster om E4 har kontaktat Trafikverket för informationsutbyte.

3.3.5.4 Gävle skoterklubb

Trafikverket har haft kontakt med Gävle skoterklubb gällande information om befintliga skoterleder inom järnvägsplanens utredningsområde.

3.3.5.5 Fors och Wij jaktvårdsförening

Jaktvårdsföreningen motsätter sig att Viksjövägen bryts och Fäbovägen prioriteras. Denna prioritering av överfart medför en betydande negativ påverkan för den absoluta merpart av de som ska upp på Viksjövägen vidare västerut mot Viksjö, Mörtebo etc.

Redan när E4 fick sin nuvarande dragning försämrades de boendes i närområdets tillträde till skog och mark väster om E4 då vägen via Vifors mot "Gammelhästen" Spångholmen togs bort. Detta förslag försämrar/försvårar ytterligare tillgänglighet till skog och mark på ett naturligt sätt (cyklister, gående, skogsutrustning).

Omledningen via Fäbovägen innebär även ökade utsläpp från transporter då den största delen av de som nyttjar Viksjövägen kommer via Bergby.

3.3.5.5.1 Trafikverkets bemötande:

Viksjövägen kommer att behöva stängas. Befintlig bro över E4 ligger på samma höjd som rälsen på planerad järnväg. En bro över järnvägen eller en passage under järnvägen vid denna plats medför alltför stora lutningar på Viksjövägen. Bro över järnvägen medför även behov av ny bro över E4, på cirka 7–8 meter över befintlig bro över E4.

Passage under järnvägen innebär även det en ny E4-bro över Viksjövägen. Intrång och påverkan på fastigheter, teknisk standard på Viksjövägen och de mycket stora investeringskostnader som detta skulle medföra är inte rimliga.

För åtkomst till västra sidan av järnvägen hänvisas i första hand till Fäbovägen.

Fäbovägen och passagen under järnvägen kommer att förbättras, med bibehållen fri höjd på 3,3 meter. Att sänka Fäbovägen ytterligare är tekniskt möjligt, men detta skulle medföra behov av byggande av ny bro för E4 över Fäbovägen samt

stort markintrång i fastigheterna väster om järnvägen. Detta medför att större fordon, exempelvis räddningstjänsten hänvisas till en omväg via väg 303. Omvägen räknad till en punkt vid korsningen Viksjövägen/Göttorpsvägen från Bergby brandstation är ca 6,6 km lång, vilket med 80 km/tim ger 5 minuter längre färdtid.

En passage vid Bergby bedöms, tillsammans med Gamla Ockelbovägen och Ockelbovägen längre söderut vara tillräckligt för att tillgängligheten till skog och mark väster om järnvägen ska kunna anses vara god. Stängning av Viksjövägen leder dock till mindre omvägar för vissa.

3.3.5.6 Sveriges geotekniska institut, SGI

SGI noterar att planerad järnväg går genom flera torvområden. Av underlaget framgår inte om det finns behov av geotekniska förstärkningsåtgärder i dessa områden. SGI vill därför lyfta frågan om tillräckligt område tagits i anspråk för att rymma eventuella förstärkningsåtgärder.

SGI efterfrågar allmänt en tydligare redovisning om det finns (eller inte finns) ett behov av markförstärkningar i de delar av området som består av lösjord.

SGI även efterfrågar en bedömning av stabiliteten i berg och risken för blockutfall där järnvägen planeras gå i bergsskärning.

3.3.5.6.1 Trafikverkets bemötande:

Järnvägsbanken grundläggs efter urgrävning av torv och lös sediment ner till fast botten. Trafikverket gör bedömningen att tillräckligt markanspråk för detta inryms i järnvägsplanen.

Stabiliteten har beräknats översiktligt för bergsskärningen i samband med framtagande av handlingen. Beräkningen har gjort för indikation på behov av driftsförstärkning i samband med att anläggningen byggs. Bergsskärningen återfylls med jordmassor som ställs med slänthlutning om 1:2 genom hela skärningens längd. Återfyllnad får sker exempelvis med morän med siltinnehåll som inte kan användas i linjen. Vegetationsmassor, dock ej rötter, stubbar eller torv, kan användas för att klä slänterna med. Därmed undviks risk för blockutfall. För driftskedet saknas behov av ytterligare stabilitetsanalyser. Utanför den stora bergsskärningen föreskrivs slänthlutning 1:2 och de låga skärningar som förekommer medför inte behov av stabilitetsberäkningar.

3.3.5.7 Sveriges geologiska undersökning, SGU

SGU vill uppmärksamma Trafikverket på att den norra delen av sträckningen, mellan Lössingen och Axmar skär genom ett antal gällande undersökningstillstånd där prospektering efter i första hand litium pågår. Det är osäkert vilken påverkan

den nya järnvägssträckningen, inklusive arbetet med bygget av den, har på undersökningstillstånden. Av den orsaken föreslår SGU att Trafikverket kontaktar innehavarna av undersökningstillstånden för en dialog om planerna på den nya järnvägssträckningen.

Till följd av litiums betydelse för en omställning till fossilfri energiförsörjning har SGU precis påbörjat en utredning om ett utpekande av fyndigheten i Bergby som riksintresse för värdefulla ämnen eller material enligt 3 kap. §7 miljöbalken.

3.3.5.7.1 Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har kännedom om dessa fyndigheter och innehavarna av undersökningstillstånd ingår i samrådsprocessen för järnvägsplanen.

Trafikverket noterar att arbete med en utredning avseende eventuellt utpekande av riksintresse pågår.

3.3.5.8 SMHI

SMHI har tagit del av rubricerad samrådsremiss och har följande synpunkter. Yttrandet avgränsas till SMHIs kompetensområden hydrologi (enbart ytvatten), meteorologi (inklusive luftmiljö) och klimatanpassning. För grundvatten hänvisas till Sveriges geologiska undersökning (SGU) som är expertmyndighet för grundvatten.

SMHI ställer sig positivt till att aktuella järnvägen byggs ut. Fler bilister kommer troligen att välja den miljövänligare järnvägen vilket innebär att utsläppen av koldioxid och bilavgaser minskar. Även fler godstransporter kommer kunna flyttas från väg till järnväg vilket minskar utsläppen ytterligare.

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Det råder osäkerhet kring modellsimuleringar om framtida stormar i Sverige, inga entydiga resultat finns som pekar på någon ökning av frekvens eller styrka. Havsnivån stiger men landhöjningen kompenserar till viss del den stigande nivån, mer i norra Sverige än i södra.

Sträckningar och passager nära och över vattendrag, sjöar och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

Södra Norrlands kustland ligger i ett område i Sverige som historiskt drabbats av flera stora nederbördsmängder både i form av snö och av regn. Samma område lär också i framtiden drabbas av stora nederbördsmängder.

3.3.5.8.1 Trafikverkets bemötande:

Gällande framtida klimat och dess förändringar används en vedertagen klimatfaktor vid beräkningar. MKB kommer att förtydligas i detta avseende.

3.3.5.9 Mälardalstrafik

Mälardalstrafik trafikerar i dagsläget till och från Gävle C söderifrån och utreder framtida trafikering av Gävle V. Från Tolvforsskogen och norrut längs Ostkustbanan finns dock inga beslutade strategier att trafikera med Mälartåg.

Mot denna bakgrund avstår Mälardalstrafik från att lämna ytterligare remissynpunkter i detta samråd.

3.3.5.9.1 Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar detta.

3.3.5.10 Oslättforspojarna IK

Orienteringsklubben Oslättforspojarna påtalar att nya järnvägar medför nya barriärer för det rörliga friluftslivet. Med modernisering av järnvägen och tågen har flera både officiella och inofficiella övergångar och passager försvunnit. Orienteringsklubben anser att den tidigare övergången vid Höstbodvägen slopades utan att kompenseras. När Norra stambanan görs om som en del i järnvägsplanen för Ostkustbanan finns en möjlighet att bygga en planskild passage vid Höstbodvägen.

3.3.5.10.1 Trafikverkets bemötande:

Att beträda järnvägen är mycket farligt och därför förbjudet. Passage får endast ske vid anordnade passager. I järnvägsplanen planeras åtgärder för att ersätta befintliga funktioner och passager. Eftersom det vid Höstbodvägen inte finns någon passage av befintlig Norra stambanan innehåller järnvägsplanen inte någon ny föreslagen planskild passage. Ny järnväg, såväl Ostkustbanan som Norra stambanan, påverkar tillgängligheten för det rörliga friluftslivet då några stigar och enskilda vägar stängs. Det kommer dock att finnas kvar trafiksäkra, planskilda passagemöjligheter.

3.3.5.11 Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken, gällande skogliga åtgärder på skogsmark (mark som lyder under skogsvårdslagen). Vidare ingår bland Skogsstyrelsens uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

Skogsstyrelsen är införstådd med att genomförandet av anläggande av dubbelspår kommer att medföra påverkan på miljövärden och hydrologin i de områden som påverkas av verksamheten, särskilt i byggnadsskedet.

Skogsbruket som berörs av järnvägen kommer sannolikt att påverkas av att skogsskiften skärs av, vilket innebär längre transportsträckor och eventuellt behov av nya skogsbilvägar.

När järnväg anläggs så kommer det att medföra att närliggande områden med naturvärden påverkas, det kan medföra negativa konsekvenser. Det är viktigt att vid planering och det kommande arbetet att beakta naturvärdena för att eliminera negativ påverkan.

För övrigt har Skogsstyrelsen för närvarande inget mer att tillföra ärendet.

3.3.5.11.1 Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar detta.

3.3.5.12 Ledsager Service

Vi ansvarar för en transitväg mellan väg 583 och E4, för höga och långa transporter av vindkraftverket från Gävle hamn. Vi är oroliga för möjligheterna att fortsätta använda denna genomfartsled och de utmaningar som uppstår för våra transporter norrut från Gävle hamn.

3.3.5.12.1 Trafikverkets bemötande:

Enligt den utformning som redovisas i järnvägsplanen kan det framöver bli problem för höga transporter med en höjd över 4,50 meter och långa transporter på över 90 meter att ta sig under järnvägsbron över väg 583. Projektet har fått direktiv att utforma anläggningen enligt nu gällande Vägar och Gator utformning (VGU) samt TRVINFRA-00226 Krav Bro.

Den nuvarande enskilda förbindelsevägen (transitvägen) mellan väg 583 och E4 för specialtransporter samt dess tillfälliga anslutningar mot vägarna kommer permanent tas bort som en effekt och konsekvens av järnvägen och vägens nya utformning.

3.3.5.13 Svenska kraftnät

Samrådsmöte har genomförts med Svenska kraftnät i mars 2025, för att ge kännedom om varandras projekt och ömsesidig påverkan. Svenska kraftnät planerar en ny kraftledning mellan Njutånger och Mehedeby.

3.3.5.14 Bergby Lithium

Samrådsmöte samordnat mellan projekten Tolvforsskogen-Kringlan och Kringlan-Ljusne genomfördes med Bergby Lithium och SGU 2025-01-28. Vid Bergby finns en fyndighet av litium som klassats som riksintresse för värdefulla ämnen och mineral. Prospekteringen är pausad på grund av låga världsmarknadspriser på litium. Ingen gruvdrift är ännu planerad.

3.3.5.15 Fred. Olsen Renewables

Samrådsmöte med Fred. Olsen Renewables genomfördes 2025-08-28, Syftet med mötet var att respektive part skulle få kännedom om varandras projekt och tidplaner samt förståelse för varandras planeringsprocess.

Fred. Olsen Renewables planerar för en ny vindkraftpark söder om Bergby, Gävle kommun, i områden på vardera sida om E4. Fred. Olsen Renewables ställde frågor om fri höjd under broar inom järnvägsprojektet. Trafikverket meddelade att berörd bro över Ockelbovägen planeras för fri höjd på 4,7 meter. Fred. Olsen Renewables har inte inkommit med yttrande på samrådshandlingen.

3.3.5.16 Myndigheter och organisationer som svarat att de inte har några synpunkter

Följande myndigheter och organisationer har genom skriftligt yttrande under samrådsperioden (2024-04-13 – 2024-05-10) svarat att de inte har några synpunkter eller något att erinra vid denna tidpunkt.

- Elsäkerhetsverket
- Svenska Kraftnät
- Vattenfall Eldistribution AB
- SJ AB
- Region Gävleborg
- Försvarsmakten

3.3.5.17 Myndigheter och organisationer som svarat att de avstår att yttra sig

Följande myndigheter och organisationer har skriftligen under samrådsperioden (2024-04-13 – 2024-05-10) svarat att de avstår från att yttra sig vid denna tidpunkt.

- Havs- och vattenmyndigheten
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB

Trafikverket, Box 417, 801 05 Gävle. Besöksadress: Redargatan 18

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)