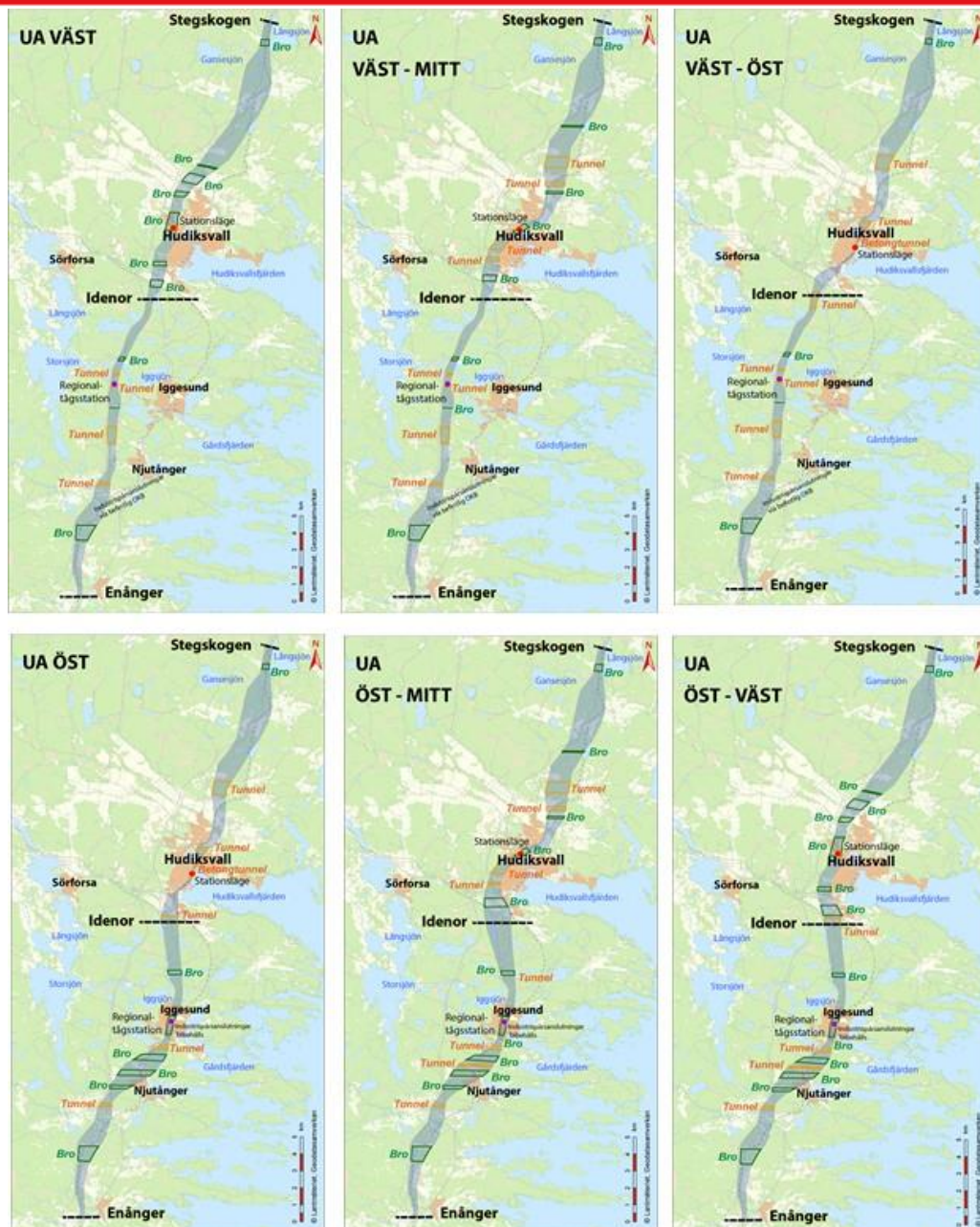


# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Samrådshandling – Val av lokaliseringsalternativ Ostkustbanan, Enånger-Idenor-Stegskogen Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län

2022-10-26, rev 2023-12-19

Ärendenummer: TRV 2016/71876



**Trafikverket**

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Emma Sjöberg och Peter Törnkvist, AFRY

Dokumentdatum: 2022-10-26, rev 2023-12-19

5.0

Ärendenummer: TRV 2016/71876

Version: 1.1

Kontaktperson: Peter Nyberg, Trafikverket

## Innehåll

|        |                                                                        |    |
|--------|------------------------------------------------------------------------|----|
| 1      | Sammanfattning                                                         | 5  |
| 1.1.   | Bakgrund                                                               | 5  |
| 1.2.   | Aktuell samrådshandling                                                | 5  |
| 1.3.   | Tidslinje över planprocessen                                           | 6  |
| 1.4.   | Kompletterande utredning Iggesund                                      | 6  |
| 2      | Samrådsrets                                                            | 7  |
| 3      | Samråd                                                                 | 8  |
| 3.1.   | Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan          | 8  |
| 3.1.1. | Underlag för länsstyrelsebeslut                                        | 8  |
| 3.1.2. | Samråd med berörda länsstyrelser och kommuner                          | 8  |
| 3.1.3. | Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda    | 8  |
| 3.2.   | Samråd vid framttagande av lokaliseringalternativ 2016-2021            | 9  |
| 3.3.   | Samråd vid framttagande av lokaliseringalternativ Samrådshandling 2022 | 9  |
| 3.3.1. | Samråd med berörda länsstyrelser                                       | 12 |
| 3.3.2. | Samråd med berörda kommuner                                            | 15 |
| 3.3.3. | Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda    | 23 |
| 3.3.4. | Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter | 38 |
| 3.4.   | Kompletterande utredning Iggesund                                      | 48 |

### Bilagor

Bilaga 1. Översiktlig tillgänglighetsanalys avseende stationsläge för OKB i Iggesund

Bilaga 2. Riskanalys Hallstaåsen

Bilaga 3. Översiktlig studie Iggesund alternativ Öst-Mitt, marknära läge

### Beskrivning av revidering 2023-12-19:

Denna samrådsredogörelse är kompletterad med kapitel 1.4, kapitel 3.4 samt "Bilaga 3 Översiktlig studie Iggesund alternativ Öst-Mitt, marknära läge".

**Förteckning över tidigare dokument**

2010 maj, Förstudie Ostkustbanan Gävle-Sundsvall, Dnr TRV 2010/25933

2010 november, Slutrapport Förstudie Ostkustbanan Gävle-Sundsvall, Dnr TRV 2010/25933

2010-10-29, Samrådsredogörelse Förstudie Ostkustbanan Gävle-Sundsvall, Dnr TRV 2010/25933

2016-09-23, Samrådshandling val av lokalisering Enånger-Idenor-Stegskogen, Dnr TRV 2016/71876

2016-09-23, Samrådsredogörelse, Samrådshandling Enånger-Idenor-Stegskogen, Dnr TRV 2016/71876 och TRV 2016/71878

2017-04-18, Samrådshandling val av lokalisering Enånger-Idenor-Stegskogen, Dnr TRV 2016/71876

2017-04-18, Samrådsredogörelse, Samrådshandling Enånger-Idenor, Dnr TRV 2016/71876

2020-11-01, Samrådsredogörelse, Samrådshandling Enånger-Idenor-Stegskogen, Dnr TRV 2016/71876

2021-06-28, Samrådsunderlag för tillkommande ytor i korridorerna, Enånger-Idenor-Stegskogen, Dnr TRV 2016/71876

2021-11-16, Samrådsredogörelse, Samrådsunderlag för tillkommande ytor i korridorerna, Enånger-Idenor-Stegskogen, Dnr TRV 2016/71876

2022-01-15, Samrådshandling val av lokalisering Enånger-Idenor-Stegskogen, Dnr TRV 2016/71876

# 1 Sammanfattning

## 1.1. Bakgrund

Föreliggande samrådsredogörelse avser standard- och kapacitetshöjning av Ostkustbanan på delen Enånger-Idenor-Stegskogen. Ett första steg i detta arbete togs när en förstudie för sträckan Gävle-Sundsvall presenterades 2010. Förstudien var ute på remiss 2010-05-05 – 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län beslutade 2010-08-31 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Efter det delades sträckan Gävle-Sundsvall in i olika deletapper. 2011 inleddes projektet ”Samordnad planering” som ett pilotprojekt för att bedriva infrastrukturplanering på ett delvis nytt sätt. Projektet drevs som en samverkansprocess mellan Trafikverket, Region Gävleborg, Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig och Sundsvalls kommuner. Länsstyrelserna i Gävleborgs län och Västernorrlands län medverkade vid behov. Fokus för arbetet var Ostkustbanan på sträckan Gävle–Sundsvall och dess koppling till övrig samhällsplanering.

För delen Enånger-Idenor-Stegskogen presenterades en Samrådshandling - val av lokaliseringalternativ 2017. Trafikverket valde, efter avslutat samråd att inte redovisa ett ställningstagande för någon av de korridorer som utvärderades i samrådshandlingen. Projektet ”Samordnad planering” upphörde 2017.

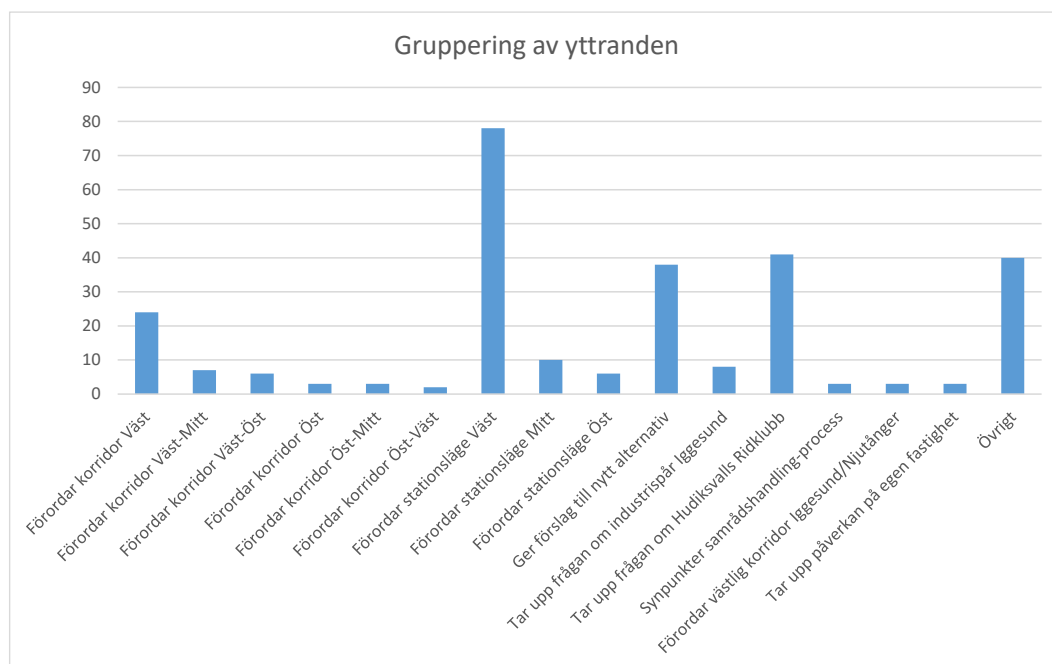
Trafikverket beslutade att göra en översyn av korridorerna. Syftet var att säkerställa att målstandard för dubbelspåret är möjlig att uppnå inom angivna korridorer samt att medborgarförslag som framförts efter samrådshandlingen 2017 beaktas. Översynen har medfört att några alternativ har tillkommit och andra valts bort samt att flera framförda förslag har avförts från fortsatta studier. Trafikverket har med översynen som grund kompletterat förstudien/samrådsunderlaget avseende de tillkommande ytorna/korridorerna i ett Kompletterande samrådsunderlag 2021. Detta har sedan tillställts länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan. I december 2021 beslutade länsstyrelsen Gävleborgs län att tillkommande ytor för sträckan Enånger-Idenor-Stegskogen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Se figur Tidslinje över planprocessen på sida 6.

## 1.2. Aktuell samrådshandling

En vidareutvecklad Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ presenterades i januari 2022 för delen Enånger-Idenor-Stegskogen. Under samrådet för denna handling inkom ca 300 yttranden från myndigheter, föreningar, organisationer, verksamheter och enskilda.

Denna samrådsredogörelse summerar samrådet. Samrådsredogörelsen är ett levande dokument och uppdateras under projektets framdrift fram till det att planförslaget kungörs.

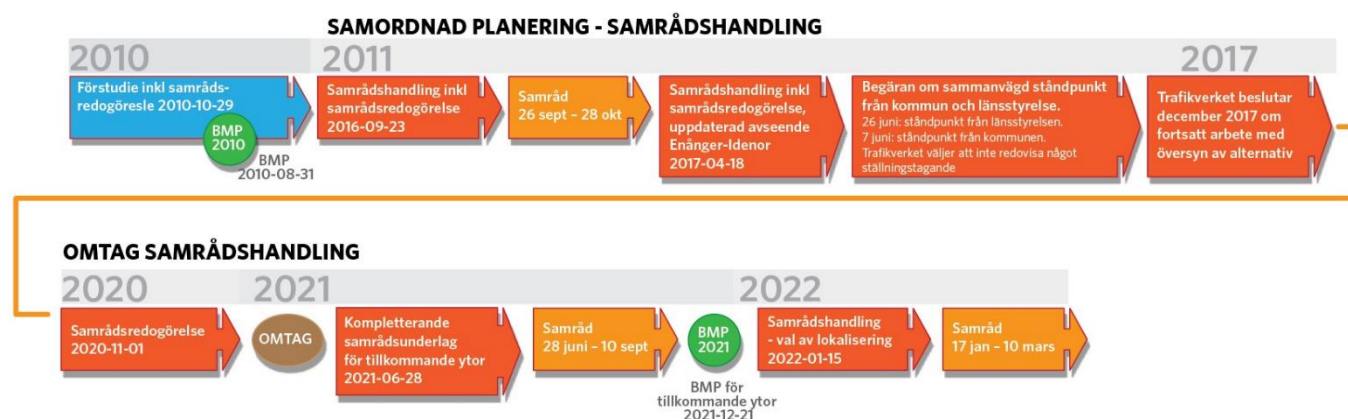
I nedanstående diagram har de olika yttrandena, exklusive myndigheter, grupperats efter olika typer av synpunkter.



### 1.3. Tidslinje över planprocessen

I nedanstående figur sammanfattas planprocessen från 2010 fram till idag. Förteckning över tidigare dokument finns på sida 4.

## Planprocess med samråd 2010-2022



### 1.4. Kompletterande utredning Iggesund

Både Hudiksvalls kommun och länsstyrelsen har i början av 2023 lämnat sina sammanvägda ståndpunkter. De förordar ett stationsläge vid Glysis i Hudiksvall (stationsläge Mitt). Samtidigt efterfrågas en fördjupad utredning om förutsättningarna för ett centralt, marknära läge för en regionalågsstation i Iggesund. Trafikverket har upprättat en översiktlig studie, se bilaga 3.

## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats utifrån bedömt behov och anpassats till utredningens omfattning och bedömda påverkan på omgivningen. Då länsstyrelsen beslutat att aktuellt projekt har betydande miljöpåverkan ska, enligt miljöbalkens bestämmelser, samråd hållas med de myndigheter och särskilt berörda, som kan komma att påverkas av planerad åtgärd samt övriga intressenter.

Vid avgränsning har bland annat TDOK 2013:0058 använts. För att ta fram underlag över vilka samrådsparter som finns inom korridorerna har utdrag från fastighetsregistret gjorts.

Geografiskt berörda myndigheter och övriga myndigheter som bedöms kunna bidra med kunskap och synpunkter som är av värde för kommande skeden har inkluderats i kretsen.

Brevutskick med information om samrådet har skett till myndigheter, föreningar, organisationer, församlingar, samebyar och verksamheter. Avgränsningen gällande dessa har gjorts utifrån deras geografiska läge, de har inkluderats om de identifierats inom eller intill korridorerna. Även de som inte är belägna i eller i anslutning till korridoren, men som ändå kan tänkas bidra med viktig information till projektet utifrån deras verksamhet, har inkluderats i samrådsretsen.

Något brevutskick har inte skett till särskilt berörda inom korridorerna, dessa har kunnat ta del av information om samrådet genom den annonsering som skett.

Annonsering med inbjudan till samråd har skett i följande tidningar:

- Hudiksvalls tidning
- Presstips till medierna i Hälsingland

Därtill har inbjudan till samråd skett genom följande media:

- Trafikverkets Facebook sida
- Trafikverkets hemsida <https://www.trafikverket.se/enanger-stegskogen>

## 3 Samråd

I det följande redovisas:

- Samråd som ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, kapitel 3.1.
- Samråd som relaterar till arbete med Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ åren 2016-2021, kapitel 3.2.
- Samråd som relaterar till arbete med Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ år 2022, kapitel 3.3.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns från 2016 och framåt diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2016/71876. Avseende förstudien från 2010 återfinns samtliga inkomna yttranden, upprättade minnesanteckningar och protokoll diarieförda under diarienummer TRV 2010/25933.

### 3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen har fattat beslut om betydande miljöpåverkan vid två tillfällen, dels 2010 baserat på en förstudie som Trafikverket tog fram, dels 2021 baserat på ett kompletterande samrådsunderlag.

#### 3.1.1. Underlag för länsstyrelsebeslut

Följande dokument, inklusive tillhörande samrådsprocesser, utgör grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan för delen Enånger-Idenor-Stegskogen:

- Förstudie ”Dubbelspår Gävle – Sundsvall”, 2010. I samrådsredogörelse, daterad 2010-10-29, är inkomna yttranden från förstudien summerade och kommenterade. Länsstyrelsen i Gävleborgs län och Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade i augusti år 2010 att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan.
- PM Kompletterande samrådsunderlag för delen Enånger-Idenor-Stegskogen, juni 2021. I samrådsredogörelse, daterad 2021-11-16, är inkomna yttranden från det kompletterande samrådsunderlaget summerade och kommenterade. Länsstyrelsen Gävleborg beslutade om betydande miljöpåverkan i december 2021.

#### 3.1.2. Samråd med berörda länsstyrelser och kommuner

Under arbetet med förstudien fanns en referensgrupp bestående av de fem berörda kommunerna (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall), Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Region Gävleborg, Länsstyrelsen i Västernorrlands län samt Landstingen i Gävleborg och Västernorrland. Referensgruppen höll ett flertal möten med början 2009-06-15.

Avseende PM kompletterande samrådsunderlag genomfördes ett flertal avstämningar med Hudiksvalls kommun och Länsstyrelsen i Gävleborgs län.

#### 3.1.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samråd med allmänheten hölls i huvudsak vid två tillfällen under förstudiearbetet. Det första tillfället var i oktober 2009 med ett informationsmöte i respektive kommun. Det

andra tillfället var i samband med remissen av förstudien (2010-05-05 – 2010-06-15) och hölls på samma sätt, genom samrådsmöten i respektive kommun.

Samråd med allmänheten avseende PM Kompletterande samrådsunderlag hölls under pågående pandemi, varför samrådet genomfördes ”digitalt” med en bredare presentation av det kompletterande samrådsunderlaget på Trafikverkets hemsida. PM fanns därtill tillgängligt i receptionen på Trafikverket i Gävle och i Hudiksvalls kommuns reception.

### 3.2. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2016-2021

För delen Enånger-Idenor-Stegskogen presenterades en Samrådshandling-val av lokaliseringsalternativ år 2016-09-23 samt en samrådsredogörelse daterad 2016-09-23.

En uppdaterad Samrådshandling- val av lokalisering och en uppdaterad Samrådsredogörelse, båda daterade 2017-04-18, sändes till Länsstyrelsen i Gävleborgs län och Hudiksvalls kommun med begäran av sammanvägd ståndpunkt för etappen Enånger – Idenor.

Trafikverket valde, efter avslutat samråd att inte redovisa ett ställningstagande för någon av de korridorer som utvärderades i samrådshandlingen. Istället påbörjades i slutet av 2017 en översyn av korridorerna. Arbetet intensifierades under år 2021. Syftet var att säkerställa att målstandard för dubbelspåret är möjlig att uppnå inom angivna korridorer samt att medborgarförslag som framförts efter samrådshandlingen 2017 beaktas. Översynen har medfört att några alternativ har tillkommit och andra valts bort samt att flera framförda förslag har avförts från fortsatta studier. Trafikverket har med översynen som grund kompletterat förstudien/samrådsunderlaget avseende de tillkommande ytor/korridorerna i ett PM Kompletterande samrådsunderlag, 2021.

Samrådsredogörelser med följande dateringar summerar utförda samråd avseende lokaliseringsalternativ för perioden 2016-2021:

- Samrådsredogörelse 2016-09-23: I anslutning till samrådet hösten 2016 sammanställde Trafikverket en samrådsredogörelse enbart för etappen Enånger – Idenor.
- Samrådsredogörelse 2017-04-18: Uppdaterad samrådsredogörelse och uppdaterad Samrådshandling-val av lokalisering, båda daterade 2017-04-18, sändes till Länsstyrelsen i Gävleborgs län och Hudiksvalls kommun med begäran av sammanvägd ståndpunkt för etappen Enånger-Idenor.
- Samrådsredogörelse 2020-11-01: Avser arbete med Samrådshandling-val av lokalisering Enånger-Idenor-Stegskogen åren 2016-2020.
- Samrådsredogörelse 2021-11-16: Avser samråd kring PM Kompletterande samrådsunderlag.

### 3.3. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ Samrådshandling 2022

Planprocessen har pågått över en längre tid. I figuren på nästa sida sammanfattas hittillsvarande planprocess.

# Planprocess med samråd 2010-2022

## SAMORDNAD PLANERING - SAMRÅDSHANDLING



## OMTAG SAMRÅDSHANDLING

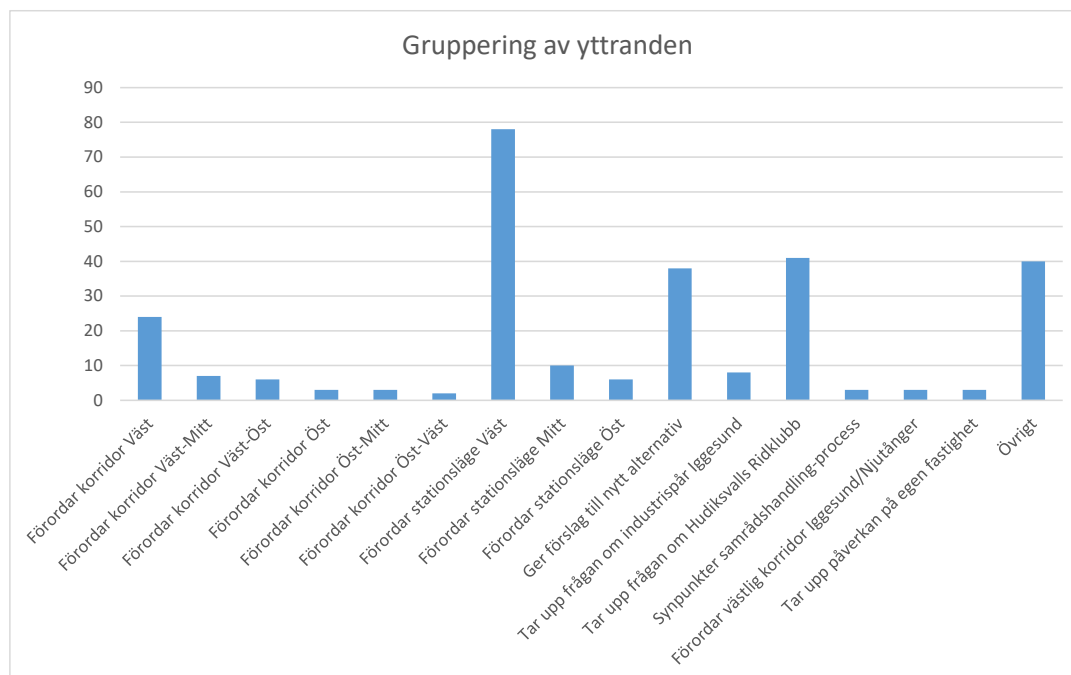


I januari 2022 presenterade Trafikverket Samrådshandling-Val av lokalisering för Ostkustbanan, Enånger-Idenor-Stegskogen. Samråd hölls 2022-01-17 – 2022-03-18. Samrådshandlingen har under samrådstiden funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats samt även i receptionen på Trafikverket i Gävle och i Hudiksvalls kommuns reception.

Möten som har hållits, som relaterar till Samrådshandling-val av lokalisering Enånger-Idenor-Stegskogen 2022-01-15, framgår nedan:

- Möte med Hudiksvalls kommun 2020-12-09
- Möte med Hudiksvalls kommun, Nordanstigs kommun, Sundsvalls kommun, Gävle kommun, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län samt Region Västernorrland 2020-12-16. Avstämningsmöte generellt för projektet
- Möte med Länsstyrelsen Gävleborg 2021-03-31
- Möte med Länsstyrelsen Gävleborg 2021-05-18
- Möte med Holmen Paper Boards 2021-06-30
- Möte med Holmen Paper Boards 2021-09-03
- Möte med Hudiksvalls kommun 2021-11-24
- Möte med Holmen Paper Boards och Hudiksvalls kommun 2021-11-26
- Möte med Mellansvenska Handelskammaren 2022-01-25
- Möte med Hudiksvalls kommun 2022-02-07
- Digitalt öppet hus 2022-02-10
- Möte med Hudiksvalls kommun 2022-02-23
- Möte med Länsstyrelsen Gävleborg 2022-02-23
- Möte med Hudiksvalls kommun 2022-03-01
- Möte med Iggesunds intresseförening och Njutångers utvecklingsklubb 2022-03-08
- Möte med Hudiksvalls kommun 2022-04-07
- Möte med SGU 2022-06-07
- Möte med Hudiksvalls kommun 2022-06-27

Under samrådet inkom ca 300 yttranden. I nedanstående diagram har de olika yttrandena, exklusive myndigheter, grupperats efter olika typer av synpunkter.



Inkomna synpunkter sammanfattas och kommenteras i avsnitten 3.3.1-3.3.5 nedan.

Med "samrådshandling" i följande avsnitt avses Samrådshandling-Val av lokalisering för Ostkustbanan, Enånger-Idenor-Stegskogen, daterat 2022-01-15.

### 3.3.1. Samråd med berörda länsstyrelser

Aktuell deletapp sträcker sig genom Gävleborgs län. Nedan summeras och kommenteras inkomna yttranden från länsstyrelsen Gävleborg och länsstyrelsen Västernorrland avseende samrådshandlingen från 2022.

#### Länsstyrelsen Gävleborg

Länsstyrelsen Gävleborg inkom med yttrande daterat 2022-03-28. Länsstyrelsen Gävleborg har tidigare deltagit i samråd 2010-06-10 kring förstudien. Länsstyrelsen har även lämnat samrådsyttrande på samrådshandlingen Enånger-Idenor-Stegskogen 2016-10-28 samt Enånger-Idenor 2017-06-26. Länsstyrelsen har också lämnat samrådsyttrande på kompletterande samrådsunderlag 2021-09-13.

#### Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer oavsett alternativ är det ofrånkomligt att befintliga miljöer kommer att påverkas negativt av ett så omfattande projekt. Graden av påverkan på omgivningen kommer emellertid till stor del bero på den exakta placeringen inom de upp till drygt kilometerbredda järnvägskorridorerna men också på dess slutliga utformning och gestaltning.

De olika lokaliseringalternativen är i många aspekter jämförbara och har både för- och nackdelar med hänsyn till kultur- och naturmiljövärden, riksintressen, hushållning med jordbruksmark, hälso- och säkerhetsaspekter och begränsad klimatpåverkan. Inget alternativ faller ut som den bäst lämpade ur alla aspekter.

Länsstyrelsen gör bedömningen att utredningsalternativen Väst-Öst och Öst bör utgå eftersom ett stationsläge som nuvarande placering men med en betydligt mer storskalig

infrastruktur innebär en stor och betydande risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö (X200) Hudiksvalls stad. Risker för den påtagliga skadan består av att riksintresset som helhet påverkas negativt genom den barriär och uppdelning av staden som dubbelspåret skapar och som påverkar de historiska sambanden öst-västligt, framförallt i centrala staden. Påverkan är både visuell och funktionell men också är direkt och bestående.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar länsstyrelsens samlade bedömning om att UA Väst-Öst och UA Öst bör utgå.

#### Bedömning av måluppfyllelser av projektmål

Länsstyrelsen delar Trafikverkets övergripande bedömning av hur korridorsalternativen uppfyller projektmålen, men saknar ett mer utvecklat resonemang kring Iggesunds olika stationsalternativ och hur det skulle kunna påverka individers val av färdstätt. Det verkar inte ha fått genomslag vid bedömningen av kriterium 2, "OKB ska medge konkurrenskraftiga restider.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har tagit fram en översiktlig tillgänglighetsanalys för de två alternativa stationslägena i Iggesund. Analysen, som framgår i sin helhet i bilaga 1, utmynnar i följande samlade bedömning:

- Sett i ett Iggesundsperspektiv torde framtida tågtrafik längs en standardhöjd Ostkustbana vara konkurrenskraftig primärt på något längre restidsavstånd. Det är i sådana relationer, exempelvis Sundsvall-Iggesund och Gävle-Iggesund, som påtagliga restidsminskningar kommer att uppnås. Dessa restidsminskningar kommer att ge konkurrenskraftiga restider för tågtrafiken till/från Iggesund oavsett stationsläge i Iggesund, även om det östliga stationsläget är något fördelaktigare. Det är också i denna typ av reserelationer till/från Iggesund som överflyttningen från bil till tåg och mängden nyskapat resande bedöms bli som störst.
- Resandet mellan Hudiksvall och Iggesund torde även fortsättningsvis, när OKB är utbyggd, domineras av de som färdas med bil samt att buss och till någon del tåg kommer att tillgodose resbehoven i denna relation. Mängden överflyttat och nyskapat resande med tåg torde i denna reserelation bli jämförelsevis litet oavsett vilket stationsalternativ som avses.
- Den reserelation där skillnaden i attraktivitet mellan västligt och östligt stationsläge torde vara mer märkbar avser Iggesund-Söderhamn. Här torde utbudsökning och restidsminskningen från 25 till 15 minuter med östligt stationsläge ge ett större antal överflyttade och nyskapade resenärer jämfört med västligt stationsläge där restidsminskningen blir mer blygsam.
- Trafikverket redovisar följande bedömning i samrådshandlingen: *För de två alternativa stationslägena i Iggesund bedöms ett centralt läge som något fördelaktigare jämfört med ett stationsläge tre kilometer väster om tätorten.* Vidare bedöms att stationsläge Öst fullt ut tillgodoser målet om ett attraktivt stationsläge och att stationsläge Väst delvis tillgodoser detta mål. Trafikverket kvarstår vid denna bedömning.

#### Naturmiljö

Sett ur ett strikt naturvärdesperspektiv är det UA Väst och UA Öst-Väst som anses vara de mest gynnsamma. Oavsett vilken sträckning som slutligen väljs kommer Natura 2000-området Enångersån att påverkas. Trafikverket har bedömt att projektet inte strider mot bevarandemålen. Länsstyrelsen anser att järnvägsplanen inte är i det skede ännu att det går att göra den bedömningen, utan att det först är vid utformning och placering som en

bedömning kan göras. Vidare ger länsstyrelsen instruktioner till innehåll i kommande MKB samt hänvisning till att ett särskilt Natura 2000-tillstånd krävs för alla åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar länsstyrelsen synpunkter. Eftersom påverkan på Enångersån inte bedöms skilja sig åt mellan alternativen är bedömningen om projektets påverkan på bevarandemålen inte avgörande för val av utredningsalternativ.

### Kulturmiljö

Sammanfattningsvis är UA Väst eller UA Väst-Mitt att föredra ur kulturmiljösynpunkt. Påverkan på riksintressena för kulturmiljövård samt andra utpekade kulturmiljöer är begränsad eller liten i jämförelse med de andra alternativen. För att i störst utsträckning säkerställa bevarandet av den aktiva och befintliga stadskärnan är UA Väst-Mitt att föredra. UA Väst är det alternativ som garanterar bevarandet av merparten av riksintressena för kulturmiljövård och andra utpekade kulturmiljöer. UA Väst kan dock potentiellt indirekt medföra negativ påverkan på riksintresset genom att Hudiksvalls stadskärna blir svåräst och uppdelad mellan det befintliga och en eventuellt nyttillkommen stadskärna kring det nya stationsläget.

Det bästa alternativet ur strikt fornlämningsynpunkt anser Länsstyrelsen är UA Väst, därefter sannolikt UA Öst-Väst eller UA Väst-Mitt. UA Öst bedöms vara det sämsta alternativet.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar detta.

### Buller och vibrationer samt störningar under byggtiden

Länsstyrelsen delar utredningens slutsats som visar att UA Väst och UA Väst-Mitt bedöms som likvärdiga och är att föredra sett ur ett bullerperspektiv. Länsstyrelsen vill framföra vikten av förebyggande åtgärder mot störningar för buller och vibrationer.

Gällande störningar under byggtiden bedöms UA Väst och UA Väst-Mitt som likvärdiga och är att föredra utifrån underlaget och sett till perspektiven buller och vibrationer.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna.

### Infrastrukturens robusthet

En robusthetsbedömning bör göras om det blir aktuellt med dragning alldeles intill E4 eftersom både E4 och Ostkustbanan utgör riksintresse för kommunikation.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkten.

### Farligt gods

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att alla utredningsalternativ troligen kan genomföras med mer eller mindre omfattande riskreducerande åtgärder men om man bara utgår från perspektivet farligt gods är alternativen som i minst utsträckning passerar tätorter och känslig markanvändning att föredra, vilket tycks vara UA Väst. Utan mer detaljerad information kring förutsättningarna i form av möjliga skyddsavstånd är det svårt att bedöma huruvida detta är ett särskilt stort problem i något av utredningsalternativen även om det finns förhållanden som innebär särskilt stora utmaningar.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkten. I detta skede är det svårt att göra en bedömning av möjliga skyddsavstånd.

### Vatten

Länsstyrelsen konstaterar att samtliga korridoralternativ kommer att passera inom primär skyddszon för grundvattentäkter längs Hallstaåsen. Oavsett lokalisering kommer hänsyn

behöva tas till den primära skyddszonen. Hallstaåsen och dess vattenskyddsområde bör därför inte vara av avgörande betydelse för val av lokalisering.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar att Länsstyrelsen bedömer att påverkan på Hallstaåsen och dess vattenskyddsområde inte bör vara avgörande vid val av lokalisering.

#### Energi och klimat

Sett ur ett strikt klimatperspektiv bedömer Länsstyrelsen att UA Öst -Mitt och UA Öst är att föredra eftersom dessa underlättar pendling och minskar transporter med bil till stationen och minskar motståndet till att välja tåget.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkten.

#### Övrigt

Länsstyrelsen ger även information om och kommenterar bedömningar avseende förorenad mark, klimatanpassning och jordbruksmark. För dessa aspekter blir utformningen och placeringen inom vald korridor en viktig fråga.

Bland annat lyfts att jordbruksmarken har ett stort samhällsintresse och att Gävleborg har en liten andel åkerareal, vilket gör det till en mycket begränsad resurs att värna om. Kopplat till klimatanpassning lyfter Länsstyrelsen att det är viktigt att skydda grundvattentäkter för att värna vattentillgången i framtiden samt bevara produktiva jordbruksmarker.

Länsstyrelsen upplyser om att området ligger inom påverkansområde för väderradar vilket utgör riksintresse för totalförsvarets militära del. Det är dock främst höga objekt som berörs av detta, varför det sannolikt inte får någon formell betydelse för projektet, men lämpligen bör det redovisas i sammanhanget.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna och tar med sig uppgifterna om riksintresset för totalförsvaret till kommande skede.

### **Länsstyrelsen Västernorrland**

Den aktuella sträckan angränsar inte till Västernorrlands länsgräns, varför Länsstyrelsen Västernorrland inte lämnar synpunkter som rör valet av lokalisering i sak. Länsstyrelsen Västernorrland anser att det är angeläget att Trafikverket arbetar för dubbelspår längs hela Ostkustbanan. En utbyggnad till dubbelspår inom Hudiksvalls kommun gynnar passagerare och godstrafiken längs hela Norrlandskusten. Minskade restider och ökad kapacitet på Ostkustbanan ger ett integrerat och hållbart transportsystem som knyter ihop norra och södra Sverige.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar detta.

#### **3.3.2. Samråd med berörda kommuner**

Aktuell etapp sträcker sig genom Hudiksvalls kommun. Nedan summeras och kommenteras inkommet yttrande från Hudiksvalls kommun avseende samrådshandlingen från 2022.

#### **Hudiksvalls kommun**

Hudiksvalls kommun inkom med yttrande daterat 2022-03-08. Yttrandet berör flera områden och redovisas nedan ett område i taget.

#### Val av alternativ

Kommunen framför att en liten skillnad i restidsvinst inte bör ses som avgörande för att välja bort alternativ.

**Trafikverket svarar:** Skillnader i gångtider mellan alternativen utgör en av ett flertal viktiga faktorer som ligger till grund för val av alternativ. När Trafikverket så småningom redovisar ett ställningstagande för ett alternativ kommer det att utgöra en samlad bedömning baserad på:

- De konsekvensbedömningar som framgår av samrådshandlingen, inklusive bedömningar av måluppfyllelse, samlad miljöbedömning, byggnadskostnader och en samhällsekonomisk bedömning.
- Inkomna synpunkter från genomförda samråd.
- Kommunernas och länsstyrelsernas sammanvägda ståndpunkter.

### Kostnader

Kommunen ifrågasätter redovisade kostnadsbedömningar och framför att osäkerheterna är såpass stora att kostnadsbedömningarna bör tonas ner i utvärderingen och att kostnadsskillnaderna mellan alternativen ligger inom felmarginalen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket delar inte kommunens bedömning. Trafikverket bedömer att redovisade kostnadsskillnader ger en god bild över hur alternativen skiljer sig åt avseende kostnader. Därtill bedöms att de alternativ som bedöms innebära jämförelsevis sämre byggbarhet också är de som innebär störst risk för kostnadsökningar. Orsaken till det är bland annat att dessa alternativ innehåller mer av konstbyggnader (landbroar och tunnlar) samtidigt som byggande i befintliga tätortsmiljöer blir mer omfattande. Vidare innebär det jämförelsevis större kostnader att bygga vid ett befintligt trafikerat spår.

### Måluppfyllelse

Kommunen framför att samrådshandlingen anger att det inte är skillnader alternativen emellan avseende måluppfyllelse för alternativa stationslokaliseringar.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket delar inte den synen då det i utvärderingen anges att alternativen Öst- och Öst-Mitt bedöms tillgodose målet om attraktiva stationslägen medan övriga alternativ bedöms tillgodose målet delvis.

### Olika utgångspunkter

Kommunen kommenterar den utvärdering av projektmål och ändamål som framgår av samrådshandlingen. Kommunen redovisar i ett flertal avseenden en annan bedömning än vad Trafikverket gör och anger också att omvärderingar behöver göras och att reflektion behöver ske över kriteriernas tyngd gentemot varandra.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har inte för avsikt att ifrågasätta de värderingar kommunen gör men konstaterar att utvärderingen av alternativ kan ske med olika utgångspunkter och utifrån olika perspektiv. Trafikverket, vars samrådshandling syftar till att ge ett helhetligt perspektiv på alternativen, vidhåller den utvärdering av kriterier som redovisas i samrådshandlingen men har samtidigt förståelse för att värdering och viktning av kriterier kan ske med olika utgångspunkter. Trafikverket ser inte skäl för en omvärdering och ”balansering” av redovisade värderingar.

### Jämförelse med Gävle-Kringlan

Kommunen jämför samrådshandlingen för OKB Enånger-Idenor-Stegskogen med samrådshandlingen för OKB Gävle-Kringlan. Kommunen framför att Trafikverket lagt till ”kostnader” och ”byggbarhet” som utvärderingskriterier i samrådshandlingen för Enånger-Idenor-Stegskogen, att det inte är förenligt med projektmålen och att det utgör en avvikelse från lokaliseringsval längs andra delar av OKB.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket delar inte kommunens bedömning. Kostnader och byggbarhet är aspekter som alltid vägs in när lokaliseringsval görs för olika former av infrastruktur. I det pågående arbetet med lokaliseringsstudier för den 16 mil långa sträckan Kringlan-Njurundabommen har uppsatta projektmål och ändamål renodlats till sju utvärderingskriterier. Därtill har kompletterats med ”kostnad” och ”byggbarhet” som utvärderingskriterier då Trafikverket bedömer dessa aspekter som fullt relevanta att inkludera i en utvärdering av alternativ. Att motsvarande renodling av kriterier inte har gjorts för delen Gävle-Kringlan står inte i motsats till den utvärdering av alternativ som utförts för delen Enånger-Idenor-Stegskogen. Även för delen Gävle-Kringlan har aspekter som ”kostnad” och byggbarhet” vägts in i valet av alternativ, bland annat i den samhällsekonomiska bedömning som tagits fram samt att kostnader och byggbarhet ägnas ett eget kapitel i samrådshandlingen, (se kapitel 7.16 Ekonomi i samrådshandlingen). Att sedan ”metodmässigheten” skiljer sig något åt något mellan deletapperna bedöms sakna betydelse. Därtill bör nämnas att Lag om byggande av järnväg ger stöd för nyttjande av dessa kriterier. I §4 anges bland annat följande: När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

### Iggesund

Hudiksvall kommun anger i sitt yttrande över samrådshandlingen för OKB Enånger-Idenor-Stegskogen bland annat att ett västligt stationsläge i Iggesund inte uppfyller målet om ett attraktivt och konkurrenskraftigt läge.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har tagit fram en översiktlig tillgänglighetsanalys för de två alternativa stationslägena i Iggesund. Analysen, som framgår i sin helhet i bilaga 1, utmynnar i följande samlade bedömning:

- Sett i ett Iggesundsperspektiv torde framtida tågtrafik längs en standardhöjd Ostkustbana vara konkurrenskraftig primärt på något längre restidsavstånd. Det är i sådana relationer, exempelvis Sundsvall-Iggesund och Gävle-Iggesund, som påtagliga restidsminskningar kommer att uppnås. Dessa restidsminskningar kommer att ge konkurrenskraftiga restider för tågtrafiken till/från Iggesund oavsett stationsläge i Iggesund, även om det östliga stationsläget är något fördelaktigare. Det är också i denna typ av reserelationer till/från Iggesund som överflyttningen från bil till tåg och mängden nyskapat resande bedöms bli som störst.
- Resandet mellan Hudiksvall och Iggesund torde även fortsättningsvis, när OKB är utbyggd, domineras av de som färdas med bil samt att buss och till någon del tåg kommer att tillgodose resbehoven i denna relation. Mängden överflyttat och nyskapat resande med tåg torde i denna reserelation bli jämförelsevis litet oavsett vilket stationsalternativ som avses.
- Den reserelation där skillnaden i attraktivitet mellan västligt och östligt stationsläge torde vara mer märkbar avser Iggesund-Söderhamn. Här torde utbudsökning och restidsminskningen från 25 till 15 minuter med östligt stationsläge ge ett större antal överflyttade och nyskapade resenärer jämfört med västligt stationsläge där restidsminskningen blir mer blygsam.
- Trafikverket redovisar följande bedömning i samrådshandlingen: *För de två alternativa stationslägena i Iggesund bedöms ett centralt läge som något fördelaktigare jämfört med ett stationsläge tre kilometer väster om tätorten.*

Vidare bedöms att stationsläge Öst fullt ut tillgodoser målet om ett attraktivt stationsläge och att stationsläge Väst delvis tillgodoser detta mål. Trafikverket kvarstår vid denna bedömning.

### Betydelsebärande skillnader

Kommunen ställer frågan varför det finns ”betydelsebärande skillnader” mellan samrådshandlingen för Gävle-Kringlan och samrådshandlingen för Enånger-Idenor-Stegskogen. Skillnaderna som lyfts fram avser bland annat hur ”bantekniska förutsättningar” beskrivs samt vilken vikt som angiven målstandard om 250 km/h för snabbtåg tillmäts i utformningen av alternativ.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket bedömer att den målstandard som anges för OKB även tillmäts stor betydelse i samrådshandlingen för Gävle-Kringlan. Någon skillnad föreligger därvidlag inte mellan de två samrådshandlingarna. Att så är fallet framgår bland annat i det ”Underlag för val av lokaliseringsalternativ” som redovisades 2019-01-23 för Gävle-Kringlan, i vilket det Västliga alternativet föreslås ligga till grund för fortsatt arbete. Inledningsvis i detta dokument redovisas de tyngst vägande motiven för det Västliga alternativet:

- Det Västliga alternativet möjliggör en ny regional hållplats i Tolvfors, benämnd Gävle Västra, som kommer att trafikeras av tågtrafik utmed både Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Norra stambanan (Ockelbospåret), vilket främjar den regionala utvecklingen.
- Det Västliga alternativet bedöms ge en mindre påverkan på miljön jämfört med det Östliga alternativet. För vissa aspekter bedöms positiva konsekvenser uppstå jämfört med nollalternativet då befintlig bana passerar förbi fler boende än det Västliga alternativet.
- Det Västliga alternativet ger bäst förutsättningar att nå teknisk målstandard avseende hastighet och därmed bidra till att nå uppsatta restidsmål.
- Det Västliga alternativet bedöms ge minimala störningar för tågtrafiken under byggtiden, till skillnad mot det Östliga alternativet som byggs ut i anslutning till befintlig järnväg och bedöms ge stora störningar under flera års tid, då en förutsättning är att tågtrafiken ska fortgå under byggtiden.
- Det Västliga alternativet ger likvärdiga anslutningsmöjligheter mot Gävle Hamn samt möjliggör en framtida flytt av Gävle godsbangård till Tolvforsskogen. Här kan ett logistikcentrum för godshantering och järnvägsändamål samt industriell verksamhet utvecklas. Flytten frigör centrumnära ytor för bostadsbebyggelse samt avlägsnar godsbangården från Gävle stads dricksvattentäkt (flytt av godsbangården ingår ej i projektet).

Som framgår av motiven tillmäts just möjligheten att uppnå teknisk målstandard avseende hastighet som ett av de tyngsta motiven för val av korridor. Det är helt i linje med gällande AKJ som anger att spårgeometrin ska klara 250 km/h för både A-tåg, B-tåg och S-tåg, vilket inte bara gynnar snabba persontåg utan också godstågen med minimiradien på 3200 m. Här kan också nämnas att sträckningen startar vid norra utfarten vid Gävle C, vilket innebär en fast lösning som inte ingår i etappen Gävle-Kringlan. Arbetet har drivits med ambitionen att optimera placering av spår och växlar för att få så hög hastighet som möjligt för att ansluta till Gävle C på ett optimalt sätt. Därtill, som en förutsättning för Gävle Västra, gäller att alla persontåg inte kommer att göra uppehåll.

### Regional utveckling

Kommunen anger att det saknas en utvärdering och jämförelse av de olika alternativen effekter och konsekvenser avseende regional utveckling i samrådshandlingen för Enånger-Idenor-Stegskogen medan en sådan utvärdering finns i samrådshandlingen för Gävle-Kringlan.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket delar inte kommunens bedömning. I samrådshandlingen för Gävle-Kringlan lyfts skillnaden mellan Västlig och Östlig korridor fram i kapitel 7.15.1:

- Ur ett regionalt utvecklingsperspektiv är det Västliga alternativet att föredra framför det Östliga alternativet. Främsta orsaken är att Gävle centralort kommer få tillgång till ytterligare en regionaltågsstation, Gävle Västra, om det Västliga alternativet väljs.

I samrådshandlingen för Enånger-Idenor-Stegskogen behandlas konsekvenser för lokalsamhälle och regional utveckling i kapitel 7.2. Här beskrivs dels systemeffekter på ett översiktligt sätt samt att de alternativa stationslägena utvärderas. På systemnivå bedöms bland annat följande:”

- Oavsett val av korridor för etappen Enånger-Idenor-Stegskogen skapas positiva effekter för regional utveckling till följd av dubbelspårsutbyggnaden. Ökad kapacitet och kortare restider kommer att förbättra pendlingsmöjligheterna både norr och söder ut för både arbete och studier.
- Avseende de alternativa stationslägena konstateras bland annat att Stationsläge Öst i Hudiksvall är fördelaktigast avseende tillgänglighet, vilket har betydelse för regional funktion och utveckling. Den bedömningen återspeglas även i utvärderingen av måluppfyllelse, där det östliga stationsläget bedöms ge en högre grad av måluppfyllelse jämfört övriga stationslägena.
- Avseende Iggesund har kompletterande tillgänglighetsanalyser utförts, se bilaga 1. I dessa konstateras att tillgängligheten till ett östligt stationsläge i Iggesund är jämförelsevis bättre men ändå att ett västligt stationsläge till del uppfyller målet om attraktivt stationsläge.
- Trafikverket bedömer därvid, med hänvisning till kapitel 7.2, att samrådshandlingen för Enånger-Idenor-Stegskogen ger en balanserad bild av effekter och konsekvenser av de olika alternativen avseende skillnader i regional utveckling.

### Bantekniska förutsättningar

Kommunen framför att de bantekniska förutsättningarna tycks mer flexibla i samrådshandlingen för Gävle-Kringlan där bland annat följande anges på sidan 45:

- Det nya dubbelspåret ska utformas för en så hög hastighet som möjligt. Det innebär att raka spår eftersträvas samt kurvradier på minst 3000 m, avsteg kan dock göras då särskilda skäl finns. Avsteg påverkar hastighetsstandarden och bör därför bara tillämpas till exempel vid större stationer där persontågen ändå ska bromsa in.

Vidare framför kommunen att horisontalradie av 1900 m bör kunna tillämpas vid stationslägena där flertalet persontåg ändå ska stanna om det gör nytta för stadsmiljön.

**Trafikverket svarar:** För de alternativa korridorer som utvärderas i samrådshandlingen Enånger-Idenor-Stegskogen finns en genomgående ambition att uppnå målstandard, som

bland annat innebär möjlighet för snabba persontåg att köra 250 km/h. Trafikverket bedömer att det är möjligt att uppnå med samtliga alternativ förutom för UA Öst och UA Väst-Öst där en snäv kurva erhålls vid den södra infarten till Hudiksvall. Trafikverket bedömer inte att det föreligger särskilda skäl som motiverar ytterligare avsteg från målstandard för något av alternativen. Att, som kommunen framför, minska standarden för horisontalradier till 1900 m vid stationsläget i Hudiksvall är därför inte aktuellt. Ett viktigt skäl till det är betydelsen av att upprätthålla möjligheten för snabba persontåg som inte stannar i Hudiksvall att köra i 250 km/h. Om man tar bort den möjligheten, genom att anpassa utformningen efter de persontåg som ska stanna i Hudiksvall, innebär det att varje snabbt persontåg som inte stannar tappar ca 1,5 minut.

### Barriärer

Kommunen anger att barriäreffekter inte tycks ha ingått i bedömningarna av miljökonsekvenser/boendemiljö enligt fotnoten i konsekvensmatrisen. Barriäreffekter bör vara en viktig del i bedömningen av boendemiljön.

**Trafikverket svarar:** Barriäreffekter för människor behandlas i andra delar av samrådshandlingen såsom i avsnitten landskaps- och stadsbild samt rekreation och friluftsliv.

### Marktyper

Kommunen ställer fråga om hur stora arealer av olika marktyper som tas i anspråk?

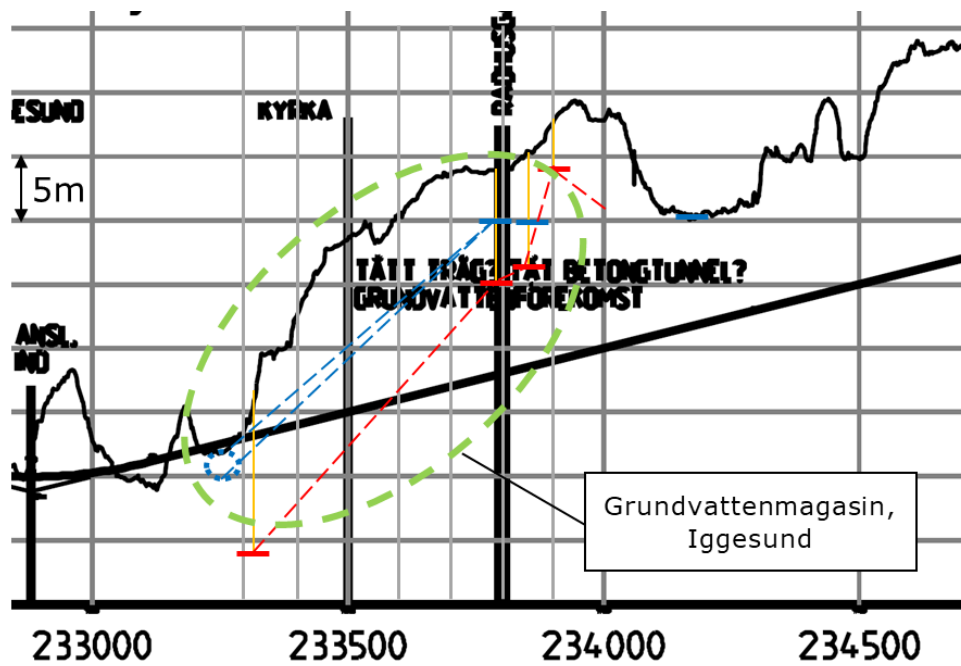
**Trafikverket svarar:** Trafikverket har valt att inte redovisa sådana uppgifter med hänsyn till att samrådshandlingen har fokus på korridorer, inte enskilda linjer. I fortsatt arbete, när en korridor har valts för fortsatt projektering, kommer sådana uppgifter att redovisas.

### Profilläge i Iggesund

Kommunen anger att de tekniska lösningarna för alternativ Öst söder om Idenor inte har utretts objektivt och med helhetssyn. Järnvägsprofilen tycks ha valts fristående från studier av industrispårkopplingar. Extremlösning med landbro bör inte väljas utan att alternativet med vattentätt tråg genom Iggesundsåsen (och vid behov justerad plansträckning i passage av åsen) först grundligt utretts som ett seriöst alternativ. Här behöver utredningen kompletteras. Iggesundsåsens betydelse ska inte överdrivas.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket delar inte kommunens synpunkt. I de korridorstudier som utförts var utgångspunkten att åstadkomma ett marknära läge för järnvägen genom Iggesund, vilket även skulle medge att befintliga industrispårsanslutningar kan bibehållas.

Ett marknära läge medför dock en djup skärning genom den grundvattenförande Iggesundsåsen. I nedanstående figur framgår spårprofil för UA Öst, Öst-Mitt och Öst-Väst vid passage av Iggesund – marknära profil. Röd markering visar tolkad bergyta och blå markering visar tolkad grundvattenyta utifrån brunnar i Sveriges geologiska undersöknings (SGU) brunnarkiv.



Tillgängligt underlag avseende grundvattenmagasinet Iggesundsåsen utgörs huvudsakligen av uppgifter från SGU i form av jordartskarta, jorddjupsmodell samt brunnarsarkivet. Längs med befintlig Ostkustbana, sydväst om passagen, är geotekniska undersökningar utförda.

Markytan vid passage av grundvattenmagasinet lutar mot sydost och skillnaden i höjd är ca 20 m. Enligt SGU utgörs jordlagren av isälvsmaterial som varierar mellan ca 5–20 m i mäktighet. Jorddjupen ökar generellt i mäktighet från nordväst till sydost. Uppgifter om grundvattennivåer i och i anslutning till grundvattenmagasinet baseras på observationer i energibrunnar i berg (SGU:s brunnarsarkiv). Observationerna som redovisas i brunnarsarkivet är generellt utförda i samband med installation av energibrunnarna och nivåerna kan därmed vara något påverkade.

Under antagande att det finns en hydraulisk kontakt mellan jord och berg i området så ger grundvattennivåerna i brunnarna en indikation om var grundvattenytan i grundvattenmagasinet i jord kan förekomma. Grundvattennivåer i grundvattenmagasinet norra delar kan enligt brunnarsarkivet vara ca 4–6 m under markytan. I södra delarna av magasinet, där terrängen är flackare, bedöms grundvattenytan utifrån topografin kunna förekomma något närmare markytan.

En skärning genom grundvattenmagasinet skulle behöva utföras som en tät konstruktion (till exempel tråg) av följande anledningar: Skydda grundvattenförekomsten från grundvattensänkning och undvika att hantera stora mängder inläckande grundvatten till anläggningen, vilket gör det både till en miljöfråga och till en byggbarhetsfråga.

Att utföra ett tråg i material med hög vattengenomsläpplighet tvärs grundvattnets flödesriktning kräver omfattande och tekniskt komplicerade åtgärder, både i bygg- och driftskedet. Dessa åtgärder är även associerade med stora risker i olika avseenden samt att de är mycket kostsamma. Mot bakgrund av detta påbörjade Trafikverket studier av ett högre profilläge för delen genom Iggesund och Iggesundsåsen. Dessa studier utmynnade i att dubbelspåret förläggs på landbro. Det högre profilläget, med brons överkant cirka 10 m över mark, innebär en cirka 1,3 km lång landbro från söder Iggesundsån vidare norrut till strax norr om korsningen med befintlig OKB. Järnvägen förläggs därefter ovan mark öster om Sankta Marias kapell och på behörigt avstånd från kyrkogården. Stationsläget innebär

en inpassning av fyra parallella spår; dubbelspår och två plattformsspår. Två sidoplattformar anläggs med en längd av 225 m och en bredd av 10 m. Tillgänglighet till plattformarna tillgodoses genom en stationsbyggnad.

En sträckning på landbro genom Iggesund medför att befintliga industrispår i Iggesund inte kan anslutas till dubbelspåret utan den befintliga Ostkustbanan bibehålls fram till industrispårsanslutningarna i Iggesund. Alternativa lägen för en sådan anslutning har översiktligt studerats och ett läge i höjd med Nianån bedöms som mest lämpligt. Anslutningen mellan dubbelspåret och befintliga Ostkustbanan utformas som ett triangelspår med direktkörningsmöjlighet för godstågen norrut och söderut. Längden på den del av befintliga Ostkustbanan som bibehålls efter det att dubbelspåret är utbyggt uppgår till cirka 8 km.

Trafikverket gör bedömningen att en sträckning på landbro genom Iggesund, kombinerad med en industrispårsanslutning via ett nyttjande av ca 8 km befintlig OKB, sammantaget är fördelaktigare än ett marknära läge med hänsyn till den påtagliga problembild som en sträckning genom den grundvattenförande Iggesundsåsen skulle innebära. Kompletterande studier bedöms inte ändra den bedömningen.

#### Att beakta i fortsatt projektering

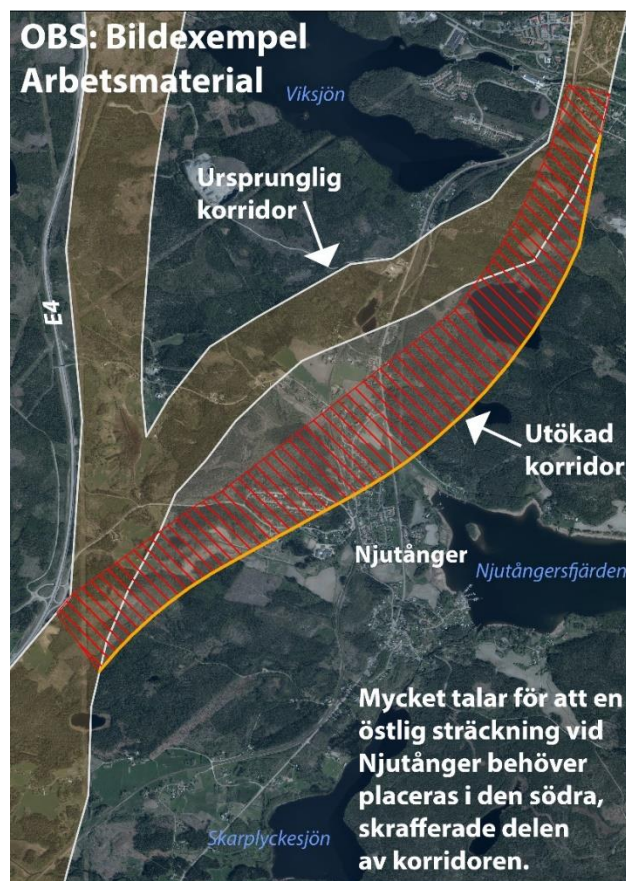
Kommunen redovisar ett antal aspekter som är viktiga att beakta i fortsatt projektering, bland annat avseende Hallstaåsen, buller, lokal hänsyn, massbalans, räddningstjänstens och ambulanssjukvårdens förutsättningar.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar dessa synpunkter.

#### Njutånger

Kommunen anger att passagen av Njutånger behöver studeras närmare så att bästa möjliga utformning av korridor tas fram.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har sett över sträckningen vid Njutånger och gör bedömningen att dubbelspåret förläggs inom den södra, skrafferade delen av korridoren, se vidstående figur. Orsaken till att dubbelspåret inte kan förläggas längre norrut i korridoren beror på att det skulle betyda klart lägre, oacceptabel geometrisk standard.



### 3.3.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Nedan summeras och kommenteras inkomna yttranden från enskilda.

#### **Förordar alternativ Väst**

Av de yttranden som förordar en korridor så särskiljer sig korridor Väst som den som flest förordar. De motiv som anges är bland annat:

- Enklare och billigare att parkera bilar och andra fordon som alltid krävs om de som bor på landsbygden ska åka med tåget.
- De västra alternativen torde vara bäst för den framtida utvecklingen av de centrala delarna av Hudiksvalls stadskärna.
- Det är inte lämpligt med tågtrafik genom centrum, vare sig i Iggesund eller Hudiksvall.
- Stationsläge Mitt respektive Öst skulle för all framtid vara förödande för boendemiljön, jordbrukslandskapet och hela miljön i området Idenor-Visvall-Måsta söder om Hudiksvall.
- En västlig korridor är inte lika ljudkänslig som centrumnära dragningar och åtgärder mot buller är enklare att lösa i detta fall.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna.

#### **Förordar alternativ Väst-Mitt**

Några yttranden förordar korridor Väst-Mitt. De motiv som anges är bland annat:

- Lokalisering till korridor Väst ger minst negativ påverkan på Njutångersbygden och centrala Iggesund. Väst-Mitt vore att föredra utifrån stationsläget i Hudiksvall. Detta beror på det förhållandevis centrumnära läget, samtidigt som de största negativa konsekvenserna av att bibehålla dagens resecentrum med station kan undvikas.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna.

#### **Förordar alternativ Väst-Öst**

Några yttranden förordar korridor Väst-Öst. De motiv som anges är bland annat:

- Med fokus på Njutångersbygden och centrala Iggesund så är en lokalisering till en av de västliga korridorerna att föredra.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna.

#### **Förordar alternativ Öst**

Några yttranden förordar korridor Öst. De motiv som anges är bland annat:

- Ett stationsläge bör ges en central placering.
- Viktigt med ett "närhetsperspektiv" till stationslägen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna.

#### **Förordar alternativ Öst-Mitt**

Några yttranden förordar korridor Öst-Mitt. De motiv som anges är bland annat:

- Den östliga korridoren är att föredra genom Iggesund eftersom det underlättar för personer att åka kollektivt. Det är inte troligt att det kommer gå anslutningsbussar ut till varje tågavgång eller att det kommer fungera vid förseningar. Genom Hudiksvall förordas Mitt, den västra respektive östra korridoren bedöms som olämplig.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna.

### **Förordar alternativ Öst-Väst**

Några yttranden förordar korridor Öst-Väst. De motiv som anges är bland annat:

- Det västliga alternativet förordas för spårdragningen genom Hudiksvall med stationsläge vid Bergsjövägen. Genom Iggesund förordas det centrala alternativet. För att hålla Hudiksvall och Iggesund levande så är ett centralt läge på en tågstation väldigt viktigt.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna.

### **Förordar Stationsläge Väst Hudiksvall**

Ett stort antal yttranden förordar stationsläge Väst i Hudiksvall. De motiv som anges är bland annat:

- Stationslägena Öst och Mitt förstör livsmiljön.
- Stationsläge Väst ger minst ingrepp i staden samt är bra för boende utanför tätorten, troligen goda möjligheter för parkeringar.
- Hudiksvall är trots allt en liten stad till ytan och gångavstånden blir inte så stora.
- Hudiksvalls centrum med byggnadsminnen längs östra Storgatan (Brunska gården med omgivningar) får inte skadas. Byggnadsminnen och riksintressen måste beaktas, bevaras, respekteras.
- Ett mindre ingrepp i staden ger bättre möjligheter till utveckling av den norra delen av centrala Hudiksvall samt området norr om Galgberget.
- Mindre risk för olyckor med farligt gods.
- Bättre parkeringsmöjligheter och gott om plats till ett resecentrum för bussanslutningar.
- Förbättrade möjligheter för utvecklingen av Kattvikskajen och Västra Hamnen.
- Istället för att riva byggnader och "bygga sönder" centrala Hudiksvall så riv befintlig järnväg och utveckla småstadsidyllen istället.
- Det blir minst negativ påverkan på stadsmiljö, buller och ger en rationell dragning för effektiva snabba tåg. Stationsläge Väst kommer snart att anses centrumnära då staden växer. Samtidigt finns gott om plats för parkering för pendlare som inte behöver trängas i stadstrafiken.
- Minst skada för känsliga stadsmiljöer, bevarar det unika med Hudiksvall, Møljen, kajen och Lillfjärden utan omfattande ingrepp.
- En etablering av dubbelspår med stationsläge Öst och Mitt medför betydande negativ miljöpåverkan och kulturmiljöpåverkan.
- Hudiksvalls Rid- och Ponnyklubb behöver upphöra om stationsläge Öst eller Mitt väljs.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna. På sida 34 svarar Trafikverket på yttranden från Hudiksvalls Rid- och Ponnyklubb.

### **Förordar Stationsläge Mitt Hudiksvall**

Några yttranden förordar stationsläge Mitt. De motiv som anges är bland annat:

- Viktigt att säkerställa att värdefulla delar av Hudiksvalls stadsbild värnas, samtidigt som närheten mellan station och centrum bibehålls.
- Tågstationen idag är olyckligt placerad. Spårområdet är beläget på ett av stadens mest attraktiva lägen, köbildningen på Hamngatan är ett problem och tillgången till hamnområdet för gående begränsas. Stationsläge Mitt är att föredra.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna.

### **Förordar Stationsläge Öst Hudiksvall**

Några yttranden förordar stationsläge Öst. De motiv som anges är bland annat:

- Det är attraktivt att ha en centralt placerad station, det bidrar till ett flöde av människor och liv i staden.
- För mig som åker tåg ofta och tidigare veckopendlade är det så klart lämpligast att stationen är centralt belägen. Det är kring stationen det händer - se bara i storstäderna.
- Sträckningen ska gå centralt i Hudiksvall för att göra det lättare att åka tåg i stället för bil. Om spåret hamnar utanför så gör det att fler kommer att välja bilen framför tåg och det påverkar miljön i Sverige negativt.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna.

### **Ger förslag till nytt alternativ**

#### Väster Jakobsbergsvägen

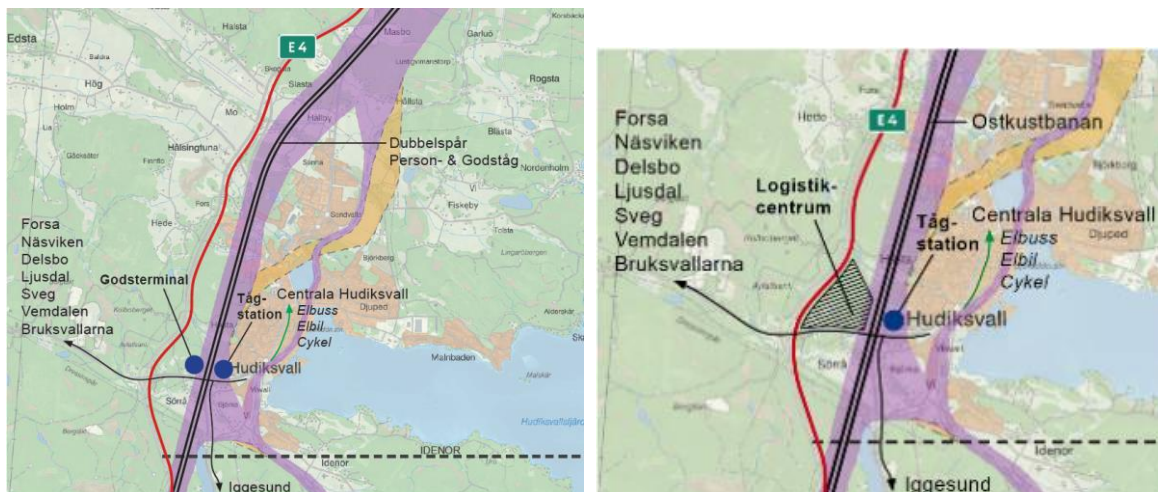
Ett förslag förespråkar att resecentrum byggs väster om där Jakobsbergsvägen slutar. Norrut från den platsen för resecentrum har järnvägen utrymme att ledas över E4an före den mittre infarten till stan och sedan följa till väster om E4an upp till Steg. Järnväg och E4an kan egentligen följas åt hela sträckan till länsgränsen. Söderut från resecentrum kan järnvägen byggas förbi asfaltverket mot E4an och följa E4an till Enånger.

**Trafikverket svarar:** Som framgår av samrådshandlingen bedöms att ett stationsläge Väst kan förläggas såväl norr som söder om Bergsjövägen. Området väster om där Jakobsbergsvägen slutar ligger ca 900 m söder om Bergsjövägen och bedöms kunna ansluta till ett stationsläge. För det fall att Alternativ Väst blir aktuellt för genomförande behöver alternativa stationslägen, norr och söder om Bergsjövägen, utvärderas mer i detalj som underlag för ett ställningstagande.

Att växla till den västra sidan av E4 i höjd med Hudiksvall är inte aktuellt. Dels inryms en sådan sträckning inte i korridoren, dels skulle ett stationsläge Väst geometriskt sett inte gå att kombinera med en sträckning väster om E4 i höjd med Hudiksvall. Möjligheten att korsa E4 till den västra sidan medges cirka 5 km norr om Hudiksvall, strax söder om Vålsta. Avseende sträckningen söderut innebär Alternativ Väst att järnvägen följer E4 mot Enånger.

## Håsta

Några anger att ett stationsläge vid Håsta har bra förutsättningar för bilparkering, bussterminal samt godsterminal och ger kommunen stora utvecklingsmöjligheter genom enkla kommunikationer från alla kommundelarna samt via E4. Se även nedanstående illustrationer.



**Trafikverket svarar:** Ett stationsläge i höjd med Håsta är inte aktuellt. Motivet för det är bland annat att ett sådant läge innebär jämförelsevis sämre tillgänglighet för bosatta i Hudiksvall och för de som reser till olika målpunkter i Hudiksvall. Utbyggnad av en godsterminal i Hudiksvall är inte aktuellt.

## Delad spårlösning

Ett flertal yttranden förespråkar en delad spårlösning med persontrafik genom staden och godstrafik utanför staden, antingen med ett dubbelspår väster om staden och att befintligt spår behålls eller att enkelspår anläggs väster om staden och befintligt spår behålls.

**Trafikverket svarar:** En delad spårlösning avfördes 2017 från fortsatta studier. Motivet för det framgår bland annat av samrådshandlingens kapitel 5.2: Olika förslag till en delad spårlösning i anslutning till Hudiksvall har framförts där utbyggnad av ny järnväg i den västliga korridoren kombineras med upprustning av befintligt enkelspår genom Hudiksvall enbart för persontåg som ska stanna. Olika förslag har förekommit där den nybyggda banan antingen byggs med enkelspår eller med dubbelspår. Alla former av ett delat dubbelspår, där persontågen ska samsas på ett enkelspår genom staden har avfärdats av Trafikverket eftersom enkelspåret kommer att begränsa banans kapacitet, till att börja med främst i högttrafik, men på sikt också mer generellt. Förslaget klarar inte Trafikverkets uppsatta krav på banans framtida funktion avseende trafikering.

Trafikverket underströk i ett separat dokument sitt ställningstagande i mars 2019

## Gamla E4

Några yttranden förespråkar att gamla E4 från Iggesund till Hudiksvall inrymmer det nya dubbelspåret, helt eller delvis.

**Trafikverket svarar:** Att nyttja gamla E4 för dubbelspåret är inte aktuellt. Det förklaras av att dubbelspåret, som ska utformas med högt ställda krav avseende geometrisk standard, inte kan inrymmas i läget för gamla E4.

## Tunnel

Ett yttrande föreslår sträckning i läge med befintlig järnväg, men med en annan utformning genom Hudiksvall. I höjd med Dahlqvist bilverkstad på Idenorsvägen går järnvägen in i en tunnel, som förläggs under Håstaholmen. Där nuvarande stationen ligger, skapas en underjordisk station med perrong. Järnvägen fortsätter sedan i en tunnel under kanalen, Stadshotellet, kulturhuset och vidare norrut. Tunneln kan ha sin norra mynning vid Borgarparken eller i Galgberget och ansluter sedan på den befintliga sträckningen, vid Sandvalla.

**Trafikverket kommenterar:** Alternativa sträckningar i tunnel under centrala Hudiksvall avfördes i Förstudien från 2010, se samrådshandlingen kapitel 5.1. Även detta förslag förkastas bland annat beroende på att det skulle innebära extremt höga kostnader, mycket stor negativ påverkan under byggtiden, en djup skärning under grundvattenytan i Hallstaåsen och därmed negativ påverkan på grundvattenförhållandena i åsen samt att det skulle vara tekniskt komplicerat avseende byggbarhet och förenat med stora risker i olika avseenden.

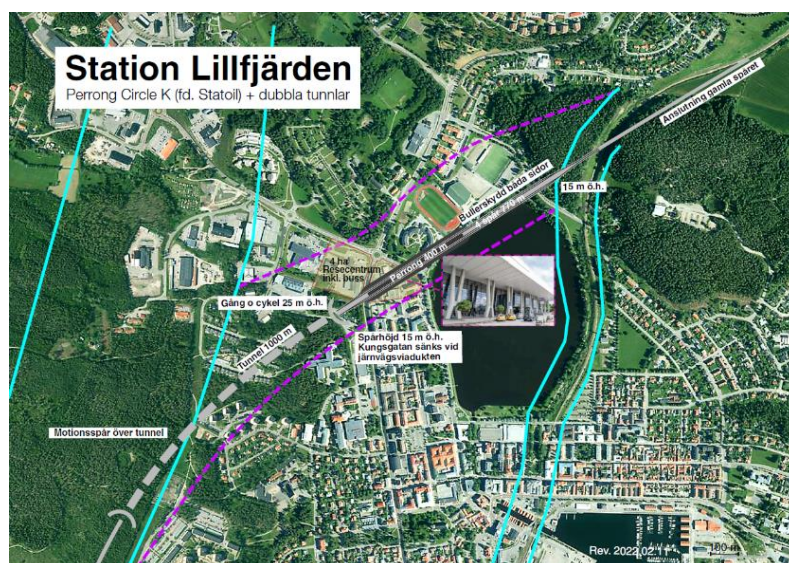
## Industrispår norr Njutånger

Några yttranden förespråkar att industrispåret förläggs norr om Njutånger, inte genom Njutånger.

**Trafikverket kommenterar:** Samtliga utredningsalternativ innebär att en anslutning mellan dubbelspåret i ett E4-nära läge och befintliga Ostkustbanan tillskapas. Alternativa lägen för en sådan anslutning har översiktligt studerats och ett läge i höjd med Nianån bedöms som mest lämpligt. Ett nordligare läge, norr om Njutånger, bedöms för den västra korridoren som tekniskt möjligt men förenat med avsevärt högre kostnader till följd av att byggnaden av industrispårsanslutning blir avsevärt längre (triangelspåret behöver förlängas så att växlar kan läggas i rakspår) samtidigt som terrängen är kuperad. För den östra korridoren medges inte en anslutning till befintligt spår norr om Njutånger till följd av att dubbelspåret förläggs i en lång kurva i den norra delen av Njutånger.

## Lägre standard

Förslagsställaren till stationsläge Mitt ifrågasätter plangeometri med radie 3200 m. Flera fördelar med att gå ner i standard till radier 2000 m vid stationsläget redovisas, se även nedanstående illustration.

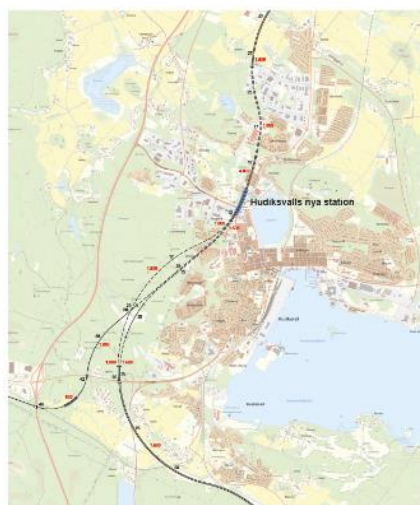


**Trafikverket svarar:** För de alternativa korridorer som utvärderas i samrådshandlingen finns en genomgående ambition att uppnå målstandard, som bland annat innebär möjlighet för snabba persontåg att köra 250 km/h. Trafikverket bedömer att det är möjligt att uppnå med samtliga alternativ förutom för UA Öst och UA Väst-Öst där en snäv kurva erhålls vid den södra infarten till Hudiksvall. Trafikverket bedömer inte att det föreligger särskilda skäl som motiverar ytterligare avsteg från målstandard för något av alternativen. Att minska standarden för horisontalradier till 2000 m vid stationsläget i Hudiksvall är därför inte aktuellt.

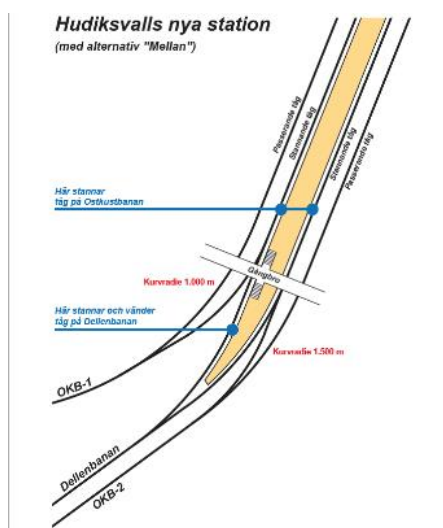
### Dellenbanan

Ett yttrande förespråkar korta självkörande spårfordon för att få till stånd en miljövänlig och klimatsmart kollektivtrafik av hög kvalitet längs en sträcka med begränsat befolkningsunderlag och detta förhoppningsvis till en överkomlig kostnad. Förespråkar en anslutning mellan Dellenbanan och nytt dubbelspår. Se även nedanstående illustrationer.

Möjlig anslutning av Dellenbanan till nya OKB (med alt. "Mellan")



Hudiksvalls nya station  
(med alternativ "Mellan")



**Trafikverket svarar:** Trafikverket har inte ansvar för eller för avsikt att beakta Dellenbanan i planeringen av dubbelspår för Ostkustbanan. Förslagen om tunnel i centrala Hudiksvall har sedan tidigare avförts.

### Medskog

Flera yttranden förespråkar att person- och godstrafiken förläggs mellan Medskogsområdet och Forsa för att sedan ligga parallellt med E4 norrut. Ett nytt modernt resecenter vid Medskog med gott om parkeringsmöjligheter och goda bussförbindelser föreslås.

**Trafikverket svarar:** Ett stationsläge i höjd med Medskog är inte aktuellt. Motivet för det är bland annat att ett sådant läge innebär jämförelsevis sämre tillgänglighet för bosatta i Hudiksvall och för de som reser till olika målpunkter i Hudiksvall.

### Station i Enånger

Ett yttrande förespråkar att ett stationsläge anläggs i Enånger.

**Trafikverket svarar:** I kravspecifikationen för Trafikverkets arbete ingår inte ett stationsläge i Enånger, det är därmed inte aktuellt.

### Längs befintligt spår

Några yttranden förespråkar att dubbelspårutbyggnaden av Ostkustbanan sker så nära befintligt spår som möjligt. Ett flertal fördelar med detta framförs.

**Trafikverket svarar:** Befintligt spår är till stor del utformat med snäva kurvor och stora längslutningar. De standardkrav som gäller för dubbelspåret medger inte att detta placeras i direkt närhet av befintligt spår. Därtill kommer att det jordmaterial som finns i befintlig bana inte uppfyller kraven som ställs på en modern bana för 250 km/h och 120 års livslängd, vare sig avseende material eller tjocklek, vilket innebär att befintlig bana i princip skulle behöva byggas om. Dessutom finns en sättnings-/stabilitetsproblematik på delar av den befintliga sträckningen. Att bygga vid ett befintligt trafikerat spår innebär även större kostnader och störningar på befintlig tågtrafik.

#### Nära E4

Några yttranden förespråkar att dubbelspårsutbyggnaden sker så nära E4 som möjligt i passagen av Idenor och Hudiksvall.

**Trafikverket svarar:** 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.

#### Tunnel i Storgatans förlängning

I ett yttrande framförs att om den västra korridoren väljs, så bör station med perronger läggas i tunnel i Storgatans förlängning under kraftledningen väster om Håsta.

**Trafikverket svarar:** Ett stationsläge i tunnel är inte aktuellt. Däremot, för det fall att ett västligt stationsläge blir aktuellt för genomförande, behöver den exakta inplacering av perrongerna studeras mer i detalj då alternativa lägen i nord-sydlig riktning är möjliga.

#### Tråg i Lillfjärden

Ett förslag förespråkar att som nu norrifrån låta spåren vinkla in i skärningen genom Galgberget och gå på bank öster om Lillfjärden, leda dem i en kort bergtunnel, genom Galgbergets västligaste del. Därför går spåren i en svag kurva på bro tills Hornåns utlopp i Lillfjärden passerats. Sedan leds banan i betongtråg som lagts på en utfyllnad/bank med övertäckning i nivå med sjöns yta. Området mellan dagens fastmark och banan fylls ut och ges karaktären av parkmark. Sedan dras spåren i Stationsgatan öster om Gamla Elverkshuset och så nära stationshuset som möjligt för att få bästa kurvradie. Järnvägen ska sedan fortsätta söderut mot Iggesund. Rondellen vid Bilmetro låses för Södra och Västra vägarna och nya järnvägen börjar vid en obestämd punkt sydväst om rondellen. Fortsatt sträckning söderut i tunnel, tunnelns södra början sker någonstans där höjdförhållandena längs Stationsgatan kräver detta. Se även vidstående illustration.



**Trafikverket svarar:** Alternativa sträckningar i tunnel under centrala Hudiksvall avfördes i Förstudien från 2010, se även samrådshandlingen kapitel 5.1.

### Längre västerut vid Hudiksvall

Ett förslag förespråkar att dubbelspåret från Hudiksvall och norrut förläggs strax väster om befintlig korridor. Se även nedanstående illustration.



**Trafikverket svarar:** Förslaget innebär att stationsläget flyttas längre bort från staden, tvärt emot de intentioner som finns att stationsläget ska integreras med staden. Förslaget är inte aktuellt att studera.

### Iggesund

Ett yttrande ifrågasätter Trafikverkets målstandard för dubbelspåret och redovisar olika förslag med lägre teknisk standard, se nedanstående illustrationer.

Dubbelspåret mellan Iggesund och Hudiksvall  
Iggesunds bruks anslutning norrut och söderut, Dellenbanans anslutning söderut



Genom att sänka hastigheten genom Hudiksvall till 150 kilometer i timmen kan man ta ner kurvradien här till ca 1 000 meter. Detta gör det möjligt att låta det nya spåret i princip följa järnvägens nuvarande sträckning, vilket i sin tur gör det möjligt att förlägga Iggesunds järvägsstation på samma nivå som idag. Av det nuvarande spåret mellan Iggesund och Hudiksvall behålls endast en kort bit som utdrags-spår norrut från Iggesunds bruk. På köpet får man en naturlig anslutningsmöjlighet söderut från Dellenbanan.

Dubbelspåret mellan Iggesund och Hudiksvall - alt. 2  
Iggesunds bruks anslutning norrut och söderut, Dellenbanans anslutning söderut



Genom att sänka hastigheten genom Hudiksvall till 150 kilometer i timmen kan man ta ner kurvradien här till ca 1 000 meter. Detta gör det möjligt att låta det nya spåret i princip följa järnvägens nuvarande sträckning, vilket i sin tur gör det möjligt att förlägga Iggesunds järvägsstation på samma nivå som idag. Av det nuvarande spåret mellan Iggesund och Hudiksvall behålls endast en kort bit som utdrags-spår norrut från Iggesunds bruk. I Idsner kan en anslutning söderut för Dellenbanan tilläggas.

## Iggesunds nya station - alt. 2



## Ett tredje alternativ för nya dubbelspåret genom Iggesund

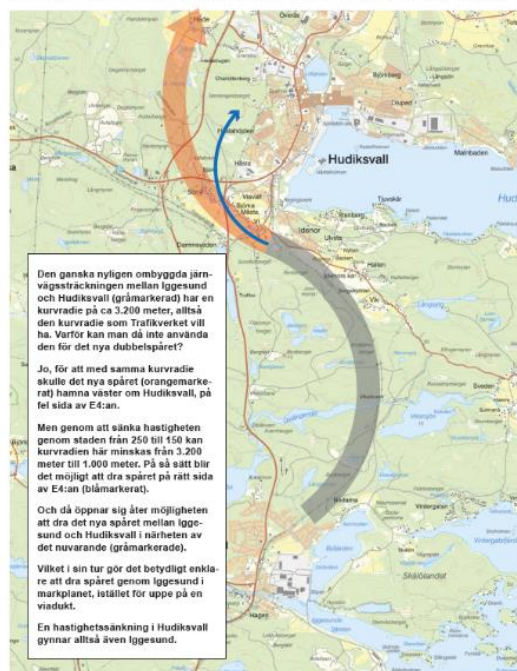


- Dubbelspåret dras genom centrala Iggesund i samma sträckning som idag.
- Spåret läggs i samma nivå som dagens bangård, ca 18 meter över havet.
- För brukets transporter norrut eller norrifrån används det nuvarande spåret.
- Detta industrispår kopplas till dubbelspåret (och till Dellenbanan) vid Idenor.
- För brukets transporter söderut eller söderifrån kopplas industrispåret direkt till dubbelspåret i bangårdens södra ände.
- Iggesunds nya regionaltågsstation läggs lite längre norrut än dagens.

## Iggesunds nya station



## Kurvradier för dubbelspåret mellan Iggesund och Hudiksvall



**Trafikverket svarar:** Redovisade förslag enligt ovan är inte aktuella för fortsatta studier. Motivet för det är bland annat följande:

- Trafikverket har inte ansvar för eller för avsikt att beakta Dellenbanan i planeringen av dubbelspår för Ostkustbanan.
- Trafikverket gör bedömningen att en sträckning på landbro genom Iggesund sammantaget är fördelaktigare än ett marknära läge med hänsyn till den påtagliga problembild som en sträckning genom den grundvattenförande Iggesundsåsen skulle innebära. En marknära sträckning genom Iggesund, som skulle innebära att industrispåren skulle kunna anslutas enligt ovanstående skisser, är därför inte aktuell.
- För de alternativa korridorer som utvärderas i samrådshandlingen finns en genomgående ambition att uppnå målstandard, som bland annat innebär möjlighet för snabba persontåg att köra 250 km/h. Trafikverket bedömer att det är möjligt att uppnå med samtliga alternativ förutom för UA Öst och UA Väst-Öst där en snäv kurva erhålls vid den södra infarten till Hudiksvall. Trafikverket bedömer inte att det föreligger särskilda skäl som motiverar ytterligare avsteg från målstandard för något av alternativen. Att minska standarden för horisontalradier vid stationsläget i Hudiksvall är därför inte aktuellt.

#### Ändring av västlig dragning genom Hudiksvall

Ett yttrande uppmärksammar att den västra korridoren korrigerats så att den undviker att korsa Hagmyrens travbana. En travbana kan byggas på många olika ställen i en kommun men anrika gårdar som brukar jord i Sanna kring Hallstaåsvägen kan inte flytta någon annanstans. De ställer sig frågade till omprioriteringen. Ett mer rimligt alternativ om man ska dra en västlig korridor är att följa E4:an och möjligen korsa travbanan för att sedan norr om travbanan korsa E4:an och ansluta till det befintliga spåret.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har valt att inte inrymma ett E4-nära läge för resecentrum i Hudiksvall. Det medför också att korridoren har avgränsats dels i höjd med Hudiksvall men även i höjd med Hagmyrens travbana.

#### Industrispår Iggesund

Några yttranden från enskilda framför att det är anmärkningsvärt att befintlig Ostkustbana ska bibehållas på delen Nianån-Iggesund.

**Trafikverket svarar:** Synpunkter på detta har även framförts av Njutånger sockens hembygdsförening och Njutångers intressegrupp. Synpunkten bemöts i anslutning till yttrandet från Njutångers sockens hembygdsförening på sida 42-43.

#### **Omröstning på Facebook**

Ett yttrande visar att man skapat en omröstning i Facebookgruppen Händer i Hudik där gruppmedlemmarna fick rösta om man är för eller emot en dubbelspårig järnväg i Hudiksvall och vilket stationsläge man är för. I slutet av april 2022 är omröstningsresultatet:

- Över 300 personer har röstat på stationsläge Väst.
- Cirka 100 personer har röstat på ett stationsläge i Medskog och att järnvägen anläggs parallellt med E4
- Cirka 50 personer har röstat nej till dubbelspår i Hudiksvall
- Cirka 20 personer har röstat på stationsläge Mitt

- Cirka 20 personer har röstat på stationsläge Öst.
- Cirka 10 personer har röstat på andra egna förslag

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar resultatet från omröstningen.

### **Hudiksvalls kommuns vision för den framtida utvecklingen**

Ett yttrande anser att valet av korridor ej bör grundas på Hudiksvalls kommuns orealistiska vision om kommunens framtida utveckling, det vill säga att folkmängden ska öka med 33 % fram till 2050 samt en övertro på hur många personer som kommer vara beredda att tågpendla till större arbetsmarknader söder och norr om Hudiksvall. Yttrandet menar att pendlingen kan öka och att folkmängden kan öka, men visionen om 33 % är ett lokalpolitiskt önsketänkande. Kommunens vision ska naturligtvis vägas in men yttrandet anser att Trafikverket har gett visionen för stor tyngd i samrådshandlingen.

Vidare påpekas att Hudiksvall är och förblir en småstad. Avstånden inom staden är korta och även om stationen flyttas till ett mer externt läge kommer avståndet från bostadsområdena i centrala Hudiksvall till stationen aldrig bli så stort.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har vägt in kommunens bedömning över framtida befolknings- och verksamhetsutveckling bland annat i de tillgänglighetsanalyser som har utförts. Trafikverket gör bedömningen att resultatet av utförda analyser (det vill säga "styrkeförhållanden" mellan olika stationslägen) inte skulle påverkas på något avgörande sätt även om kommunens framtidsbedömningar exkluderades.

### **Påverkan på egen fastighet**

Några fastighetsägare uttrycker oro och har funderingar kring påverkan på sin fastighet.

En fastighetsägare driver jordbruk och vet inte om denna kan investera mer i verksamheten ifall dubbelspår dras vid fastigheten.

En annan fastighetsägare undrar om inlösen endast är aktuellt när ens fastighet tas i anspråk eller om det även är möjligt i det fall framtida järnväg går förbi på ett större avstånd från fastigheten och till exempel påverkar tillgängligheten till vägar och skola. Vidare lyfts funderingar kring inlösen på grund av buller och vibrationer om järnvägen anläggs i närheten.

En fastighetsägare undrar hur inlösenreglerna gäller för dem som har hus som kommer i vägen för dubbelspåret eller får omöjligt läge när den nya korridoren beslutas och då bygget verkar ligga långt fram i tiden. Om man väljer ett spår nu som ska byggas om flera år och som går genom ens fastighet eller skapar ett omöjligt läge kommer fastigheten att sjunka i värde och bli osäljbar, eftersom man inte vet när byggstarten blir. Fastighetsägaren undrar när i processen som inlösen kan begäras.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har förståelse för att fastighetsägare är oroliga kring risk för påverkan på sina fastigheter. En korridor är det område inom vilket en framtida järnväg är möjlig. I detta skede finns flera möjliga korridorer för en framtida järnväg och Trafikverket har tagit fram underlag och samråder för att kunna ta ställning till inom vilken korridor den framtida järnvägen ska lokaliseras. Korridorerna är breda så exakt vart järnvägen kommer att hamna samt om eller hur det skulle påverka fastigheter inom vald korridor kan vi inte veta idag.

När det finns en korridor som Trafikverket tagit ställning för så är nästa steg att utreda exakt var järnvägen ska gå inom korridoren och hur den ska utformas. Alla fastighetsägare som påverkas kommer i skedet samrådshandling-framtagande av planförslag att bjudas in

till informations- och samrådsmöten. Vid dessa möten ges mer information om och hur er fastighet kan påverkas.

Som fastighetsägare kan du begära inlösen av din fastighet om den framtida järnvägsplanen vunnit laga kraft och järnvägens placeringen innebär en synnerlig skada för din fastighet eller att markanvändningen synnerligen försvåras. Det innebär i praktiken att en fastighet kan lösas in på grund av buller och vibrationer eller försvårande omständigheter att ta sig till eller från sin fastighet, utan att fastigheten är direkt påverkad av järnvägskorridoren. Fastighetsägare kan även få ersättning för miljöskada även om fastigheten inte löses in, detta utreds noga från fall till fall.

Ersättningsreglerna ger inte någon kompensation i det skedet vi befinner oss nu. Skulle Trafikverket få finansiering för nästa skede så kan vissa fastigheter vara aktuella för så kallad förtida inlösen. Detta blir i slutet av skedet samrådshandling-framtagande av planförslag och det finns särskilda villkor för förtida inlösen, mer om detta finns att läsa på Trafikverkets hemsida. Det är järnvägsplanen som ger Trafikverket rätt och skyldighet att lösa in mark och innan en sådan finns, så har Trafikverket inte rätt eller skyldighet att lösa in fastigheter eller erbjuda förtida inlösen.

För att få fram värdet på en fastighet som ska lösas in hämtas data från flertalet jämförelseobjekt och som senare genererar det värde som värderingsobjektet bestämts till. Detta innebär att värdeminskningen som järnvägsplanen har på berörda fastigheter inte kommer att påverka ersättningen.

### Hudiksvalls Rid- och Ponnyklubb

Ett stort antal yttranden avser Hudiksvalls Rid- och Ponnyklubb. Från klubbens sida och från ett flertal enskilda klubbmedlemmar framförs bland annat följande:

- Hudiksvalls Rid och Ponnyklubb är både Hudiksvalls kommuns och en av Gävleborgs läns största ridsportföreningar. Föreningen startades år 1967 och har efter mångårig verksamhet kommit att bli av största samhällsvikt.
- En järnvägskorridor Mitt eller Öst genom Östanbräcksområdet skulle omöjliggöra fortsatt verksamhet. För att kunna bedriva ridskolans verksamhet är bland annat beteshagar och säkra ridvägar en ren nödvändighet. Dessa skulle försvinna om en korridor går förbi ridskolan.
- Föreningen är en av de absolut största fritidsgårdarna för barn och ungdomar i Hudiksvall kommun. Det är den absolut största för flickor.
- Den västliga korridoren är den enda rimliga.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har mot bakgrund av inkomna synpunkter valt att mer i detalj se över hur stor del av korridoren som kan bli aktuell att nyttja om stationsläge Mitt eller Öst väljs. Som framgår av vidstående figur bedöms att korridoren kan minskas i utbredning längs en längre sträcka i höjd med Hudiksvalls Rid- och Ponnyklubb. Med detta bedömer Trafikverket att ridklubbens verksamhet kan fortgå även om stationsläge Mitt eller stationsläge Öst väljs.



## Negativa aspekter

Ett antal yttranden lyfter fram negativa aspekter på olika alternativ. Några exempel på det framgår nedan:

- Välj bort östliga delen då denna ger en delad stad, varför ska tågen dundra rakt igenom stan?
- Ett jätteproblem med Östra alternativet är att hela Hudiksvalls östra stadsdel blir avspärrad. Den som tror att man kan leda merparten av all trafik enbart genom Trädgårdsgatan har uppenbart aldrig själv varit på plats eller är totalt okunnig om trafikplanering.
- Ett dubbelspår genom centrala Hudiksvall innebär alldeles för mycket rivning och förstörelse av innerstaden.
- Bullerskydd behöver byggas mot Kattvikskajen och Västra hamnens bostadsområden. Det blir då som en mur som avskärmar utsikten över fjärden för alla på fel sida planket/muren.
- Östra stationsläget blir förödande för just de västra byarna, däribland Vi, Måsta, Björk och Visvall, då dessa alternativ innebär att många fastighetsägare riskerar att få se sina investeringar gå upp i rök då man blir "fången i en korridor".
- Hudiksvall borde sträva efter att göras attraktivt att bo i och inte till vilket pris som helst ha som huvudmål att stationen ska ha gångavstånd till arbetsplatsen man pendlar till.
- Stadskärnan, stadshotellet, ridskolan, nybyggnationer samt fina gångstråk förstörs, fler tåg stör staden. Det är ett rent vansinne att lägga fler spår genom vår lilla fina stad.
- Om Hamngatan dras om över det nya bostadsområdet så blir det knappast den småstadsidyll vid havet man försöker skapa.
- Man behöver optimera transportmöjligheterna mellan de olika stadsdelarna och stationen med kollektivtrafik och skapa gena cykel- och gångbanor istället för att klyva stan med en järnvägsbarriär med få övergångar.
- Det är inte lämpligt med tågtrafik genom centrala Iggesund och Hudiksvall.
- De östliga alternativen genom Iggesund skulle innebära mycket allvarliga, delvis irreversibla konsekvenser för bland annat kulturmiljö, landskapsbild samt rekreation och friluftsliv i Njutånger och Iggesund.
- Det västliga stationsläget i Hudiksvall är inte tillräckligt centralt. Det är ej eftersträvänsvärt att ha likande stationslösning som i Söderhamn.
- Vi vill underlätta för människor att åka kollektivt. Ett västligt stationsläge i Iggesund och Hudiksvall gör det svårare att åka kollektivt.
- En bro vid Glysisområdet riskerar att både förvanska landskapsbilden och utsikten över vår unika, stadsnära sjö Lillfjärden.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

## Synpunkter på samråd

Varför var inte representanter från Hudiksvalls kommun och länsstyrelsen med på det digitala samrådsmötet? Det hade varit väldigt bra att kunna ställa frågor om till exempel

kommunens tidiga önskemål om alternativ öst, om miljö- och riskfrågor, riksintressen med mera.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket övervägde inte detta när det digitala samrådet förbereddes, bland annat beroende på att formen för samråd var ny för de inblandade och att vi ville pröva oss fram utan att greppa om allt för mycket. Men för framtiden tar vi med oss detta förslag.

### **Godsterminal**

Några yttranden anser att en godsterminal ska anläggas i Hudiksvall.

**Trafikverket svarar:** Utbyggnad av en godsterminal i Hudiksvall, i Trafikverkets regi, är inte aktuell. Flera av de större industrierna i regionen har industrispårsanslutningar och det marknadsmässiga underlaget för en kombiterminal i Hudiksvall torde vara mycket begränsat.

### **Bevarande av framkomlighet**

Ett yttrande uttrycker att det är av yttersta vikt att väg 31682 genom byn Änga blir framkomlig i hela dess sträckning eftersom flertalet skogsägare använder vägen med anslutning till väg 667 vid Ljusbäck för att kunna ansluta till sina skogsmarker.

**Trafikverket svarar:** Synpunkten noteras och ska vägas in i efterföljande projektering där behovet av planskilda passagemöjligheter klarläggs.

### **Samrådshandling och planprocess**

#### Förutsättningar för attraktiv pendling

I ett yttrande framförs att OKB-projektmålet om attraktiv dagspendling har raderats och OKB-projektmålet om resecentrum i attraktiva lägen har förvanskats. Ordet ”ska” har bytts mot ”bör”. Är det för att man vet att externa stationslägen inte uppfyller de projektmålen?

**Trafikverket svarar:** Trafikverket delar inte den framförda synpunkten, förutsättningarna för attraktiv dagspendling är primärt invägda i utvärderingen av de alternativa stationslägena. Avseende restidsmålet anges i bedömningsgrunderna att målstandard för OKB bland annat innebär att snabba persontåg kan trafikera banan med 250 km/h, vilket knappast kan sägas vara något som missgynnar attraktiv dagspendling.

#### Restidsmål

I yttrandet framförs att det i samrådshandlingen trycks hårt på restidsmålet om 60 min mellan Sundsvall och Gävle och att järnvägen måste tillåta hastigheter på 250 km/h genom Hudiksvall. I Gävle och Sundsvall går det att sänka hastigheten. Men i Hudiksvall ska tågen kunna dundra förbi i 250 km/h, vilket i princip omöjliggör ett centralt stationsläge.

Vidare framförs i yttrandet att ingen i Nordanstig, Hudiksvall eller Söderhamn gynnas av restidsmålet eftersom det endast uppfylls om tågen inte stannar. I Hudiksvall och Iggesund får man dessutom antingen leva med ett oattraktivt, externt hållplatsläge eller groteska hastigheter rakt genom stadskärnan med en kraftig påverkan på riksintresset för kulturmiljön. Nyttan av restidsmålet får i stället invånarna i Gävle och Sundsvall ta del av.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket delar inte den framförda synpunkten. Även i Gävle och Sundsvall tillmäts hastighetsstandarden för Ostkustbanan mycket stor betydelse, de fysiska förutsättningarna för att åstadkomma en standard som möjliggör 250 km/h skiljer sig dock åt mellan Hudiksvall och dessa orter.

I motsats till vad som framförs bedömer Trafikverket att samtliga orter i stråket för Ostkustbanan tjänar på att hastighetsstandarden tillmäts stor betydelse. Trafikverket bedömer heller inte att 250 km/h är en "grotesk" hastighet, den anläggning som ska byggas kommer på ett säkert och så långt möjligt miljöanpassat sätt att möjliggöra hastigheter av 250 km/h, oavsett vilket stationsläge som avses i Hudiksvall.

### Ändamål och projektmål

I yttrandet anges att Trafikverket, genom att skapa särskilda ändamål och projektmål för Enånger-Idenor-Stegskogen, styr korridorvalet mot ett västligt alternativ.

**Trafikverket svarar:** Ändamålen och projektmålen är i flertalet fall satta sedan lång tid tillbaka. De har inte i något avseende utformats för att styra korridorvalet mot ett visst alternativ. Tvärtom har utgångspunkten i arbetet varit att göra varje alternativ så bra som möjligt, därefter har respektive alternativ utvärderats utifrån de kriterier och bedömningsgrunder som framgår av samrådshandlingen.

### Ordval

Slutligen framförs i yttrandet att Trafikverket vrider och vänder på orden för att förringa vissa omständigheter. Exempelvis anges alternativen vara likvärdiga trots att alternativ öst når dubbelt så många (100 % fler) arbetsplatser som alternativ väst, s.133. I andra fall vill man istället förstärka vissa omständigheter. Exempelvis anses 10,1, 11,2 och 9,7 mdr kr bedöms vara avsevärt lägre än 12,5, 13,5 och 13,8 mdr kr trots att det endast skiljer 11-42 %, s. 186.

**Trafikverket svarar:** I samrådshandlingen anges att de olika stationslägena är relativt likvärdiga avseende tillgängligheten till arbetsplatser. För stationslägena Öst och Mitt bedöms att ca 9 000 arbetstillfällen nås inom bekvämt gång- och cykelavstånd medan stationsläge Väst når drygt 7 000. Att beskriva de alternativa stationslägena som relativt likvärdiga bedöms mot bakgrund av detta som fullt rimligt. Avseende kostnadsskillnader alternativen emellan anges att den västra korridoren genomgående innebär lägre eller avsevärt lägre kostnad jämfört med de övriga utredningsalternativen, vilket är en helt korrekt beskrivning.

### **Felaktigheter i handlingen**

#### Västra byarna

Västra byarna (däribland Vi, Måsta, Björk och Visvall) beskrivs som "öppna jordbrukslandskap" vilket är felaktigt och slarvigt beskrivet. Idenorsvivägen kallas felaktigt för Visvallsvägen, vilket rör till det. I figur 6.4:11 visas spårets väg in i staden med "planskild korsning med Breda gatan" Breda gatan ligger på öster inte på väster. Det "öppna jordbrukslandskapen" är bebyggda områden där fastighetsägarna kommer att drabbas hårt ekonomiskt och området förlorar sin "bo på landet fast i stan idyll".

**Trafikverket svarar:** Trafikverket instämmer i synpunkterna och tar med sig dessa till kommande skeden.

#### Tillgänglighetskarter

Ett yttrande anger att tillgänglighetskarterna till stationslägena/arbetsgivare i underlaget är missvisande där man kan misstänka en partiskhet för det östra alternativet som med sitt längsta avstånd för cykelavstånd täcker in ca 3,5 km. Medan det västra och mittalternativet snärvats av till 1,0- 2,5 km. Utökar man cykelavståndsgränsen på det västra så det blir lika långa som för östra alternativet, då kommer det att täcka in Björkberg, Skeppsdal, Håsta, Håstahöjden, Visvall, Måsta, Björka och Finnflo, vilket borde förändra tillgänglighetssiffrorna avsevärt. Medskogs utvecklingsområde kommer att rymmas inom

alla stationslägens tillgänglighetsområde om man använder samma mått som man använt för Öst det vill säga 3,5 km.

Här behöver man göra om och göra likvärdiga beräkningar för en rättvisare presentation i ert svar och för att framtida diskussioner ska ha rättvisa underlag.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket delar inte den framförda synpunkten.

Avgränsningarna av bekvämt gång- och cykelavstånd har tagits fram av en person som ägnat en dag åt att promenera och cykla i Hudiksvall. För att beakta höjdskillnader har genomgående valts att definiera tidsavgränsningar i den riktning, till eller från ett stationsläge, som innebär mest uppförslutning. Befintliga gång- och cykelvägar har nyttjats och för respektive stationsläge har även antagits att den stadsomvandling som blir följden inkluderar anpassningar av gång- och cykelnätet. Trafikverket vidhåller därvid att tillgänglighetsanalyserna ger en rättvisande bild av de alternativa stationslägena.

### 3.3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter

Nedan summeras och kommenteras inkomna yttranden. Statens geotekniska institut, Försvarsmakten, Polismyndigheten Region Mitt/Hälsingland, Lantmäteriet och Luftfartsverket anger att man inte har något att erinra. Havs- och vattenmyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt Jordbruksverket anger att man avstår från att lämna några synpunkter.

#### **Ekoholmen Invest AB**

Ekoholmen Invest AB välkomnar någon form av ”mitt-alternativ” genom Hudiksvall. En stationslösning söder om Bergsjövägen och runt rondellen vid Circle K ger närhet till både sjukhusområdet, centrum och Bromangymnasiet.

Ekoholmen Invest AB efterlyser ett snabbt och tydligt besked om val av korridor som kan förankras lokalt med bred politisk majoritet. Det utdragna utredandet i den här frågan under de senaste 15 åren har varit en hämsko för utvecklingen av Furulundsområdet där företaget verkar.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter. För kännedom planerar Trafikverket att redovisa ett ställningstagande avseende val av korridor under andra kvartalet 2023.

#### **Ellevio**

Ellevio har både regionnät och lokalnät inom utredningsområdet och har flera projekt på gång i området för att bygga om regionnätet. Ellevio förutsätter att Trafikverket i vidare projektering tar hänsyn till befintliga ledningar och anläggningar. Vidare förutsätts att dialog förs projekten emellan, om de planeras och projekteras parallellt.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar detta och avser att föra dialog med Ellevio i fortsatt projektering.

#### **E.ON Energidistribution AB**

E.ON Energidistribution AB har studerat de inkomna handlingarna och har inget att erinra i ärendet. Ärendet ligger utanför E.ONs koncessionsområde och det finns heller inte någon regionledning som passerar området.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar detta.

### **Fiskeby Viltvårdsområde**

Fiskeby Viltvårdsområde vill framföra synpunkter med hänsyn till en östligare dragning av järnvägen i den nya planen, strax norr om Hudiksvall centrum (tillkommande yta C).

Fiskeby Viltvårdsområde pekar vid Östanbräck ut ett område som är en viktig biotop för viltarter i området. Området med omnejd utgör en viktig del i den skydds-, naturvårds- och rekreationssjakt som bedrivs i viltvårdsområdet. Fiskeby Viltvårdsområde anger att det från ett viltvårdsperspektiv är det uppenbart att ett bevarande av järnvägens nuvarande läge, alternativt en ny dragning så likt det som möjligt, skulle orsaka minst inverkan på det varierande ekosystem som finns i området.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter till kommande skede.

### **Friluftsförandet Hudiksvall**

Friluftsförandet ser som sin främsta uppgift att främja en aktiv fritid genom friluftsliv. Detta anser vi även inbegriper att värna miljön och att utveckla friluftslivet. Vi ser det därför vara viktigt att byggandet av dubbelspår kommer till stånd för att flytta resande från vägar till tåg, minska koldioxidutsläppet. Det område där Friluftsförandet lokalt bedriver verksamhet (Hedeanläggningen) berörs inte av planerna. Däremot bedrivs ett aktivt friluftsliv vid berörda områden men vi ser inte där något alternativ att förorda. Vi anser däremot det vara av stor betydelse med attraktiva stationslägen och att värdefulla natur och kulturmiljöer skyddas, som till exempel bebyggelsen i Hudiksvalls centrum. Detta innebär att vi förordar förslaget UA Väst

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter och noterar att Friluftsförandet förordar UA Väst.

### **Holmen Iggesund Paperboard**

Holmen Iggesund Paperboard förordar stationsläge Mitt i Hudiksvall som är en bra kompromiss baserat på för- och nackdelar mellan de tre alternativa stationslägena. För att minimera begränsningar och problem med transporter för Holmen under byggtiden samt framtida ökade buller- och vibrationsnivåer samt ytterligare barriäreffekter i samhället, förordar Holmen en västligt stationsläge för Iggesund vid E4.

Det viktigaste för Holmen är att industrispåret från nya OKB till Holmen industrier erbjuder minst samma flexibilitet och transportmöjligheter som idag samt att inget ansvar eller kostnader för industrispåret tillkommer Holmen.

För att minska den totala längden på industrispåret och minimera ansvaret och underhållsbehovet för den part som ska ta hand om spåret i framtiden anser Holmen att en anslutning till nya OKB borde placeras mycket längre norrut än föreslaget alternativ i höjd med Nianån. Dessutom är det möjligt att få bort den barriär och intrång som befintlig OKB utgör på den rika kulturmiljön i Njutånger.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar att Holmen Iggesund Paperboard förordar stationsläge Väst i Iggesund och stationsläge Mitt i Hudiksvall, det vill säga UA Väst-Mitt. Driftansvaret för det kvarvarande befintliga spåret avses utredas och klarläggas av Trafikverket i nära samverkan med Holmen Iggesund Paperboard. Avseende förutsättningarna för ett nordligare läge för en sammankoppling av ny och befintlig Ostkustbana hänvisas till Trafikverkets svar till Njutånger sockens hembygdsförening, se sida 42-43.

### **Hudiksvallsbygdens naturskyddsförening**

Hudiksvallsbygdens naturskyddsförening har valt att koncentrera sig på att tillföra kunskaper om några naturmiljöer. Föreningen anger att det är av högsta vikt att nyckelbiotopen i den nordöstra delen av Galgberget inte berörs av ombyggnaden. Vidare påpekas att det i samrådshandlingen inte framgår att det finns ett motionsspår i skogsområdet vid Tunaberget/Ullsättjärnen.

Hudiksvallsbygdens naturskyddsförening tycker det vore olyckligt att, som i ett västlig stationsläge i Hudiksvall, skära av staden från skogsområdena både på Benrangersberget och på Tunaberget/Ullsättjärnen, och dessutom fragmentera dessa. Det blir svårt att förespråka det västra alternativet när det dessutom, förutom att det sannolikt spolierar nyckelbiotopen på Benrangersberget, också ger större påverkan än mittalternativet på värdefulla kulturlandskap både söder och norr om staden, samt ger sämre tillgänglighet från staden.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar framförda kunskaper och synpunkter. Trafikverket upplyser om att det i avsnittet rekreation och friluftsliv i samrådshandlingen framgår att det finns ett motionsspår i skogsområdet vid Ullsättjärnen. Motionsspåret är inte utpekad som ett elljusspår på tillhörande karta då det inte finns angivet att det är försett med elljus. Järnvägen kommer att skapa fysiska barriärer, dock kommer passager anläggas för att mildra barriärverkan. Det kommer därmed inte att bli så att de viktiga tätortsnära skogsområdena vid Benrangersberget och Ullsättstjärnen helt skärs av från staden.

### **Hudiksvalls Rid- och Ponnyklubb**

Se sammanfattning av yttrandet och bemötande på sida 34.

### **Iggesunds Intresseförening**

Iggesunds Intresseförening framför att den bästa lösningen hade varit att behålla nuvarande stationsläge för trafikering av X-tåget och låtit godstrafiken och snabbtåget passera Iggesund i den Västra korridoren. När detta inte är möjligt anser vi dock att det bästa för Iggesund och framtidens Iggesundsbor är att all tågtrafik går enligt det Västra alternativet.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter och noterar att Iggesunds Intresseförening förordar ett västligt alternativ genom Iggesund.

### **Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)**

LRF Gävleborg och LRF Kommungrupp Hudiksvall lyfter fram vikten och betydelsen av jordbruks- och skogsmark. LRF anger att den befintliga sträckningen för Ostkustbanan bör nyttjas för fortsatt planering för då finns möjlighet att minimera intrånget och skadorna för jord- och skogsbruket.

Generellt är frågan från alla jord- och skogsägare hur driften i företagen kommer att påverkas under de år som arbetet med Ostkustbanan sker. Stora inskränkningar i brukandet av mark under lång tid kan innebära att det inte går att driva företaget. Det är viktigt att Trafikverket hämtar kunskap om broar och viadukter som behövs för framtidens jordbruksmaskiner. LRF framför också att det är av yttersta vikt att Trafikverket är lyhörd för förslag och synpunkter som lämnas av berörda markägare.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Avseende utbyggnad av dubbelspår i Ostkustbanans befintliga läge så är det inte aktuellt för etappen Enånger-Idenor-Stegskogen, då befintliga bana till stora delar har mycket låg standard.

Trafikverket avser att redovisa ett ställningstagande för en korridor baserat på samrådshandlingen med tillhörande samrådsförfarande. Därefter, förutsatt att finansiering finns tillgänglig, startar arbetet med att bestämma spårets placering samt behov och utformning av anslutande anläggningar. När detta arbete påbörjas kommer Trafikverket att inleda enskilda samråd med berörda jord- och skogsägare.

### **Länsmuseet Gävleborg**

Länsmuseet Gävleborg anger att det i detta val bör uppmärksammas att vissa lämningar är mycket mer komplexa än andra och kan kräva väldigt stora kostsamma arkeologiska insatser. Exempel på sådana fornlämningsmiljöer är gravfält, boplatser samt stadslager.

Länsmuseet anger att dragning av dubbelspår genom riksintresset Njutånger radikalt skulle påverka riksintresset och dess värdebärare. Detta gäller även om spåret skulle läggas väster om kyrkomiljön, då järnvägen skulle hamna mycket nära kyrkoanläggningen. Länsmuseet bedömer att en ny järnväg på en hög viadukt genom riksintresset Iggesunds bruk riskerar att ytterligare skära av bruksmiljön från havet och även påverka upplevelsen av denna välbevarade industrimiljö på ett starkt negativt sätt. För riksintresset Hudiksvalls stad anser länsmuseet att en så stor rivning av stadens centrala delar som föreslagits i de östliga alternativen skulle leda till en irreparabel skada på riksintresset och förstörelse av höga kulturhistoriska värden. Att efter ett järnvägsbygge återskapa de rivna kvarteren kan aldrig ersätta de äldre och tidstypiska byggnader som idag utgör en så betydelsefull del av Hudiksvalls centrum

Länsmuseet ser risk för kraftig påverkan på Sofiedals griftegård om järnvägen skulle placeras på en viadukt intill, och anger att det är viktigt att kyrkogården kan fortsätta vara en rofylld plats. I Iggesund förutsätter länsmuseet att järnvägen placeras på ett sådant sätt att begravningsplatsen och dess närmiljö inte påverkas.

Länsmuseet påtalar att bansträckningen mellan Idenor och Hudiksvalls nuvarande station samt det byggnadsminnesförklarade stationshuset är en del av Dellenbanan. Om en västligt alternativ väljs i höjd med Hudiksvall anser länsmuseet att ett järnvägsspår fram till stationshuset bör behållas, för att exempelvis möjliggöra en framtida museijärnväg. Försvinner samtliga järnvägsspår vid stationshuset och perrongtaket skulle dessa objekt helt förlora sitt sammanhang och bli mycket svårare att förstå som kulturhistoriska objekt.

Länsmuseets bedömer att samtliga östliga alternativ innebär mycket omfattande negativ påverkan på de berörda riksintresseområdena för kulturmiljö och att dessa alternativ av denna anledning inte att de är möjliga ur kulturmiljösynpunkt. Mittalternativet genom Hudiksvall innebär sannolikt ingen stor påverkan på riksintresset, men troligtvis stor påverkan arkeologiskt sett för de äldsta stadslagren i Hudiksvall, samt för stadsbilden och närmiljön kring Lillfjärdens norra del. Länsmuseet anser att UA Väst är den korridor som innebär minst påverkan på kultur- och fornlämningsmiljön.

I samtliga korridorer ryms kastalruinen i Vålsta som har ett väldigt högt kulturhistoriskt värde. Vid den fortsatta planeringen bör därför stor hänsyn tas till den och dess närmiljö.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter och tar även med sig dessa till kommande skeden. Trafikverket noterar att Länsmuseet Gävleborg bedömer att UA Väst innebär minst påverkan på kultur- och fornlämningsmiljön.

### **Mellansvenska Handelskammaren**

Mellansvenska handelskammaren anser att en central placering av stationen är av avgörande betydelse för en positiv utveckling i Hudiksvall med omnejd. Utifrån

näringslivets behov av transporter är det östliga och mittalternativet de stationslägen som är mest lämpliga. Det västliga alternativet innebär att stationen hamnar för långt utanför centrum och bör därför inte vara aktuellt. Vidare anges att det är viktigt att det även fortsättningsvis finns minst samma flexibilitet och transportmöjligheter som idag för att köra godstransporter på järnväg till och från industriområdet i Iggesund.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter och noterar att Mellansvenska Handelskammaren förordar stationsläge Öst eller Mitt i Hudiksvall. Avseende industrispår till Iggesund gäller som en förutsättning att dagens transportmöjligheter på järnväg ska upprätthållas oavsett vilken korridor som väljs.

### Hudiksvalls orienteringsklubb

Hudiksvall orienteringsklubb förordar att ny korridor för Ostkustbanan bör gå väster om Vibod-Långsjön eller längs med gamla E4 mellan Iggesund och Hudiksvall. Däremot motsätter man sig att de nya spåren dras öster om Stora vägen och därmed genom en fin skog som används för rekreation av många.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter och tolkar dessa som att Hudiksvalls orienteringsklubb förordar något av alternativen UA Väst, UA Väst-Mitt och UA Väst-Öst, medan UA Öst, UA Öst-Mitt samt UA Öst-Väst endast är gångbara om det nya spåret dras längs gamla E4.

### Njutångers sockens hembygdsförening

Njutångers sockens hembygdsförening förordar något av de tre västliga alternativen UA Väst, UA Väst-Mitt eller UA Väst-Öst.

Vidare förordas en alternativ industrispårsanslutning mellan nytt dubbelspår och befintlig OKB norr om Njutånger och Prästsjön, se nedanstående bild.



Njutångers socken hembygdsförening vill starkt framhålla att läget för industrispårsanslutning liksom åtgärder för att minska de negativa konsekvenserna av ett bibehållande av befintlig Ostkustbana för industriändamål bör utredas noggsamt. Att industrispårsanslutningen inte behandlats mer än översiktligt är förvånande och beklagligt. Tre förslag till anslutningslägen redovisas i samrådshandlingen. Njutångers sockens hembygdsförening saknar bland annat underlag, motivering, och konsekvensbedömning avseende utpekad industrispårsanslutning. Vidare saknas prognos vad gäller intensitet, trafikering, tåglängder och hastigheter. Njutångers sockens hembygdsförening undrar vem som ansvarar för att minska de negativa konsekvenserna för närboende när den befintliga järnvägen bibehålls, samt vem som kommer ha ansvar för järnvägens säkerhet, underhåll, drift och kompensatoriska åtgärder när funktionen ändras.

**Trafikverket svarar:** Samtliga utredningsalternativ innebär att en anslutning mellan dubbelspåret i ett E4-nära läge och befintliga Ostkustbanan tillskapas. Alternativa lägen för en sådan anslutning har översiktligt studerats och ett läge i höjd med Nianån bedöms som mest lämpligt. Ett nordligare läge, norr om Njutånger, bedöms för den västra korridoren som tekniskt möjligt men förenat med avsevärt högre kostnader till följd av att nybyggnaden av industrispårsanslutning blir avsevärt längre (triangelspåret behöver förlängas så att växlar kan läggas i rakspår samt att avståndet mellan ny Ostkustbana och befintligt spår är jämförelsevis långt) samtidigt som terrängen är kuperad. Den trafik som kommer att trafikera befintligt spår kommer uteslutande att utgöras av godstransporter till/från Iggesunds bruk. Idag genereras cirka 200 godstågstransporter per år vid Iggesunds bruk och maxlängd på tågen uppgår till 450 m. Driftsansvaret för det kvarvarande befintliga spåret avses utredas och klarläggas av Trafikverket i nära samverkan med Iggesunds bruk.

### **Njutångers utvecklingsgrupp**

Njutångers utvecklingsgrupp förordar något av de tre västliga alternativen UA Väst, UA Väst-Mitt eller UA Väst-Öst. I likhet med vad som framförs av Njutångers sockens hembygdsförening förordas en alternativ industrispårsanslutning.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter och noterar att Njutångers utvecklingsgrupp förordar något av de tre västliga alternativen samt en alternativ industrispårsanslutning. Trafikverkets bemötande avseende alternativ industrispårsanslutning framgår av svaret till Njutånger sockens hembygdsförening.

### **Nya Ostkustbanan**

Nya Ostkustbanan vill peka på vikten av att lokaliseringen slutförs och att Trafikverket i arbetet tar vara på de synpunkter som Hudiksvalls kommun fört fram. Bolaget vill också påminna om att tillgänglig forskning visar att centrala stationslägen är att föredra framför externa.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

### **Pappers Avdelning 15**

Pappers Avdelning 15 organiserar arbetare på Holmen Iggesunds Bruk som är Hudiksvalls kommuns största privata arbetsgivare. Det viktigaste för Pappers Avdelning 15 är att Iggesunds tätort har kvar en station för att möjliggöra pendling till och från arbete för såväl medlemmar, arbetsgivare och Iggesund som tätort. Förslaget om en ny station i västra korridoren är inte ett bra alternativ. Pappers Avdelning 15 anser att Trafikverket ska

fortsätta bygga vidare på det befintliga stationsläget och anger att det går att räta ut kurvorna efter att järnvägen kommit ut ur Iggesund för att få en bättre dragning.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Avseende förutsättningarna för en sträckning genom Iggesund gör Trafikverket bedömningen att en sträckning på landbro sammantaget är fördelaktigare än ett marknära läge med hänsyn till den påtagliga problembild som en sträckning genom den grundvattenförande Iggesundsåsen skulle innebära. En marknära sträckning genom Iggesund, där nuvarande markförlagda stationsläge bibehålls, är därför inte aktuell.

## Region Gävleborg

I Hudiksvall ser Region Gävleborg att ett centralt stationsläge i läge Mitt är det mest optimala. Det ger goda förutsättningar för en attraktiv kollektivplanering, pendling och därmed kompetensförsörjning till/från kommunen och länet.

Stationsläge Öst i Hudiksvall är attraktivt ur resenärssynpunkt då det är närbart för många. Regionen ser emellertid att stationsläget skulle ge upphov till kännbara negativa konsekvenser för kulturmiljön och trafiksituationen i Hudiksvall.

Region Gävleborg avstyrker ett externt stationsläge i en västlig sträckning utanför Hudiksvall. Ett externt stationsläge skulle få uppenbart negativa konsekvenser för tillgänglighet, pendlingsmöjligheter och innebära att en stor del av nyttan med dubbelspår skulle gå förlorad för resande till/från Hudiksvalls kommun.

Region Gävleborg avstyrker även ett externt stationsläge väster om Iggesund. Det skulle vara svårt att kollektivtrafikförsörja ett externt läge på ett samhällsekonomiskt hållbart sätt. Ett annat problem med stationsläget är att platsen kan upplevas ödslig och otrygg. Vidare saknar Region Gävleborg en analys av upptagningsområdet för det västra alternativet. Samma analys som gjorts för Hudiksvall avseende upptagningsområde och resmönster behövs för Iggesund.

Region Gävleborg betonar vikten av att Trafikverket har en löpande dialog och planering med blåljusverksamheterna om de olika förslagen. Utryckningstider kan påverkas om det blir färre passager, nya vägar för att passera järnvägen osv.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter och instämmer i behovet av fortsatta samråd med berörda blåljusverksamheter. Avseende västligt stationsläge i Iggesund har en översiktlig tillgänglighetsanalys utförts, se bilaga 1 till denna samrådsredogörelse.

## SGU

Utöver yttrandet över Samrådshandling 2022 har SGU tidigare yttrat sig i ärendet i samband med Trafikverkets arbete med Förstudie 2010 (SGU:s Dnr 01- 784/2010). Därtill har SGU lämnat yttrande avseende Samrådshandling 2016 (SGU:s Dnr 33-2143/2016) samt i samband med kommunens arbete med det tematiska tillägget till kommunens Översiktsplan (SGU:s Dnr 33- 646/2013, 33-2520/2015 samt 33-1652/2016).

SGU anser att de risker som planerad utbyggnad innebär för den värdefulla grundvattenförekomsten Hallstaåsen inte lyfts fram i tillräcklig grad i samrådshandlingen och att det råder en väsentlig skillnad i riskbilden mellan de olika alternativen i passagen i höjd med Hudiksvall. SGU anser att det är direkt olämpligt att det inte, vid valet av spåralternativ vid passagen av Hallstaåsen, tas tillräckligt stor hänsyn till kommunens och regionens dricksvattenförsörjning. SGU anger att om dubbelspåret förläggs i en västlig

korridor förbi Sanna vattentäkt (UA Väst och UA Öst-Väst), med skärning i åsen nära brunnsområdet, följer en stor risk för att vattentäkten påverkas mycket negativt, vilket kan leda till att Hudiksvall står utan reservvattenförsörjning.

SGU råder Trafikverket att välja bort UA Väst och UA Öst-Väst med bakgrund i att ett västlig alternativ vid passage av Hallstaåsen utgör en oacceptabel risk för brunnarna till Sanna vattentäkt.

SGU anser att nya skärningar med Hallstaåsen bör undvikas helt, för att säkerställa dricksvattenförsörjningen nu och i framtiden.

SGU framhåller även att det är mycket viktigt att tillgodose grundvattenskyddet vid både anläggning och drift av järnvägen vid passage av Hallstaåsen samt grundvattenförekomsten i Iggesund. SGU belyser även behovet av tillräckliga förundersökningar samt att val av spårhöjd i åsarnas grundvattenmättade zon bör undvikas helt.

SGU vill även göra Trafikverket uppmärksamma på den checklista för påverkan på grundvattenförekomst som SGU tagit fram i samband med den ändrade lagstiftningen om miljö kvalitetsnormer som trädde i kraft 2019.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar SGU:s synpunkter och att SGU råder Trafikverket att välja bort UA Väst och Öst-Väst.

Trafikverkets miljöbedömning baseras på utredningsalternativens möjliga effekter- och konsekvenser och ej risker kopplade till olyckshändelser. Detta eftersom det inte går att förutsäga om en risk kommer att falla ut och det därmed blir svårt att utläsa från bedömningen vilka konsekvenser alternativen faktiskt medför om risker ingår. Att det förekommer risker där alternativen passerar grundvattenförekomsterna framgår av samrådshandlingen. Behov och omfattning av grundvattenskydd vid passage av grundvattenförekomsterna kommer att utredas i kommande skede för att säkerställa att erforderliga åtgärder vidtas för valt alternativ.

En västlig passage av Hallstaåsen kommer sannolikt ske på bank och/eller på bro med ett visst avstånd från Sanna vattentäkt. Pålning i grundvattenmagasin ska minimeras. I samrådshandlingens kapitel 7.4.7 och 8.6.8 framgår att utredningsalternativen ej medför någon permanent grundvattenbortledning från grundvattenförekomsten Hallstaåsen eller i Iggesund.

Med anledningen av SGU:s yttrande har möte hållits med SGU 6 juni 2022 och VA-chefen på Hudiksvalls kommun 27 juni 2022. Syftet med mötena var att delge ett breddat underlag för bedömningar samt föra en dialog avseende bedömningar av potentiell grundvattenpåverkan, risker och tänkbara skyddsåtgärder vid Hallstaåsen.

Utifrån SGU:s synpunkter och ovan nämnda möten har Trafikverket genomfört en riskanalys avseende passagen av Hallstaåsen. Riskanalysen, som framgår i sin helhet i bilaga 2, utmynnar i följande bedömning:

Samtliga utredningsalternativ erhåller samma riskbedömning enligt använd metodik. Det som inte inryms i metodiken men som bör noteras är att riskföreteelser inom västra passagen av Hallstaåsen (UA Väst och UA Öst-Väst) riskerar att nå och påverka större del av Hallstaåsen, relativt sett, än den östra passagen (UA Öst, UA Väst-Öst, UA Väst-Mitt och UA Öst-Mitt). Likaså innebär riskföreteelser inom den västra passagen att två vattentäkter kan riskeras att påverkas jämfört med den östra där en vattentäkt kan riskeras att påverkas. Utifrån detta så utgör den västra passagen, relativt sett, en större risk än den östra.

Vidare bör det uppmärksammas att den östra passagen kommer innebära att befintlig OKB kommer trafikerats samtidigt som den nya järnvägen byggs inom samma korridor. Detta medför att byggskedet kan bli mer komplext om framtida järnväg förläggs nära befintlig OKB. Det bör även noteras att den östra passagen kan innebära att framtida OKB passerar sårbara delar av Hallstaåsen på nästan dubbelt så lång sträcka som den västra passagen.

Genom redovisade förslag på riskreducerande åtgärder i bilaga 2 bedöms en acceptabel risknivå för samtliga utredningsalternativ kunna uppnås. Trafikverket bedömer därmed inte att UA Väst och UA Öst-Väst innebär oacceptabel risk för Hallstaåsen.

## **SJ**

SJ förordar UA Väst-Mitt eller UA Öst-Mitt. Båda alternativen ger en stationsplacering i Hudiksvall med nästan samma tillgänglighet som med ett östligt stationsläge, och med alternativet Öst-Mitt även i Iggesund. Det senare alternativet ger dock mycket stora ingrepp i den fysiska miljön i Iggesunds centrum. SJ anser att det nytillkomna alternativet Mitt i etappens norra del på ett utmärkt sätt förenar de olika intressenternas krav och önskemål på Nya Ostkustbanan

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter och noterar att SJ förordar UA Väst-Mitt och UA Öst-Mitt.

## **SMHI**

SMHI hänvisar till tidigare yttrande från 2016-10-26. SMHI ger information gällande extrema nederbördsmängder, framtida klimat, utformning av passager över vattendrag samt utformning avseende översvänningsrisker.

För val av korridor anger SMHI att det ur bullersynpunkt är en fördel om den nya sträckningen går utmed en redan befintlig väg eller järnväg, så att inte nya områden störs. SMHI undrar vilken av korridorerna som lockar flest resenärer och pendlare som annars skulle valt bil samt vilket alternativ som innebär att utsläpp från vägtransporter blir som minst och miljövinsten därmed som störst?

SMHI undrar hur stor miljövinst den aktuella ombyggnaden kommer att innebära och uppmanar till att en emissionsinventering bör göras där det framgår hur stora de totala utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar kommer vara i området för korridorerna i förhållande till nuläget.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter. I skede för kommande projektering kommer hänsyn tas till framtida klimat- och översvänningsrisker vid inplacering av järnvägen i landskapet. En klimatkalkyl, som beräknar klimatbelastningen för planerade åtgärder inom respektive utredningsalternativ har tagits fram. Någon fördjupande analys av skillnader i resandevolymer mellan de olika korridorerna har inte utförts och därmed har inte heller alternativskiljande överflyttningseffekter bedömts.

## **Socialdemokraterna Hudiksvalls kommun**

Socialdemokraterna framför att stationsläget är mycket viktigt för staden och kommunen. Socialdemokraterna vill att tågens hastighet är så låg att bansträckning och kurvor kan anpassas till omgivande stadsbild och landskap samt optimalt centrumnära stationslägen. Socialdemokraterna förordar ett centrumnära stationsläge i Hudiksvall och att tåghastighet och spårdragning anpassas optimalt. Socialdemokraterna anser att östra och mittenalternativet ska utredas vidare. Vidare förordas ett centrumnära stationsalternativ även i Iggesund.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter och noterar att Socialdemokraterna förordar UA Öst samt UA Öst-Mitt. Avseende synpunkter på hastighetsstandard vid stationslägen hänvisas till Trafikverkets bemötande av Hudiksvalls kommuns yttrande.

### **Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)**

SSM anger att magnetfältsnivåer bör redovisas för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt där magnetsfältsnivån förväntas blir förhöjd. Det är sedan miljöbalken som ska beaktas då bedömning görs om eventuellt behov av exponeringsbegränsande åtgärder. Folkhälsomyndigheten är tillsynsvägledande när det gäller miljöbalken och SSM anser därför att Folkhälsomyndigheten ska ges möjlighet att yttra sig i ärendet.

SSM föreslår att Trafikverket uppdaterar informationen i faktarutan om riktvärden för elektromagnetiska fält enligt broschyren Magnetfält och hälsorisker.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter och kommer att beakta dessa i kommande skeden.

### **Sunfab Hydraulics AB**

Framför att med dubbelspår in i stadscentrum påverkas inte bara företagets lokala verksamhet negativt utan också dess organisation och utveckling av varumärket Hudiksvalls stad. Det är bättre för företagen om man utvecklar staden på ett sätt som gör att fler människor vill flytta till Hudiksvalls kommun för att slippa pendla med tåg. Då blir det också lättare att rekrytera personal som är beredd att fortsätta satsa på orten med utökad kompetens.

Förslag på nytt alternativ: Eftersom det finns relativt stor tillgång av obebyggd mark nära nya E4 är den naturligaste lösningen för en optimalt flexibel stationsanläggning för både persontåg och godstågstransporter i utkanten av staden, nära E4 och riksväg 84. En sådan lösning öppnar upp för exempelvis stor omlastningsplats för både människor och järnvägsgods i Hudiksvalls kommun.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Ett externt, E4-nära läge för resecentrum och godstransporter är inte aktuellt. Motivet för det är bland annat att ett sådant läge innebär jämförelsevis sämre tillgänglighet för bosatta i Hudiksvall och för de som reser till olika målpunkter i Hudiksvall. Utbyggnad av en godsterminal i Hudiksvall, i Trafikverkets regi, är heller inte aktuell. Flera av de större industrierna i regionen har industrispårsanslutningar och det marknadsmässiga underlaget för en kombiterminal i Hudiksvall torde vara mycket begränsat.

### **Svenska kraftnät**

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har tidigare lämnat synpunkter daterat 2016-10-26.

Inom aktuellt planområde har Svenska kraftnät en 220 kV-ledning. Det finns planer att ersätta den berörda ledningen och en utredning pågår. Mot bakgrund av detta önskar Svenska kraftnät mer detaljerade underlag och betonar vikten av en dialog och samordning mellan Trafikverket och Svenska kraftnäts planering.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter och avser att tillhandahålla tillgängliga underlag.

### **Vänsterpartiet Hudiksvall**

Vänsterpartiet Hudiksvall ställer sig bakom det yttrande som Hudiksvalls kommun har lämnat till Trafikverket i detta ärende, beslutat på kommunstyrelsens sammanträde 2022-03-15.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar detta.

### **3.4. Kompletterande utredning Iggesund**

Både Hudiksvalls kommun och länsstyrelsen har i början av 2023 lämnat sina sammanvägda ståndpunkter. De förordar ett stationsläge vid Glysis i Hudiksvall (stationsläge Mitt). Samtidigt efterfrågas en fördjupad utredning om förutsättningarna för ett centralt, marknära läge för en regionalstågsstation i Iggesund. Trafikverket har upprättat en översiktlig studie, se bilaga 3.

Trafikverket, länsstyrelsen och Hudiksvalls kommun har haft två möten gällande den fördjupande utredningen ”Översiktlig studie Iggesund alternativ Öst-Mitt, marknära läge”, 2023-03-01 och 2023-11-01.





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Region Mitt Gävle. Besöksadress: Redargatan 18.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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