

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostkustbanan, Enånger-Idenor-Stegskogen

Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län

Järnvägsplan – val av lokaliseringsalternativ, samrådshandling

Ärendenummer: TRV 2016/71876

2020-11-01



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Ostkustbanan Enånger – Idenor – Stegskogen.

Järnvägsplan – val av lokalisering, samrådshandling

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2020-11-01

Ärendenummer: 2016/71876

Kontaktperson: Agneta Davidsson, Trafikverket

Innehåll

1.	SAMMANFATTNING	5
2.	PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	6
3.	GEOGRAFISK AVGRÄNSNING	6
4.	FÖRSTUDIE	6
5.	JÄRNVÄGSPLAN MED STATUS SAMRÅDSHANDLING – VAL AV LOKALISERINGSLTERNATIV ETAPP ENÅNGER – IDENOR OCH IDENOR – STEGSKOGEN.	7
5.1.	Samrådskrets	7
5.2.	Samråd	7
5.3.	Samråd med berörd länsstyrelse	8
5.3.1.	Länsstyrelsen Gävleborg	8
5.4.	Samråd med berörd kommun	14
5.4.1.	Hudiksvalls kommun	14
5.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	25
5.5.1.	Gävle kommun	25
5.5.2.	Länsstyrelsen Västernorrland	26
5.5.3.	Region Gävleborg	27
5.5.4.	Sundsvalls kommun	29
5.5.5.	Söderhamns kommun	30
5.5.6.	Ostkustbanan 2015 AB	31
5.5.7.	Hälsinglands museum	32
5.5.8.	SMP Parts AB	33
5.5.9.	Sunfab Hydraulics AB	33
5.5.10.	Facken på Iggesunds bruk	34
5.5.11.	Statens geotekniska institut (SGI)	35
5.5.12.	Statens geologiska undersökning (SGU)	36
5.5.13.	Sundsvallsregionen	37
5.5.14.	Miljöpartiet Hudiksvall	38
5.5.15.	SMHI	39
5.5.16.	Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna i Hudiksvall	39
5.5.17.	Iggesunds Intresseförening	40
5.5.18.	Dellenbanan AB	41
5.5.19.	Strålsäkerhetsmyndigheten	42
5.5.20.	Svenska kraftnät	42
5.5.21.	Iggesund Paperboard AB	43
5.5.22.	Skogsstyrelsen	44

5.5.23.	Norra Hälsinglands Travsällskap	44
5.5.24.	Monitor ERP SYSTEM	45
5.5.25.	Beijer Byggmaterial AB	45
5.5.26.	Hudiksvalls Vänner	46
5.5.27.	Mellansvenska Handelskammaren	47
5.5.28.	Omställning Hudiksvall	48
5.5.29.	MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)	48
5.5.30.	Jordbruksverket	48
5.5.31.	Sjöfartsverket	48
5.5.32.	Försvarmakten	48
5.5.33.	Naturvårdsverket	48
5.5.34.	Energimyndigheten	48
5.5.35.	Transportstyrelsen	48
5.6.	Samråd med allmänheten samt med de enskilda som kan bli särskilt berörda	49
5.6.1.	Frågor framförda under de allmänna samrådsmötena	49
5.6.2.	Skriftligen inkomna synpunkter från allmänheten	52
5.6.3.	Fastighetsägare	55
5.6.4.	Förslag till nya järnvägsdragningar Enånger-Idenor	57
5.6.5.	Förslag till nya järnvägsdragningar Idenor-Stegskogen	61
6.	HUDIKSVALLS KOMMUNS TEMATISKA TILLÄGG FÖR DUBBELSPÅR PÅ OSTKUSTBANAN	72
6.1.	Inkomna synpunkter under Hudiksvalls kommuns utställning av tematiskt tillägg på översiktsplanen hösten 2017	72

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

1. Sammanfattning

Den 1 januari 2013 inträdde en ny planläggningsprocess för vägar och järnvägar. Den tidigare processen var uppdelad i tre skeden: förstudie, väg/järnvägsutredning och arbets-/järnvägsplan. Den nya planläggningsprocessen tar fram en järnvägsplan med olika statusbenämningar. Här har aktuell järnvägsplan har status samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ. Projektet är påbörjat enligt den gamla planläggningsprocessen med en förstudie och har sedan övergått i den nya planläggningsprocessen.

En förstudie har tagits fram av Trafikverket. Förstudien ”Dubbelspår Gävle – Sundsvall” var ute på remiss under tiden 2010-05-05 – 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010. Förstudien omfattade hela sträckan mellan Gävle och Sundsvall. Arbetet följdes av en referensgrupp bestående av de fem berörda kommunerna (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordangig, Sundsvall), länsstyrelsen i Gävleborg, Region Gävleborg, Länsstyrelsen i Västernorrland samt landstingen i Gävleborg och Västernorrland.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län samt Västernorrlands län beslutade 2010-08-30 respektive 2010-08-31 att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samrådshandling - val av lokalisering daterad 2016-09-23 omfattade både etappen Enånger – Idenor och etappen Idenor – Stegskogen och har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats, i Hudiksvalls kommuns Reception, på plan- och bygglovskontoret i Hudiksvall samt på Trafikverkets kontor i Gävle under perioden 2016-09-26 – 2016-10-28. Information var handlingarna har funnits att tillgå har framgått genom remissbrev, annons i lokaltidningen samt på Trafikverkets webbsida.

Efter samrådet hösten 2016 sammanställde Trafikverket en samrådsredogörelse enbart för etappen Enånger – Idenor. Samrådsredogörelsen och en uppdaterad samrådshandling val av lokalisering båda daterade 2017-04-18 sändes ut till Länsstyrelsen i Gävleborg och Hudiksvalls kommun vid begäran av sammanvägd ståndpunkt för etappen Enånger – Idenor.

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen.

Föreliggande samrådsredogörelse avser samrådshandling Enånger-Idenor-Stegskogen. På grund av detta har Trafikverket nu slagit ihop samrådsredogörelsen för Enånger – Idenor, daterad 2017-04-18, med Idenor – Stegskogen. Samtliga inkomna synpunkter från samrådet hösten 2016 avseende Enånger-Idenor samt Idenor – Stegskogen redovisas i kapitel 5. De tidigare svaren som Trafikverket sammanställde för Enånger-Idenor är i denna samrådsredogörelse är daterade 2017-04-18.

2. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har tagits fram inför aktuellt samråd med särskilt berörda/allmänheten och berörda myndigheter och organisationer inom ramen för val av lokalisering och har daterats 2016-09-23.

3. Geografisk avgränsning

Föreliggande samrådsredogörelse behandlar etapperna Enånger – Idenor och Idenor - Stegskogen.

4. Förstudie

Förstudien ”dubbelspår Gävle – Sundsvall” var ute på remiss 2010-05-05 – 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010. Förstudien omfattade hela sträckan mellan Gävle och Sundsvall. Under arbetet med förstudien fanns en referensgrupp bestående av de fem berörda kommunerna (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall), Länsstyrelsen i Gävleborg, Region Gävleborg, Länsstyrelsen i Västernorrland samt Landstingen i Gävleborg och Västernorrland, som haft nio möten med början 2009-06-15.

Samråd med allmänheten har i huvudsak skett 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, samrådsmöten i respektive kommun.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län beslutade 2010-08-30 att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan.

I den tidigare samrådsredogörelsen avseende Enånger-Idenor, daterad 2016-09-23, var de inkomna yttrandena från förstudien. Dessa finns också redovisade i Förstudiens slutrapport november 2010. Till denna uppdatering har dessa plockats bort. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TrV 2010/25933.

5. Järnvägsplan med status samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ Etapp Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

I detta kapitel redovisas synpunkter gällande etappen Enånger-Idenor och Idenor - Stegskogen.

Efter samrådet hösten 2016 sammanställde Trafikverket en samrådsredogörelse enbart för etappen Enånger – Idenor. Samrådsredogörelsen och en uppdaterad samrådshandling val av lokalisering båda daterade 2017-04-18 sändes ut till Länsstyrelsen i Gävleborg och Hudiksvalls kommun vid begäran av sammanvägd ståndpunkt för etappen Enånger – Idenor. Både samrådsredogörelsen och samrådshandling val av lokalisering har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

Inkomna synpunkter från samråden 2016 redovisas i detta kapitel. Därtill har ytterligare synpunkter och medborgarförslag inkommit efter 2016 som kommenteras kortfattat.

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen.

På grund av detta har Trafikverket slagit ihop samrådsredogörelsen för Enånger – Idenor, daterad 2017-04-18, med Idenor – Stegskogen. Samtliga inkomna synpunkter från samrådet hösten 2016 redovisas i detta kapitel. De tidigare svaren som Trafikverket sammanställde för Enånger-Idenor är i denna samrådsredogörelse daterade 2017-04-18.

I flera av Trafikverkets kommentarer (i denna samrådsredogörelse) från 2017-04-18 för etappen Enånger – Idenor står det att samrådshandlingen har uppdaterats inför ställningstagande. Detta gäller samrådshandling val av lokaliseringsalternativ daterad 2017-04-18. Trafikverket vill däremot förtydliga att de inte har tagit något ställningstagande om val av korridor för Enånger – Idenor.

Många yttranden har inkommit beträffande de aktuella sträckorna både från allmänheten, myndigheter, kommuner och övriga berörda organisationer.

5.1. Samrådsrets

En utökad samrådsrets för samrådet 2016 har definierats utifrån bedömt behov anpassat till utredningens omfattning och bedömda påverkan. Samrådsretsen har innefattat berörd länsstyrelse, berörd kommun, övriga statliga myndigheter och organisationer samt allmänheten och enskilda som kan antas bli särskilt berörda.

Samrådsretsen har stämts av med Hudiksvalls kommun samt Länsstyrelsen i Gävleborg som har fått möjlighet att lämna synpunkter.

5.2. Samråd

Under arbetet med samordnad planering av Ostkustbanan och framtagande av föreliggande järnvägsplan har regelbundna samrådsmöten hållits dels i en (stor-)grupp bestående av

tjänstemän från respektive kommun utmed banan (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig och Sundsvall), representanter från de båda berörda länsstyrelserna (länsstyrelsen i Gävleborg samt Västernorrlands länsstyrelse) samt representanter från Region Gävleborg. Men även möten i styrgruppen bestående av politiker från respektive berörd kommun samt Region Gävleborg.

Samrådshandling – val av lokalisering daterad 2016-09-23 omfattade både etappen Enånger – Idenor samt etappen Idenor – Stegskogen och har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats, i Hudiksvalls kommuns Reception, på plan- och bygglovskontoret i Hudiksvall samt på Trafikverkets kontor i Gävle under perioden 2016-09-26 – 2016-10-28. Information var handlingarna har funnits att tillgå har framgått genom remissbrev, annons i Hudiksvalls tidning samt på Trafikverkets webbsida.

Det har under samrådstiden varit möjligt att inkomma med synpunkter till Trafikverket. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden från samrådet finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2016/71876, TRV 2016/71878 och TRV 2016/69574.

5.3. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen Gävleborg har inkommit med ett samlat yttrande. Trafikverket har i denna samrådsredogörelse valt att sortera yttrandet etappvis för att få en tydligare bild över vad som berör respektive etapp.

Trafikverket vill förtydliga att i de svar Trafikverket ger i samrådsredogörelsen från 2017-04-18, där det står att synpunkten är inarbetad i samrådshandlingen gäller enbart etappen Enånger – Idenor. Inarbetningen är gjord i samrådshandling val av lokaliseringsalternativ daterad 2017-04-18.

Länsstyrelsen Gävleborg har deltagit på 13 storgruppsmöten under arbetet inom Samordnad planering. Viktiga frågor på dessa möten har varit målformulering, etappgränser, val av utredningsaspekter, prioriteringsgrunder, risker och framgångsfaktorer samt projektets hantering enligt nya planlägningsprocessen. På storgruppsmötena har också arbetets framdrift redovisats samt att berörda kommuner informerat om sitt översiktsplanearbete.

5.3.1. Länsstyrelsen Gävleborg

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Länsstyrelsen Gävleborg anser inte att samrådshandlingen i tillräcklig omfattning beskriver hur stor påverkan bedöms bli inom respektive korridor och inte heller om det finns åtgärder som kan minska eller kompensera störningar och intrång som uppkommer.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Bedömningen är att den allmänna texten till stor del hänförs till beskrivning av etappen Idenor – Stegskogen och här kommer kompletterande utredningar att utföras och en omarbetad samrådshandling tas fram och samrådats.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen.

Kulturmiljö

Fornlämningar

Det finns inte många komplicerade fornlämningar. Däremot finns ett flertal lämningar av sorten fyndplats respektive undersökt och borttagen, det vill säga lämningar som i sig inte längre finns kvar, men som kan indikera att det finns fler hittills okända lämningar i närheten.

Uppgifter om skogsbrukslämningar är relativt få men potential finns för att träffa på nya vid fördjupad inventering.

Sammanställningen över fornlämningar i tabell 7.9.1-1 är svår att använda för att ta ställning till alternativ eftersom det inte finns en koppling mellan karta och tabell, samt att den inte anger vilken järnvägskorridor fornlämningarna ligger inom.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket har förtydligat tabellen i samrådshandlingen Enånger - Idenor inför ställningstagande.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar detta för etappen Idenor – Stegskogen.

Yttrande på Enånger – Idenor

Grundvatten

På sidan 125, femte stycket bör det ändras till att Iggsjön inte längre används som vattentäkt och att vattenskyddsområdet är upphävt. Däremot har grundvattenförekomsten Iggesund SE683891-156679 hög prioritet enligt den regionala vattenförsörjningsplanen som möjlig reservresurs i framtiden. Iggsjön SE683996-156745 är en ytvattenförekomst med måttlig ekologisk status. Grundvattenförekomsten Iggesund SE683891-156679 har god kemisk och kvantitativ status.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket har reviderat samrådshandlingen Enånger - Idenor inför ställningstagande.

Vatten

Nianåns norra utlopp har höga naturvärden, valet av korridor har inte så stor betydelse när det gäller påverkan på vattendragen. Förslag till skyddsåtgärder och val av läge inom vald korridor är av större betydelse. Generellt bör passager över vattendrag inte anläggas vid fors- eller strömsträckor för att minska påverkan på fiskreproduktionen.

Beskrivningen av Nianån på sidan 87 bör kompletteras med information om pågående tillståndsprövning för utrivning av vandringshinder. Mittkraft AB, via Hudiksvalls kommun, ansöker om tillstånd till utrivning av regleringsdamm i utloppet av Niansjöarna i Nianfors samt utrivning av dammanläggning med mera vid Sofieholms kraftstation i Njutånger. En dom i målet förväntas komma innan årsskiftet 2016/2017, Trafikverket bör ha i beaktande att två vandringshinder i Nianån kommer vara utrivna.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Skyddsåtgärder och passager över vattendrag är något som ses över i detaljprojekteringen i nästa skede.

Trafikverket har reviderat samrådshandlingen inför ställningstagande avseende beskrivningen av Nianån.

Naturmiljö

Ur naturmiljösynpunkt är det fördelaktigt att bygga ut längs befintlig järnväg enligt det östra alternativet. Det västra alternativet tar mer jungfrulig mark i anspråk, särskilt på sträckan Njutånger-Hudiksvall. Här kan också barriäreffekten bli påtaglig beroende på dess sträckning inom korridoren och placeringen av eventuella viltpassager.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar detta. Trafikverket har kompletterat och förtydligat texten i samrådshandlingen Enånger - Idenor inför ställningstagande.

Kulturmiljö

Enånger-Njutånger

Mellan Enånger och Njutånger är den föreslagna korridoren bred och påverkan på kulturmiljöerna inom etappen beror på var spåret slutligen placeras. Kulturmiljöfrågorna berör främst fornlämnningssituationen i korridoren.

Njutånger-Idenor, östliga korridoren

Inom den östliga korridoren mellan Njutånger och Idenor, finns riksintressena X 205 Iggesunds bruk samt X 206 Njutångers kyrkby. Det östliga alternativet kommer att beröra riksintresset Njutånger i dess nordvästliga utkant, troligen i begränsad omfattning. Påverkan på riksintresset X 205, Iggesunds bruk, blir mer påtaglig då järnvägen även fortsättningsvis kommer att passera genom samhället. Av järnvägsplanen framgår att flera byggnader av betydelse för riksintresset längs Villagatan kan komma att rivas, men det är oklart i vilken omfattning. Detta skulle påverka riksintresset negativt.

Den fortsatta järnvägssträckan Iggesund-Idenor förutsätts löpa nära nuvarande spårdragning, vilket innebär begränsad påverkan på kulturmiljövärdena.

Njutånger-Idenor, västra korridoren

Ur kulturmiljösynpunkt är det positivt om befintlig spårsträckning från Iggesund och söderut kan behållas för godstrafik till och från Iggesunds bruk. Järnvägen har varit en förutsättning för 1900-talets industriexpansion i Iggesund, vilket innebär en förståelse för hur det förindustriella bruket har övergått i dagens industrisamhälle och bör därför spela en viktig roll för Iggesund.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar detta. Trafikverket har kompletterat och förtydligat texten i samrådshandlingen Enånger - Idenor inför ställningstagande.

Buller

Länsstyrelsen delar Trafikverkets åsikt att ett västligt alternativ är att föredra ur bullersynpunkt. Underlag saknas som visar om det är tekniskt och ekonomiskt möjligt att med skyddsåtgärder klara Trafikverkets riktvärden för de värst utsatta i ett östligt alternativ, utan inlösen och rivning. Detta gäller både under drifts- och byggtid.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

I detta skede järnvägsplan val av lokalisering ses bullerpåverkan över översiktligt och i nästa

skede järnvägsplan planförslag kommer utförligare utredningar att utföras. Där ser man till konsekvenser och möjliga åtgärder för varje enskild fastighet utifrån vad som är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat. Detta kan innebära att inlösen och rivning kan behövas.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Grundvatten

Grundvattenförekomsterna Hallstaåsen/Hudiksvall SE684741-157082 och Hallstaåsen-Edsta SE685159-156615 är mycket högt prioriterade i den regionala vattenförsörjningsplanen för den befintliga och framtida vattenförsörjningen inom länet.

Enligt järnvägsplanens samlade bedömning medför det östliga alternativet mindre negativa konsekvenser avseende grundvattenresurser och dricksvatten än det västliga alternativet. Länsstyrelsen är av samma åsikt utifrån en översiktlig bedömning.

Riskerna vid ett västligt alternativ över grundvattenförekomsten Hallstaåsen -Edsta är inte tillräckligt utredda för att ta ställning till detta alternativ. Underlag om påverkan på befintlig täkt och grundvattenförekomstens kemiska och kvantitativa status saknas.

Geohydrologiska undersökningar är viktiga underlag både vad det gäller val av korridor och sträckning inom korridor. Som upplysning kan kommenteras att Hallstaåsen inte blev utpekad som riksintresse för vattenförsörjning. Beslut i frågan kom från Havs- och Vattenmyndigheten 2016-09-16.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Efter samrådet och med de inkomna yttrandena som grund har en fördjupad jämförelse av båda korridorernas passage av Hallstaåsen tagits fram av Hudiksvalls kommun med hjälp av Artesia. Trafikverket tillhandahöll underlag och geotekniska undersökningar till den fördjupade jämförelsen. Den fördjupade jämförelsen heter Ostkustbanans korsning av Hallstaåsen och är daterad 2017-06-21. Den fördjupade jämförelsen var med som underlags-PM till Hudiksvalls kommuns tematiska tillägg till översiktsplanen som var på utställning hösten 2017. I den fördjupade jämförelsen framgår det att passagen av Hallstaåsen i den västra och den östra korridoren inte är särskilt alternativskiljande. Trafikverket kommer arbeta vidare med passagen av Hallstaåsen i det fortsatta arbetet.

Vatten

Länsstyrelsen upplyser om att Lillfjärden i Hudiksvall är ett viktigt rastställe för den europeiska populationen av fjällgäss. Eventuell påverkan på fjällgässen i det östliga alternativet bör framgå av järnvägsplanen.

Trafikverkets kommentar 2020-06-30:

Trafikverket noterar detta.

Naturmiljö

Ur naturmiljösynpunkt är det fördelaktigt att bygga ut längs befintlig järnväg enligt det östra alternativet. Det västra alternativet tar mer jungfrulig mark i anspråk, särskilt på sträckan Njutånger-Hudiksvall. Här kan också barriäreffekten bli påtaglig beroende på dess sträckning inom korridoren och placeringen av eventuella viltpassager.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar detta.

Kulturmiljö

Idenor-Stegskogen, östliga alternativet

Korridoren passerar genom Hudiksvalls stad som utgör riksintresse för kulturmiljövården.

Genom att välja det östliga alternativet genom Hudiksvalls stad kan den byggnadsminnesförklarade järnvägsstationen och perrongtaket även fortsättningsvis finnas kvar i en trafikerad järnvägsmiljö, vilket är positivt för riksintresset. Även en framtida anslutning till den kulturhistoriskt värdefulla Dellenbanan är fortsatt möjlig.

Riskerna med det östliga alternativet och de negativa effekterna det för med sig är stora. Den sammanlagda påverkan bedöms kunna innebära påtaglig skada. Dels på ett direkt och oåterkalleligt vis genom de rivningar i centrum som krävs för anläggningen och dels genom att järnvägens befintliga barriäreffekter förstärks och nya tillkommer.

Det går inte att utläsa av handlingarna om passagen genom stan kommer att kunna förläggas i tunnel mellan Hamngatan och Långgatan eller om spåret kommer att löpa i ett öppet schakt/tråg. Det senare innebär självklart en större negativ påverkan på stadsbilden.

Av de byggnader som riskerar att rivas har flera byggnader ett högt kulturhistoriskt värde och är av betydelse för riksintresset och stadsbilden. Bebyggelsen i Bokhandeln 1 rymmer Kulturhuset, Folkets hus och Stadsbiblioteket där ena halvan av kvarterets front mot Rådhusparken utgörs av ett mycket välbevarat stadsmässigt 1870-talshus. Den andra halvan är en hundra år yngre kopia. Byggnaderna har således olika ålder och därmed individuellt värde, men utgör tillsammans en sammanhållen och rumsskapande helhet.

Rivningen av trähusbebyggelsen i kvarteret Kryddgården, Panten 1 och Pantbanken 4 skulle också innebära en förlust av en för riksintresset betydelsefull bebyggelsemiljö från det sena 1800-talet. Bebyggelsen som hotas av rivning i Dahlbom 4 är av begränsad kulturhistorisk betydelse, dock med undantag för den mindre träbyggnaden längs hamngatan. Denna bör kunna flyttas till nytt läge.

Den före detta busstationen i kvarteret Härvan har genom att den är ombyggd ett begränsat kulturhistoriskt värde och bedöms inte vara omistlig.

Av betydelse för påverkan på riksintresset och stadsbilden är också de barriäreffekter som sträckningen genom staden orsakar. Det är stor skillnad mellan dagens enkelspår och det föreslagna dubbelspåret med planskildheter. En stor vikt för stadsbilden och kulturvärdena är de tillkommande barriäreffekterna i form av stängda gator för öst-västlig kommunikation, men också de nord-sydliga barriärer över långa gatuutsnitt.

Skyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och fönsterbyten med mera kan bli aktuella för bebyggelse som vetter mot den planerade järnvägen. Det framgår inte heller i järnvägsplanen hur och i vilken mån sådana åtgärder kan komma att krävas och hur det kan påverka stadsbilden.

Det är flera frågor som behöver belysas innan det går att ta ställning till det östliga alternativet ur kulturmiljösynpunkt, bland annat barriäreffekterna, ovissheten i om bland annat riven bebyggelse ersätts samt oklarheten i hur spåret genom stan kan överdäckas.

Idenor-Stegskogen, västliga alternativet

De östliga och västliga alternativen möts strax söder om Hudiksvall vid byarna Vi, Måsta, Björka och Sörrå. Området är utpekade som bevarandeområde för odlingslandskapet klass 2. Det är troligt att intrång kommer att ske i landskapet. Här finns också Dellenbanan som i sig utgör en viktig kulturlämning. En järnvägssträckning som möjliggör en framtida återupptagen trafikering av Dellenbanan vore värdefull.

Inom den västliga korridoren finns befintlig bebyggelse, dock inte utpekade kulturhistoriska värden. Den västliga korridoren passerar dock flera betydelsefulla kulturhistoriska öst-västliga färdvägar med stort historiskt djup. Det är angeläget att dessa inte skärs av.

Fornlämningar

I den södra delen av Hälsingtuna socken finns en samling av fornlämningar som bland annat består av flera små och stora gravhögar som kan bli svåra att undvika och komplicerade att undersöka.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det in i det fortsatta arbetet. I sammanhanget bör nämnas att den östliga korridoren, som den redovisades 2016, inrymmer flera delavsnitt med låg geometrisk standard, vilket behöver vägas in i den översyn av korridorerna som avses ske.

Buller

Bullerberäkningarna som har utförts visar att många kommer att bli allvarligt bullerstörda i ett östligt alternativ. Det bedöms även att den västliga sträckningen utanför staden i högre grad kan bullerskyddas jämfört med den östliga sträckningen genom Hudiksvalls stad. I den trånga stadsmiljön är det svårare att arbeta med skärmande åtgärder. Detta medför att även om uteplatser och inomhusmiljöer skulle kunna skyddas så kommer fortfarande områden där allmänhet vistas att påverkas av buller från järnvägen.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets åsikt att ett västligt alternativ är att föredra ur bullersynpunkt. Underlag saknas som visar om det är tekniskt och ekonomiskt möjligt att med skyddsåtgärder klara Trafikverkets riktvärden för de värst utsatta i ett östligt alternativ, utan inlösen och rivning. Detta gäller både under drifts- och byggtid.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

I detta skede järnvägsplan val av lokalisering ses bullerpåverkan över översiktligt och i skedet järnvägsplan utformande av planförslag kommer utförligare utredningar att utföras. Där ser man till konsekvenser och möjliga åtgärder för varje enskild fastighet utifrån vad som är tekniskt och ekonomiskt möjligt och miljömässigt motiverat. Detta kan innebära att inlösen och rivning kan behövas.

Gemensamt samrådsmöte med Länsstyrelsen och Hudiksvalls kommun

Det har hållits åtta gemensamma samrådsmöten med Länsstyrelsen Gävleborg och Hudiksvalls kommun, den 3 oktober 2016, 29 november 2016, 15 mars 2017, 21 mars 2017, 4 april 2017, 28 april 2017, 22 maj 2017 och 9 juni 2017. På mötet den 29 november 2016

deltog även representanter från Region Gävleborg. För etappen Enånger – Idenor diskuterades främst påverkan på riksintresset för kulturmiljö utmed Villagatan i Iggesund. På etappen Idenor – Stegskogen var de främsta dialogerna kring påverkan på riksintresse för Kulturmiljövård Hudiksvalls stad, passagen av Hallstaåsen, bullerproblematiken i centrala Hudiksvall samt riskerna med att farligt god passerar genom centrala Hudiksvall.

Efter att Trafikverket december 2017 beslutade att se över ytterligare möjligheter och att utreda en ny korridor genom Hudiksvall har Trafikverket haft fortsatt återkommande dialog med Länsstyrelsen tillsammans med Hudiksvalls kommun och Region Gävleborg.

5.4. Samråd med berörd kommun

Hudiksvalls kommun har inkommit med ett samlat yttrande. Trafikverket har i denna samrådsredogörelse valt att sortera yttrandet etappvis för att få en tydligare bild över vad som berör respektive etapp.

Trafikverket vill förtydliga att i de svar från 2017-04-18, där det står att synpunkten är inarbetad i samrådshandlingen gäller enbart etappen Enånger – Idenor. Inarbetningen är gjord i samrådshandling val av lokaliseringsalternativ daterad 2017-04-18.

Hudiksvalls kommun har deltagit i 13 storgruppsmöten i 16 styrgruppsmöten. Viktiga frågor på storgruppsmöten har varit målformulering, etappgränser, val av utredningsaspekter, prioriteringsgrunder, risker och framgångsfaktorer samt projektets hantering enligt nya planlägningsprocessen. På storgruppsmötena har också arbetets framdrift redovisats samt att berörda kommuner informerat om sitt översiktsplanarbete. På styrgruppsmöten har en redovisning och diskussion utifrån senaste storgruppsmötet hållits.

Förutom stor-/styrgruppsmöten har Trafikverket och tjänstemän träffat Hudiksvalls kommun vid veckovisa avstämningsmöten samt haft många fler korta avstämningar. På dessa möten har järnvägens konsekvenser och möjligheter diskuterats utifrån Hudiksvalls kommuns synvinkel. Hudiksvalls kommun har informerat Trafikverket om närliggande utbyggnadsplaner som kan komma att påverka Ostkustbanan.

Viktiga frågor i samtalen med Hudiksvalls kommun har varit påverkan på centrala Iggesund för etappen Enånger – Idenor samt påverkan på centrala Hudiksvall och påverkan på Hallstaåsen för etappen Idenor - Stegskogen.

Efter samrådet har Trafikverket haft kontinuerliga samverkansmöten med Hudiksvalls kommun. På dessa möten diskuterades främst det fortsatta arbetet och behovet av fördjupade utredningar.

5.4.1. Hudiksvalls kommun

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Hudiksvalls kommun börjar med att informera följande i sitt yttrande:

Kommunstyrelsen har beslutat att i första hand hemställa hos Trafikverket att göra en genomgripande omarbetning av samrådsförslaget med förnyat samråd i enlighet med de synpunkter som kommunen framför i yttrandet med bilagor.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Bedömningen är att den allmänna texten till stor del hänförs till beskrivning av etappen

Idenor – Stegskogen och här kommer kompletterande utredningar att utföras och en omarbetad samrådshandling tas fram och samrådås.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen.

Kommunens mål

Kommunstyrelsen har valt att endast gå vidare med östra alternativet i det översiktsplaneförslag som för närvarande är under utställning. Kommunen menar att Trafikverket inte uppmärksammat kommunens val att enbart ställa ut det östliga alternativet i samrådshandlingen. Kommunen anser att kommunstyrelsens beslut om att endast ställa ut ett alternativ är information som är viktig och bör framgå av samrådshandlingen.

I infrastrukturpropositionens kap 4 om prioriterade samhällsinvesteringar betonas att "Förtätning i stationsnära lägen kan stärka attraktiv bostadsutveckling och är ett bra sätt att ta till vara statlig infrastruktur". Om den statliga Sverigeförhandlingen kommer att gå vidare med sitt norrlandsuppdrag kommer bostadsnyttorna kopplade till järnvägsutbyggnaden att vara en del där kommunerna kan bidra.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket har kompletterat samrådshandlingen med informationen att Hudiksvalls kommunfullmäktige beslutat förorda den östra korridoren genom Hudiksvalls kommun.

Övergripande synpunkter

Kommunen anser att samrådshandlingen har alltför stora brister och att en genomgripande omarbetning krävs med bland annat nya och kompletterande utredningar.

Kommunen anser att det framgår genomgående i samrådshandlingen att den är dåligt genomläst och sammanställd av olika författare. Det gör att samma fråga återkommande diskuteras med ibland felaktiga och ibland motsägande slutsatser.

Trafikverket har under processen ofta hävdat sin nya roll som samhällsutvecklare istället för infrastrukturbyggare. I processerna har stationslägets strategiska roll och funktion lyfts fram. Att orterna efter södra Norrlandskusten kan samverka och integreras på ett bättre sätt är några viktiga instinkter som projektet "Samordnad planering" och DAR (den attraktiva regionen) fördjupat kunskaperna om, där utgör ett centralt stationsläge en förutsättning för framgångsrik integrering. Kommunen anser att samverkan som skett inom dessa projekt inte har lämnat avtryck i den färdiga samrådshandlingen. Istället har konsultrapporter lyfts in och fått ersätta det kunskapsunderlag som arbetats fram under processtiden.

Kommunen vill också poängtera att det finns positiva erfarenheter från samverkan, men kommunen hade förhoppningar om att arbetet som lagts ned på ett eller annat sätt skulle spegla resultatet.

Kommunen menar att olika budskap har förmedlats om möjliga stationslägen, restider etcetera, vilket innebär att en förvirrande inkonsekvens har uppstått i vad som sägs i

samrådshandlingen och vad som sagts i de samrådsmöten som genomförts under oktober 2016.

En annan fråga kommunen återkommer till är ”samlad bedömning” som Trafikverket redovisar på sidorna 142-144. Den bedömningen är inte viktad och stämmer inte heller överens med tidigare PM om måluppfyllelse från år 2015. Kommunen undrar då om vilka parametrar som värderas högst eller om alla är lika högt värderade.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket bedömer att given kritik på framtagna samrådshandling främst berör etappen Idenor – Stegskogen (passage genom Hudiksvall). Trafikverket kommer att, tillsammans med Hudiksvalls kommun, omarbete och fördjupa utredningarna för etappen Idenor – Stegskogen och ta fram en reviderad samrådshandling enbart för den etappen.

Yttrandet gällande etappen Enånger – Idenor behandlar främst regionalstationen i Iggesund och dess betydelse för den regionala utvecklingen. Trafikverket instämmer i given kritik och har reviderat samrådshandlingen Enånger - Idenor inför val av korridor.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen.

Målformulering

Målformuleringarna saknar regionala utvecklingsmål, menar kommunen, som bör vara ett av de viktigaste målområdena. Samrådshandlingen redovisar projektmålen, inget av de målen berör explicit den regionala utvecklingen, kommunen anser det är egendomligt med tanke på att Trafikverket beskriver sin verksamhetsidé som samhällsutvecklare.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Målen utgår ifrån framtagna mål i förstudien och har genomarbetats och omformulerats på workshops tillsammans med samtliga kommuner längs Ostkustbanan, sträckan Gävle-Sundsvall, Region Gävleborg och Länsstyrelsen Västernorrland. Målen har beslutats i styrgruppen som består av politiska representanter från samtliga aktörer samt Trafikverket.

Samlad bedömning och måluppfyllelse

I bedömningsgrunden gällande buller anges att stora negativa konsekvenser uppstår om riktvärden överskrids och inte kan åtgärdas inom vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Kommunen ställer då frågan om detta innebär att Trafikverket redan i detta skede har uteslutit åtgärder mot buller? Om inte finns skäl att anta att bullersituationen även blir bättre gällande det östra alternativet då man bygger en ny modern järnväg med bulleråtgärder.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Fler personer utsätts för buller i den östra korridoren, oavsett om bulleråtgärder planeras. Det kommer innebära ökat behov av skyddsåtgärder för att minska bullerpåverkan. Om Trafikverkets riktvärden ej kan uppnås gällande skyddsåtgärder kan rivning och inlösen vara aktuellt.

Regional utveckling

Trafikverkets slutsats gällande regional utveckling beskriver bland annat att det är svårt att ta ställning till vilket alternativ som ger mest nytta för den regionala utvecklingen på Hudiksvalls lokala arbetsmarknad. Kommunen anser att hela kapitlet måste arbetas om eftersom det inte framgår vad som avses.

Kommunen hänvisar till Carl-Johan Engströms PM där det bland annat framgår att kartorna på s. 64-65 ger en missvisande bild av banalternativens förutsättningar och effekter för Hudiksvalls stad att integreras i en större arbetsmarknad.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar detta.

Restider

Eftersom den sammanlagda restiden i nollalternativet respektive de studerade alternativen inte redovisas för berörda etapper, vill Hudiksvalls kommun peka på det principiellt felaktiga i Trafikverkets bedömning av måluppfyllelsen för restider med följande restidsillustration:

Det östliga alternativet medför cirka en halvering av dagens restider minus två minuter medan det västliga alternativet medför cirka en halvering av dagens restider. Om dagens restid totalt skulle vara 30 minuter på den berörda sträckan om cirka 40 kilometer skulle det västliga alternativet medföra en restidsvinst om 11 minuter medan det östliga motsvarar en tidsvinst om nio minuter. Hur kan en restidsvinst om cirka 9 minuter bedömas medföra en liten positiv konsekvens jämfört med dagens läge medan en restidsvinst om 11 minuter bedöms medföra en stor positiv konsekvens? Kommunen anser att bedömningen i den delen inte är trovärdig, varför avsnitt 9 om uppfyllelse av ändamål och projektmål måste göras om. Målbilden med restider måste kompletteras med tid för relationerna för Hudiksvall och Iggesund.

Kommunen anser att för att få en rättvisande analys måste restidsskillnaderna redovisas för de fyra studerade alternativen mellan Enånger och Stegskogen. En av slutsatserna för det östra alternativet är att restiderna beräknas minskas med drygt nio minuter jämfört med dagens restid, utan stopp i Hudiksvall. Räknar man in ett stopp i Hudiksvall blir restidsminskningen också nio minuter. Anledningen till att det inte blir någon skillnad i restidsvinsten är hastighetsstandarden. Här vill kommunen att författarna jämför med sina slutsatser när det gäller bullernivåerna som förutsätts öka markant i det östliga alternativet genom högre hastigheter. Kommunen vill också veta om de båda avsnitten är avstämda mot varandra samt vilken hastighet tågen kommer gå genom staden respektive det västra alternativet.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Det övergripande restidsmålet för Ostkustbanan är att snabbtågen ska halvera sin restid mellan Gävle och Sundsvall, att dagens restid för snabbtågen på cirka två timmar och tio minuter ska reduceras till cirka en timme. Restidsminskningen, tillsammans med möjligheten att utöka trafiken och kunna erbjuda ett mer varierat reseutbud, har ansetts bidra till möjligheten att knyta samman orterna utmed kuststråket.

Ska projektet totalt sett nå restidsmålet måste varje delsträcka bidra med en restidsminskning, och helst bidra med ungefär en halvering av aktuell restid.

I rapporten anges inte faktiskt restid. Dels är osäkerheten stor då vi fortfarande pratar om korridorer, och det framtida linjevallet kan påverka den faktiska restiden, dels finns bara grovt framtagna gångtider för tågen, utan de tillägg som görs för att erhålla körbara tidtabeller (faktisk restid). Skillnaderna mellan alternativen bedöms dock bli av samma storleksordning och därför anges detta i rapporten.

Trafikverket har kompletterat samrådshandlingen inför ställningstagande, med förhoppning om att texten på ett bättre sätt ska spegla skillnaden mellan alternativen avseende målet om restid för Ostkustbanan.

Buller

Vid samrådsinformationen hänvisas det till att bullernivåerna inte är representativa i verkligheten, eftersom bullerdämpande åtgärder ska till. För att kunna ta ställning till kommande bullernivåer behövs fördjupad utredning.

Kommunen anser att Trafikverket bör beskriva hur bullerbelastningen blir efter vidtagna bulleråtgärder, konsekvensen blir då en kostnad och kan inte bokföras som både en olägenhet och kostnad. Redovisningen behöver fördjupas och kompletteras.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

I detta skede, järnvägsplan samrådshandling – val av lokalisering, ses bullerpåverkan över översiktligt och i nästa skede, järnvägsplan planförslag, kommer utförligare utredningar att utföras där man ser till konsekvenser och möjliga åtgärder för varje enskild fastighet utifrån vad som är tekniskt och ekonomiskt möjligt och miljömässigt motiverat. Detta kan innebära att inlösen och rivning kan behövas.

Byggbarhet

Kommunen ifrågasätter varför orter i Gävle kommun har betydelse för etapperna Enånger – Stegskogen när det kommer till beskrivningen av påverkan på befintlig tågtrafik.

Kommunen anser att masshanteringen beskrivs alltför översiktligt och undrar hur stora mängder massor som kommer behöva hanteras i de olika alternativen och hur denna hantering kommer påverka under byggskedet. Det saknas redovisning av förekomst och hantering av sulfidleror.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Samrådshandlingen har setts över och vid behov reviderats inför val av korridor.

En mer detaljerad beskrivning kring masshantering och volymer massa kommer tas fram i nästa skede av planprocessen. Sulfidhaltiga jordar förekommer i området kring Idenor. Hantering av dessa ska ske så att påverkan begränsas, till exempel, med hjälp av skyndsam täckning i slänter etcetera. Borttransport av uppschaktade sulfidjordsmassor sker enligt Trafikverkets riktlinjer.

Naturvård, rekreation och friluftsliv

Det saknas information om hur stora arealer skogs- respektive jordbruksmark som kommer tas i anspråk i de olika alternativen.

Kommunen ställer frågan om dess fiskevårdsplan och naturvårdsplan studerats i samband med framtagande av planen.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Gällande hur stora arealer skogs- och jordbruksmark som kommer tas i anspråk ses över i nästa skede av järnvägsplanen, där järnvägens lokalisering och utformning tas fram.

Planerna har beaktats men bedöms inte som alternativavskiljande.

Investeringskostnader

Kommunen ställer sig frågande till hur det i detta skede är möjligt att redovisa en kostnadskalkyl för det västliga alternativet om dess närmare dragning inte är känd och kan redovisas i planen.

Det framgår inte om kostnaderna gällande återställelse av befintligt spårområde redovisas i kalkyl, vilket kommer att behöva göras vid val av det västliga alternativet.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket har utfört en grov kostnadsbedömning enligt samma metodik för båda utredningsalternativen. Metoden baseras på grova mängder och schablonmässiga å-priser för järnvägsbyggnation framtagna från flertalet andra järnvägsprojekt. Osäkerheten bedöms vara lika stor oavsett alternativ.

Som underlag till GKI (grov kostnadsindikation) har de preliminära spårlinjer som tagits fram och som säkerställer ett tekniskt genomförande inom varje korridor, samt kartstudier, använts som underlag. Vid fortsatt fördjupad utredning kan andra spårplaceringar inom korridoren samt ökad kunskap om befintliga förutsättningar medföra kostnadsförändringar, detta gäller för båda korridorerna.

Övrigt

Kommunen ställer ett par övriga frågor gällande Trafikverkets samrådshandling som redovisas nedan:

1. Det saknas text kring hur tabellen ska tolkas på sida 146. Uppdatera samrådshandlingen.
2. Det är motstridiga uppgifter gällande riksintressen, sida. 34 kontra 114.
3. Plattformslägen i Hudiksvall och Söderhamn ska vara minst 355 meter långa, i övrigt gäller 170 meter, sida. 38. Hur kommer detta sig?
4. Det anges att plattformarna ska placeras vid minst 500 meter rakspår, i Trafikverkets geometriska krav vid om- och nybyggnad (TDOK 2014:0686) rekommenderas att plattformen inte placeras i kurva med horisontalradie mindre än 500 meter och absolut minsta horisontalradie är 300 meter, vad gäller?
5. Vad är accepterad hastighet för tåg vid passering av städer/tätorter generellt? Hastigheterna framgår inte av handlingen, men är viktiga bland annat vid bedömning.
6. Hudiksvalls kommun bifogar också handlingar gällande aktuell etapp.

- a. Den första bilagan är ett fullständigt PM från Carl-Johan Engström som är ett utlåtande gällande Järnvägsplan – val av lokaliseringsalternativ inklusive MKB Ostkustbanan, Enånger-Idenor-Stegskogen.
- b. Den andra bilagan är en tidningsartikel där Iggesund paperboard beskriver vikten av att spåret och stationen i Iggesund behålls.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

1. Trafikverket har reviderat samrådshandlingen Enånger - Idenor inför ställningstagande.
2. Trafikverket har reviderat samrådshandlingen Enånger - Idenor inför ställningstagande.
3. I Hudiksvall och Söderhamn ska man kunna ta emot lok och vagntåg, exempelvis nattåg samt multipelkopplade snabbtåg. I Gnarp, Iggesund, Ljusne och Bergby/Hagsta är det tänkt att enbart regionaltåg ska stanna och då krävs 170 meter långa plattformar. I projektet ingår inte stationerna i Gävle och Sundsvall.
4. I detta projekt arbetar vi med Trafikverkets AKJ (Anläggningskrav Järnväg) framtagna specifikt för detta projekt där det framgår att vid byggnad av ny plattform och nytt spår ska plattformarna placeras vid minst 500 meter rakspår. Gällande Trafikverkets dokument TDOK (2014:0686) är det rekommendationer som gäller om man bygger plattform vid redan befintligt spår.
5. Det finns inga generella regler för hastigheter genom städer och tätorter. Så länge säkerhetsavståndet hålls.
6. Svar nedan.
 - a. Detta PM har även inkommit som ett separat yttrande som är inarbetad i kapitel 6.6. Samråd med allmänheten.
 - b. Trafikverket noterar detta.

Yttrande på Enånger – Idenor

Hudiksvalls kommun förordar den östliga sträckningen genom med nuvarande stationsläge i Iggesund.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar att Hudiksvalls kommun förordar östligt alternativ genom Iggesund för etappen Enånger – Idenor.

Målformulering

Grundläggande är att regionaltåg ska göra uppehåll i Iggesund. Det är en förutsättning som behöver redovisas med tidsangivelser, därför måste målen justeras och kompletteras med dessa uppgifter.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Det planeras för flera regionala tågstationer utmed Ostkustbanan, Gävle - Sundsvall. Restidsmål för alla dessa har ej formulerats. De övergripande restidsmålen har bedömts ge tillräckliga förutsättningar för jämförelse mellan alternativen. De regionala restiderna kommer delvis bero på hur många av de föreslagna regionala stationerna som anläggs.

Regional utveckling

För Hudiksvalls kommun är integreringen av Iggesund i arbetsmarknader central. En grundläggande förutsättning för större funktionella arbetsmarknadsområden är att de nuvarande arbetsmarknadsområdena integreras med grannkommunernas. Kommunen hänvisar till forskning gällande att en stations placering har stor betydelse. Ett externt stationsområde omintetgör till stora delar den restidsförkortning som ett dubbelspår medför.

På sidan 134 påstås det att Holmen känner tveksamhet till att använda järnvägen, kommunen menar att detta påstående är felaktigt. Frågan uppkom när järnvägens nuvarande tillförlitlighet avseende tidsangivelse diskuterades. Holmen poängterar ofta sitt behov av välfungerande transportmöjligheter på järnväg.

Kommunen menar att slutsatsen i kapitlet visar en tydlig bild att det är restidsvinsterna som är viktiga, inte Hudiksvalls kommuns utveckling. Vid informationstillfällena den 5-6 oktober redovisades nya förslag där Iggesunds bruk, om det västliga alternativet väljs, skulle kopplas på befintligt spår, inget nämndes om hur kostnaderna skulle finansieras. Kommunen anser att det är en högst angelägen fråga att svara på.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket instämmer i given kritik gällande de möjligheter som en regional tågstation i Iggesund ger orten avseende framtida utveckling och har reviderat texten i samråds-handlingen inför val av korridor. I den samlade bedömningen har ett val av den västliga korridoren bedömts ge stora negativa konsekvenser avseende måluppfyllnad gällande attraktiva stationslägen, att tillgängligheten till strategiska målpunkter ska främjas samt att placering av resecentrum/stationer ska möjliggöra en god tillgänglighet och effektiv bytespunkt.

Trafikverket har i sin utredning hela tiden haft med att Iggesunds bruk fortsatt ska ha anslutning till Ostkustbanan, vid val av den västliga korridoren skulle det innebära att delar av befintlig järnväg måste ligga kvar för att möjliggöra fortsatt godstrafik. Vid val av den östliga korridoren har konsekvensen för hamn – och industrianslutningar bedömts mer positivt än vid ett val av den västliga korridoren.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Fortsatt arbete med samrådshandling-val av lokalisering avser att göra ett omtag avseende västligt stationsläge i anslutning till Iggesund. Detta arbete får utröna förutsättningarna för ett stationsläge väster om samhället.

Iggsjön

Iggsjön som vattentäkt används inte längre, kommunen har begärt att länsstyrelsen ska upphäva sitt beslut.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Information om Iggesjön och att den inte längre nyttjas som vattentäkt finns beskrivet i samrådshandlingen.

Risker och säkerhet

Det noteras att skillnaden i risk och säkerhet är liten och inte alternativskiljande, trots det sägs passagen av Iggesund medföra stora konsekvenser. Eftersom spårdragningen är okänd menar kommunen att utlåtandet kan ifrågasättas.

Säkerheten kan höjas med olika insatser och bör därför inte dubbelräknas som både kostnad och olägenhet.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Skillnaden i risk och säkerhet är inte väsentligen alternativskiljande. Den västliga korridoren medför fler tunnlar och den östliga passagen av tätorter, båda med sina förutsättningar för risk- och säkerhet under såväl byggtid som drifttid. De åtgärder som krävs för att säkerställa hög säkerhet vid passage av tätorterna medför dock stora konsekvenser för tätorterna som passeras. De insatser som vidtas för att höja säkerheten medför både kostnader och kvarstående olägenheter i tätorterna. Spårdragningen är i detta skede okänd. Den östliga korridoren baseras dock på dubbelspår i huvudsak längs befintlig järnväg. Det går därför att med relativt stor säkerhet bedöma effekter och konsekvenser vid passage av tätorter som Iggesund och Hudiksvall.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Hudiksvalls kommun förordar den östliga sträckningen genom med nuvarande stationsläge i Hudiksvall.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar att Hudiksvalls kommun förordar östligt alternativ genom Hudiksvall för etappen Idenor-Stegskogen. I sammanhanget bör nämnas att den östliga korridoren, som den redovisades 2016, inrymmer flera delavsnitt med låg geometrisk standard, vilket behöver vägas in i den översyn av korridorerna som avses ske.

Kommunala mål

Anledningen till kommunens val av östligt läge för dubbelspårsutbyggnad ska ses som ett led i den utveckling som Hudiksvall påbörjat genom bland annat utbyggnadsplanerna av en ny stadsdel vid Kattvikskajen och bostadsbebyggelse vid Djupestrand. Genom att utbyggnaden av de nya stadsdelarna till den centrala stadskärnan som inkluderar befintligt stationsområde finns förutsättningarna att skapa en tät, integrerad och attraktiv stadskärna. Hudiksvall är dessutom en viktig nod i det regionala sammanhanget.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar detta.

Målformulering

Grundläggande är att fjärrtåg och regionaltåg ska göra uppehåll i Hudiksvall. Det är en förutsättning som behöver redovisas med tidsangivelser, därför måste målen justeras och kompletteras med dessa uppgifter.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Det planeras för flera tågstationer utmed Ostkustbanan, Gävle - Sundsvall. Restidsmål för alla dessa har ej formulerats. De övergripande restidsmålen har bedömts ge tillräckliga förutsättningar för jämförelse mellan alternativen. De regionala restiderna kommer delvis bero på hur många av de föreslagna regionala stationerna som anläggs.

Samlad bedömning och måluppfyllelse

Inom trafikeringsaspekten, att en utbyggnad ska ske med så små trafikstörningar som möjligt, bedöms det västliga alternativet få måttligt positiva konsekvenser jämfört med nollalternativet. Det tillkommer störningar på vägtrafiken även i det västliga alternativet när de stora och tätt trafikerade lederna in till staden behöver byggas om. Kommunen delar bedömningen att det östliga alternativet, såsom det är beskrivet i planen, medför stora negativa konsekvenser under byggtiden, men jämfört med nollalternativet bedöms även det västliga alternativet medföra tydligt negativa konsekvenser, särskilt för biltrafiken.

Riksintresset för järnväg respektive kulturmiljö är delvis överlappande i centrala Hudiksvall i den östliga sträckningen. Den nuvarande sträckningen, nollalternativet, bedöms inte ha någon negativ konsekvens för miljöaspekten kulturmiljö. Med det får antas att Trafikverket bedömer att driften av befintlig järnväg är väl förenlig med kulturmiljöintresset i centrala staden. Däremot bedöms ett nytt östligt alternativ medföra stora negativa konsekvenser. Trafikverket behöver redovisa varför ett dubbelspår som med några meters förflyttning i sidled bedöms skada kulturmiljöintresset så stort, medan att ha kvar det befintliga enkelspåret i samma miljö inte har någon negativ konsekvens alls.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

I samrådshandling val av lokalisering arbetar man med hela korridorer och inte specifika spårlinjer. Nybyggnation av ett dubbelspår innebär att mer mark behöver tas i anspråk än vid ett befintligt enkelspår. Hur riksintresset för kulturmiljö kan komma att påverkas beror på var i korridoren spårlinjen hamnar. Trafikverket tar med sig detta i det fortsatta arbetet.

Regional utveckling

För Hudiksvalls kommun är integreringen av Hudiksvall i framtida vidgade arbetsmarknader central. I Hudiksvall, för den utvecklingskraft som bland annat ligger i att kombinera förutsättningarna för att utveckla förutsättningarna för att vara attraktiv för in- och utpendlingsort, näringslivsetableringar och god livsmiljö. Därigenom stärks stadens roll i regionen. I samtliga delar är det centrala stationsläget av högsta vikt.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar detta.

Hallstaåsen

Hallstaåsen som är kommunens viktigaste vattentäkt är inte tillräckligt utredd. Hallstaåsen borde få ett eget avsnitt och således utgöra en egen bedömningsgrund som inte sammanvägs med andra faktorer. Planen lämnar frågan öppen. Frågan är central för kommunen och redan i detta skede borde det gjorts mer för att undersöka vad de olika alternativen får för konsekvenser för åsen och grundvattnet.

Utredningen måste således fördjupas innan val sker av alternativ. Valet av utredare behöver godkännas av kommunen.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Efter samrådet och med de inkomna yttrandena som grund har en fördjupad jämförelse av båda korridorernas passage av Hallstaåsen tagits fram av Hudiksvalls kommun med hjälp av Artesia. Trafikverket tillhandahöll underlag och geotekniska undersökningar till den fördjupade jämförelsen. Den fördjupade jämförelsen heter Ostkustbanans korsning av Hallstaåsen och är daterad 2017-06-21. Den fördjupade jämförelsen var med som underlags-PM till Hudiksvalls kommuns tematiska tillägg till översiktsplanen som var på utställning hösten 2017. I den fördjupade jämförelsen framgår det att passagen av Hallstaåsen i den västra och den östra korridoren inte är särskilt alternativskiljande. Trafikverket kommer arbeta vidare med passagen av Hallstaåsen i det fortsatta arbetet.

Risker och säkerhet

Det noteras att skillnaden i risk och säkerhet är mycket liten och inte väsentligen alternativskiljande. Trots detta sägs passagen genom Hudiksvall medföra stora konsekvenser. Uttalandet kan ifrågasättas eftersom samrådshandlingen uppenbarligen inte borde ha kännedom exakt vilka områden i den västliga korridoren som kommer att beröras eftersom spårdragningen är okänd. Det finns verksamheter och relativt omfattande bostadsbebyggelse i närheten av spårområdet även i det västliga området. Dessutom har det framkommit att med adekvata förstärkningar, tråg och stödmurar kan i praktiken risken för urspårning utlämnas. Det är då mer en kostnadsfråga och ska inte dubbelräknas som både kostnad och olägenhet.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar detta.

Kulturmiljövård

Området som klassificerats som riksintresse för kulturmiljövården är en tillgång och kvalitetsstämpel för Hudiksvall. Påverkan på riksintresse i Hudiksvalls gamla stadsdelar bedöms av Trafikverket kunna bli avsevärd för det östliga alternativet. Kommunen delar inte denna uppfattning.

Den känsliga passagen genom staden sker idag och kommer att ske genom den stadsdel som präglas av större skala med stenstadskaraktär. Trafikverket fokuserar enbart på rivning av enskilda byggnaders påverkan på riksintresset och inte alls på de möjligheter att utveckla staden med hänsyn till riksintressets värden.

Trafikverkets kommentar 2020-06-30:

Trafikverket noterar detta. Se även svar under samlad bedömning och måluppfyllelse på sidan 23.

Investeringskostnader

Hudiksvalls kommun har tagit fram egna kalkyler om kommunala merkostnader för det västliga alternativet i Hudiksvall. Kommunen har funnit att skisser och kostnadskalkyler i Trafikverkets samrådshandling uppvisar stora brister till exempel redovisade bussradier för resecentrum och kostnadsbedömningar är inte riktiga. I det förslag kommunen tagit fram och som utgör en minimisats skulle den kommunala investeringskostnaden uppgå till cirka 150 miljoner kronor. Till detta tillkommer även driftkostnader samt kollektivtrafikens merkostnader, beräknade till två miljoner kronor per år.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar detta.

Gemensamt samrådsmöte mellan Hudiksvalls kommun, Länsstyrelsen i Gävleborg samt Region Gävleborg

Det har hållits åtta gemensamma samrådsmöten med Länsstyrelsen Gävleborg och Hudiksvalls kommun den 3 oktober 2016, 29 november 2016, 15 mars 2017, 21 mars 2017, 4 april 2017, 28 april 2017, 22 maj 2017 och 9 juni 2017. På mötet den 29 november deltog även representanter från Region Gävleborg. För etappen Enånger – Idenor diskuterades främst påverkan på riksintresset för kulturmiljö utmed Villagatan i Iggesund. På etappen Idenor – Stegskogen var de främsta dialogerna kring påverkan på riksintresse för Kulturmiljövård Hudiksvalls stad, passagen av Hallstaåsen, bullerproblematiken i centrala Hudiksvall samt riskerna med att farligt god passerar genom centrala Hudiksvall.

Den 25 oktober 2016 samt den 9 november 2016 hölls samrådsmöten mellan Hudiksvalls kommun och Region Gävleborg. På första mötet diskuterades bland annat olika syn på regional utveckling och vid det andra mötet diskuterades främst inkomna yttranden på Trafikverkets samrådshandling val av lokalisering, daterad 2016-09-23.

Efter att Trafikverket december 2017 beslutade att se över ytterligare möjligheter och att utreda en ny korridor genom Hudiksvall har Trafikverket haft fortsatt återkommande dialog med Hudiksvalls kommun tillsammans med Länsstyrelsen i Gävleborg och Region Gävleborg.

5.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Övriga berörda myndigheter och organisationer har inkommit med ett samlat yttrande för de två etapperna. Trafikverket har i denna samrådsredogörelse valt att sortera yttrandet etappvis för att få en tydligare bild över vad som berör respektive etapp. Där det står ”Ej aktuellt” har synpunktslämnarens yttrande inte behandlat den specifika delen.

Trafikverket vill förtydliga att i de svar från 2017-04-18, där det står att synpunkten är inarbetad i samrådshandlingen gäller enbart etappen Enånger – Idenor. Inarbetningen är gjord i samrådshandling val av lokaliseringsalternativ daterad 2017-04-18.

5.5.1. Gävle kommun

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Ej aktuellt.

Yttrande på Enånger – Idenor

Gävle kommun förutsätter att den linjedragning som föreslås genom Iggesund för en standard som uppfyller målstandard för Ostkustbanan i helhet. I övrigt har kommunen inga invändningar mot denna sträckning eftersom den möjliggör regional tågtrafik för Iggesund och godstrafik till Iggesunds bruk.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar detta.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

I Hudiksvalls kommun bor 60 procent av befolkningen utanför centralorten. För många av dessa kan säkert ett stationsläge utanför centrum fungera nog så bra som det befintliga stationsläget. För besökare som kommer med tåg till Hudiksvall har dock ett centralt stationsläge en helt annan betydelse. Det nya dubbelspåret kommer att innebära att Hudiksvall och Gävle kommer mycket närmare varandra och får en gemensam arbetsmarknad. Ett centralt stationsläge innebär att man som besökare lättare kan nå aktuella målpunkter.

En central placering av stationsläget handlar inte enbart om fysiska avstånd till viktiga målpunkter utan även om stationslägets betydelse som mötesplats och centrumfunktion. För att uppnå detta är platsbildningen kring en järnvägsstation också mycket viktig med de förutsättningar platsen ger för att åstadkomma stadsmässiga kvaliteter.

Valet av sträckning och stationsläge i Hudiksvall har stor regional betydelse. Placeringen av stationen i Hudiksvall är därför en fråga som i hög grad berör befolkning och intressen i hela regionen.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar detta.

5.5.2. Länsstyrelsen Västernorrland

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Den totala bedömningen, framförallt när det gäller regional utveckling, är dessvärre svår att göra. Länsstyrelsen har svårt att förorda ett alternativ utifrån föreliggande underlag och anser att samrådshandlingen och PM Regional utveckling bör utvecklas för att utgöra ett bra underlag för fortsatt arbete.

Utelämnar man de aspekter som har med regional utveckling att göra så visar underlaget från Trafikverket att det förutom kostnaden som är lägre för ett västligt alternativ att det östliga alternativet medför större negativa konsekvenser som exempelvis risker med farligt gods och urspårningar genom tätorterna Iggesund och Hudiksvall. Större omgivningspåverkan och störningar för befintlig trafik under utbyggnadstiden. Bullernivåer och vibrationer kommer att påverka fler boende. Övriga bedömningar så som bättre förutsättningar för högre banstandard och att det västliga alternativet är att föredra ur ett järnvägstekniskt, byggnadstekniskt, geotekniskt, arbetsmiljöperspektiv samt att det påverkar det befintliga vägnätet mindre talar för ett västligt alternativ.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket kommer att, tillsammans med Hudiksvalls kommun, omarbета och fördjupa utredningarna för etappen Idenor – Stegskogen och ta fram en reviderad samrådshandling enbart för den etappen. Samrådshandlingen inför val av lokalisering för etappen Enånger – Idenor revideras med avseende på regional utveckling kopplat till val av korridor genom Iggesund.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen.

Yttrande på Enånger – Idenor

Ej aktuellt.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Ej aktuellt.

5.5.3. Region Gävleborg

Begäran omarbetning underlag

Region Gävleborg är förvånade över att samrådsremissen inte beskriver och bedömer de regionala utvecklingsaspekterna utifrån slutsatserna i projekten Samordnad planering och DAR (den attraktiva regionen) som tagits fram tillsammans med Trafikverket. Stationslägens betydelse för regional utveckling har där analyserats ingående och slutsatserna är tydliga. Man har inte tagit hänsyn till detta underlag i samrådsremissen.

Samrådsremissen har därmed avgörande brister och behöver omarbetas. De gjorda analyserna och slutsatserna om de regionala utvecklingsaspekterna i de nämnda projekten behöver inarbetas och redovisas i samrådsremissen. Detta behöver göras snarast innan den nu påbörjade remissomgången kan fortsätta. Anledningen är att remissinstanserna ska kunna avge sina remissvar grundat på rätt förutsättningar; det vill säga utifrån ett balanserat och relevant underlag vad gäller de regionala utvecklingsaspekterna, med kopplingar till och effekter på andra delar i samrådsunderlaget.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverkets ambition har varit att lärdomarna från DAR (den attraktiva regionen) och samordnad planering ska vara bärande i bedömningen av vilken korridor som bäst kan bidra till en regional utveckling till följd av ett nytt dubbelspår. Olyckligtvis framgår detta inte på ett tydligt sätt i samrådshandlingen.

Trafikverket kommer att, tillsammans med Hudiksvalls kommun och Region Gävleborg, omarbeta och fördjupa utredningarna för etappen Idenor – Stegskogen och ta fram en reviderad samrådshandling enbart för den etappen. Samrådshandlingen inför val av lokalisering för etappen Enånger – Idenor har reviderats med avseende på regional utveckling kopplat till val av korridor genom Iggesund.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen.

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Östliga korridoren skapar förutsättningar för en långsiktig positiv utveckling. Forskning inom regional utveckling talar om vikten av robusta tillgängliga ortsystem, att orter binds samman – med infrastruktur och kollektivtrafik.

Region Gävleborg motsätter sig de sammanfattande slutsatserna i 7.15. de har stora brister. Att varken projektet Samordnad planering eller Den attraktiva regionen nämns i avsnittet eller dess slutsatser är anmärkningsvärt. Region Gävleborg ser att frågan om regional utveckling – hur attraktiva orter och stadskärnor kan bindas samman är en viktig

parameter. En möjlighet för Trafikverket att ta ett viktigt beslut som samhällsutvecklare genom ett val av ”4. Alternativ östlig korridor”.

Kvaliteten gällande beskrivningar av kollektivtrafiken är bristfällig. Det nämns att pendlingssiffror saknas, dessa finns att hämta på xtrafik.se.

För att ge en mer rättvis beskrivning av de ekonomiska effekterna för såväl Region Gävleborg som Hudiksvalls kommun bör samrådshandlingen innehålla en fördjupande del om vilka kostnader som olika parter skall bära vid de olika alternativen. Även kostnaden för dagens spår är relevant.

Det finns en förvirrande inkonsekvens i vad som anges mellan samrådshandlingen och vad som sagts på samrådsmöten. Under 7.4.2 anges att Iggesund utgår som station i västlig korridor medan samrådsmöten öppnat för att det kan anläggas en station väster om Iggesund. En del förtydligande finns att göra inför framtagandet av kommande besluts-PM.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverkets ambition har varit att lärdomarna från DAR (den attraktiva regionen) och samordnad planering ska vara bärande i bedömningen av vilken korridor som bäst kan bidra till en regional utveckling till följd av ett nytt dubbelspår. Olyckligtvis framgår detta inte på ett tydligt sätt i samrådshandlingen.

Resandestatistik har hämtats från X-trafik och kompletterats i samrådshandlingen inför val av lokaliseringalternativ.

Vid val av lokalisering väljs en korridor för en framtida anläggning. Först i kommande skede bestäms spårets placering och utformning, samt behov och utformning av anslutande anläggningar. Även fördelning av kostnader brukar hanteras i kommande skede, när ett bättre underlag finns framme. Nedläggning och rivning av befintlig järnväg hanteras som ett separat projekt av Trafikverket, om och när det blir aktuellt.

På samrådsmötet ställdes en fråga om det i framtiden var möjligt att anlägga en station utmed det västliga alternativet, i höjd med Iggesund. Trafikverket svarade då att den möjligheten naturligtvis finns om behovet uppstår, ett förverkligande av en sådan station ingår dock inte i aktuell utredning då behovet inte bedömts finnas i nuläget.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen.

Yttrande på Enånger – Idenor

Region Gävleborg förordar ”Alternativ östlig korridor” genom Iggesund. Motiveringen är de stora fördelarna för den regionala utvecklingen – för såväl hela Gävleborg som omkringliggande län.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar att Region Gävleborg förordar ett östligt alternativ genom Iggesund. I sammanhanget bör nämnas att den östliga korridoren, som den redovisades 2016,

inrymmer flera delavsnitt med låg geometrisk standard, vilket behöver vägas in i den översyn av korridorerna som avses ske.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Region Gävleborg förordar ”Alternativ östlig korridor” genom Hudiksvall. Motiveringen är de stora fördelarna för den regionala utvecklingen – för såväl hela Gävleborg som omkringliggande län.

Möjligheten till att utveckla Hudiksvall till en attraktiv stadskärna med storregionala samband och kopplingar försvinner om inte det kollektivtrafiknära läget i stadskärnan nyttjas och istället låter tåget passera utanför staden. För Hudiksvall specifikt handlar det om pågående stadsutveckling kring bland annat Västra hamnen som även är viktig ut regional synpunkt vid ett val av östlig korridor.

Utifrån dagen kunskap vore det förödande att välja en västlig korridor i Hudiksvall. Region Gävleborg ser att frågan om regional utveckling – hur attraktiva orter och stadskärnor kan bindas samman – är en av de viktigaste parametrarna i Trafikverkets kommande lokaliseringsbeslut.

Region Gävleborg förordar ur ett kollektivtrafikperspektiv dagens stationsläge i Hudiksvall med en nära koppling till all stadstrafik via en centrumhållplats. Detta innebär att nästan alla boende i Hudiksvall på ett enkelt sätt kan nyttja tågtrafiken. Vid ett val av det västliga alternativet försvinner de restidvinster som Ostkustbaneprojektet kan skapa i det lokala trafiksystemet i bytestider mellan lokalbussar.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar att Region Gävleborg år 2016 förordade ett östligt alternativ genom Hudiksvall. I sammanhanget bör nämnas att den östliga korridoren, som den redovisades 2016, inrymmer flera delavsnitt med låg geometrisk standard, vilket behöver vägas in i den översyn av korridorerna som avses ske.

5.5.4. Sundsvalls kommun

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Sundsvalls kommun ställer sig kritisk till slutsatsen att den korridor som uppbringar de största restidvinsterna för längre pendlingssträckor bör förordas, som indirekt syftar till det västliga alternativet. Detta då resultaten och dialogen från Samordnad planering och DAR (den attraktiva regionen) inte känns igen i de slutsatser som dragits. Sundsvalls kommun anser att det finns behov av komplettering i underlaget.

Sundsvalls kommun anser att det är av betydelse att belysa det övergripande projekt målet inom Samordnad planering gällande restidvinster uppfylls oavsett val av korridor.

Sammantaget anser Sundsvalls kommun att det finns starka belägg ur ett regionalt utvecklingsperspektiv att förorda alternativ 4. östlig korridor.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverkets ambition har varit att lärdomarna från DAR (den attraktiva regionen) och samordnad planering ska vara bärande i bedömningen av vilken korridor som bäst kan

bidra till en regional utveckling till följd av ett nytt dubbelspår. Olyckligtvis framgår detta inte på ett tydligt sätt i samrådshandlingen.

Trafikverket kommer att, tillsammans med Hudiksvalls kommun, omarbета och fördjupa utredningarna för etappen Idenor – Stegskogen och ta fram en reviderad samrådshandling enbart för den etappen. Samrådshandlingen inför val av lokalisering för etappen Enånger – Idenor har reviderats med avseende på regional utveckling kopplat till val av korridor genom Iggesund.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen. Nämnas bör också att den östliga korridoren, som den redovisades 2016, inrymmer flera delavsnitt med låg geometrisk standard, vilket behöver vägas in i den översyn av korridorerna som avses ske.

Yttrande på Enånger – Idenor

Sundsvalls kommun ställer sig kritisk till Trafikverkets slutsatser gällande att Iggesunds stationsläge försvinner, kommer att påverka den regionala utvecklingen. Sundsvalls kommun anser att det finns ett behov av att diskutera stationens funktion och betydelse ur ett bredare perspektiv. Vid val av det västra alternativet, där Iggesunds station försvinner, är risken stor att dessa dynamiska effekter dämpas. Stationen i Iggesund skulle möjliggöra en utökad arbetsmarknad inom trävaruindustrin för boende i Sundsvall.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar att Sundsvalls kommun förordar det östliga alternativet.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Fortsatt arbete med samrådshandling-val av lokalisering avser att göra ett omtag avseende västligt stationsläge i anslutning till Iggesund. Detta arbete får utröna förutsättningarna för ett stationsläge väster om samhället.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Sundsvalls kommun förordar det östliga alternativet som innebär att nuvarande stationsläge i Hudiksvall behålls. Ställningstagandet grundar sig på att den forskning som finns att tillgå förordar centrala stationslägen ur tillgänglighets- och utvecklingsaspekter. Den östliga korridoren skulle även att Sundsvallsregionen integreras och utvecklas med utgångspunkt från Sundsvalls och Hudiksvalls livskraftiga stadskärnor.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar att Sundsvalls kommun år 2016 förordade det östliga alternativet för etappen Idenor-Stegskogen. December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen. Nämnas bör också att den östliga korridoren, som den redovisades 2016, inrymmer flera delavsnitt med låg geometrisk standard, vilket behöver vägas in i den översyn av korridorerna som avses ske.

5.5.5. Söderhamns kommun

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Söderhamns kommun har inget att erinra mot planförslaget.

Yttrande på Enånger – Idenor

Söderhamns kommun anser att det är viktigt med ett dubbelspår i centralt läge genom staden, så att det centrala stationsläget i Iggesund bibehålls.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar att Söderhamns kommun förordar det östliga alternativet.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Söderhamns kommun anser att det är viktigt med ett dubbelspår i centralt läge genom staden, så att det centrala stationsläget i Hudiksvall bibehålls.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar att Söderhamns kommun år 2016 förordade det östra alternativet för Idenor – Stegskogen. December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen. Nämnas bör också att den östliga korridoren, som den redovisades 2016, inrymmer flera delavsnitt med låg geometrisk standard, vilket behöver vägas in i den översyn av korridorerna som avses ske.

5.5.6. Ostkustbanan 2015 AB

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Nya Ostkustbanan hade föredragit om Trafikverket till fullo hade tagit intryck av det viktiga arbetet som bedrivits i projektet Samordnad planering och DAR (den attraktiva regionen). Därav bör Trafikverket komplettera underlaget så att det på ett bättre sätt speglar slutsatserna inom ramen för den samordnade planeringen.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverkets ambition har varit att lärdomarna från DAR (den attraktiva regionen) och samordnad planering ska vara bärande i bedömningen av vilken korridor som bäst kan bidra till en regional utveckling till följd av ett nytt dubbelspår. Olyckligtvis framgår detta inte på ett tydligt sätt i samrådshandlingen.

Yttrande på Enånger – Idenor

Nya Ostkustbanans bedömning är att om stationen i Iggesund tas bort så skulle det få tydliga negativa konsekvenser för utvecklingen längs med södra Norrlandskusten.

Sammantaget anser Nya Ostkustbanan att det finns starka belägg att ur ett regionalt utvecklingsperspektiv förordas Alternativ 4.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar att Nya Ostkustbanan förordar det östra alternativet genom Iggesund.

Trafikverket kommer att, tillsammans med Hudiksvalls kommun, omarbета och fördjupa utredningarna för etappen Idenor – Stegskogen och ta fram en reviderad samrådshandling enbart för den etappen. Samrådshandlingen inför val av lokalisering för etappen Enånger – Idenor har reviderats med avseende på regional utveckling kopplat till val av korridor genom Iggesund.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Val av stationsläge i Hudiksvall är en central frågeställning för utvecklingen längst med hela stråket. Forskning visar att det generellt sett finns betydande fördelar med centrala stationslägen, något som definitivt borde ligga till grund för val av stationsläge.

Flera av våra ägare exempelvis Hudiksvalls kommun och Sundsvalls kommun har i sina remissvar lyft upp de negativa konsekvenser som ett perifert stationsläge medför. Vi instämmer i deras farhågor.

Sammantaget anser Ostkustbanan 2015 AB att det finns starka belägg att ur ett regionalt utvecklingsperspektiv förorda alternativ, det vill säga en östlig korridor.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar att Ostkustbanan 2015 AB år 2016 förordade den östliga korridoren genom Hudiksvall. December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen. Nämnas bör också att den östliga korridoren, som den redovisades 2016, inrymmer flera delavsnitt med låg geometrisk standard, vilket behöver vägas in i den översyn av korridorerna som avses ske.

5.5.7. Hälsinglands museum

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Ej aktuellt.

Yttrande på Enånger – Idenor

Hälsinglands Museum bedömer att lokalisering av dubbelspåret i det östra alternativet kommer att påverka riksintresseområdet vid bruket i Iggesund. Utifrån kulturmiljösynpunkt bedömer museet att det finns mycket som pekar på att det finns risk att det östliga alternativet kan innebära en påtaglig skada på riksintresseområden. Påverkan bör bli så stor att det inte kan anses försvarbart, västra alternativet bör därför fortsätta utredas enligt museet. Det västra spåret skulle på aktuell etapp inte beröra några områden av riksintresse för kulturmiljövården.

På sträckan Enånger – Idenor berör det västliga spåret inte några områden av riksintresse för kulturmiljövården. Ostkustbanan passerar redan idag centrala Enångersbygden med sockencentrum, två kyrkobyggnader och prästgård, men dubbelspåret bedöms inte innebära någon ökad påverkan. Ostkustbanan passerar idag Njutånger kyrkomiljö som är riksintresseområde. Dubbelspåret i det östliga alternativet kommer förläggas väster om nuvarande spår och påverkar inte riksintresseområdet ytterligare.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Vid samrådsmöten med Länsstyrelsen i Gävleborg har bedömning gjorts att risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljön i Iggesund kan undvikas.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

I den västliga korridoren finns det en risk att riksintresseområdet Högs och Hälsingtuna berörs. Det västliga alternativet passerar även odlingsbygder i Hallstaåns dalgång och Söderrå-Björka-Måsta-Hamre samt den historiska vägen i Forsa- Högbygden.

Lokalisering av dubbelspåret i det östliga alternativet kommer innebära en omfattande påverkan på kulturmiljön i Hudiksvall. Hälsinglands Museums bedömning från kulturmiljösynpunkt är att det finns mycket som pekar på att det finns stor risk att det östliga alternativet kan innebära påtaglig skada på riksintresseområden av kulturmiljösynpunkt. Påverkan på kulturmiljön i den östliga lokaliseringen är så pass stor att det inte anses försvarbart och att det västliga alternativet bör fortsätta utredas. Det ska dock påpekas att även det västliga alternativet kommer förändra landskapsbilden i dessa områden och att exakt lokalisering av ett västligt dubbelspår i möjligaste mån bör ta hänsyn till värden i landskapet som finns samt på ett gott sätt knytas samman med befintlig bebyggelse.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar att det finns mycket som pekar på att det finns stor risk att det östliga alternativet kan innebära påtaglig skada på riksintresseområden av kulturmiljösynpunkt.

5.5.8. SMP Parts AB

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

SMP Parts AB förordar det östra alternativet. Det är av största vikt för företaget att den framtida personal- och kompetensförsörjningen kan tryggas och därför också viktigt att förutsättningarna säkerställs på bästa sätt.

Yttrande på Enånger – Idenor

Ej aktuellt.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Ej aktuellt.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar att SMP Parts AB förordar det östra alternativet.

5.5.9. Sunfab Hydraulics AB

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Den optimala lösningen enligt Sunfab Hydraulics AB är att separera persontransport från godstransport. Godstransportssträckan borde få dubbelspår som ger möjlighet att anlägga en omlastningsterminal nära Hudiksvall eller Iggesund.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Kombinationsalternativet gällande att separera persontrafik och godstrafik avfärdades i tidigare skede då delat spår inte skulle uppfylla en dubbelspårsfunktion och bidra till en minskad kapacitet på Ostkustbanan (minskad möjlighet att köra fler tåg). Se kapitel 6.4 Bortvalda alternativ i samrådshandlingen.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket har sett över möjligheten med delad spårlösning genom Hudiksvall. Med delad spårlösning menas att persontrafiken och godstrafiken är separerade från varandra på olika spår. Tre olika alternativ för delad spårlösning har studerats och jämförts mot projektets ändamål och projektmål. Ingen av alternativen uppfyllde projektets mål och alla får dålig kapacitet. Den dåliga kapaciteten beror främst på att tåg behöver korsa spår för att nå rätt

spår och därmed blockerar tågvägen för andra tåg. Trafikverket tog ett ställningstagande 2019-03-06 där man avfärdade delad spårlösning genom Hudiksvall.

Yttrande på Enånger – Idenor

Ej aktuellt.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Ett centralt stationsläge för persontrafik i Hudiksvall är en fördel som är bra för vår verksamhet. Flertalet av våra kundbesök kommer via järnvägen och även vår egenorganisation utnyttjar järnvägen när så är möjligt.

Det västliga alternativet med stationsläge i Furulund är inte lika optimalt men fortfarande intressant. Det är ändå ett relativt centralt stationsläge.

Trafikverkets kommentar 2020-06-30:

Trafikverket noterar detta.

5.5.10. Facken på Iggesunds bruk

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Ej aktuellt.

Yttrande på Enånger – Idenor

Facken på Iggesunds bruk menar att det är viktigt för Hudiksvalls kommun att Iggesund är en levande tätort och fortsättningsvis även är så. Därför menar facken på Iggesunds bruk att det är av yttersta vikt att Iggesund får ha sin station även när man bygger dubbelspår.

En station nära jobben är viktigt för företagen, samt att ha möjlighet att pendla till Iggesund för att arbeta på till exempel Iggesunds bruk är en viktig del. Facken menar att det är viktigt både för medlemmarna och Hudiksvalls kommun att Iggesunds bruk står starkt i framtiden och ges möjligheten att rekrytera rätt personer.

Genom att ha dubbelspår igenom Iggesund finns det goda möjligheter för Iggesunds bruk att i framtiden transportera gods med järnvägen. Om spåret dras utanför Iggesund riskerar transporten att gå på lastbil vilket påverkar miljön negativt.

Facken menar även att genom ökad möjlighet till pendling till och från högskola och universitet ökar utbildningsnivån i kommunen.

Facken på Iggesunds bruk förordar det östra alternativet.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Ej aktuellt.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar att facken på Iggesunds bruk förordar det östra alternativet genom Iggesund.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med

samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen. Nämnas bör också att den östliga korridoren, som den redovisades 2016, inrymmer flera delavsnitt med låg geometrisk standard, vilket behöver vägas in i den översyn av korridorerna som avses ske. Fortsatt arbete med samrådshandling-val av lokalisering avser därtill att göra ett omtag avseende västligt stationsläge i anslutning till Iggesund. Detta arbete får utröna förutsättningarna för ett stationsläge väster om samhället.

5.5.11. Statens geotekniska institut (SGI)

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

I järnvägsplanen anges att ”För de områden vars marktytor har dålig stabilitet, sättningsbenägna jordar och låg bärighet måste det utföras förstärkningsåtgärder. Hur stora dessa ytor är måste utredas vidare och för att kunna fastställa markens bärighet och eventuella behov av grundförstärkning behöver det göras geotekniska undersökningar”. SGI delar bedömningen om att geotekniska undersökningar krävs för att bedöma omfattning och kostnader av grundförstärkningsåtgärder. SGI anser att ju tidigare detta görs desto bättre underlag fås i de olika skedena.

SGI vill också trycka på att frågor gällande totalstabilitet är viktiga i ett tidigt skede då de kan få betydelse för järnvägskorridorens kostnader. MSB har utfört översiktlig skredriskkartering för Hudiksvalls kommun, resultatet finns att hämta på MSB:s hemsida och lämpar sig bra för tidiga skeden.

SGI anser att ras, skred och erosion bör lyftas fram tydligare i kapitel som behandlar risker och säkerhet.

SGI anser också att det krävs förtydligande kring om något område har mer komplexitet än ett annat gällande bedömningen som gjorts på grundförstärkning, samt hur långa sträckor som består av torvmark för de båda alternativen.

Ur ett geotekniskt perspektiv är det västra alternativet att föredra enligt SGI, men vill trycka på att närheten till befintligt spår i kombination med passage över områden med sämre markförhållanden ytterligare komplicerar grundläggningen för det östra alternativet.

I samrådshandlingen anges att det finns ett behov av fördjupade miljötekniska markundersökningar. SGI förutsätter att dessa undersökningar utförs i god tid före byggnation. SGI vill påminna om skyldigheten att underrätta tillsynsmyndigheten om förekommande massor påträffas.

SGI påpekar att sprängning kan ge upphov till förhöjda halter av kväveföreningar i miljön men även till en eventuell frisättning av naturligt förekommande grundämnen i berg såsom arsenik och svavel. Ytterligare utredningar av bergets egenskaper och planer för hur massor ska lagras och återanvändas rekommenderas.

SGI rekommenderar också att en strategi tas fram för hanteringen av eventuella uppkomna föreningar tas fram.

Yttrande på Enånger – Idenor

Ej aktuellt.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Ej aktuellt.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket kommer i den kommande planprocessen att beakta och ta till sig samtliga punkter från SGI. I detta utredningsskede studeras endast korridorer och djupare detaljprojektering och geotekniska undersökningar kommer hanteras i nästa planskede.

5.5.12. Statens geologiska undersökning (SGU)

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Överallt där spårförläggning görs inom åsen är det viktigt att den görs så högt som möjligt för att minimera behovet av schaktning och minska spridning av föroreningar.

Trafikverkets kommentar 2020-06-30:

Trafikverket noterar detta.

Yttrande på Enånger – Idenor

Det råder en skillnad i riskbilden mellan alternativen, till skillnad från sammanfattande konstateranden och slutsatser som görs i järnvägsplanen.

SGU vill belysa behovet av ett erforderligt grundvattenskydd när det gäller de två alternativa sträckningarna i den södra delen av utbredningsområdet, genom och väster om Iggesund.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Grundvattenskydd och järnvägens utformning hanteras i kommande detaljprojekteringsskede.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Som framgår av underlaget så berör samtliga fyra utredningsalternativ vid passagen av Hudiksvall isälvsavlagringen Hallstaåsen, en för regionen mycket värdefull grundvattenförekomst. SGU anser att det råder en väsentlig skillnad i riskbild mellan de olika alternativen i passagen i höjd med Hudiksvall. Detta till skillnad från det sammanfattande konstaterande som görs i Järnvägsplanen, där Trafikverket anser att det inte föreligger något som är väsentligen alternativskiljande vad gäller risk och säkerhet.

SGU hyser stark oro för att valet av spåralternativ vid passagen av Hallstaåsen inte görs med tillräcklig stor hänsyn till kommunens dricksvattenförsörjning i konkurrens med alla andra redovisade värdegrunder såsom kulturmiljö och buller. Om dubbelspåret förläggs i ny västlig korridor förbi Sanna vattentäkt (alternativ 1 och 2), med en ny skärning med åsen nära brunnsområdet, så kommer det med stor sannolikhet innebära en nedläggning av vattentäkten.

Kommunen har i sitt tematiska tillägg till översiktsplanen valt bort det västliga alternativet för passagen av Hallstaåsen, vilket SGU ser positivt på. SGU råder nu mot bakgrund av ovanstående Trafikverket att göra samma val. Som stöd i kommunens arbete med översiktsplanen har man använt underlag från Artesia Grundvattenkonsult AB 2013 som beskriver de hydrogeologiska förhållandena vid passagen av Hallstaåsen.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Det har konstaterats att SGU har utgått från Artesias PM Föreslagen ny järnvägssträckning förbi Hudiksvall – synpunkter gällande riskerna för påverkan på kommunens grundvattentäkter i Hallstaåsen, daterad 2014-10-02 som togs fram åt Hudiksvalls kommun.

Trafikverkets bedömning i samrådshandling val av lokalisering 2016-09-23 har varit att passagen av åsen inte är alternativavskiljande, då det finns risker i båda korridorerna men med olika karaktär. Trafikverket har en hög ambition för att få till en bra passage av Hallstaåsen för att inte riskera dricksvattenförsörjningen i Hudiksvall. Med de inkomna yttrandena som grund har en fördjupad jämförelse av båda korridorernas passage av Hallstaåsen tagits fram av Hudiksvalls kommun med hjälp av Artesia. Trafikverket tillhandahöll underlag och geotekniska undersökningar till den fördjupade jämförelsen. Den fördjupade jämförelsen heter Ostkustbanans korsning av Hallstaåsen och är daterad 2017-06-21. Den fördjupade jämförelsen var med som underlags-PM till Hudiksvalls kommuns tematiska tillägg till översiktsplanen som var på utställning hösten 2017. I den fördjupade jämförelsen framgår det att passagen av Hallstaåsen i den västra och den östra korridoren inte är särskilt alternativavskiljande. Trafikverket kommer arbeta vidare med passagen av Hallstaåsen i det fortsatta arbetet.

5.5.13. Sundsvallsregionen**Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.**

Sundsvallsregionen är ett strukturerat kommunalt samarbete mellan de sex kommunerna Sundsvall, Timrå, Härnösand, Nordanstig, Ånge och Hudiksvall.

Det är av stort värde enligt Sundsvallsregionen att kommunerna och orterna längs Ostkustbanan knyts samman. Genom att öka tillgängligheten och tätheten mellan varandra gör att de regionala och lokala arbetsmarknads-, näringslivs-, service-, och bebyggelsestrukturerna får en förbättrad tillgänglighet och kan samverka och utvecklas i ett helhetsperspektiv. Kan arbetsmarknaderna efter kusten mellan Härnösand, Timrå, Ånge, Sundsvall, Nordanstig, Hudiksvall, Söderhamn och Gävle knyts samman i en gemensam arbetsmarknadsregion ökar hela regionens utvecklingsmöjligheter.

Trafikverkets kommentar 2020-06-30:

Trafikverket noterar detta.

Yttrande på Enånger – Idenor

Av översiktsplaneförslaget framgår det att det centrala stationsläget i Iggesund kan behållas, vilket är viktigt både för både för personresande och för godstrafiken.

Sundsvallsregionen vill därför framhålla nödvändigheten av att det nuvarande centrala stationsläget bibehålls i Iggesund när dubbelspåret byggs ut.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar att Sundsvallsregionen förordar det östra alternativet genom Iggesund.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Hudiksvall har genom sitt centrala stationsläge med närhet till havet förutsättningar att utveckla en mer attraktiv stadsmiljö till gagn för hela kommunen, ”pärlbandet av orter” efter södra Norrlandskusten och inlandet.

Sundsvalls regionen vill därför framhålla att nödvändigheten av att det nuvarande centrala stationsläget bibehålls i Hudiksvall när dubbelspåret byggs ut.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen. Nämnas bör också att den östliga korridoren, som den redovisades 2016, inrymmer flera delavsnitt med låg geometrisk standard, vilket behöver vägas in i den översyn av korridorerna som avses ske. Fortsatt arbete med samrådshandling-val av lokalisering avser därtill att göra ett omtag avseende västligt stationsläge i anslutning till Iggesund. Detta arbete får utröna förutsättningarna för ett stationsläge väster om samhället.

5.5.14. Miljöpartiet Hudiksvall

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Miljöpartiet har vid tidigare samråd förordat att fler alternativ inom spårkorridorerna skulle utredas än de förslag som presenterats av Trafikverket och Hudiksvalls kommun.

Trafikverkets kommentar 2020-06-30:

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter. En ny korridor genom Hudiksvall är under utredning. Nya samråd kommer att ske för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen.

I skede val av lokalisering tittar Trafikverket på att det finns en genomförbar teknisk möjlighet att ta sig med en spårlösning i respektive korridor.

Därefter, i fortsatt arbete med järnvägsplan, kommer det att inom vald korridor genereras ett antal möjliga spårlinjer och eventuella nya stationslägen som man belyser utifrån många olika aspekter.

Yttrande på Enånger – Idenor

För Enånger – Idenor förordar Miljöpartiet i Hudiksvall det östliga alternativet genom Iggesund. Detta är viktigt för att Iggesund ska kunna behålla en station för den regionala persontrafiken. Det är också viktigt att man väljer en spårdragning som möjliggör en framtida anslutning till en järnväg i västlig riktning.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar att Miljöpartiet förordar det östra alternativet genom Iggesund.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Det har funnits många intressanta förslag till spårdragning som klarade av att förena framtidens täta tågtrafik med ett centrumnära stationsläge och samtidigt värna om Hudiksvalls vackra stadskärna. Detta hade Miljöpartiet i Hudiksvall gärna sett att

Trafikverket utrett i en vidare bemärkelse och är besvikna på att dubbelspåret genom staden har utretts så översiktligt.

Av det som framgår av samrådshandlingen väljer Miljöpartiet i Hudiksvall därmed bort den östliga korridoren för det nya dubbelspåret genom Hudiksvall. De anser att spårdragningen i flera avseenden ger oacceptabla konsekvenser för staden och stadsmiljön.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar att Miljöpartiet år 2016 väljer bort det östliga alternativet genom Hudiksvall. December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen.

5.5.15. SMHI

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Ur bullersynpunkt är det en fördel om den nya sträckningen går utmed en redan befintlig väg eller järnväg, så att inte nya områden störs.

SMHI menar att det vid planering av samhället bör tas hänsyn till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i vattendrag förändras. Vid utformningen av järnvägen bör hänsyn tas till översvämningsrisker vid vattendrag, sjöar och havet. Även översvämningar till följd av kraftiga skyfall bör beaktas.

Yttrande på Enånger – Idenor

Ej aktuellt.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Ej aktuellt.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Klimatfrågor har inte bedömts alternativskiljande för etappen Enånger – Idenor. I kommande skede tas hänsyn till framtida klimat- och översvämningsrisker vid placering av järnvägen i landskapet.

Trafikverkets kommentar 2020-06-30:

Trafikverket har noterat detta och kommer ta med sig det i det fortsatta arbetet.

5.5.16. Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna i Hudiksvall

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Ej aktuellt.

Yttrande på Enånger – Idenor

Möjligheten att tågpendla till och från Iggesund är angelägen för kommunens fortlevnad och utveckling. En station för regionalstågen är nödvändig. Den östliga korridoren genom Iggesund anses därmed vara den mest optimala lösningen.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar att Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna i Hudiksvall förespråkar det östliga alternativet genom Iggesund.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Hudiksvall är en glesbygdskommun och då är det naturligt att våra resenärer från kommunens alla hörn ska kunna ta bilen eller bussen till tåget utan att behöva åka genom centrum. Ett stationsläge vid den västliga korridoren möjliggör en optimal planering av infrastrukturen som till exempel anslutande vägar och parkeringsplatser.

En ny stadsdel Kattvikskajen, planeras att byggas intill den östliga spårdragningen i Hudiksvall. Det ska även fortsättningsvis möjliggöra promenader mellan solbryggorna, restaurangstråken, handelscentrum och strandpromenaden. De kulturhistoriska riksintressena bör lämnas orörda och utryckningsfordon ska likväl som övrig trafik obehindrat kunna ta sig fram genom staden. För att minimera risken för personskador vid olycka är det fördelaktigt att transport av farligt gods inte går igenom stadskärnan.

Därmed anses den västliga korridoren genom Hudiksvall vara den mest optimala lösningen.

Trafikverkets kommentar 2020-06-30:

Trafikverket noterar att Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna i Hudiksvall år 2016 förespråkar det västliga alternativet genom Hudiksvall.

5.5.17. Iggesunds Intresseförening

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Iggesunds Intresseförening förutsätter att buller och vibrationsstörningar till följd av dubbelspåret beaktas och följs upp samt att det byggs säkra planskilda övergångar. Det är också av största vikt att i den fortsatta planeringen ta stor hänsyn till transporterna av farligt gods genom tätorten och arbeta för att minska riskerna med dessa.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket kommer att beakta dessa synpunkter i det fortsatta arbetet

Yttrande på Enånger – Idenor

En central tågstation öppnar upp för många möjligheter och stärker ett litet samhälle. Iggesunds intresseförening anser därför att det är av yttersta vikt att Iggesund får ha kvar sin station även när man bygger dubbelspår. Det har stor betydelse för Iggesunds Bruk och andra företag. Det underlättar även för de som vill pendla till och från arbete samt utbildning.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket kommer att beakta dessa synpunkter i det fortsatta arbetet samt noterar att Iggesunds intresseförening förespråkar det östra alternativet för Enånger – Idenor.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Iggesunds intresseförening vill uttrycka sin oro för huruvida den tänkta dragningen av dubbelspåret väster om Hudiksvall, genom Hallstaåsen, kan påverka dricksvattnet. De önskar att Trafikverket inte gör något förhastat, utan verkligen undersöker hur en dragning

väster om Hudiksvall skulle inverka på kommunens vattenskyddsområde i händelse av exempelvis en tågolycka med farliga kemikalier.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverkets bedömning i samrådshandling val av lokalisering 2016-09-23 har varit att passagen av åsen inte är alternativavskiljande, då det finns risker i båda korridorerna men med olika karaktär. Trafikverket har en hög ambition för att få till en bra passage av Hallstaåsen för att inte riskera dricksvattenförsörjningen i Hudiksvall. Med de inkomna yttrandena som grund har en fördjupad jämförelse av båda korridorernas passage av Hallstaåsen tagits fram av Hudiksvalls kommun med hjälp av Artesia. Trafikverket tillhandahöll underlag och geotekniska undersökningar till den fördjupade jämförelsen. Den fördjupade jämförelsen heter Ostkustbanans korsning av Hallstaåsen och är daterad 2017-06-21. Den fördjupade jämförelsen var med som underlags-PM till Hudiksvalls kommuns tematiska tillägg till översiktsplanen som var på utställning hösten 2017. I den fördjupade jämförelsen framgår det att passagen av Hallstaåsen i den västra och den östra korridoren inte är särskilt alternativavskiljande. Trafikverket kommer arbeta vidare med passagen av Hallstaåsen i det fortsatta arbetet.

5.5.18. Dellenbanan AB

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Dellenbanan AB är infrastrukturförvaltare av Dellenbanan, mellan Ostkustbanan och Norra stambanan. De underhåller idag banan för turistverksamhet men har ambitionen att i framtiden driva den för kommersiell person- och godstrafik.

Dellenbanan AB kräver att frågorna om Dellenbanans framtida relation till Ostkustbanan uttryckligen tas med i den fortsatta planeringsprocessen.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket driver en parallell process angående framtiden för Dellenbanan. Detta ingår inte i detta projekt.

Yttrande på Enånger – Idenor

Förbi Iggesund förordar Dellenbanan AB det östra alternativet. Detta är viktigt av tre skäl:

1. Viktigt att behålla en centralt placerad regionalstågsstation.
2. Spåret norrut skulle kunna länkas ihop med Dellenbanan.
3. Ett spår väster om Iggesund riskerar att kapa Dellenbanan i en tvär vinkel.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar att Dellenbanan AB förordar det östra alternativet för Enånger – Idenor.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Dellenbanan AB tar inte ställning till vilken korridor som väljs för det nya dubbelspåret i Hudiksvall. Oavsett vilken dragning Trafikverket till slut väljer är det dock mycket viktigt att en framtida återanslutning av Dellenbanan till Ostkustbanan inte försvåras eller fördyras. De påminner om att vid byggnationen av nya E4:an utformades viadukten över Dellenbanan för framtida elektrifierad tågtrafik, en investering som dåvarande Banverket, Länsstyrelsen och Region Gävleborg gjorde gemensamt.

Det är också viktigt att spåret utformas så att regionaltåg på en framtida upprustad Dellenbana kan nå Hudiksvalls station direkt utan växlingar. Med regional tågtrafik på Dellenbanan kommer resenärer från Bollnäs, Ljusdal och Delsbo till Hudiksvall för fortsatta resor med tåg norrut och söderut längs kusten, samtidigt som personer med viktig kompetens kommer med Ostkustbanan för inpendling till arbeten i inlandet.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Ett beslut om nedläggning av länsjärnvägen mellan Ljusdal och Hudiksvall togs 1994-04-14. Banverket har därefter upplåtit banan med nyttjanderätt i två olika avtal till Dellenbanans vännar.

Nyttjanderättsavtalen är numera uppsagda från och med 2018-05-17 (uppsagt 2017-04-20). Trafikverket arbetar med att uppdatera nyttjanderättsavtalen men kommer att behöva omarbeta delar där det pågår dialog för annan markanvändning inom Hudiksvalls kommun.

Trafikverket har idag ingen annan uppfattning än tidigare (Banverket) än att en framtida trafikering inte kan prioriteras då den samhällsekonomiska nyttan inte med tydlighet kan påvisas. Dellenbanan är därmed inte en förutsättning för pågående projekt. Trafikverket kommer att planlägga Ostkustbanans läge främst utifrån mer prioriterade inriktningar.

5.5.19. Strålsäkerhetsmyndigheten

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) ser det önskvärt att magnetfälten kring Ostkustbanan kartläggs.

SSM bedömer att Trafikverket agerar tillfredsställande ur strålskyddssynpunkt när man eftersträvar ett avstånd på minst 20 meter mellan järnvägen och bebyggelse.

SSM saknar information om radon. Det är viktigt att känna till radonproblematiken när tunnlar byggs.

Yttrande på Enånger – Idenor

Ej aktuellt.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Ej aktuellt.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar detta och kommer att beakta dessa synpunkter i det fortsatta arbetet.

5.5.20. Svenska kraftnät

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Svenska kraftnät önskar Trafikverket i största möjliga utsträckning förhålla sig till ett visst antal krav. Bland annat måste föreskrifter och krav som finns reglerade i olika föreskrifter följas.

Så som samrådshandlingen ser ut i dagsläget måste Svenska kraftnät avstyrka förslaget. Hur och var korsning och parallellgång med Svenska kraftnäts ledning ska ske måste vara mer detaljerat i underlaget. Den västliga utredningskorridoren innebär dessutom sprängning och

tunneldrivning i alltför nära anslutning till Svenska kraftnäts 220kV-ledning RL8 S7 med tillhörande ledningsgata.

Svenska kraftnät anser att ett mer specifikt underlag krävs som redogör hur arbetet ska ske utan att riskera driftsäkerheten för en viktig kraftledning.

Yttrande på Enånger – Idenor

Ej aktuellt.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Ej aktuellt.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

I detta skede studerar Trafikverket breda korridorer för framtida järnvägsbyggnation. I nästa skede när det finns en vald korridor kommer järnvägen detaljprojekteras och då kommer mer detaljerande planer angående påverkan på kraftledningar att tas fram och samrådas med Svenska kraftnät.

5.5.21. Iggesund Paperboard AB

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Rent konkurrensmässigt är det av yttersta vikt att det finns tillgång till kompetent personal utifrån en internationellt satt nivå till denna högteknologiska verksamhet. Detta är idag emellanåt problematiskt. För att attrahera rätt kompetens krävs effektiva pendlingsmöjligheter. Redan idag bor många medarbetare i andra städer och detta förväntas öka inte minst med tanke på kommande stora pensionsavgångar. Idag har verksamheter med denna geografiska lokalisering, flera konkurrenshämmande faktorer emot sig.

För Iggesunds bruk (likväl som Holmens sågverk beläget på samma industriområde) finns planer som redan delvis startat gällande att kraftigt öka produktionen. Detta gör att behovet för godstransporter blir allt mer omfattande. Med allt större producerade volymer kommer transportbehovet att öka i motsvarande takt. När det gäller krav på utformningen av järnvägens dragning så är det fundamentalt att den nya järnvägsdragningen inte leder till ett långt industrispår, vilket är dyrt och ineffektivt.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar detta.

Yttrande på Enånger – Idenor

De konstaterar att det är av största vikt att den framtida järnvägsdragningen inte ökar på ineffektiviteten, den måste dessutom ge en förutsättning för bibehållen konkurrenskraft gällande kompetensförsörjningen. Det är viktigt för Iggesunds Paperboard att järnvägen erbjuder god tillgänglighet, säkerställer snabba, hållbara och tillförlitliga transporter för att möjliggöra en positiv samhällsutveckling. Dessutom krävs det enligt Iggesund Paperboard att stationsläget måste vara kvar för att möjliggöra pendling.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar att Iggesund Paperboard AB förespråkar att behålla nuvarande stationsläge i Iggesund.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Många av medarbetarna väljer att bo i Hudiksvall som är närmaste största stad och Iggesund Paperboard ser att det är av yttersta vikt att staden upplevs som attraktiv. Detta gäller både för de som ursprungligen kommer från regionen men också för dem som överväger att bosätta sig i Hudiksvall. Iggesund Paperboard informerar om att de har tagit del av forskning som finns på området samt hur de på nära håll (bland annat Söderhamn) har upplevt hur ett icke centralt läge för resecentrum de facto lett till flertal negativa konsekvenser. Detta gör att Iggesund Paperboard vill framhålla att de som stor arbetsgivare otvivelaktigt ser det som mycket viktigt att det centrala resecentrum i Hudiksvall behålls.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar att Iggesund Paperboard AB år 2016 förespråkade att behålla nuvarande stationsläge i Hudiksvall.

5.5.22. Skogsstyrelsen

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Skogsstyrelsen har yttrat sig direkt till Länsstyrelsen i Gävleborgs län och har inga övriga synpunkter i frågan.

Däremot vill Skogsstyrelsen förtydliga vad som gäller i områden som de formellt skyddar. Gällande biotopskyddsområden är det enligt 7 kap 11 § miljöbalken förbjudet att inom ett biotopskyddsområde ”bedriva verksamhet eller vidta åtgärder som kan skada naturmiljön”.

Inom områden som skyddats med naturvårdsavtal görs en bedömning av om en tänkt åtgärd är tillåten enligt avtalet eller om den motverkar avtalets inriktning. Naturvårdsavtal utgörs av ett civilrättsligt avtal som finns inskrivet i fastighetsboken.

Yttrande på Enånger – Idenor

Ej aktuellt.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Ej aktuellt.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar detta.

5.5.23. Norra Hälsinglands Travsällskap

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Ej aktuellt.

Yttrande på Enånger – Idenor

Ej aktuellt.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Norra Hälsinglands Travsällskap informerar om att de har ett antal träningsvägar i närheten av Hagmyrens Travbana som är av stor vikt för anläggningens verksamhet. De vill att Trafikverket tar hänsyn till detta när Ostkustbanans sträckning passerar genom området.

Den träningsväg som kan beröras är från Hagmyren över gamla E4, höger vid Masbo och parallellt med nya E4 mot Vålsta. De informerar även om att de ofta använder området mot Garulö för träning och hoppas att området blir lättillgängligt för ridning och hästkörning.

Norra Hälsinglands Travsällskap avslutar sitt yttrande med att informera om deras planer för anläggningen samt att de gärna har en fortsatt dialog under planeringen.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket notera detta och kommer att beakta dessa synpunkter i det fortsatta arbetet.

5.5.24. Monitor ERP SYSTEM

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Ej aktuellt.

Yttrande på Enånger – Idenor

Ej aktuellt.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Monitor står inför en kraftig expansion där behovet av arbetskraft kommer att vara stort i framtiden och räknar med att utöka personalstyrkan med cirka 100 personer de närmaste åren. Många av de nya medarbetarna räknar Monitor med flyttar till Hudiksvall men det är ändå många som troligen kommer att pendla till Hudiksvall. Redan idag är det många som dagligen pendlar med tåg till Hudiksvall och ett nära stationsläge ser vi som mycket viktigt. Monitor har också många kunder som besöker dem där tåg är det mest vanliga transportmedlet. Att då ha närhet till kontor är bra men än viktigare är närheten till hotell.

Det är av stor vikt för Monitor att stationen ligger centralt i stadskärnan, nuvarande läge.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar att Monitor ERP SYSTEM år 2016 förespråkade att behålla nuvarande stationsläge i Hudiksvall.

5.5.25. Beijer Byggmaterial AB

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Ej aktuellt.

Yttrande på Enånger – Idenor

Ej aktuellt.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

En lokalisering av järnvägen i den västliga korridoren genom Hudiksvalls skulle medföra att byggvaruhuset måste rivas och verksamheten upphöra. Det skulle således bli fråga om totalinlösen av fastigheten. Om Beijer tvingas lämna sin etablering i Hudiksvall, en toppmodern och nyligen färdigställd anläggning, innebär det en extrem stor rörelseskada. Sannolikt kan Beijer inte etablera sig i regionen igen. Beijer har varit i kontakt med Hudiksvalls kommun för att söka mark för en tänkbar alternativplacering men konstaterar att några sådana alternativ ej finns att tillgå.

Beijer anser att den västliga korridoren inte är förenlig med 1 kap 4 § lagen om byggande av järnväg, det vill säga kravet att ändamålet med järnvägen skall uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. De anser inte heller att skälig hänsyn tas till Beijers enskilda intressen som krävs enligt 1 kap 3 § lagen om byggande av järnväg.

Beijer motsätter sig mot bakgrund av detta en utbyggnad med enlighet med alternativ västlig korridor genom Hudiksvall och förordar istället den östliga genom Hudiksvall.

Det östra alternativet är även vad Hudiksvalls kommun förordar. Det saknas anledning för Trafikverket att gå emot kommunens uttryckliga önskemål härvid. Poängteras skall även att man med den östliga korridoren skulle undvika ingrepp i den värdefulla Hallstaåsen.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

En ny Ostkustbana eller en komplettering av befintlig Ostkustbana till dubbelspår innebär, oavsett korridor, ett intrång i dagens markanvändning och påverkan på både enskilda och allmänna intressen. Avvägning mellan olika intressen görs i flera skeden i planläggningsprocessen både inför ställningstagande av val av lokalisering samt vid val av läge på spårlösningen inom vald korridor.

I skede val av lokalisering tittar Trafikverket på att det finns en genomförbar teknisk möjlighet att ta sig med en spårlösning i respektive korridor.

Därefter, i fortsatt arbete med järnvägsplan, kommer det att inom vald korridor genereras ett antal möjliga dragningar av dubbelspåret och eventuella nya stationslägen som man belyser utifrån många olika aspekter. Många, både enskilda och allmänna, intressen kommer att beröras.

I stationsutredningen daterad 2016-07-06 som presenterades under samrådet hösten 2016 redovisades ett stationsläge i den västra korridoren över delar av fastigheten. Studier på vart spårlösningen ska gå inom respektive korridor har inte genomförts ännu, så exakt läge på station och spår går i dagsläget inte att säga.

Beroende på korridor berörs olika enskilda och allmänna intressen och likaså beroende på vart i korridoren dubbelspåret placeras.

Viktiga avvägningar vid val av läge och utformning är att järnvägsanläggningen är tekniskt genomförbar, vilken påverkan på omgivningen den kan tänkas få samt att den utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. När man utformar en järnvägsanläggning ska även hänsyn tas till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärden samt boendemiljö och hälsa.

Trafikverket noterar att Beijer Byggmateriel AB år 2016 förordade den östliga korridoren genom Hudiksvall.

5.5.26. Hudiksvalls Vänner

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Ej aktuellt.

Yttrande på Enånger – Idenor

Föreningen anser inte sig ha underlag eller kompetens för att bedöma hur järnvägen bör passera Iggesund.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar detta.

Yttrande på Idenor – Stegskogen

Hudiksvalls Vänner ser stora fördelar med dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall oberoende om Hudiksvalls station hamnar centralt i nuvarande läge eller lite mindre centralt i Furulund. En riskanalys baserad på vilka negativa konsekvenser som inte går att åtgärda om man, låt säga om 20 år, konstaterar att man valt fel, har varit vägledande för föreningens ställningstagande. Riskminimering har gjort att förening förordar det västra alternativet med station i Furulund.

Föreningen anser att den västra korridoren skall breddas österut så att ett sent förslag med stationsläge Kungsgatan/Bergsjövägen kan utredas av Trafikverket längre fram i processen.

Representanter för Region Gävleborg som föreningen träffat anser att det blir fördyrande för Regionen att hålla två resecentrum i Hudiksvall vilket de ser som en konsekvens om järnvägsstationen placeras i Furulund. Föreningen anser att det är en självklarhet att Hudiksvall även i framtiden skall ha ett resecentrum. Vid utformningen av ett nytt stationsområde bör man därför ta ett samhällsbyggande perspektiv och skapa ett resecentrum för Hudiksvall som servar såväl järnvägstrafik som annan kollektivtrafik till exempel. lokal-, regional- och fjärrbusstrafik i nordöstra Hälsingland.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar Hudiksvalls vänner år 2016 förordade det västra alternativet med station i Furulund.

5.5.27. Mellansvenska Handelskammaren

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Mellansvenska Handelskammaren förordar alternativet som frigör och säkerställer kapaciteten på Ostkustbanan med avseende på godsfrakter. Det är av yttersta vikt att våra företag kan förlita sig på att insatsvaror samt slutprodukter kan fraktas med järnväg.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar detta.

Yttrande på Enånger – Idenor

Kompetensförsörjningen är av vikt för företagen i Iggesund därför förordas ett stationsnära alternativ.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar att Mellansvenska Handelskammaren år 2016 förordade ett stationsnära alternativ i Iggesund.

Yttrande på Idenor - Stegskogen

Kompetensförsörjningen är av vikt för företagen i Hudiksvall därför förordas ett stationsnära alternativ.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar att Mellansvenska Handelskammaren år 2016 förordade ett stationsnära alternativ i Hudiksvall.

5.5.28. Omställning Hudiksvall

Gemensamt yttrande på Enånger – Idenor och Idenor – Stegskogen.

Ej aktuellt.

Yttrande på Enånger – Idenor

Ej aktuellt.

Yttrande på Idenor - Stegskogen

Omställning Hudiksvall är starkt för att den västliga korridoren närmare E4 väljs som grund för kommande detalj- och genomförandeplan.

Nuvarande spårområde genom centrum kan därmed avvecklas, vilket innebär att Hudiksvalls nuvarande centrum naturligt kan växa ihop med kommunens hamnområde och den fina kulturmiljö som finns i den centrala staden kan bibehållas och utvecklas. Allt detta till gagn för alla kommuninvånare.

Trafikverkets kommentar 2020-06-30:

Trafikverket noterar att Omställning Hudiksvall år 2016 förespråkade den västliga korridoren.

5.5.29. MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)

MSB avstår från att yttra sig.

5.5.30. Jordbruksverket

Jordbruksverket avstår från att yttra sig.

5.5.31. Sjöfartsverket

Sjöfartsverket avstår från att yttra sig.

5.5.32. Försvarsmakten

Försvarsmakten avstår från att yttra sig.

5.5.33. Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att yttra sig.

5.5.34. Energimyndigheten

Energimyndigheten avstår från att yttra sig.

5.5.35. Transportstyrelsen

Transportstyrelsen avstår från att yttra sig.

5.6. Samråd med allmänheten samt med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inbjudan till samrådet och de två samrådsmöten som hölls i Iggesund och Hudiksvall kungjordes via annons i Hudiksvalls tidning.

Under samrådstiden för samrådshandlingen Järnvägsplan – val av lokalisering för Ostkustbanan, Enånger – Idenor – Stegskogen har två samrådsmöten med allmänheten hållits. Det första mötet hölls på Folkets Hus i Iggesund onsdagen den 5 oktober 2016 kl. 18-20. Mötet besöktes av ca 140 personer. Det andra mötet hölls i Aulan på Bromangymnasiet i Hudiksvall torsdagen den 6 oktober 2016 kl. 18-20. Mötet besöktes av cirka 330 personer.

Båda mötena inleddes med att Mikael Löthstam, Hudiksvalls kommuns kommunalråd, hälsade välkommen och informerade om kommunens tematiska tillägg till översiktsplanen. Därefter höll Trafikverket sin samrådspresentation och visade de två kvarstående korridorerna. Efter presentationen fanns möjlighet till mingel vid Hudiksvalls kommuns samt Trafikverkets stationer där informationsmaterial fanns tillgängligt. Det fanns även möjlighet att ställa enskilda frågor vid stationerna samt skriva ner frågor som sedan ställdes till representanter från Trafikverket och Hudiksvalls kommun under en avslutande paneldebatt.

5.6.1. Frågor framförda under de allmänna samrådsmötena

Frågorna som framfördes muntligt under samrådsmötena redovisas nedan. Frågorna besvarades med direktsvar och dessa finns att utläsa under respektive fråga nedan. Dessa frågor och direktsvar fanns även redovisade i samrådsredogörelsen för Enånger – Idenor, daterad 2017-04-18.

- Hur vet ni vad ungdomarna tycker? I samrådet verkar bara ”pensionärer” delta!

Svar: Trafikverket informerar om samrådet via annons i lokaltidningen. Alla är välkomna att lämna synpunkter.

- Vilka skillnader i kostnad innebär de olika alternativen för Trafikverket?

Svar: Trafikverket har utfört en grov kostnadsbedömning av de olika utredningsalternativen som redovisas i samrådshandlingen. Efter tryck har vi uppmärksammat ett tryckfel i anläggningskostnaden för det östliga alternativet. Det östliga alternativet bedöms vara 1,2 miljarder dyrare än det västliga alternativet.

- Får alla invånare komma till tals? Flera av mina grannar som bor mitt i korridoren idag kände inte till kvällens möte. Många i kommunen kanske inte heller har möjlighet eller förmåga att ta in all information om alla förslag och utredningar. Finns inte risken då att de som skriker högst, det vill säga kommunens politiker blir den röst som hörs?

Svar: I detta skede när vi studerar flera breda korridorer är det en otroligt stor mängd människor som berörs. Därför har Trafikverket beslutat att annonsera i lokaltidningen när det gäller samråd och samrådsmöte. I nästa skede när vi vet anläggningens exakta placering kommer alla som bor i närheten av den, som därmed är sakägare, få brev om möjliga förändringar. Det är alltså två olika skeden av planprocessen och storleken i det skede vi är i nu när man utreder korridorer gör att Trafikverket väljer att delge informationen via annons.

- Hur tungt väger Hudiksvalls kommunstyrelsens förslag om det östra alternativet på det slutliga beslutet?

Svar: Trafikverket har haft en mångårig dialog med kommunen och kommer att fortsätta ha den dialogen. Kommunen är en viktig samrådspart som har synpunkter på samrådshandlingen och kommunikationen med kommunen och andra aktörer utmed sträckan är väldigt viktig för projektet.

- Vilket styr val av korridor för Ostkustbanan, godstrafiken eller persontrafiken.

Svar: Både godstrafik och persontrafik är lika viktig inför valet av korridor för Ostkustbanan.

- När tas beslutet om vilken korridor som väljs?

Svar: Trafikverket siktar på att fatta ett beslut under första kvartalet efter årsskiftet, för att hinna få med projektet i den nationella planen.

- Kan vid ett västligt alternativ "gamla" spåret tas över av Regionen och Iggesunds bruk för gods och regiontåg?

Svar: Det finns möjlighet att byta ägare på spåret genom Iggesund vid val av den västliga korridoren. Det är dock inget som har diskuterats i projektet.

- Kommer Trafikverket gå vidare med det förslag som kommunen förordar eller kan de ändå välja ett annat alternativ?

Svar: Trafikverket kan välja ett annat alternativ.

- Kommer alla bilder och fotomontage att finnas på nätet?

Svar: Ja.

- Tar ni hänsyn till utredningen i DAR-projektet?

Svar: Ja.

- Har Trafikverket ändrat mål sen igår? Igår var målet Sundsvall-Gävle på timme utan stopp. Idag är målet 1 timme och 10 minuter?

Svar: Trafikverket har inte ändrat målet. Restiden Sundsvall-Gävle på 1 timme är räknat utan stopp och restiden 1 timme och 10 minuter är räknat med stopp i Hudiksvall och Söderhamn.

- Varför finns inte en 3-dimensionell modell! Det känns helt ofattbart i ett svårt beslutsläge som detta. Är detta att TA ANSVAR?

Svar: Eftersom vi väljer mellan korridorer och inte färdig anläggning går det inte att visa alternativen i en 3-dimensionell modell. I nästa skede när korridor är beslutad och detaljprojekteringen påbörjades kan en tre-dimensionell modell tas fram.

- Vad händer med nuvarande järnvägstunnlar?

Svar: Vid val av det östliga alternativet kommer det läggas till en kompletterande tunnel bredvid den befintliga tunneln norr om Iggesund. Vid val av det västliga alternativet vet vi i dagsläget inte vad som kommer ske med befintliga tunnlar, det bestäms i senare skede.

- Går det inte att efter östlig sträckning genom Iggesund, ganska direkt gå västerut mot gamla E4:an för att ansluta söder om Hudiksvall för en fortsättning väster om centrum?

Svar: Har ej utretts men en översyn av förslaget visar att det kommer att påverka kyrkogård, bostadsområdet som ligger norr om Radhusgatan, och att förslaget i sådana fall behöver korsa Delångersån som är riksintresse för naturvård på bro.

- Vid östliga korridoren genom Iggesund, vad händer med nuvarande dragning?

Svar: Då korridoren är relativt smal genom Iggesund kan man förutspå att den befintliga järnvägen får ett nytt spår bredvid.

- Innebär Hudiksvalls bägge alternativ att Iggesunds station kan vara kvar?

Svar: Ja.

- Varför ingen station i Iggesund vid västligt alternativ? Tillgängligheten mycket god genom E4 söder, Forsavägen och Iggesunds tätort.

Svar: Vid ett västligt alternativ kommer Trafikverket möjliggöra för eventuell framtida station om behovet uppstår. Trafikverket gjorde bedömningen att avståndet blir för långt för Iggesundsborna till stationen och då är sannolikheten stor att de fortsätter med bilen till slutdestinationen.

- Målhastighet för persontåg är 250 kilometer i timmen. Vad är det för godset? Godset stannar väl inte i Hudiksvalls stad, så där kan man väl räkna med målhastigheten eller?

Svar: Godstågen går mycket långsammare än persontågen och deras maxhastighet varierar beroende på bland annat vilket typ av tåg det är, vilken typ av bromsar samt vad de har för last. Trafikverkets restidsberäkningar har utgått från en hastighet på 100-110 kilometer i timmen genom centrala Hudiksvall för alla tåg.

- Går det att kombinera trafik på Dellenbanan med västra korridoren?

Svar: Det ingår inte i det här projektet att studera detta.

- Hur styr man över fler transporter från väg till järnväg?

Svar: Genom att järnvägen kan erbjuda konkurrenskraftiga möjligheter.

- Varför har det inte informerats av den interkontinentala trafiken från Murmanskområdet som diskuterats, varor allt ifrån skogsnäring till radioaktivt gods?

Svar: Se kapitel 2.5.5 i Trafikverkets samrådshandling.

- Vilken är beräknade tidsskillnad om dubbelspåret går genom Iggesund (östra alternativet) eller "utanför" (västra alternativet).

Svar: Det västliga alternativet förbi Iggesund (Enånger – Idenor) kommun beräknas vara cirka 1,5 minut snabbare (5 minuter jämfört med 3,5 minuter) för ett snabbtåg än det östliga alternativet.

- Restidsberäkningen måste på något sätt spegla "dörr till dörr".

Svar: Om restidsberäkningen ska spegla från dörr till dörr kommer det resultera i ett oändligt antal restidsberäkningar.

- Om spåret dras genom Iggesund... Vad är sannolikheten att tågen kommer stanna där? Är inte idén med snabbtåg få stopp?

Svar: Planeringsförutsättningen för Iggesund är att regionaltågen stannar i Iggesund. Snabbtågen stannar inte i Iggesund.

- Det finns 9 olika riskgrupper för farligt gods. Kommer gods med högsta avstånd från banmitt att styra?

Svara: Alla typer av riskgrupper förutsätts trafikera banan. För att minska avståndet kan eventuella åtgärder genomföras. En mer detaljerad riskstudie som sker i senare skede får visa vad som kan göras.

- Hur blir det med ökade nanopartiklar i luften vid en kraftig ökning av trafik, luftströmmar?

Svar: Detta har främst varit ett problem i stationsmiljö belägen i tunnel. Vid stationen i Hudiksvall är det stor luftgenomströmning.

- Vad är den bortre gränsen för ersättning+åtgärder för buller?

Svar: Det bestäms i nästa skede.

- Varför redovisas buller som ett problem i det östra alternativet men inte i det västra? Som jag förstår det kommer ju också detta spår dras nära bebyggelse.

Svar: Ja. Det är färre boende utmed det västra alternativet i jämförelse med hur det är i dagsläget för det östra alternativet. Boende i den östra korridoren som är störda av buller idag slipper järnvägen vid val av den västra korridoren, vilket resulterar i att betydligt färre blir bullerpåverkade.

- Hur bra kan ni begränsa ljudet från tågen? (decibel). Vi som bor i Iggesund vill ha en fortsatt bra boendemiljö. Därför är det viktigt med så lite decibel det är möjligt!

Svar: Trafikverket har riktvärden för buller vid nybyggnation av järnväg, som är lägre än riktvärdena vid befintlig miljö. Detta riktvärde ska klaras utifrån vad som är tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt rimligt.

- Hur ser ni på påverkan på riksintresset, kulturmiljö i de båda alternativen? Hur ser ni på avvägning mellan de två olika riksintressen i östliga alternativet?

Svar: Riksintresset järnväg är oberoende av placering och kan flyttas. Riksintresse för kulturmiljö går inte att flytta.

5.6.2. Skriftligen inkomna synpunkter från allmänheten

Det har inkommit många skriftliga synpunkter från allmänheten gällande Enånger – Idenor – Stegskogen. Man har förordat det västra respektive det östra alternativet, eller inkommit med egna förslag gällande korridoralternativ. Nedan följer en sammanfattning av inkommande yttranden samt en redovisning av de förslag som inkommit.

Gemensamma synpunkter på innehåll i samrådshandlingen Enånger – Idenor – Stegskogen

Det har inkommit en del generella synpunkter på samrådshandlingen. Det framkommer från en synpunktsförfattare att samrådet inte omfattat verklig dialog med medborgarna, utan endast fråga-svar-kommunikation.

Det har även inkommit en omfattande synpunkt gällande regional utveckling. Där framgår det kortfattat att tillgänglighet är en möjliggörare och att förbättrad tillgänglighet åstadkoms både genom effektivisering av befintlig och av byggande av ny infrastruktur. Samt att en genomtänkt kommunal och regional planering ökar sannolikheten för att infrastrukturen kan fungera som en motor för regionala och lokala tillväxtprocesser.

Synpunktsförfattaren menar också att samrådshandlingen redovisar projektmålen, och inget av de upptagna målen berör explicit den regionala utvecklingen. Samt saknar samrådshandlingen en systematisk diskussion av de tre målen från Sverigeförhandlingen: ändpunktsmålet, det storregionala målet och kapacitetsmålet i förhållande till varandra. I avsnitt 4.2.4. identifieras infrastruktur och kompetens som de viktigaste drivkrafterna för regional utveckling, någon återkoppling ges aldrig till detta i avsnittet studerade alternativ.

Författaren menar att integrationen av Iggesund och Hudiksvall gällande arbetsmarknader är centralt för Hudiksvalls kommun. För Iggesund för att bruket ska kunna klara arbetskraftsförsörjningen och för Hudiksvall för att kunna bli både en in- och utpendlingsort.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Gällande projektmålen, utgår dessa ifrån framtagna mål i förstudien och har genomarbetats och omformulerats utifrån flertalet workshops tillsammans med samtliga kommuner längs Ostkustbanan, Gävle-Sundsvall, Region Gävleborg och Länsstyrelsen Västernorrland. Målen har beslutats i styrgruppen som består av politiska representanter från samtliga aktörer samt Trafikverket.

Samrådshandlingen är ett skede i den fysiska planläggningsprocessen för transportinfrastruktur enligt lagen om byggande av järnväg. Planläggningsprocessen har redan startat med framtagande av förstudie/åtgärdsvalsstudie och kommer att fortsätta med framtagande av ytterligare samråds-, gransknings- och fastställelsehandling innan Trafikverket kan fastställa en järnvägsplan som beskriver den nya järnvägens lokalisering och utformning. Syftet med aktuellt skede är att välja en övergripande lokalisering (korridor) för det nya dubbelspåret. Den fysiska planläggningsprocessen ser till att vi har en förutsägbar, öppen och påverkbar planering och utformning av infrastrukturprojekt för de medborgare och övriga myndigheter som berörs. Planläggningsprocessen utförs för valda objekt i Trafikverkets övergripande planering av infrastrukturåtgärder och resultatet av projektet kommer att gå in som underlag till både Nationell transportplan och till Sverigeförhandlingen. Huruvida aktuellt projekt uppnår ställda mål i Sverigeförhandlingen bör dock värderas inom ramen för Sverigeförhandlingen, på samma sätt som Trafikverket värderar projektet inom ramen för nästa nationella transportplan för åren 2018-2029.

Trafikverkets ambition har varit att lärdomarna från DAR och samordnad planering ska vara bärande i bedömningen av vilken korridor som bäst kan bidra till en regional utveckling till följd av ett nytt dubbelspår. Olyckligtvis framgår detta inte på ett tydligt sätt i samrådshandlingen.

Trafikverket kommer att, tillsammans med Hudiksvalls kommun, omarbета och fördjupa utredningarna för etappen Idenor – Stegskogen och ta fram en reviderad samrådshandling enbart för den etappen. Samrådshandlingen inför val av lokalisering för etappen Enånger – Idenor revideras med avseende på regional utveckling kopplat till val av korridor genom Iggesund.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen.

Synpunkter samrådshandling Enånger – Idenor

Ej aktuellt.

Synpunkter samrådshandling Idenor – Stegskogen

Synpunktslämnare saknar en mer specifik resvaneundersökning för Hudiksvall. Redovisning av ide om var kommunens nödvändiga institutioner ska byggas upp igen.

Frågor kring vad som innefattas i den redovisade GKI för projektet, frågor som finns kostnader för ersättning av Stadshotellets hotellrumsdela, Hudiksvalls bibliotek, Vårdcentral med? Och om Trafikverket enskilt ska stå för kostnaderna.

Synpunktslämnaren menar att det saknas en vision om hur Hudiksvall skulle gestaltas i det östra alternativet.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen.

Inkomna yttranden gällande det östra alternativet Enånger – Idenor

Av de synpunkter som inkommit gällande etappen Enånger-Idenor är det sex stycken som förordar det östra alternativet. Det framkommer att stationsläget bör vara kvar för att värna om regionaltrafiken. Det är av största vikt för lokal och regional utveckling av näringsliv via en utökad arbetsmarknadsregion och kompetensförsörjning. Det framkommer också ur synpunkterna att ett centralt stationsläge skulle främja studiependlingen. Samt hänvisar man till forskning kring stationslägen och stadsutveckling. En del synpunkter menar också att det är viktigt att behålla spåret norrut från Iggesund då det i framtiden skulle kunna länkas ihop med Dellenbanan.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Inkomna yttranden gällande det östra alternativet Idenor – Stegskogen

Av de synpunkter som inkommit gällande etappen Idenor-Stegskogen, så är det några som förordar det östra alternativet. En del av synpunkterna innehåller underskrifter från flera personer. Det framkommer att ett centralt stationsläge innebär en attraktiv stad och samhällsutveckling för staden. Det blir ett definierat centrum med en tydlig entré till Hudiksvall med möjligheter till att skapa mötesplatser och arbetsmarknad, vilket på så sätt blir ett levande centrum.

Flertalet av de synpunkter som inkommit har motsatt sig det östra alternativet.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Inkomna yttranden gällande det västra alternativet Enånger – Idenor

Det är sammanlagt två yttranden som inkommit där det västra alternativet förordas. Här menar man att det östra alternativet skulle innebära att folk får flytta från sina hem, samt att de byggnader som behöver rivas är minnesmärken för bygden. Dessutom antas det västra alternativet bli billigare vilket också är positivt.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Inkomna yttranden gällande det västra alternativet Idenor – Stegskogen

Det har inkommit många yttranden där det västra alternativet förordas gällande etappen Idenor-Stegskogen. En del av synpunkterna innehåller underskrifter från flera personer. Synpunktslämnare menar att fördelen med ett västligt alternativ bland annat är att Kotorget, Kattvikskajen och parkområdet längs Lillfjärden, skulle kunna nyttjas på ett bättre sätt, bland annat genom att bygga nya bostäder. Det framhävs även att ett stationsläge enligt

det västra alternativet är ett bra pendlingsläge, bland annat då det ligger nära stadens sjukhus. Alternativet skulle dessutom innebära en renare och lugnare miljö för innerstaden.

En synpunkt som framhävs av de flesta som förordar det västliga alternativet är att det framförallt inte innebär att byggnader behöver rivas för att ge plats åt järnvägen, det bevarar kulturhistoriska värden i Hudiksvall.

Andra fördelar som lyfts gällande det västra alternativet är bland annat att självmordsrisken minskar och att det skulle minska trafik och buller i stan.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Övriga inkomna synpunkter Idenor – Stegskogen

Synpunkter har inkommit där man förordar att godstrafiken leds utanför staden och persontrafiken behålls på befintlig järnväg, så kallat ”delat spår”. Detta förordas främst för att minska risk för bullernivån för boende nära järnvägen. Det skulle också minska transporter av farligt gods nära bostäder.

Ett flertal synpunktslämnare yrkar också på att korridor väst utvidgas för att få till ett förslag ”alternativ Mellan”, som beskrivs längre ner i dokumentet. Det har också inkommit synpunkter som ser ett stationsläge i söder, i Visvall parallellt med E4. Det förordas även en tunnellsättning, under centrala Hudiksvall.

Andra synpunkter som inkommit är att man yrkar på att spåret förbi Hudiksvall dras så att en återanslutning av Dellenbanan från Ljusdal och Delsbo ska kunna genomföras.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket har sett över möjligheten med delad spårlösning genom Hudiksvall. Med delad spårlösning menas att persontrafiken och godstrafiken är separerade från varandra på olika spår. Tre olika alternativ för delad spårlösning har studerats och jämförts mot projektets ändamål och projektmål. Ingen av alternativen uppfyllde projektets mål och alla får dålig kapacitet. Den dåliga kapaciteten beror främst på att tåg behöver korsas spår för att nå rätt spår och därmed blockerar tågvägen för andra tåg. Trafikverket tog ett ställningstagande 2019-03-06 där man avfärdade delad spårlösning genom Hudiksvall.

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen. Anslutning till Dellenbanan ingår inte i detta arbete.

5.6.3. Fastighetsägare

Fastighetsägare har frågor kring åtgärder som markberedning, plantering och röjning på sin fastighet. Fastighetsägarna antar att dessa åtgärder inte kommer att vara till någon nytta, och med tanke på priset gällande detta, ställer sig ägarna frågande till om åtgärderna bör genomföras. Ägarna förutsätter även att fastigheten kommer att bli obrukbar efteråt då skogsmark kommer att ligga mellan E4 och järnvägen, de undrar om Trafikverket har möjlighet att ge någon kommentar till detta.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Fastigheten ligger delvis inom den östra korridoren för deletappen Enånger – Idenor utmed

Ostkustbanan. Om den östliga korridoren väljs för ett framtida dubbelspår kommer din fastighet att påverkas. Trafikverket förväntas ta beslut om val av korridor under våren 2017.

I dagsläget finns dock inga medel avsatta för ett genomförande av projektet, vilket innebär att vi inte kan ange när nästa skede av planläggningen för den nya järnvägen kan komma igång, eller när byggnation kan bli aktuellt. I nästa skede kommer placering och utformning av järnvägsanläggningen inom korridoren att bestämmas och arbetet med markförhandlingar påbörjas. Men generellt gäller följande:

Vid intrång bestäms ersättningen i enlighet med reglerna i lagen om byggande av järnväg. Ersättningen ska täcka fastighetens marknadsvärdesminskning, det vill säga skillnaden mellan fastighetens marknadsvärde innan järnvägsbygget och efter ska ersättas. I ersättningen för marknadsvärdesminskningen ingår ersättning för markintrång, byggnader som rivs, träd som avverkas med mera.

Den 1 augusti 2010 gjordes en förändring i expropriationslagen som innebär att Trafikverket ska ersätta fastighetsägaren med ytterligare 25 procent på den uppkomna marknadsvärdesminskningen.

Ersättningen räknas upp med index och ränta från den tidpunkt då tillträde till marken skett till dess att utbetalning sker.

Ersättningen för intrånget ska bedömas på ett rättvist och rättssäkert sätt. Det innebär att lika fall ska behandlas lika och ersättningen ska vara förutsägbar och kunna motiveras utifrån förhållandena på den enskilda fastigheten.

Vid intrång i skogsmark beräknas marknadsvärdesminskningen med den s.k. Skogsnormen (Beräkningsnorm framtagen av Lantmäteriet för beräkning av ersättning vid intrång på skogsmark).

Ersättning betalas för:

- den mark som tas i anspråk (ersättning för marken – utan träd)
- förtidig avverkning (Ersättningen i förtidig avverkning ska täcka skillnaden i inkomst av avverkningen idag jämfört med en avverkning av en fullvuxen skog)
- Storm och torkskador (träd som riskerar att blåsa ner eller torka i framtiden)
- Om Trafikverket avverkar skogen tillfaller antingen virket markägaren eller så ersätter Trafikverket markägaren för virkets värde.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter. En ny korridor genom Hudiksvall är under utredning. Nya samråd kommer att ske för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen.

5.6.4. Förslag till nya järnvägsdragningar Enånger-Idenor

Inkomna förslag från synpunktsförfattare som berör etappen Enånger-Idenor redovisades i samrådsredogörelsen daterad 2017-04-18. Figurerna till förslagen är bifogade av respektive synpunktsförfattare. Förslagen presenteras nedan utan inbördes ordning och kommenteras kortfattat av Trafikverket.

Synpunktsförfattarens förslag 1

Synpunktsförfattaren ger förslag att järnvägen följer Stora vägens sträckning (gamla E4:an) från norr och ansluter till befintligt läge vid järnvägsstationen. Korsningen Simbadsvägen-Rådhusgatan görs planfri då järnvägen går lågt, detsamma gällande viadukten mellan Villagatan-Hantverkargatan, se figur 1.

Från Simbadsvägen görs nedfart till Stora vägen norrut och löper parallellt med järnvägen mot Hudiksvall. Från Hantverkargatan görs nedfart till Stora vägen söderut. Vidare går järnvägen söderut och ansluter vid befintlig viadukt vid Långviken.



Figur 1. Förslag 1 Enånger-Idenor.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Förslaget bedöms inte uppfylla Trafikverkets krav på maximal lutning för spåret.

Förslaget innebär också en risk för stora intrång på kyrkogården i Iggesund då topografin vid kyrkogården är svår. Förslagen sträckning söder om Iggesund följer Trafikverkets föreslagna korridor genom Långviksberget.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

December 2017 beslutade Trafikverket att se över ytterligare möjligheter och arbetet med samrådshandling-val av lokalisering har därefter fortsatt för etapperna Enånger-Idenor och Idenor – Stegskogen. För delen genom Iggesund behöver, i den översyn av korridorerna som avses utföras, bland annat förutsättningarna för att tillgodose målstandard beaktas samt att befintlig grundvattenförekomst inte påverkas negativt.

Synpunktsförfattarens förslag 2

Synpunktsförfattaren ger ett förslag på att dra ett nytt fyra kilometer långt industrispår för Iggesunds bruk om den västliga korridoren väljs, se figur 2.



Figur 2. Förslag 2 Enånger-Idenor.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Spårförslaget kommer att studeras i nästa skede om det västra alternativet väljs.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

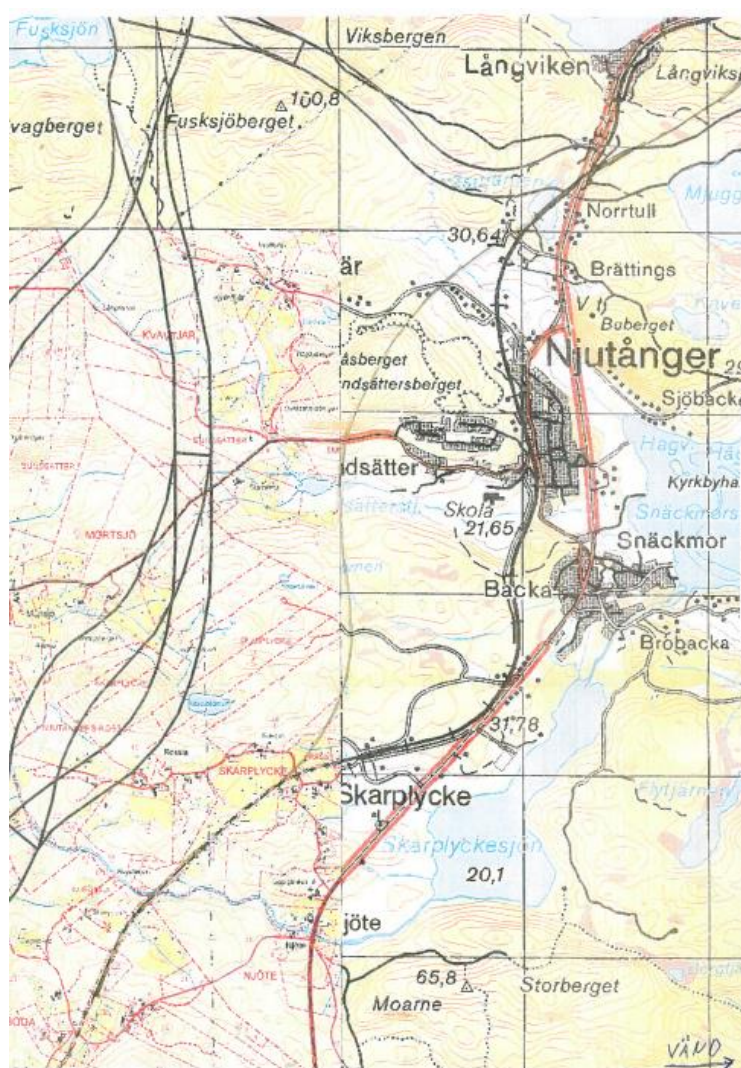
Fortsatt arbete med översyn av alternativen kommer att inkludera alternativa anslutningar till Iggesunds bruk.

Synpunktsförfattarens förslag 3

Synpunktsförfattaren förordar att stationen i Iggesund med anslutning till bruket behålls.

Synpunktsförfattaren föreslår att istället för att spåret dras i svag kurva mot Njutånger, så förordas istället en svag kurva vänster med en ny dragning genom skogen, se figur 3. En dragning strax öster om Sundsätterstjärn med tunnel genom Sundsättersberget på cirka 30 meters nivå. För att få så plan järnväg som möjligt bör denna nivå kunna hållas. Norr om Sundsättersberget sker en svag sväng mot Prästtjärn, därefter breddas passagen under gamla E4 för dubbelspår. Sedan en anslutning till nuvarande spår på östra sidan med en parallell bro över ån mot stationen.

Författaren menar att stationen kan med skärning gå en bit från tunneln och en bit norr om tunneln kan spåret gå parallellt öster som vid Renberget.



Figur 3. Förslag 3 Enångers-Idenör.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Att ansluta till befintlig mötesstation i Boda är ej möjligt då befintlig järnväg från Enångers upp till Skarplycke ej motsvarar Trafikverkets krav på järnvägsutformningen.

Förslagen sträckning från Skarplycke till Iggesund följer Trafikverkets föreslagna korridor.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Förslaget innebär att målstandard för dubbelspåret inte kan tillgodoses. Förslaget avförs därför från fortsatta studier.

Synpunktsförfattarens förslag 4

Synpunktsförfattaren menar att det förslaget som innebär planskild korsning vid Radhusgatan/Ringvägen med alternativa lösningar, bro eller tunnel skulle påverka fastigheter vid Villagatan, Radhusgatan och Ringvägen negativt. Författaren menar att det hade varit bättre att stänga korsningen för biltrafik, och istället bygga en tunnel under den södra korsningen vid Villagatan. Det skulle dessutom finnas möjlighet till att bredda vägen på den västra sidan om behov finns.

Gällande placering av dubbelspåret anser författaren att på den västra sidan sker detta utan nämnvärda problem för närliggande fastigheter, se figur 4.



Figur 4. Förslag 4 Enånger-Idenor.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

De krav på gångtider som finns kan medföra att nuvarande spårgeometrier gör att inte järnvägen uppfyller målen.

Passager för gång-, cykel- och biltrafik kommer att studeras i nästa skede.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Förslaget innebär att målstandard för dubbelspåret inte kan tillgodoses. Förslaget avförs från fortsatta studier.

Synpunktsförfattarens förslag 5

Föreslår en tunnel för dubbelspår genom Långviksberget så att dubbelspåret får en rakare sträckning in mot Iggesund efter passagen under gamla E4an vid Prästtjärn i Njutånger. Vägviadukten vid Prästtjärn behöver också breddas. Detta skulle innebära fördelar då järnvägen flyttas till en tunnel väster om bebyggelsen, på så sätt störs inte innevanarna av buller.

Den nuvarande skarpa kurvan på banan strax efter passagen av Nianån genom Njutånger bör anläggas i en rakare linje väster om tätorten så att en rakare vinkel underlättar tågets passage under E4an vid Prästtjärn, menar författaren.

Trafikverkets kommentar 2017-04-18:

Författarens förslag om att järnvägen ska dras väster om Njutångers tätort och i tunnel genom Långviksberget är i enighet med Trafikverkets östra korridoralternativ genom Iggesund.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket avser att utföra en översyn av de olika korridorerna, bland annat för att säkerställa att målstandard kan tillgodoses. Detta kommande arbete kan medföra att korridorernas avgränsning ändras.

5.6.5. Förslag till nya järnvägsdragningar Idenor-Stegskogen

Det har inkommit flera förslag från olika synpunktsförfattare på etappen Idenor – Stegskogen. Förslagen har berört spårutformning, placering av stationslägen, kommunikationer mellan nytt stationsläge och centrala Hudiksvall samt en koppling mellan Ostkustbanan och Dellenbanan.

De flesta av de inkomna förslagen är detaljerade spårdragningar både i den östra och västra korridoren. Det är dessutom flera av förslagen som sträcker sig utanför Trafikverkets korridorer genom Hudiksvall.

Figurerna till förslagen är bifogade av respektive synpunktsförfattare. Förslagen presenteras nedan utan inbördes ordning.

Synpunktsförfattarens förslag 6

Föreslår att stationsläget gällande det västra alternativet dras närmare centrum, vid rondellen norr om sjukhuset. Härifrån är det endast 600 meter till centrum och 400 meter till sjukhuset, se figur 5.

Förslaget dras söderifrån i en båge runt Håsta och viker sedan av mot nordost. Här lämnar spåret den västra korridoren och fortsätter i en cirka 1200 meter lång tunnel fram till järnvägsstationen. Efter stationen fortsätter spåret norrut längs Kungsgatan och går återigen i tunnel, cirka 600 meter, under Kristineberg och Bromangymnasiet. Därefter ansluter spåret åter till den västra korridoren.

Samtliga lutningar är tio promille eller mindre. I denna första skiss ligger kurvradierna på 1000 meter vid infarterna mot Hudiksvall samt 900 respektive 750 meter för de kurvor som ligger närmast stationen. Även dessa kurvor kan dock få en radie på 1000 meter om det

Järnvägsstationen får tre eller fyra spår och en eller två perronger som sträcker sig norrut över Bergsjövägen. Möjligen behöver rondellen och en del av Kungsgatan flyttas en bit österut. Över spåret byggs en stationsbyggnad med alla de funktioner som man behöver. Runt omkring finns också gott om plats för parkering, bussar, taxi mm.



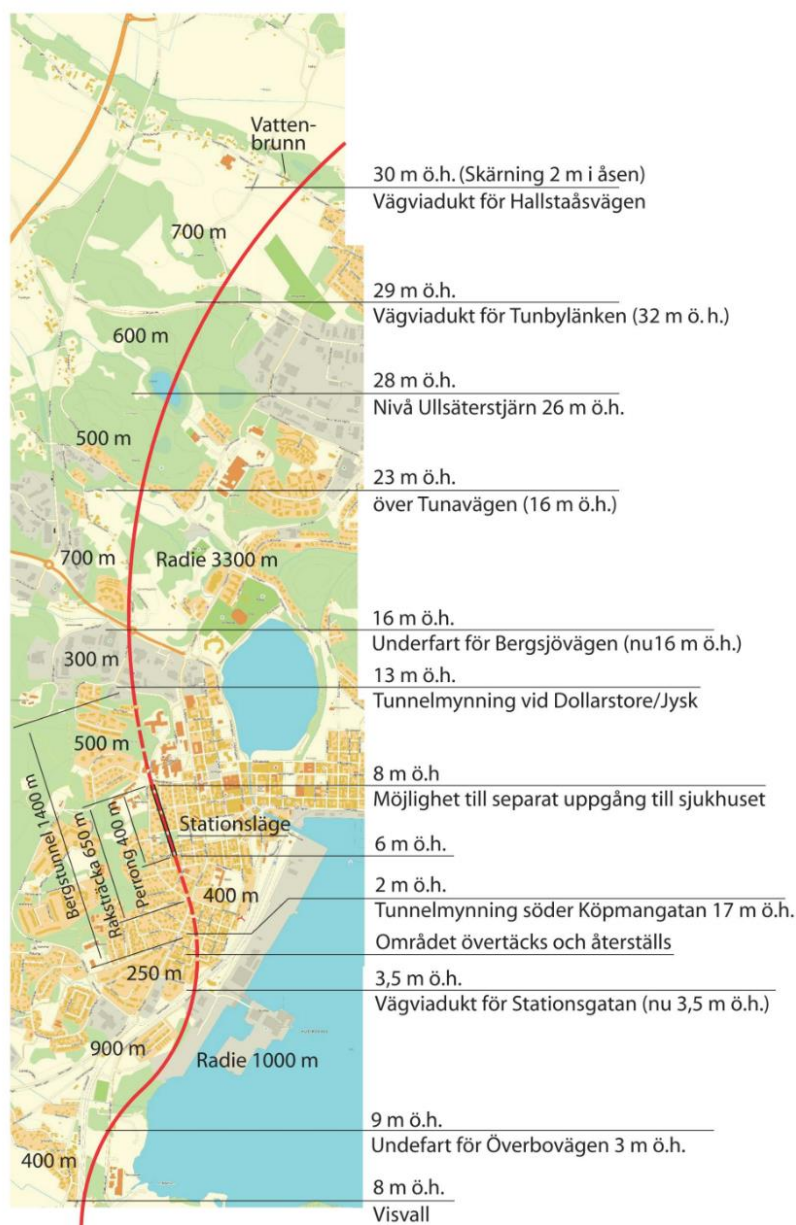
Figur 5. Synpunktsförfattarens förslag 6 Idenor-Stegskogen.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

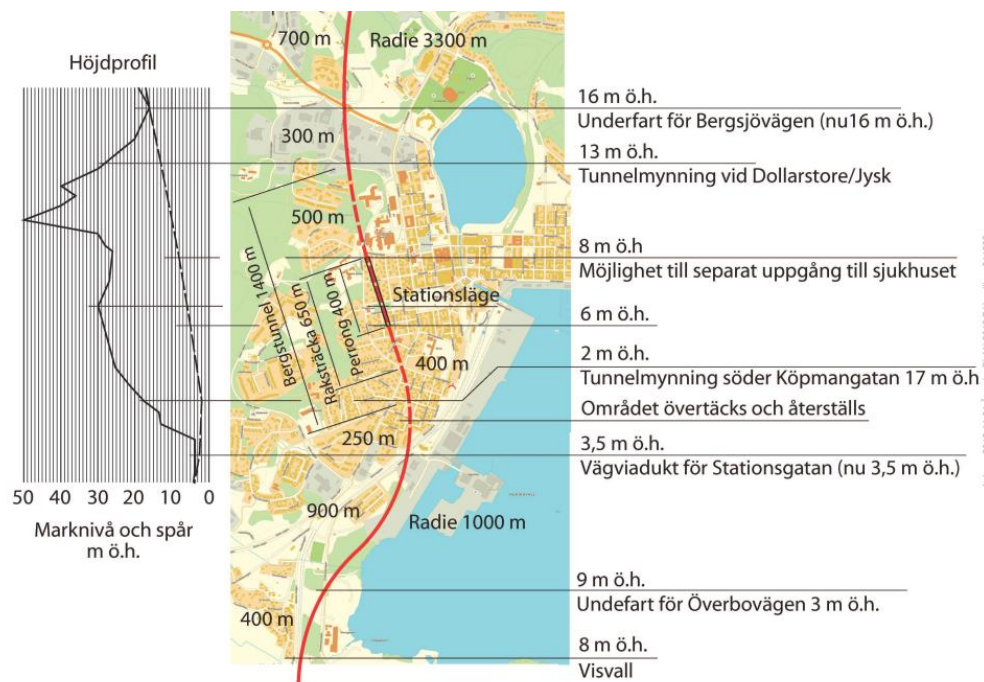
Förslaget innebär att målstandard för dubbelspåret inte kan tillgodoses. Förslaget avförs från fortsatta studier.

Synpunktsförfattarens förslag 7

Föreslår en 1400 meter lång tunnel och station vid Tingshusparken, se figur 6 och 7. Förslagslämnaren menar att förslaget skapar ett fåtal barriäreffekter, få rivningar av byggnader, eliminerar buller och risker genom staden med mera.



Figur 6. Synpunktsförfattarens förslag 7 Idenor-Stegskogen.



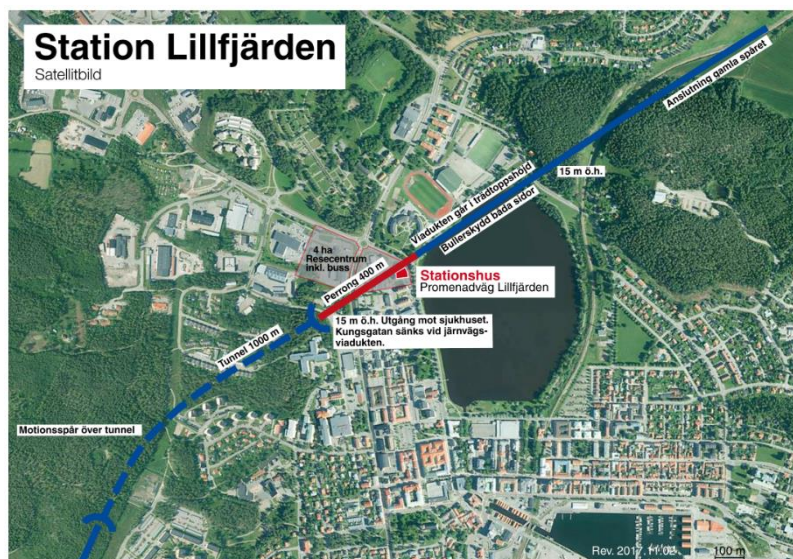
Figur 7. Synpunktsförfattarens förslag 7 Idenor-Stegskogen.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Förslaget innebär att målstandard för dubbelspåret inte kan tillgodoses. Förslaget avförs från fortsatta studier.

Synpunktsförfattarens förslag 8

Förslaget innebär en viadukt över Bergsjövägen som är lagd över den norra delen av Lillfjärden och får på så sätt en kort sträcka fram till gamla spåret, se figur 8. Förslagslämnaren menar att förslaget bland annat har fördelar genom närhet till centrum, lätt att nå med bil, plant promenadstråk till centrum samt närhet till sjukhuset.



Figur 8. Synpunktsförfattarens förslag 8 Idenor-Stegskogen.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Förslaget bedöms som intressant och kommer att inkluderas i de fortsatta studierna av alternativ.

Synpunktsförfattarens förslag 9

Förslaget innebär att järnvägen dras ovanför Hudiksvall på bro, cirka 800-1000 meter, med en lutning på en procent, cirka tio meter hög med två spår. Bron får sin början i söder ungefär vid lokstallarna och slutar i norr ungefär vid Lillfjärden, det förutsätter att järnvägsvallen byggs upp några meter, före och efter bron.

Lutningen upp mot järnvägsstationen kanske till och med kan vara mer än en procent vid två procent blir bron maximalt 400-500 meter lång. Förslagsförfattaren menar att fördelarna med förslaget kan leda till att självmord och olyckor kan förhindras i och med att det krävs biljett för att komma upp på bron.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Förslaget bedöms innebära att målstandard för dubbelspåret inte kan tillgodoses. Förslaget avförs från fortsatta studier.

Synpunktsförfattarens förslag 10

Ett förslag som innebär stationsläge väster om Jakobsbergsvägens slut. Norrut från denna plats föreslås järnvägen att ledas över väg E4 före den mittre infarten till staden och sedan följa väster om E4 upp till Steg.

Söderut från resecentrum kan järnvägen byggas förbi asfaltsverket mot väg E4 och följa vägen till Enånger.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Förslaget innebär ett stationsläge strax väster om staden, vilket kommer att studeras i fortsatt arbete. Att vika av västerut och korsa E4 ”före den mittre infarten till stan” bedöms inte vara aktuellt till följd av det skulle medföra svårigheter att tillgodose målstandard samtidigt som en sådan sträckning påtagligt skulle öka kostnaden för projektet.

Synpunktsförfattarens förslag 11

Förslaget innebär att järnvägen från norr går från Sandsvalla genom tunnel genom Galgberget. En planfri korsning där Humlegatan passerar över tunnelns södra dragning ger fri passage då befintlig viadukt försvinner.

Förslaget innebär också att Kålhagsgatan passerar under spåren och järnvägsviadukten utförs med gång- och cykelbana. Järnvägsstationen skulle kompletteras med gångbro från stationen över till Kattvikskajen med nedgång till perrongen.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Förslaget med tunnel genom Galgberget ger förbättrade möjligheter att tillgodose målstandard för den östra korridoren. Förslaget kommer att övervägas i fortsatt arbete.

Synpunktsförfattarens förslag 12

Förslaget går ut på att behålla nuvarande dragning söderifrån fram till plankorsningen vid Gammelbansvägen. Spåren fortsätter rakt fram istället för att vika av ner mot hamnområdet. Där terrängen stiger vid korsningen Södra vägen/Reffelmansvägen fortsätter järnvägen i samma nivå och man gräver en tunnel som följer Södra vägen och dess övergång till Kungsgatan, se figur 9.

Nuvarande rondellen vid Hudiksvalls södra infart behöver byggas bort och vägar dras om, men borde vara möjligt menar förslagslämnaren.

Ett nytt stationsområde kan grävas ut väster om Hudiksvalls sjukhus med en stationsbyggnad vid nuvarande badhus, söder om Bergmansplanaden. Tunneln mynnar sedan ut där terrängen återigen sjunker strax innan rondellen där Kungsgatan korsar Bergsjövägen, därefter kan spåret antingen vika av åt nordväst eller nordöst och följa föreslagen dragning enligt de två alternativen som presenterades på informationsmötet i Hudiksvall.



Figur 9. Synpunktsförfattarens förslag 12 Idenor-Stegskogen.

Blå linje – Ny spårdragning

Röd punkt – Ny entré

Blå rektangel med röd streckning – Nytt stationsområde

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

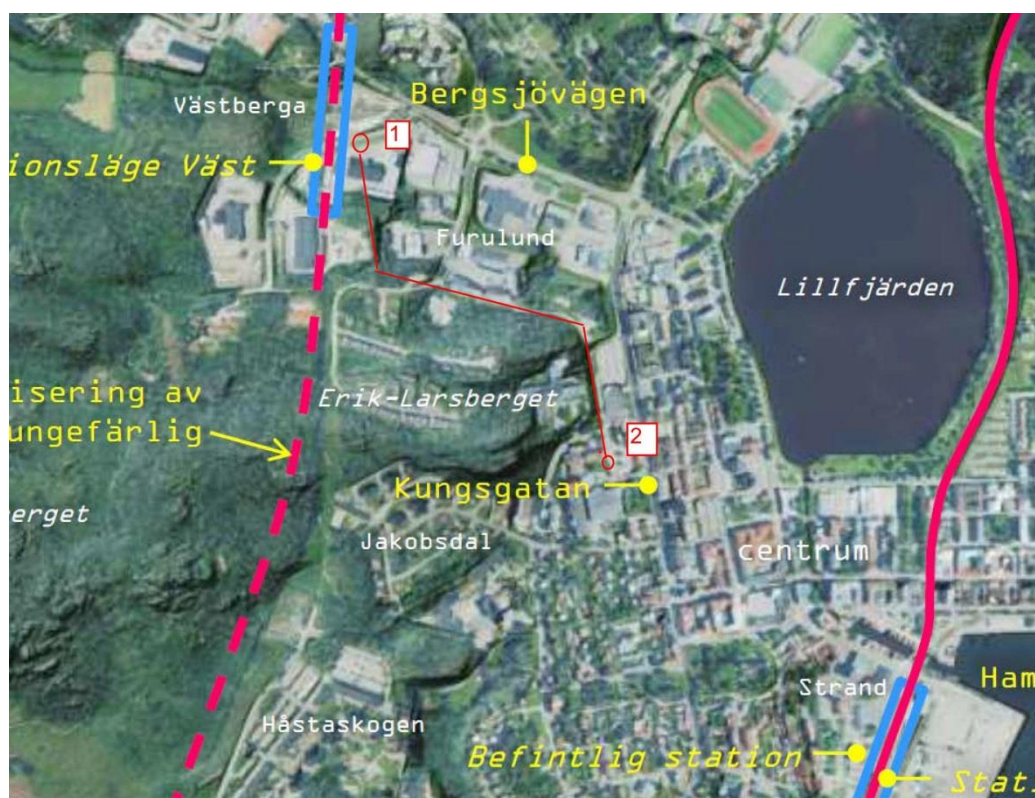
Förslaget torde innebära att målstandard för dubbelspåret inte kan tillgodoses. En sträckning i tunnel torde även medföra en oacceptabel djup skärning genom Hallstaåsen, mycket höga kostnader samt mycket stor negativ påverkan på stadsmiljön under byggtiden. Förslaget avförs från fortsatta studier.

Synpunktsförfattarens förslag 13

Förslagslämnaren lämnar två alternativ.

Alternativ 1

En gondolbana (gondollift) från Furulund (1), med en mellanstation på berget ovanför sjukhuset (2). Sedan görs dragningen till något av de centrala lägena, utanför kommunens entré (3), Lillfjärden (4) eller nuvarande station (5). Typisk hastighet är fem meter per sekund, stora delar av staden täcks då inom 500 cirkeln från någon av de tre stationslägena man får då (se figur 10).



Figur 10. Synpunktsförfattarens förslag 13 alternativ Idenor-Stegskogen.

Alternativ 2

Ett annat alternativ menar förslagslämnaren är en rullbana i båda riktningarna från Furulund till sjukhuset. Fördelen med detta är att den inte kräver bemanning, men däremot är den rätt långsam, hastigheten är drygt en meter per sekund.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Förslaget innebär ett stationsläge i stadens västra delar, vilket kommer att studeras i fortsatt arbete. Anläggande av en gondol- eller rullbana i Trafikverkets regi är inte aktuellt.

Synpunktsförfattarens förslag 14

Ett förslag har inkommit om att det västliga alternativet bör flyttas något västerut med en tunnel under Erik-Larsberget. Tunneln skulle inte hamna under bebyggelse och medför även att barriären mellan Håstaområdet och västra motionsområdet försvinner. Författaren anser att dubbelspåret ska nå dit via en ny dragning från Enånger/Njutånger och då följa nuvarande väg E4 på höger sida. Stationsläget skulle bli vid Furulund, alternativt Medskog, och sedan vidare norrut enligt det västra alternativet.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Förslaget innebär ett stationsläge strax väster om staden, vilket kommer att studeras i fortsatt arbete. Intentionen i Trafikverkets arbete kommer att vara att ett stadsnära västligt läge eftersträvas, vilket inte är i linje med detta förslag. Förslaget avförs från fortsatta studier.

Synpunktsförfattarens förslag 15

Ett förslag har inkommit om att dubbelspåret förläggs i tunnel eller schakt genom centrum.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket bedömer att sträckningar i tunnel genom Hudiksvalls centrum inte är aktuella, bland annat till följd av svårigheter att tillgodose målstandard, påtaglig problematik i korsningen med Hallstaåsen, starkt fördyrande kostnader och stor negativ påverkan på stadsmiljön under byggtiden. Förslaget avförs från fortsatta studier.

Synpunktsförfattarens förslag 16

Förslagslämnaren föreslår en dragning av dubbelspåret på stolpar från Idenor till Sandvalla. Menar att detta skulle vara praktiskt genom Hudiksvall.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

En sträckning på landbro genom Hudiksvall skulle medföra oacceptabla konsekvenser i form av kraftigt ökade kostnader och samtidigt stor negativ påverkan på stadsmiljön. Förslaget avförs från fortsatta studier.

Synpunktsförfattarens förslag 17

Ett förslag har inkommit om att godstågen tar av tre kilometer söder om Hudiksvall, vid Idenor in på Dellenbanan och sedan längs väg E4 på ett nytt spår.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket har sett över möjligheten med delad spårlösning genom Hudiksvall. Med delad spårlösning menas att persontrafiken och godstrafiken är separerade från varandra på olika spår. Tre olika alternativ för delad spårlösning har studerats och jämförts mot projektets ändamål och projektmål. Ingen av alternativen uppfyllde projektets mål och alla får dålig kapacitet. Den dåliga kapaciteten beror främst på att tåg behöver korsa spår för att nå rätt spår och därmed blockerar tågvägen för andra tåg. Trafikverket tog ett ställningstagande 2019-03-06 där man avfärdade delad spårlösning genom Hudiksvall.

Synpunktsförfattarens förslag 18

Ett förslag som innebär att järnvägen läggs i en halvtunnel eller schakt, nedsänkt under nuvarande marknivå, förslagsvis tre till fyra meter under marknivån mellan Kotorget och stationen. Norr och söder om återgår den till nuvarande höjdläge.

För att möjliggöra denna lösning måste korsningen mellan utloppet från Lillfjärden och järnvägen flyttas. I stora drag innebär det att man gräver en ny kanal på västra sidan av järnvägen från Möljen bort till en punkt nära lokstallarna eller annan punkt. Endast två garage behöver rivas, sjöbodarna eller stationen påverkas inte.

Avståndet mellan kanalen och Hamngatan är nu för litet för att först gå över kanalen och sedan under Hamngatan. Men kanalen kan flyttas så att den går under järnvägen längre söderut, nära lokstallarna, så kan man dra järnvägen därifrån i en svag nedförsbacke, delvis under marknivån, fram till Hamngatan. Vidare i en grund och kort tunnel under de känsligaste delarna av centrum. Stationen ligger kvar och förlängs norrut med ett ännu mer centralt läge än idag.

Efter att kanalen har passerat sista sjöboden vid Möljen svänger den höger och följer järnvägen söderut. Den går mellan perrongen och parkeringen vid stationen. Längre söderut går kanalen under järnvägen.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket bedömer att sträckningar i tunnel genom Hudiksvalls centrum inte är aktuella, bland annat till följd av svårigheter att tillgodose målstandard, påtaglig problematik i korsningen med Hallstaåsen, starkt fördyrande kostnader och stor negativ påverkan på stadsmiljön under byggtiden. Förslaget avförs från fortsatta studier.

Synpunktsförfattarens förslag 19

Förslagslämnare föreslår att dubbelspåret infart till Hudiksvall följer den enkelspåriga sträckningen söderifrån från Iggesund och vid Idenor rätas upp till att gå rakt fram mellan Björke och Visvall och vidare via positionen för förslagna stationsläget Södra och norrut.

Lösningen är då att persontågen åker lika sin nuvarande sträckning in till kvarvarande stationsläge i Hudiksvall. Där stannar tågen på nuvarande station för av- och påstigande varefter persontågen backar tillbaka till platsen för persontågens avfart från Idenor.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

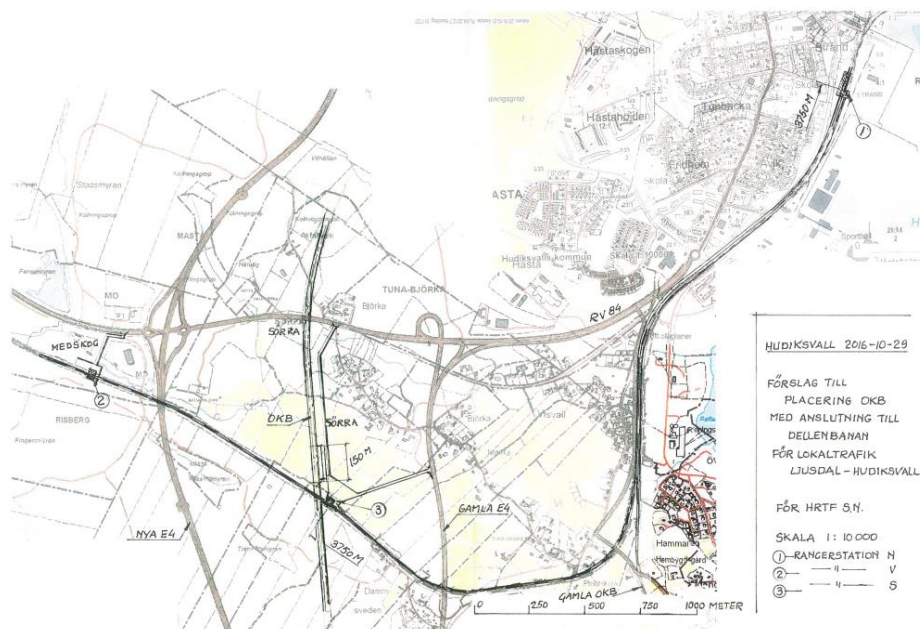
Förslaget innebär bland annat att målstandard inte tillgodoses, inte heller uppsatta restidsmål. Förslaget avförs från fortsatta studier.

Synpunktsförfattarens förslag 20

Förslagslämnare menar att ett nytt centrumläge (3) kan skapas om man placerar banan i den västra korridoren och låter Ostkustbanan (OKB) korsa riksväg 84 intill Björka eller Sörra öster om nya E4, därifrån rakt söderut, så korsar OKB den nedlagda Dellenbanan ca 500 meter från gamla E4. Se figur 11.

Medskog som expansiv handelsplats kommer i framtiden också gagnas av ett centrumläge (2). Vid en upprustning av Dellenbanan är denna korsning (3), en avgörande del i jakten på bästa lösningen för OKBs placering. På den anvisade korsningen (3), kommer en

I denna lösning ingår nya tillfartsvägar, en från riksväg 84 söderut 550 meter och en från gamla E4 västerut 400 meter. Tillgängligheten ökar därmed trefaldigt då omgivande områden, norrut, västerut och söder har direktförbindelser från riksväg 84 och E4 utan fällda bommar, trafikljus och tät bebyggelse.



Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Synpunktsförfattarens förslag 21

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Synpunktsförfattarens förslag 22

Förslaget innebär ett kort enkelspår genom Hudiksvall i kombination med en rakare passage genom Galgberget där ett delsyfte är att få rakspår så långt söderut som möjligt. Det vill säga dubbelspår söderifrån till järnvägsstationen. Enkelspår genom staden. Dubbelspår någonstans kring Galgberget, helst söder om.



Figur 12. Synpunktsförfattarens förslag 22 Idenor-Stegskogen.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Förslaget innebär att målstandard för dubbelspåret norr om centrum inte kan tillgodoses. Enkelspår genom centrala Hudiksvall är inte aktuellt. Förslaget avförs från fortsatta studier.

Synpunktsförfattarens förslag 23

Förslagslämnare föreslår en central utgång från stationen. En horisontell utgångstunnel på 450 meter utförs under Erik-Larsberget mot sjukhuset.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Förutsättningarna för smidiga anslutningar till de alternativa stationslägena i Hudiksvall kommer att studeras i det fortsatta arbetet.

6. Hudiksvalls kommuns tematiska tillägg för dubbelspår på Ostkustbanan

Hudiksvalls kommuns fördjupade översiktsplan har varit utställd för samråd den 27 mars till och med den 3 maj 2013 på plan- och bygglovskontoret samt på kommunens hemsida. Ett offentligt möte hölls på Kulturhuset Glada Hudik den 22 maj då cirka 45 personer deltog.

Hudiksvalls kommuns tematiska tillägg för dubbelspår på Ostkustbanan till översiktsplanen var ute på utställning mellan 9 november – 14 december 2015. Utställningshandlingen har funnits tillgänglig på plan- och byggkontoret, på kommunens hemsida och på Hudiksvalls kommuns huvudentré. Två offentliga möten har också ägt rum där förslaget har presenterats och synpunkter inhämtats.

I den tidigare samrådsredogörelsen, daterad 2016-09-23, var de inkomna yttrandena till Hudiksvalls kommun redovisade, både för den fördjupade översiktsplanen och det tematiska tillägget. Till denna uppdatering har dessa plockats bort men de finns att läsa i sin helhet på Hudiksvalls kommun med diarienummer PLAN.2012.7.

Hudiksvalls kommuns tematiska tillägg för dubbelspår på Ostkustbanan till översiktsplanen var ute på utställning nummer två mellan 30 augusti – 30 oktober 2017.

Utställningshandlingen har funnits tillgänglig på plan- och byggkontoret, på kommunens hemsida och på Hudiksvalls kommuns huvudentré. Ett offentligt möte har också ägt rum där förslaget har presenterats och synpunkter inhämtats.

6.1. Inkomna synpunkter under Hudiksvalls kommuns utställning av tematiskt tillägg på översiktsplanen hösten 2017

Hudiksvalls kommun hade under hösten 2017 utställning nummer två av sitt tematiska tillägg till översiktsplanen. Det inkom även synpunkter på kommunens tematiska tillägg till Trafikverket. Nedan redovisas en sammanfattning av de inkomna synpunkterna.

Både det västra och det östra alternativet förordas. De som förordar det västra alternativet lyfter fram att det är bättre att dra trafiken utanför staden för att behålla kulturmiljön inne i staden. Det innebär också en lugnare stadsmiljö, nuvarande stationsområde blir byggbar mark samt ingen barriär i form av spår och bullerskydd.

Det östra alternativet lyfts fram som mer centralt och på så sätt är mer attraktivt när personresor förväntas öka. Man lyfter också klimataspekten, att det är bilresor som måste minska och ge mer plats åt gång- och cykeltrafik. Det framgår också att det mest attraktiva för staden är om stationen får ligga kvar.

Övriga synpunkter som inkommit är att det saknas en ekonomisk redovisning för de båda alternativen. Det framförs också att inkoppling av Dellenbanan önskas.

Trafikverkets kommentar 2020-11-01:

Trafikverket noterar detta. Det finns för- och nackdelar med båda korridorerna.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 417, 801 05 GÄVLE. Besöksadress: Redargatan 18.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se