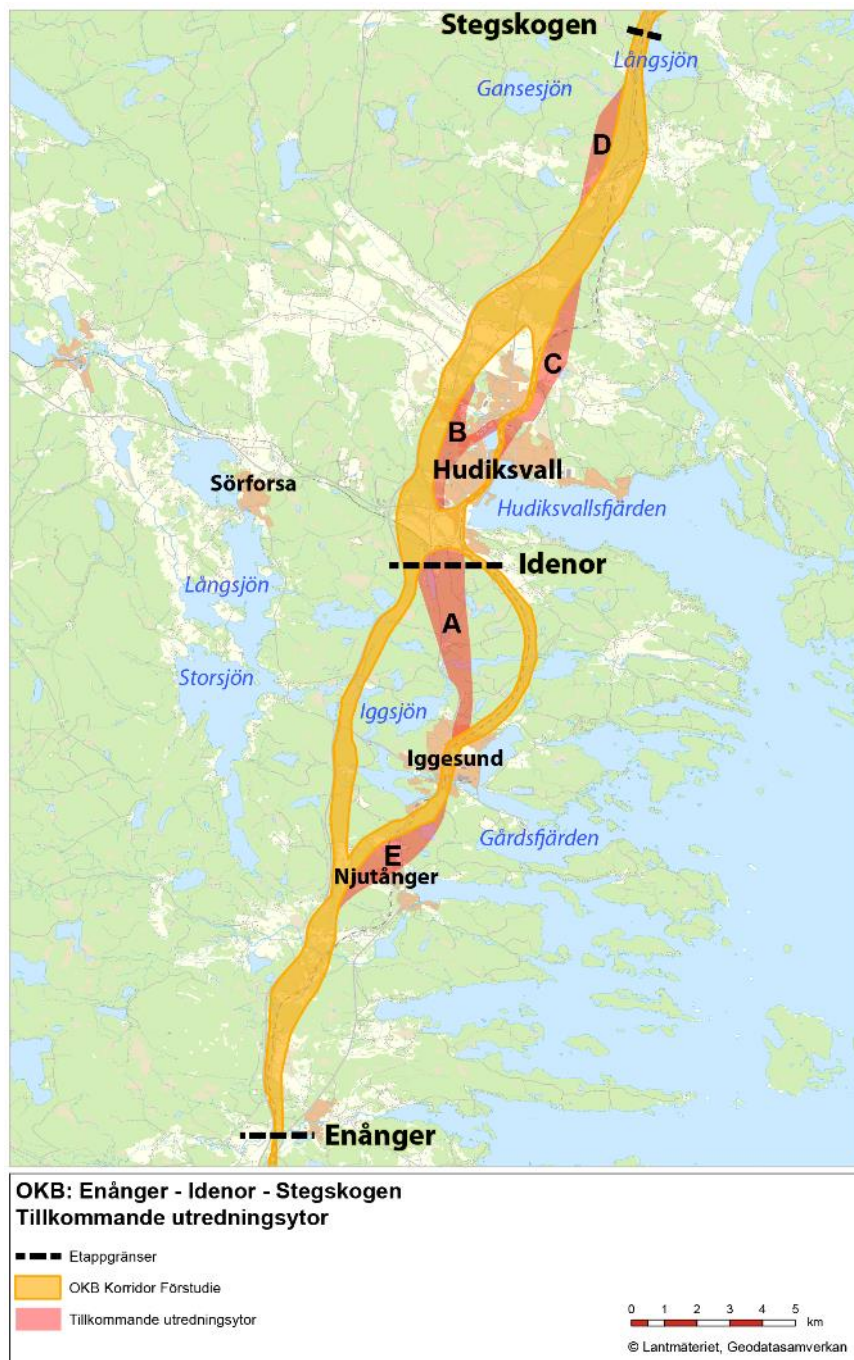


## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostkustbanan, OKB, etapperna Enånger-Idenor-  
Stegskogen-Samrådsunderlag för tillkommande ytor  
Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län

2021-11-16

Uppdragsnummer: TRV 2016/71876



**Trafikverket**

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Malin Lyxell/Peter Törnkvist

Dokumentdatum: 2021-11-16

5.0

Uppdragsnummer: TRV 2016/71876

Version: 0.21

Kontaktperson: Agneta Davidsson, Trafikverket

TMALL 0096

## Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelsen	6
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	7
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.1.4.	Övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter	14

# 1 Sammanfattning

I Trafikverkets investeringsplan ”Nationell plan för transportsystemet 2018-2029” finns en utpekad brist inom nedre Norrland. Trafikverket har mot bakgrund av det fått i uppdrag av regeringen att utreda och ge förslag till etappindelning för en standardhöjning av Ostkustbanan delen Gävle-Sundsvall samt att redovisa ett ställningstagande om var en standardhöjd bana bör vara lokaliserad. När den Nationella planen för transportsystemet revideras nästa gång kommer dessa utredningar att ligga till grund för ett övervägande om standardhöjning av Ostkustbanan ska inkluderas i den Nationella planen.

Utredningsarbetet är startat och en förstudie presenterades år 2010 för sträckan Gävle – Sundsvall. Beslut om betydande miljöpåverkan har därefter fattats av länsstyrelserna.

Utredningsarbetet har sedan, bland annat på delen Enånger-Idenor-Stegskogen, fortsatt med nästa skede, som benämns Plan med status samrådshandling-val av lokalisering. Syftet är att klarlägga var den standardhöjda Ostkustbanan ska lokaliseras. I de samråd som skett över tid har framkommit förslag till ytterligare korridorer längs med sträckan, korridorer som inte ingick i Förstudien/Plan med status samrådsunderlag. Trafikverket har därför genomfört ett arbete med Plan med status samrådsunderlag för tillkommande ytor.

Denna samrådsredogörelse beskriver hur samrådet genomförts avseende ”Samrådsunderlag för tillkommande ytor i korridorerna, 2021-06-28”.

Samrådsunderlaget och informationsfilmer har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats under perioden 2021-06-28--2021-09-10. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt i receptionen på Trafikverket i Gävle och i Hudiksvalls kommuns reception. Annonsering med inbjudan till samråd har skett i Hudiksvalls tidning samt post- och inrikestidningar.

Totalt har 137 skriftliga yttranden inkommit. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktas. Handlingen innehåller även information om hur samrådsgruppen har avgränsats, var yttranden, minnesanteckningar och protokoll från samråden finns att ta del av. Samrådsredogörelsen är ett levande dokument och uppdateras under projektets framdrift fram till det att planförslaget kungörs.



## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats utifrån det kompletterande samrådsunderlagets geografiska avgränsningar och bedömda påverkan på omgivningen. Då Trafikverket antagit att aktuellt projekt medför betydande miljöpåverkan har, enligt miljöbalkens bestämmelser, samråd hållits med de myndigheter och särskilt berörda, som kan komma att påverkas av planerad åtgärd samt övriga intressenter.

För att ta fram underlag med vilka samrådsparter som finns inom korridorerna har utdrag från fastighetsregistret nyttjats.

Geografiskt berörda myndigheter (Hudiksvalls kommun och Gävleborgs länsstyrelse) och övriga myndigheter som bedöms kunna bidra med kunskap och synpunkter som är av värde för kommande skeden har inkluderats i kretsen.

Brevutskick med information om samrådet har skett till enskilda ägare av fastigheter belägna inom de tillkommande ytorna. Organisationer inom de tillkommande ytorna har inkluderats. Även de organisationer och övriga myndigheter som inte är belägna i eller i anslutning till korridoren, men som ändå kan tänkas bidra med viktig information till projektet utifrån deras verksamhet, har inkluderats i samrådsretsen.

## 3 Samråd

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

Trafikverket har i uppdrag av regeringen att utreda och ge förslag till etappindelning för en standardhöjning av Ostkustbanan samt att redovisa ett ställningstagande om var en standardhöjd bana bör vara lokaliserad. Utredningsarbetet är startat och en förstudie presenterades år 2010 för sträckan Gävle –Sundsvall. Beslut om betydande miljöpåverkan har därefter fattats av länsstyrelserna.

Utredningsarbetet har sedan, bland annat på delen Enånger-Idenor-Stegskogen, fortsatt med nästa skede, som benämns Plan med status samrådshandling-val av lokalisering. Syftet är att klarlägga var den standardhöjda Ostkustbanan ska lokaliseras. I de samråd som skett över tid har framkommit förslag till ytterligare korridorer längs med sträckan, korridorer som inte ingick i Förstudien/Plan med status samrådsunderlag. Trafikverket har därför genomfört ett arbete med Plan med status samrådsunderlag för tillkommande ytor.

Denna samrådsredogörelse beskriver hur samrådet genomförts avseende ”Samrådsunderlag för tillkommande ytor i korridorerna, 2021-06-28”.

Samrådsunderlaget och informationsfilmer har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats under perioden 2021-06-28--2021-09-10. Samrådsunderlaget har även funnits tillgänglig i receptionen på Trafikverket i Gävle och i Hudiksvalls kommuns reception.

Annonsering med inbjudan till samråd har skett i följande tidningar:

- Hudiksvalls tidning
- Post- och inrikestidningar

Samrådsunderlaget har skickats ut via brev till berörda myndigheter, organisationer och enskilda. Totalt har 137 skriftliga yttranden inkommit.

#### 3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelsen

Aktuell etapp sträcker sig genom Gävleborgs län. Samråd har även utförts med länsstyrelsen i Gävleborg i form av fyra möten; 2019-02-11, 2020-02-18, 2020-12-16, 2021-03-31. Samtliga möten är dokumenterade som minnesanteckningar och finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TrV 2016/71876.

Nedan redovisas i korthet det skriftligt inkomna yttrandet från länsstyrelsen avseende kompletterande samrådsunderlag, daterat 2021-06-28.

Länsstyrelsen konstaterar att järnvägsplanernas utredningsytor i och kring Hudiksvall blir allt större. Det är därför viktigt att arbetet med nya Ostkustbanan framskrider så fort som möjligt för att inte låsa kommunens övriga samhällsutveckling.

Länsstyrelsen beskriver även att det vore bra att i den fortsatta planläggningen ta med sig hur sträckningen kan komma att påverkas av förorenade områden och hur förorenade områden kan komma att påverkas av sträckningen.

Länsstyrelsen yttrar sig om hur Trafikverket bör gå tillväga i sina kommande utredningar kopplat till risker som omgivningen kan utsättas för och om det kommer att innebära att man behöver införa riskreducerande åtgärder för att risken ska kunna betraktas som acceptabel.

Länsstyrelsen listar även ett antal kända naturvärden och noterar i samrådsunderlaget att de berörda områdena är inventerade och att Trafikverket har kännedom om vad som behöver beaktas i det fortsatta planeringsarbetet.

Artskyddet belyses i det fortsatta planarbetet och hur resonemang bör föras kring huruvida det förekommer skyddade arter i aktuellt område samt hur de eventuellt påverkas av planerad verksamhet. Länsstyrelsen informerar att Trafikverket i framtiden behöver ha kännedom om när en dispensansökan eller 12:6-samråd kan bli aktuellt.

Länsstyrelsen bedömer även att det kommer att krävas en arkeologisk utredning även för de tillkommande ytorna.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar länsstyrelsen Gävleborgs inkomna synpunkter och tar med sig dessa till kommande skeden. I kommande skeden kommer Trafikverket att fortsätta arbeta med anpassning gentemot de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas, exempelvis kulturmiljö, naturmiljö, boendemiljö och landskap.

Trafikverket tolkar att kravet på arkeologisk utredning aktualiseras först i nästa fas, dvs. att en sådan utförs för valt lokaliseringsalternativ/korridor.

### 3.1.2. Samråd med berörd kommun

Aktuell etapp sträcker sig genom Hudiksvalls kommun. Samråd har även utförts med Hudiksvalls kommun i form av fyra möten; 2019-02-11, 2020-02-18, 2019-09-04 och 2020-12-16. Samtliga möten är dokumenterade som minnesanteckningar och finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TrV 2016/71876.

Nedan redovisas det skriftligt inkomna yttrandet från kommunen på framtaget samrådsunderlag.

#### *Sakupplysningar och annan information*

Kommunen informerar om risker och sårbarheten kopplat till att yta C sträcker sig över Halstaåsen. Det måste utredas vidare angående åtgärder som behöver vidtas för att minimera påverkan på såväl grundvattenkvalitet som grundvattenkvantitet.

Yttrandet beskriver även att de tillkommande ytorna B och C kommer att få stor påverkan på kommunala verksamheter eller verksamheter som kommunen stödjer, som exempelvis Glysisvallen. I yta B finns också en av kommunens största vård- och omsorgsboenden, Fredens kulle. I yta C finns Hudiksvalls Rid- och Ponnyklubb som är en stor förening där större delen är barn och unga. Föreningen är beroende av arealer för hästar nära sin stallanläggning och bedriver tävlingsverksamhet i området.

Kommunen anger även att det i den fortsatta processen behöver göras noggrannare naturinventeringar på plats. Med tanke på fjällgåsens status anser kommunen att det bör vara rimligt att Lillfjärden ges högsta skyddsstatus ur naturvårdssynpunkt. Statusen på Håstaängarna i södra delen av Hudiksvalls stad bör också uppmärksammas med tanke på hur ovanligt det är med ängs- och hagmarker i direkt anslutning till en stad.

Kommunen informerar om att det i yta B finns ett stort antal förorenade områden och miljökontoret bedömer att det kan finnas ytterligare ytor i detta område som är förorenade. En utgångspunkt bör därför vara att betrakta all mark som ligger inom staden som potentiellt förorenad.

Kommunen informerar även om att det i yta B finns kommunala planer om att bygga en ny ringled väster om staden som ska bidra till att avlasta genomfarten Kungsgatan med syfte

att öka säkerheten och minska miljöproblem inne i staden. I samma område finns också förfrågningar från företag om att expandera sin verksamhet och där kommunens detaljplanering avbrutits pga. osäkerheter kring järnvägens framtida dragning.

#### *Principiella frågor och motiven till kompletterande ytor*

Kommunen yttrar sig om de begränsningar över hur mark och vattenområden kan användas som riksintresset innebär och kan komma att innebära när korridoren utökas. Kommunen informerar om att det i förslag till översiktsplan som är utställt på samråd finns förslag att ytor för järnväg ska upphöra som riksintresseanspråk just av den anledningen. Kommunen lyfter även fram att det är många enskilda intressen som kommer att beröras när ytorna utökas. Kommunen anser att en utökning av anspråken behöver vara väl motiverade.

Kommunen anser att flera av ändamålen och projektmålen påverkas påtagligt av de tillkommande ytorna, t ex att järnvägen ska anpassas till omgivande landskap och med hänsyn till skyddade och värdefulla miljöer. Kommunen anger Njutångers kyrka och fiskarstan i Hudiksvall som exempel.

Kommunen yttrar sig om att breddningen av ytorna är inte en förutsättning för att kunna trafikera en regionalstågsstation i Iggesund. Snarare är det så att ytorna möjliggör en annan standard på järnvägen genom Iggesund.

Kommunen anser att Trafikverket redan nu hade behövt redovisa åtminstone översiktligt vad den tekniska standarden innebär, vilka krav den ställer, vilka avsteg som är möjliga osv. Kommunen uppfattar det som att Trafikverket vill bygga en järnväg som möjliggör en viss hastighetsstandard på hela sträckan. Kommunen välkomnar Trafikverkets ambition att skapa förutsättningar för fortsatt regionalstågsstation i Iggesund och att bibehålla det nuvarande östra stationsläget i Hudiksvall. Kommunen delar dock inte Trafikverkets syn på de ingrepp och konsekvenser i övrigt som de nya ytorna medför för att tågen teoretiskt sett ska köra förbi Hudiksvall i 250 km/h utan att stanna. Kommunen anser att Trafikverket behöver avväga vilka rimliga standarder som är möjliga att uppnå i Hudiksvall respektive Iggesund och låta detta ligga till grund för den fortsatta planeringen för att inte konsekvenserna av en järnvägsutbyggnad ska bli för stora.

**Trafikverket svarar:** Kommunen framför ett antal principiella synpunkter, särskilt avseende den tekniska standarden för dubbelspårsutbyggnaden.

De krav och mål som reglerar projektet lyfter fram betydelsen av en enhetligt hög hastighetsstandard för person- och godståg. Detta återspeglas i flera av de ändamål och projektmål som definierats för projektet, bland annat följande:

- OKB ska medge konkurrenskraftiga restider: Sett i ett övergripande perspektiv är det angeläget att hastighetsstandarderna för person- och godstrafiken på den framtida Ostkustbanan, som är en del av den Botniska korridoren, hålls kontinuerligt hög. För att uppnå målet behöver banan utformas med en gen sträckning och i enlighet med den tekniska målstandard som lagts fast för projektet. Det betyder bland annat att längslutningar inte ska överstiga 10 promille (vilket motsvarar en meters lutning på en sträcka av 100 meter) samt att kurvor inte ska ha radier som understiger 3 200 meter (annat än vid plattformar för resande där snävare horisontalradier medges). Målstandard för OKB innebär bland annat att snabbtåg kan trafikera banan med 250 km/tim.



Det är bland annat mot bakgrund av ovanstående som Trafikverket i pågående arbete sett över de alternativa korridorer som framgår av tidigare samrådshandling från 2017. Syftet är att säkerställa att de alternativa korridorer som utvärderas i den samrådshandling som avses presenteras i början av 2022 tillgodoser uppsatta ändamål och projektmål.

Trafikverket är medveten om att planeringen för dubbelspår för Ostkustbanan pågått under ett flertal år och att de alternativa korridorer som utpekats som riksintresse kan utgöra restriktioner för utveckling i olika avseenden. Den process som nu pågår syftar därför till att så skyndsamt som planprocessen för infrastrukturinvesteringar medger genomföra korridorstudier och samråd med fokus på alternativskiljande aspekter, som grund för ett ställningstagande för en korridor så att de andra korridorernas riksintresse kan tas bort.

Trafikverket noterar Hudiksvall kommuns inkomna synpunkter i övrigt och tar med sig dessa till kommande skeden.

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

Nedan redovisas inkomna yttranden från allmänheten och enskilda. Yttranden har inkommit från ett flertal enskilda personer som kan bli berörda av planerad järnvägsanläggning. Gemensamt är att man i flertalet fall ställer sig positiva till ett dubbelspår men att man har synpunkter på lokaliseringen eller vill ge information till Trafikverket gällande de ytor man samråder om.

Yttrandena har grupperats, så långt möjligt, i enlighet med de ytor som presenteras i samrådsunderlaget, se figur 1 nedan. De generella synpunkterna, som inte kan härledas till en särskilt utpekad yta enligt samrådsunderlaget, är uppdelade utifrån synpunkternas karaktär.

#### *Val av samrådstid*

Yttrande har inkommit angående att handlingen har skickats ut för samråd under semestertid, med ett kort intervall att inkomma med synpunkter.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkommen synpunkt. Samrådet startade i slutet av juni och har pågått i över två månader, fram till 10 september. Trafikverket bedömer med det att samrådstiden varit tillräcklig.

### Frågor från enskilt berörda

Vinner man någon tid med att ta svängen genom tätorten?

Kommer det vara möjligt med gods av- och pålastning centralt i staden i framtiden med en centralt belägen station? Eller ska gods som skall transporteras först gå med bil till Gävle eller Sundsvall och sen fortsätta med tåg? Finns det någon miljövinst med det?

Hur många sekunder tjänas in när det i

samrådsunderlaget skrivs "tillgodoser tekniska standardkrav"?

Vad kommer att hända med de hus som är placerade inom den röda zonen (se figur 1).

**Trafikverket svarar:** De röda ytorna (se figur 1) är tillkommande ytor som i dagsläget utreds som underlag för en bedömning om en järnvägsanläggning inom dessa ytor kan innebära en betydande miljöpåverkan. Först i nästa skede studeras och utvärderas alternativa korridorer på ett översiktligt sätt. Trafikverket ber därför att få återkomma med svar på några av ovanstående frågor i nästa skede, när en samrådshandling presenteras, vilket planeras ske i början av 2022. Vad gäller enskilda hus kommer dock inte Samrådshandlingen att ge någon direkt information eftersom handlingen avser studier av korridorer, inte linjesträckningar för järnvägen.

### Generell kommentar angående kartmaterial

En generell synpunkt som inkommit handlar om att man anser att kartan (figur 1) är svårläst och att man inte förstår hur Trafikverket har tänkt att lägga banan. Synpunkten innefattar en fråga om ens egna mark kommer att beröras av planerad järnväg.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkten och beklagar att kartan har upplevts som otydlig. Anledningen till att kartan är översiktlig till sin karaktär är att samrådsunderlaget syftar till att avgränsa tillkommande ytor för det fortsatta arbetet, inte att redovisa alternativa sträckningar för dubbelspåret. I nästa skede kommer alternativa korridorer att studeras och därefter, när val av korridor har skett, kan järnvägens inplacering och utformning beskrivas mer i detalj.



Figur 1 Tillkommande utredningsytor markerade med röd färg.

### Frågor om tillägg av ytor

Önskemål har framförts angående att lägga till den yta som krävs för att göra det möjligt att gå vidare med ett ytterligare alternativ som kallas "Mellan", ifall detta alternativ skulle väljas som huvudalternativ i den fortsatta planeringsprocessen, se figur 2. I det inkomna yttrandet bifogas även en mer detaljerad karta på stationsområde, spårområde samt en spårplan.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket gör bedömningen att detta förslag inte uppfyller projektmål/ändamål som relaterar till hastighetsstandard för person- och godstågtrafiken. Förslaget avfärdas därmed från fortsatt utredning.

### Information avseende Yta A

Yttranden angående yta A beskriver att det mellan Iggesund och Vi finns stadsnära naturområden. Där vistas många människor för att vandra, fiska, rida, jogga och cykla på mindre vägar och stigar omgivna av skog med små sjöar och åar. Vintertid går skoterleden till Iggesund genom området. Här finns också en anlagd mc/enduro-bana med kontinuerlig aktivitet.

Yta A ger en järnväg som går rakt igenom mycket attraktiva områden. I byarna Vi, Visvall, Måsta och Björka är bebyggelsen en blandning av gamla gårdar, torp och nyare till helt nybyggda villor. Här finns också åkermark som aktivt brukas. Det är möjligt att ha hästar och sommartid går det får i hagarna. I området finns utrymme bygga fler bostäder.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta till kommande skeden.

### Information avseende Yta B

Ett flertal yttranden har inkommit där man framför oro över en sträckning över Lillfjärden. De informerar exempelvis om att Lillfjärden är ett uppskattat område för rekreation för stadsbor och besökande.

Runt Lillfjärden finns ett mycket både tillgängligt och populärt parkområde mitt i stan. Gångstigen (ca 2 km) runt fjärden är tillgänglig för de flesta, eftersom där är plan mark som till stor del är asfalterad. Här finns alltså möjlighet för rullstolsburna, pensionärer med gånghjälpmedel och alla andra att gå, springa, cykla en fin sträcka eller bara sitta och njuta av de vackra blomarrangemangen och alla sjöfåglar som trivs i fjärden. På vintern åker många skridskor och vinterfiskar på Lillfjärden. Fågellivet runt fjärden är välkänt och av nationellt intresse. Yttranden informerar även om att idrottsaktiviteter på Glysisvallen är av stor betydelse för staden och att ett höghastighetståg nära bebyggelse och aktiviteter för barn och ungdomar skulle innebära permanent negativ påverkan. En dragning här skulle dessutom innebära buller- och vibrationsstörningar för de omkring området.



Figur 2. Förslag om nytt alternativ till kommande skede

Lillfjärden utgör en mycket viktig del av staden sedan den grundades. En etablering av en ny järnväg vid Lillfjärden och tågstation upphöjd över Lillfjärdens öppna vattenyta skulle innebära en förändrad stadsbild och påverka stadens utseende och bevarande av historia negativt.

Yttranden beskriver att en dragning genom centrala Hudiksvall skulle få förödande konsekvenser för arkitektur och miljö och dessutom medföra kostsamma ingrepp.

Även äldreboendet Fredens kulle och privata boenden i närområdet riskerar att försvinna.

Inom ytan finns rofyllda Sofiedals griftegård/kyrkogård där många promenerar dagligen och kanske besöker sin bortgångna nära och kära.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta till kommande skeden när konsekvenser av alternativa korridorer kommer att beskrivas.

#### *Information avseende Yta C*

Inkomna yttranden anger bland annat att vattentäkten Halstaåsen är nationellt viktig för nuvarande och framtida vattenförsörjning och att begränsningar av potentiellt förödande ingrepp i åsen bör vara av högsta prioritet.

Byn Hållsta, Fläsbro och Masbo nämns i yttrandena som synnerligen levande byar. Byn Hållsta ligger inom yta C och kan därmed bli påverkad av en järnvägsanläggning inom denna yta.

Områdena omkring Halstaån och Östanbräckssjön har en hög benägenhet för årstidsbundna översvämningar. Jordbruksmarken mellan dagens järnväg och Östanbräckssjön kan även översvämmas vid skyfall. Information inkommer även angående att stora delar av jordbruksmarken i detta område brukas ekologiskt av en lokal mjölkproducent.

Östanbräckssjön med omgivande myrmark erbjuder möjlighet till observation av ett rikt fågel- och djurliv. Östanbräckssjön ingår i Gävleborgs naturvårdsprogram och är klassad som höga naturvärden. Vibrationer och buller från järnvägen kan påverka viktiga fågelarter vid Östanbräckssjön. I Östanbräck rastar även den rödlistade Fjällgåsen på sin resa genom landet. Ornitologer har genom tiderna kommit och studerat fågellivet i Östanbräck.

Många av de inkomna synpunkterna handlar om att man ser mycket negativt på att yta C lagts till den tidigare järnvägskorridoren. Detta på grund av Hudiksvalls rid- och ponnyklubbs verksamhetsområde som angränsar till yta C. De beskriver att Hudiksvalls rid- och ponnyklubb inte kommer kunna bedrivas längre om man väljer att bygga en järnväg genom yta C. Den har funnits sedan 1967 och bidrar till att barn, ungdomar och vuxna får en plats att tillbringa sin fritid på och får koppla av, mysa med hästarna, träna och umgås med vänner. Många människor har spenderat en stor del av sin uppväxt på den platsen och spenderar väldigt mycket tid där än idag. Ridskolan anordnar även flertalet tävlingar varje år, som lockar människor från många andra delar av landet. Ridskolan är även en arbetsplats för några av de boende i Hudiksvall. Ridskolan ligger nära många bra skogsvägar, betesmarker och blir inte störd av trafik. Vägsträckan genom Östanbräck till Gryttja, som sedan fortsätter som traktorväg, används regelbundet av motionärer per häst, fot och cykel. Området används vintertid av både längdskidåkare och medlemmar i en lokal skoterklubb.

Synpunkter inkommer även angående att yta C skulle innebära att man går emot Hudiksvalls kommuns vision om att år 2050 ha 50 000 invånare. Förutom de redan befintliga bostäderna i byn är det många människor som bygger nyproducerat inom

Östanbräck och kommer därmed att påverkas negativt om en järnväg förläggs inom yta C. En dragning genom yta C innebär att Östanbräck delas i två.

Östanbräck är en mycket gammal by som man anser att det finns stort intresse i att bevara. Det finns indikationer på att platsen varit bebyggd redan under järnåldern. I Gryttja finns gamla gravlämningar och även en "Hassellund" som av miljöskäl är värd att bevara. I inkomna yttranden beskrivs att området är känsligt för förändring av sin unika karaktär och utgör ett särpräglat långsträckt jordbrukslandskap med ålderdomlig karaktär.

Baksidan på Galgberget beskrivs som en tillgång, nu och i framtiden, som strövområde. Det är en fin miljö och en tillgång för många som bor i flerfamiljshusen i Björkberg. Ett område som kan utvecklas positivt med rätt förutsättningar. Ett spår för snabbtåg så nära bostadsområdet skulle minska möjligheterna till en positiv utveckling avsevärt. Runt Galgberget finns ett fint skogsparti vars möjlighet till användning starkt kommer att begränsas pga. järnvägskorridoren och buller. Galgberget är en både historiskt intressant plats och en plats där nyckelbiotoper frodas i den gamla skogen. Norr om denna bebyggelse finns Galgberget som betecknas som "övrig historisk lämning" då den varit en gammal avrättningsplats. Även fångstgropen, som ligger på en åsrygg i närliggande Östanbräck, betecknas som "övrig historisk lämning". Norr om Östanbräck i Gryttja finns en gravhög (L1951:3707) och det har funnits en boplats sedan järnåldern.

Yttrande inkommer där enskilda personer uttrycker oro över att dra en järnväg genom Hudiksvall stad. Den dragningen kommer innebära rivning av befintliga, fungerande boenden och verksamheter, vilket innebär att de måste ersättas med nya etableringar någon annanstans. Det nya bostadsområdet vid Kattvikskajen skulle bland annat påverkas negativt om järnvägen drogs genom Hudiksvall stad, genom buller osv. Stadshotell, kulturhus, hälsocentral skulle drabbas negativt. Det är mycket viktigt att bevara staden sett ur ett kulturmiljöperspektiv. Ett dubbelspår i Yta C skulle innebära permanent påverkan och förlust av höga kulturvärden.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta till kommande skeden när konsekvenser av alternativa korridorer kommer att beskrivas.

#### *Information avseende Yta E*

Ett yttrande inkommer angående indikationer som antyder att äldre byggnader – som "överlevde" rysshärjningarna 1721 – finns inom yta E. Byggnader som därmed skulle kunna ha ett mycket stort kulturhistoriskt värde, såväl för den enskilde fastighetsägaren, som för bygden och den kollektiva berättelsen.

Yttrandet beskriver även att en dragning inom område E kommer att innebära en fragmentisering av landskapet, att kulturhistoriska samband bryts och att hävdbundna rörelsemönster tvingas upphöra, liksom att förutsättningarna för det aktiva jordbruk som finns allvarligt försvåras. Det sistnämnda gäller även skogsbruket.

Yttrandet beskriver även att de naturvärden som redovisas i järnvägsplanen emellertid inte behandlar relikter av äldre kulturväxter trots att sådana – exempelvis humlebestånd – kan utgöra ett biologiskt kulturarv och vara av stort värde. Det kommunala naturreservatet "Sofieholmforsen" vid Nianåns utlopp i Njutångersfjärden förstärker och binder samman de höga natur- och kulturmiljövärdena med Njutångers kulturhistoria från medeltid till modern tid. Naturreservatet omfattar ett område, som även före reservatsbildningen, var av väsentlig betydelse för boende i Njutånger med omnejd.

Motionsanläggningen i Njutånger är av mycket stor betydelse för bygden och används för såväl löpning och promenader som skidåkning. I sammanhanget bör det påpekas att det i flera av de kringliggande mindre byarna saknas gatubelysning, vilket gör det upplysta spåret än viktigare för bygden under den mörkare årstiden. Anläggningen används även av eleverna vid Njutångers skola. En järnvägsdragning inom ytan kommer att innebära att förutsättningarna att använda denna anläggning upphör, att boende i Njutånger inte kan motionera på hemmaplan utan tvingas söka sig till andra platser och även vara till betydande men för idrottsutövandet vid Njutångers skola.

Man poängterar även att ett arbete för att utveckla Njutångersbygden pågått under de senaste åren där såväl en Lokalekonomisk analys (LEA) som en Lokal utvecklingsplan (LUP) tagits fram med gemensamma krafter. Fler av de utvecklingsåtgärder som lyfts fram i dessa skulle omintetgöras av en järnvägsdragning inom tilläggsområde E.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta till kommande skeden när konsekvenser av alternativa korridorer kommer att beskrivas.

#### *Synpunkter till kommande skede (Val av lokaliseringsalternativ)*

Ett flertal synpunkter har inkommit där man förordar någon av de alternativa korridorer som varit uppe till diskussion.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Samrådsunderlaget syftar till att avgränsa tillkommande ytor för det fortsatta arbetet, inte att redovisa alternativa sträckningar för dubbelspåret. I nästa skede kommer alternativa korridorer att studeras och konsekvensbeskrivas.

### 3.1.4. Övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter

Samråd har även utförts med Holmen AB i form av två möten (2021-06-30 och 2021-09-03) och Region Gävleborg i form av två möten (2019-02-11 och 2020-02-18). På mötet 2019-02-11 deltog även WS Hudiksvall. Samtliga möten är dokumenterade som minnesanteckningar och finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TrV 2016/71876.

Nedan redovisas inkomna yttranden från övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter. Forsvarsmakten informerar att de inte har något att erinra.

#### *Cityhusen i Hudik AB*

Cityhusen i Hudik AB har yttrat sig angående yta B och C.

#### **Yta B**

Cityhusen framför att en anläggning genom yta B medför att Glysisområdet påverkas då hela den centrala idrottsanläggningen blir trafik-/parkeringsytor. De beskriver att miljön kring Lillfjärden svårigen kan bevaras och hela Glysisområdet blir en trafikplats med bussar, parkeringar och en stationsbyggnad på en plats utan utvecklingsmöjligheter.

Yttrandet beskriver även att godstrafik på ett dubbelspår inom yta B som dras på en viadukt medför svårösta bullerproblem för de omkringboende och de som vistas i dess närhet. Dessa centrala alternativ anser Cityhusen inte vara nödvändiga då man mest troligt i framtiden tar el-/vätgasbuss, elbil eller cykel till tåget.

#### **Yta C**

En anläggning genom yta C beskriver Cityhusen stänger av Hudiksvalls västra stadsdelar från Kattvikskajen och havet på ett icke önskvärt sätt. Det skulle separera Möljen (torget)

från havet och omöjliggör kontakt mellan centrala Hudiksvall och hamnen. Stadens historiska koppling till hamnen och havet skulle försvinna och alternativet skulle innebära att man skär av Hamngatan, de gamla magasinerna och sambandet med Möljen.

Cityhusen yttrar sig angående att en dragning av ett dubbelspår med godstrafik skulle skapa en kraftfull barriär och en delad stadskärna. Ett dubbelspår med godstrafik i närhet av befintlig bebyggelse skapar svårlösta ljudproblem. Dragningen medför att Rådhusparken försvinner.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta till kommande skeden när konsekvenser av alternativa korridorer kommer att beskrivas.

#### *Ellevio*

Ellevio har inga synpunkter på de tillkommande utredningsytorna ur ett miljöpåverkansperspektiv.

Ellevio vill upplysa om att det pågår utredning av det framtida regionala elnätet i området, vilket innebär att nya sträckningar kan komma att planeras under kommande år i både de tillkommande utredningsytorna samt även de tidigare utredda ytorna för Ostkustbanan. Detta är till stor del en följd av att Svenska kraftnät har initierat sitt investeringsprogram NordSyd, där stamnätet (245-420 kV) ska förändras genom området.

Vid vidare planering för Ostkustbanan behöver hänsyn tas till Ellevios anläggningar för att undvika påverkan och minimera åtgärder.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta till kommande skeden.

#### *Fiskeby Viltvårdsområde styrelsen*

Styrelsen för Fiskeby viltvårdsområde inkommer med yttrande där man pekar ut tre områden:

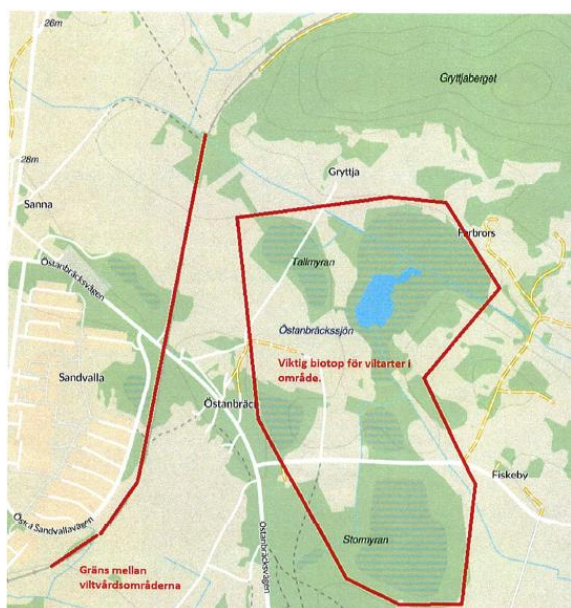
1. Inverkan på naturliga hemvister och omgivningar för många arter som lever i och norra området markerat: "Viktig biotop för viltarter i område", se figur 3.

Det markerade området med omnejd är en viktig del i den skydds-, naturvårds- och rekreativsjakt som bedrivs i Fiskeby WO.

2. Den nuvarande järnvägsdragningen följer gränsen mellan två viltvårdsområden. Den nuvarande järnvägsdragningen följer skiljelinjen mellan Fiskeby WO och närliggande viltvårdsområde, Hållsta WO. Fiskeby WO är ett relativt litet område som redan är begränsat genom uppdelade skogsområden.

3. Denna del av Fiskeby Viltvårdsområde är viktig för allmänheten i relation till Hudiksvalls stadsnära miljö. Med hänsyn till dess närhet till Hudiksvalls stad är detta område utmärkande i hur det både direkt och indirekt möjliggör naturupplevelser för boende i och nära Hudiksvall.

Detta område är sammankopplat med skog och myrmark som står i direkt anslutning till både Hudiksvalls stadsmiljö och rekreativområden, och kan vara en viktig länk i bevarandet av artrikedomen i dessa stadsnära naturområden.



Figur 3. Bifogad bild från Fiskeby Viltvårdsområde styrelsen

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta till kommande skeden. Trafikverket informerar även om att först i nästa skede kommer alternativa korridorer att studeras och därefter, när val av korridor har skett, kan järnvägens inplacering och utformning beskrivas mer i detalj. En korridor är en yta inom vilken ett stort antal möjliga linjestreckningar för järnvägen kan möjliggöras. Illustrerade korridorer är betydligt bredare än själva järnvägsanläggningen och järnvägen kommer således bara att ta en mindre del av korridoren i anspråk.

#### *Hudiksvalls motorcykelklubb*

HMCK hade tidigare en endurobana vid nuvarande Medskogs handelsplats men blev uppsagda år 2007 pga. byggandet av E4 och Medskogs handelsplats. Nuvarande område har sedan dess arrenderats av kommunen och det finns nu en knattebana, parkering, crossprov på 1,5 km samt en enduroslinga på 8 km.

Motorcykelklubben framför att denna plats är mycket viktig för barn, ungdomar och vuxnas träningsmöjligheter. Det arrangeras regelbundet tävlingar på området och man ser en stadig ökning av medlemmar som kör enduro.

Motorcykelklubben anger även alla de kostnader som man lagt ner på området för att hyra maskintjänster, inköp av grus, sten och jord, byggmaterial till stugor och installation av belysning. Utöver detta har en hel del ideellt arbete utförts inom området och det har krävts många utredningar för att få alla tillstånd som krävs till anläggningen.

Man ser en stor samhällsnytta med anläggningen och utifrån detta beskriver man oro över vad som skulle hända om man skulle bygga järnväg genom yta A.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta till kommande skeden. Trafikverket informerar även om att först i nästa skede kommer alternativa korridorer att studeras och därefter, när val av korridor har skett, kan järnvägens inplacering och utformning beskrivas mer i detalj. En korridor är en yta inom vilken ett stort antal möjliga linjestreckningar för järnvägen kan möjliggöras. Illustrerade korridorer är betydligt bredare än själva järnvägsanläggningen och järnvägen kommer således bara att ta en mindre del av korridoren i anspråk.



### *Hudiksvalls ponny- och ridklubb*

Den nya utredningskorridoren planeras på mark som föreningen idag nyttjar som betesmark. Någon alternativ hagmark i närheten av anläggningen finns ej. Korridorvalet skulle göra att föreningen förlorar samtliga betesmarker vilket medför att verksamheten sommartid inte går att bedriva. Korridorvalet skulle även påverka hagmarken för ordinarie vinterhagar då flera hamnar för nära järnvägen. Antalet djur på anläggningen skulle behöva minskas drastiskt då hagarna försvinner. Järnvägsdragningen kommer för nära befintlig anläggning kopplat till den bullernivå som uppnås.

Hästantering i sådan miljö är varken gemytlig eller säker då hästar är flyktdjur och lätt kan skrämmas varpå olyckor uppstår. Befintliga vägdragningar påverkas och trafiksituationen kan komma att bli svårhanterad på anläggningen. Hudiksvalls Rid och Ponnyklubb är både Hudiksvalls kommuns och en av Gävleborgs läns största ridsportföreningar. Föreningen startades år 1967 och har efter mångårig verksamhet kommit att bli av största samhällsvikt. Man är en av få klubbar i Norrland som bedriver tävlings- och träningsverksamhet på nationell nivå.

Föreningen arrangerar ett flertal större tävlingar som drar tusentals deltagare och besökande publik årligen. Anläggningens utformning och placering tillsammans med drivna medlemmar och personal är en framgångsfaktor. Föreningen ger förutsättningar för att ridsporten ska utvecklas på ett lokalt, regionalt och nationellt plan samt ökar den totala turismen till kommunen genom sin verksamhet.

I vardagen är föreningen en plattform för både barn, ungdomar och vuxna att samlas kring det gemensamma intresset hästen. Med runt 60 hästar på anläggningen och hundratals uppsittningar varje vecka tillförs positiva värden för kommunens invånare i allt från motverkan till psykisk ohälsa till att ge alla förutsättningar till en meningsfull fritid.

Anläggningen fungerar även som ungdomsgård där hundratals ungdomar, främst unga flickor, spenderar sin fritid på daglig basis. Att verksamheten ligger i direkt anslutning till Hudiksvalls centrum, större bostadsområden och ett flertal av kommunens grund- och gymnasieskolor gör den lättillgänglig för barn och ungdomar att besöka på gång/cykelavstånd. Konsekvenserna om anläggningen skulle behöva flyttas längre utanför centrum blir stora för barn och ungdom då tillgängligheten är avgörande för det stora antal besök verksamheten har dagligen. Om anläggningen skulle tvingas flytta eller bli belägen i direkt anslutning till järnväg, ser man att stora delar av verksamhetens framgångsfaktorer faller och föreningen kan komma att minska i verksamhet eller i värsta fall läggas ner.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta till kommande skeden. Trafikverket informerar även om att först i nästa skede kommer alternativa korridorer att studeras och därefter, när val av korridor har skett, kan järnvägens inplacering och utformning beskrivas mer i detalj. En korridor är en yta inom vilken ett stort antal möjliga linjesträckningar för järnvägen kan möjliggöras. Illustrerade korridorer är betydligt bredare än själva järnvägsanläggningen och järnvägen kommer således bara att ta en mindre del av korridoren i anspråk.

### *Norra Hälsinglands travsällskap*

Norra Hälsinglands Travsällskap är en ideell förening som äger fastigheten Hällby 4:1 i Hudiksvalls kommun där Hagmyrens Travbana ligger. De bedriver travsport, travskola och anläggningen används som träningsanläggning, motorbana för SMK Helsinge samt innehar ett antal hyresgäster.

Travsällskapet anger att anläggningen ligger strategiskt bra till i mitten av Sverige. Yttrandet beskriver att ett stort antal människor och hästar är i beroendeställning av att deras arena kan erbjuda rekreation, träning, utbildning samt tävlingar, såväl för små barn med ponnys som för vuxna med varmblood och kallblood. Verksamheten bedrivs året runt och Hagmyren beskrivs även i yttrandet som en av de viktigaste arenorna i världen för bevarandet av den kallbloodiga rasen.

Utöver denna fastighet så nyttjas Vålsta-Masbo Riks13 ("Viavägen" i folkmun) för träning av häst. Vägen används av samtliga enheter, travskola, professionella travtränare med sin personal, amatörtränare, ridande och körande flickor och pojkar i alla åldrar och underhålls av vår entreprenör Svedbjörks i samförstånd med fastighetsägarna. Denna väg är en viktig livsnerv för hela verksamheten.

De begär nu att sätta sig i samtal med Trafikverket om detta för att kunna bevara Arena Hagmyren för framtiden. Vänligen återkoppla på önskad begäran.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta till kommande skeden. Trafikverket tar kontakt med Norra Hälsinglands travsällskap för vidare dialog. Trafikverket vill också lyfta fram att först i nästa skede kommer alternativa korridorer att studeras och därefter, när val av korridor har skett, kan järnvägens inplacering och utformning beskrivas mer i detalj. En korridor är en yta inom vilken ett stort antal möjliga linjesträckningar för järnvägen kan möjliggöras. Illustrerade korridorer är betydligt bredare än själva järnvägsanläggningen och järnvägen kommer således bara att ta en mindre del av korridoren i anspråk.

#### *Svenska kraftnät*

Svenska kraftnät informerar om att de har en 220 kV-ledning inom aktuellt planområde. För den berörda ledningen finns planer på att den ska ersättas med en dubbel 400 kV-ledning. Utredning pågår i nuläget med syfte att undersöka om det kan finnas en alternativ korridor väster om befintlig ledning för att undvika eventuella konfliktpunkter. Enligt preliminär tidplan planeras utredningen vara klar Q2 2022. Efter det vet Svenska kraftnät hur de ska gå vidare med planerna (om de ska spänningshöja befintlig ledning eller bygga en dubbel 400 kV-ledning i befintlig eller i en annan sträckning). Trafikverket behöver därför i det här tidiga skedet ta hänsyn till den befintliga ledningen. Svenska kraftnät hänvisar till sitt tidigare yttrande från 2016 då man bland annat listade upp ett antal krav som Trafikverket behöver förhålla sig till i kommande skeden.

Svenska kraftnät önskar ett mer detaljerat underlag och en preliminär tidplan för Trafikverkets arbete, och betonar vikten av en dialog och samordning mellan Trafikverket och Svenska kraftnäts planeringar inom aktuellt planområde. Det är därför av största vikt att Svenska kraftnät är part i kommande samråd och processer för Trafikverket planerade dubbelspår så att eventuella konfliktpunkter belyses i tidigt skede och i största möjliga mån kan undvikas.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta till kommande skeden. Trafikverket avser även att ta kontakt för en underhandsdialog med Svenska kraftnät, med syfte att säkerställa god samordning.





Trafikverket, Region Mitt Gävle. Besöksadress: Norra Kungsgatan 1.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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