



Samråd för Ostkustbanan och planering för dubbelspår

Samrådshandling – Val av lokalisering

Ostkustbanan Enånger–Idenor–Stegskogen

Digitalt Öppet hus

Onsdag 2 februari 2022

Program

18.00 Inledning

18.15 Presentationer

19.30 Paus

19.40 Frågestund

21.00 Vi avslutar

Medverkan

Moderator:

Lennart Westman

Medverkande:

Peter Nyberg, projektledare Trafikverket

Peter Törnkvist, projektledare Afry

Oskar Melin, markförhandlare, Trafikverket

Inbjudan till samråd

17 januari – 18 mars 2022

Samrådshandling val av lokalisering för
Ostkustbanan, etappen Enånger-Idenor-Stegskogen
(via Hudiksvall).



SAMRÅDSHANDLING - VAL AV LOKALISERINGSLTERNATIV
INKL MKB

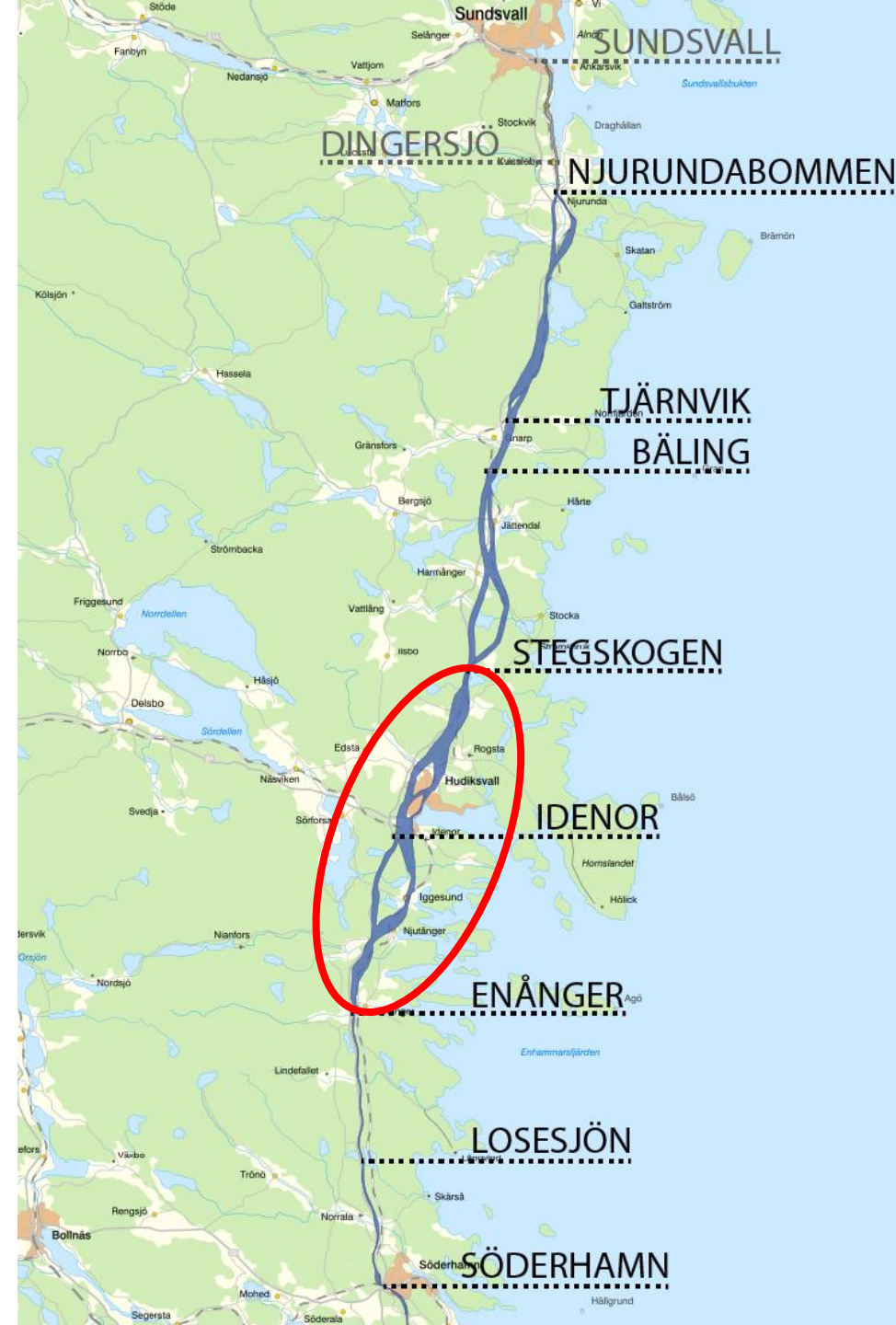
Ostkustbanan, Enånger-Idenor- Stegskogen

Järnvägsplan, 2022-01-15



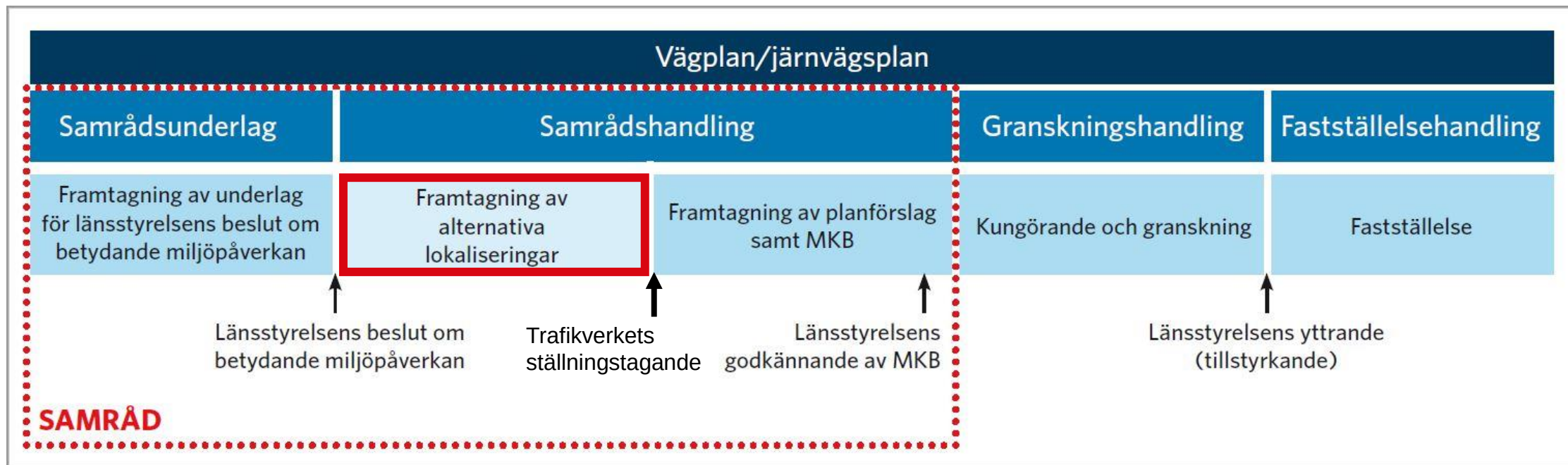
Ostkustbanan

- Enkelspårig med mötesplatser
- Krokig med låg standard
- Begränsningar för att utveckla
- Trafikverket har uppdrag att utreda dubbelspårsetapper till och med "Val av lokalisering"



Planprocess

Skede Samrådshandling - Val av lokalisering.

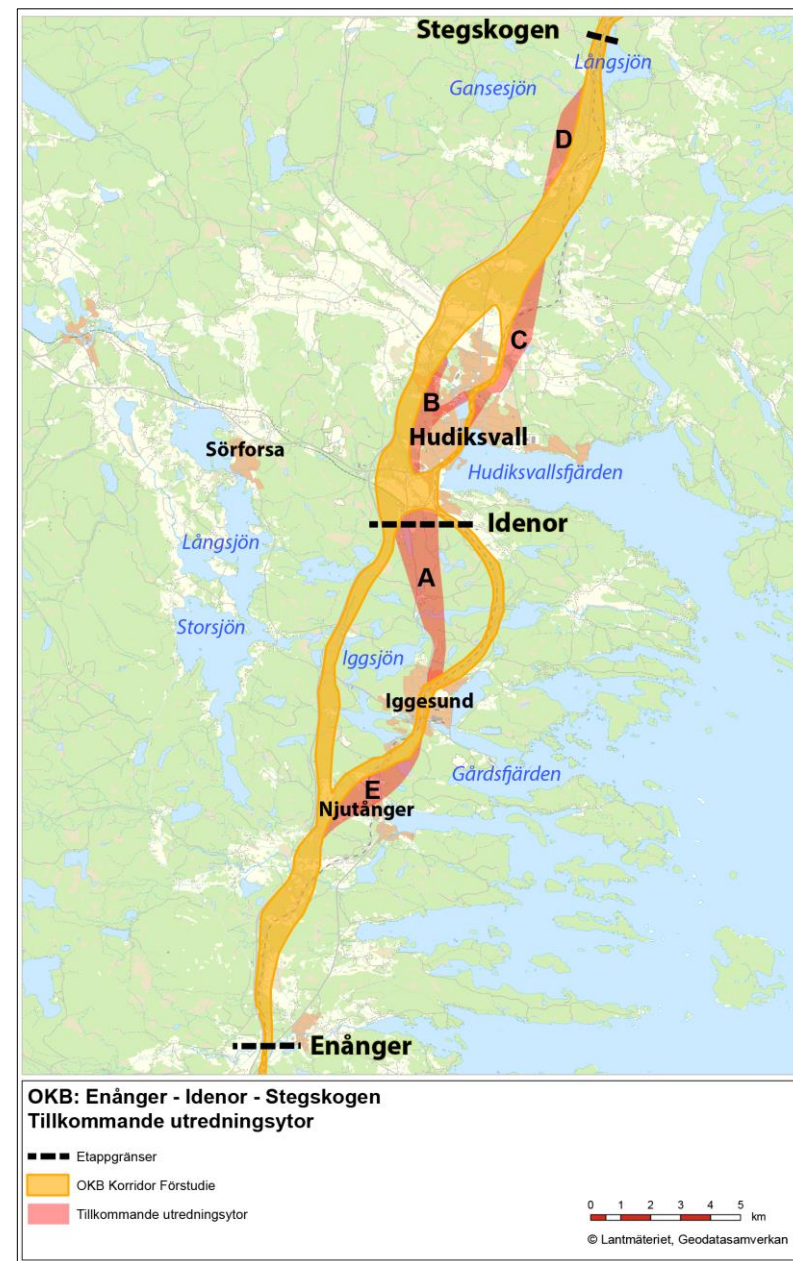
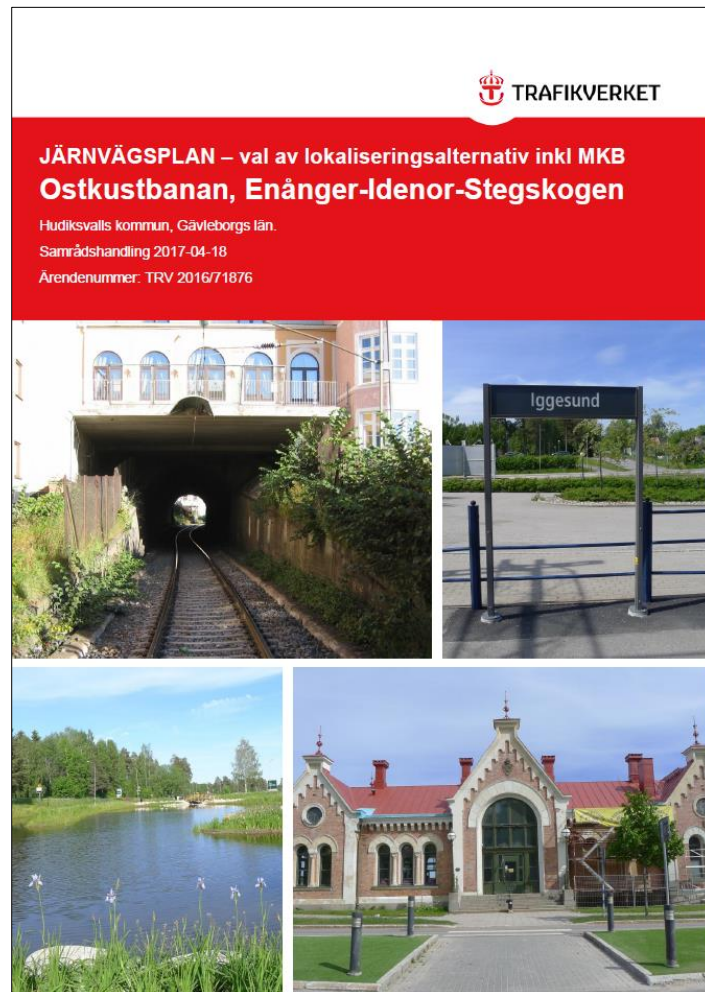


Planläggningsbeskrivning

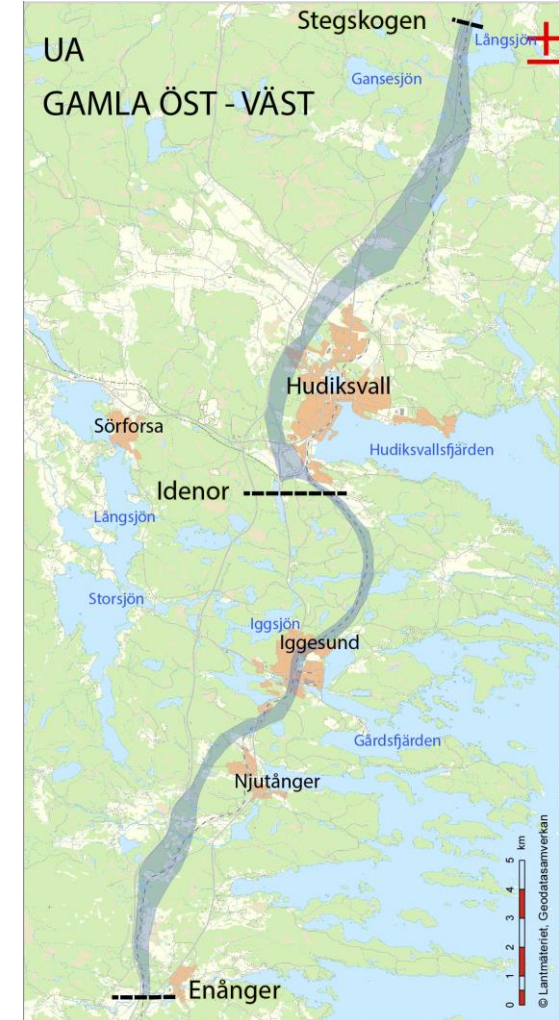
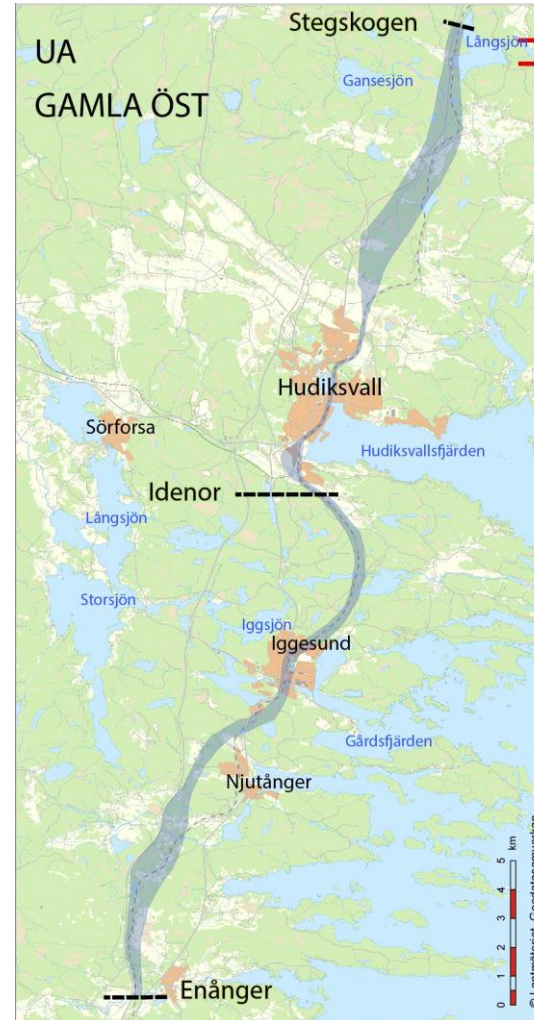
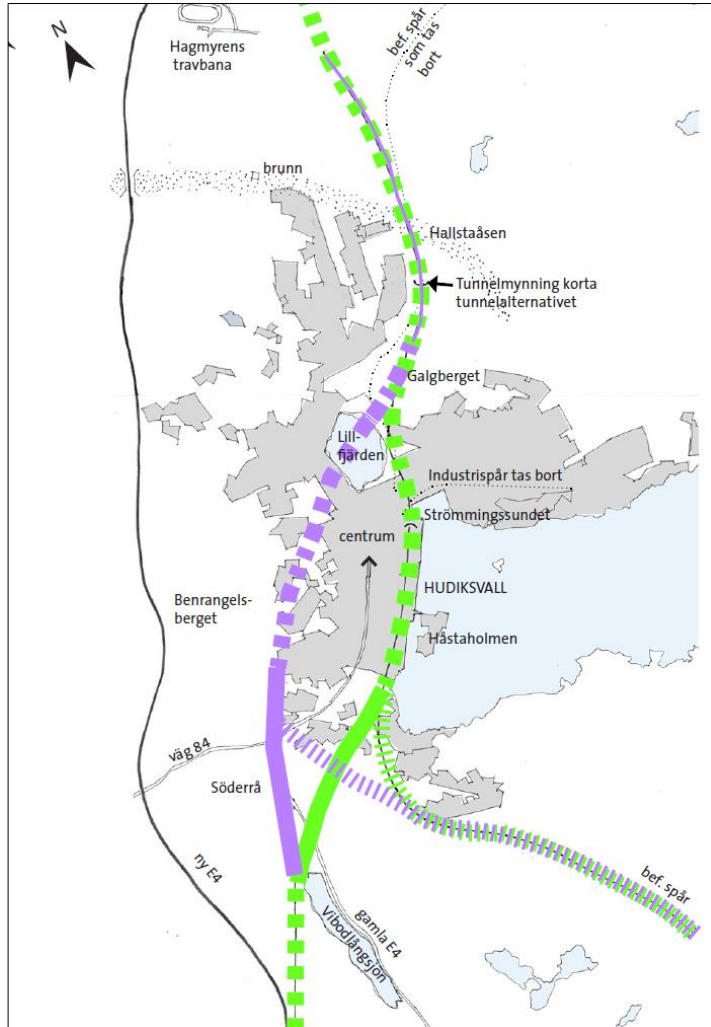


Samrådshandlingen

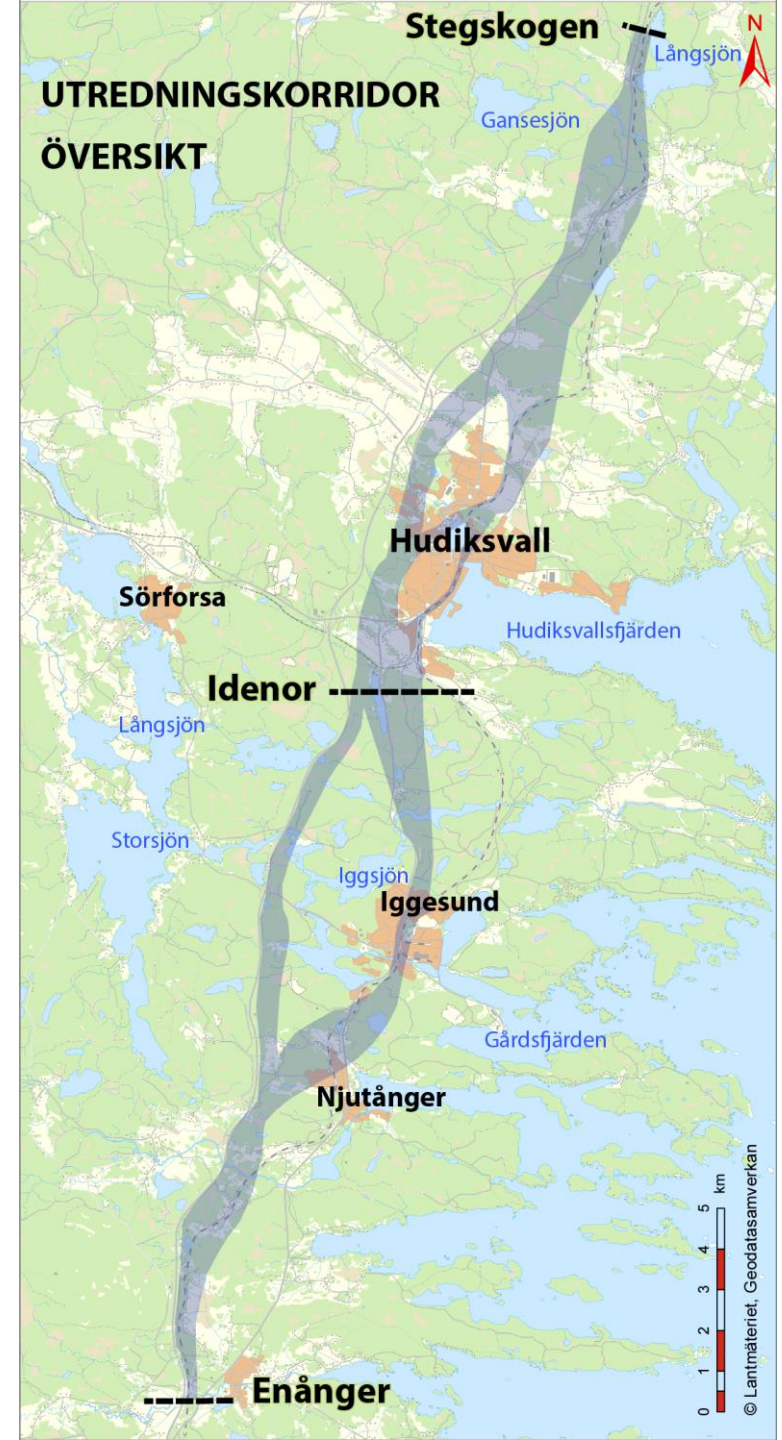
Så här långt i planeringen



Bortvalda alternativ och minskade korridorer



Kvarstående korridor



Samrådshandlingen

- Redovisa alternativa korridorer
- Redovisa översiktliga konsekvensbedömningar
- Redovisa en samlad jämförelse
- Underlag för samrådsprocess.
- Delunderlag för ställningstagande

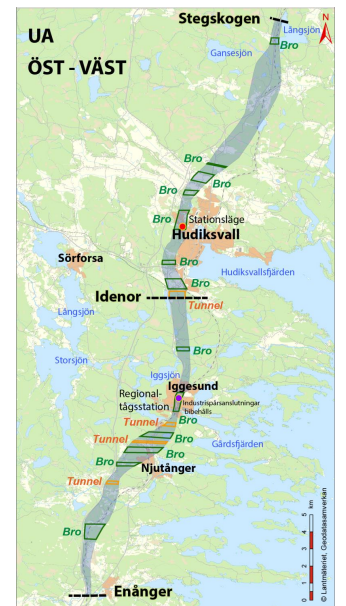
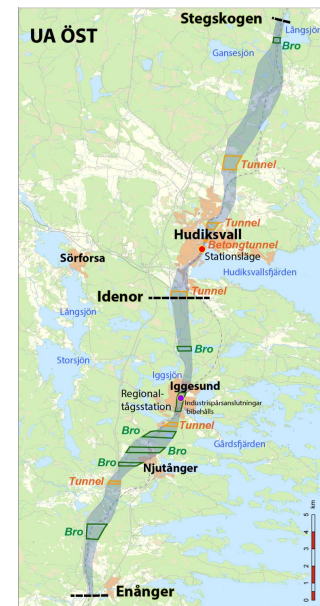
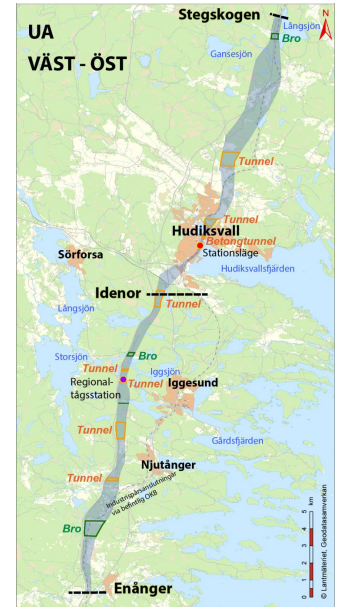
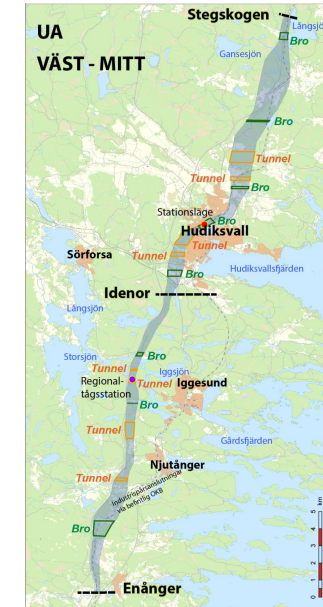
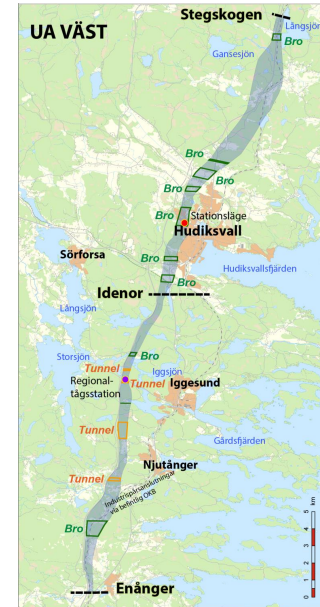
Specifikation, Mål

1. Trafiksäker och driftsäker
2. Konkurrenskraftiga restider
3. Attraktiva stationslägen
4. Goda förutsättningar för godstrafiken
5. Utformas med hänsyn till miljö- och kultur
6. Anpassas efter omgivande landskap, miljöer
7. Små störningar under byggtid
8. God byggbarhet
9. Nå målen till rimlig kostnad



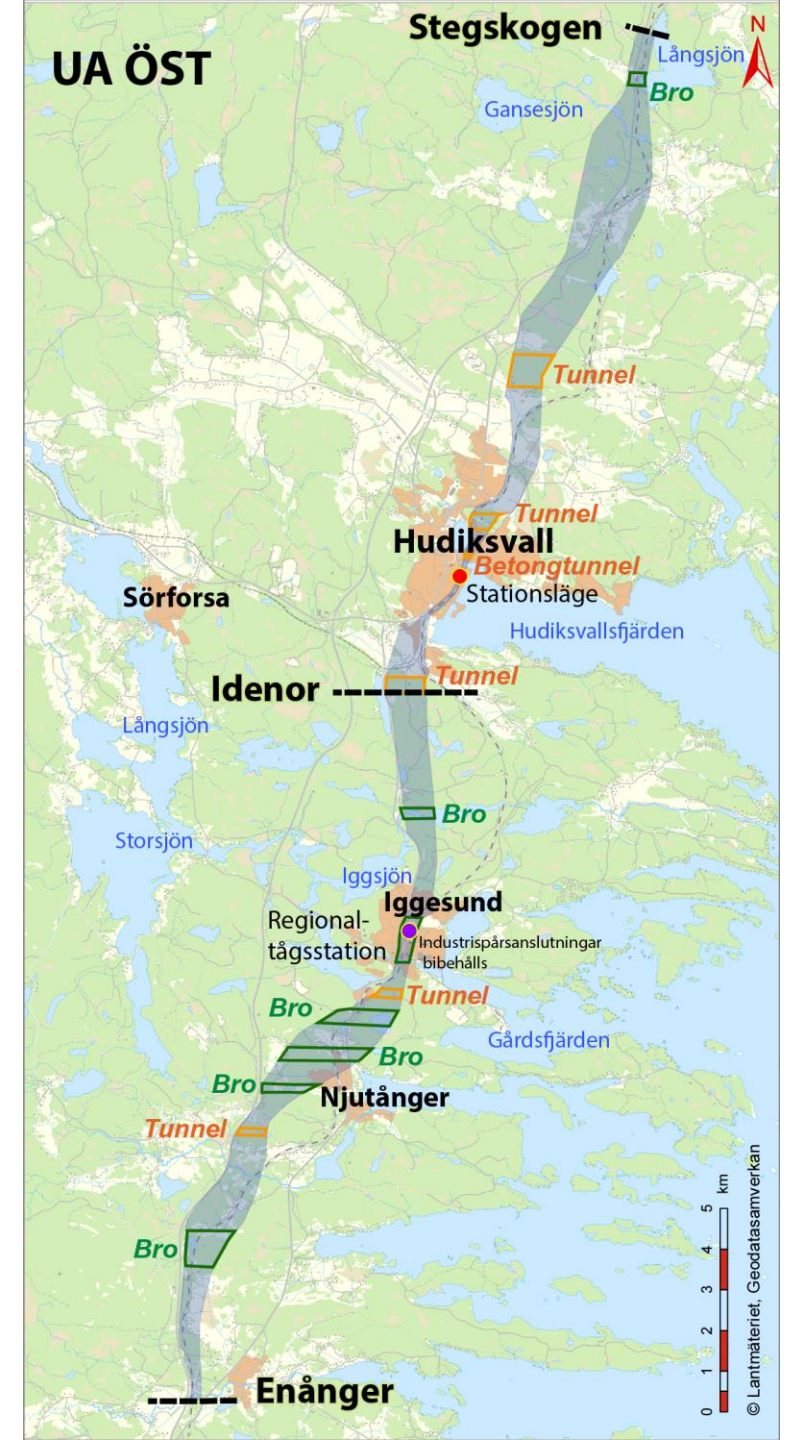
Sex korridorer utvärderas

- Alternativstudier för att tillgodose standardkrav och uppsatta mål.
- Sex korridorer knappt 4 mil långa.
- Något exakt läge för järnvägen redovisas inte.
- Konsekvensbedömningarna utgår från en tänkbar sträckning inom respektive korridor.
- Det som skiljer alternativen åt är:
 - E4-nära läge (Väst) alternativt längre österut genom Iggesund (Öst)
 - Stationsläget i Hudiksvall: Väst, Mitt respektive Öst.



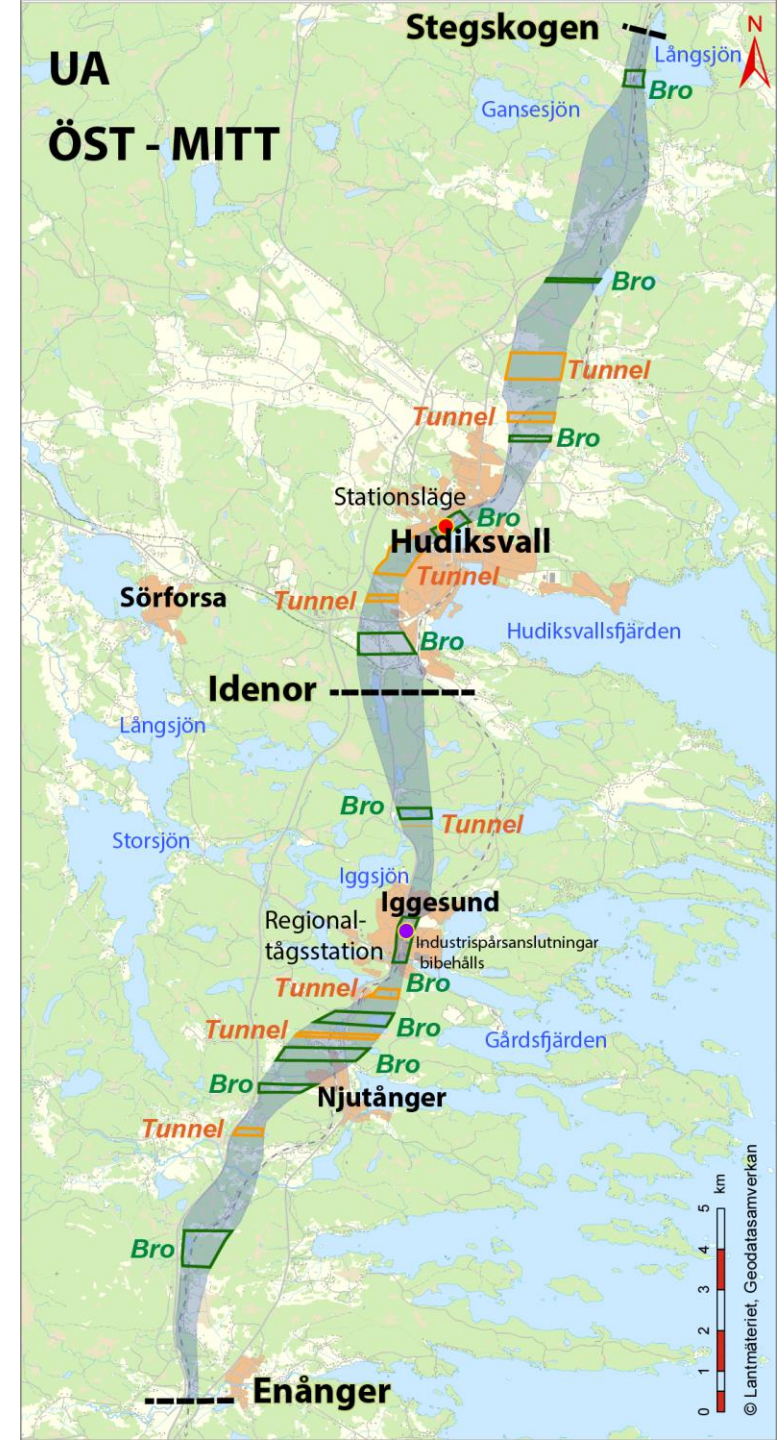
Öst

- Följer E4 söderifrån. Vikar av mot nordost genom de norra delarna av Njutånger.
- Landbro med stationsläge genom Iggesund.
- I södra Hudiksvall går korridoren in i befintligt spårläge och följer det fram till och med kanalen.
- Befintligt stationsläge kvarstår.
- Vidare norrut förläggs dubbelspåret, delvis i betongtunnel, genom de centrala delarna av Hudiksvall på en sträcka av cirka 500 meter.



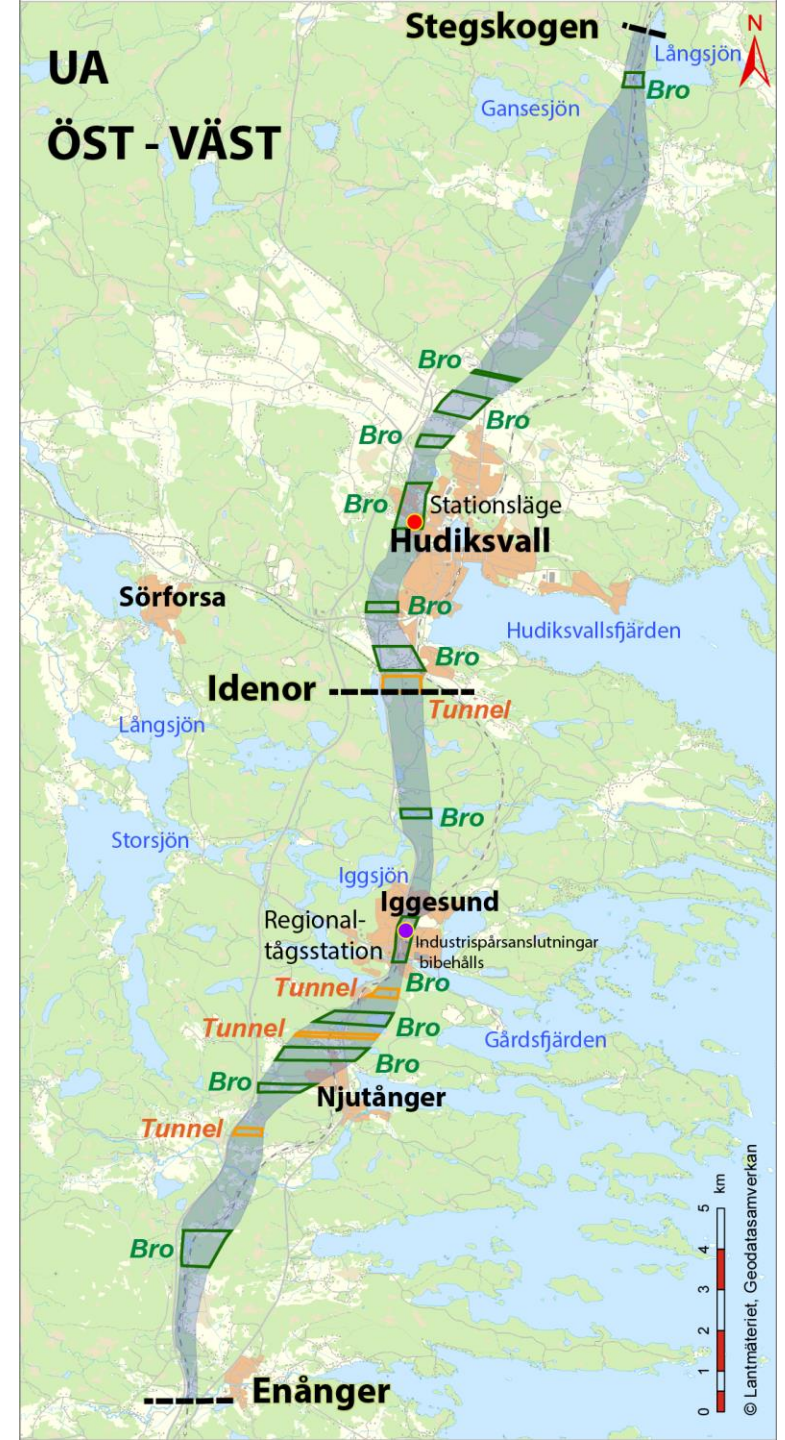
Öst-Mitt

- Följer E4 söderifrån. Vikar av mot nordost genom de norra delarna av Njutånger.
- Landbro med stationsläge genom Iggesund.
- Angör de västra delarna av Hudiksvall med tunnel genom Benrangelberget och landbro och stationsläge i Glysis.



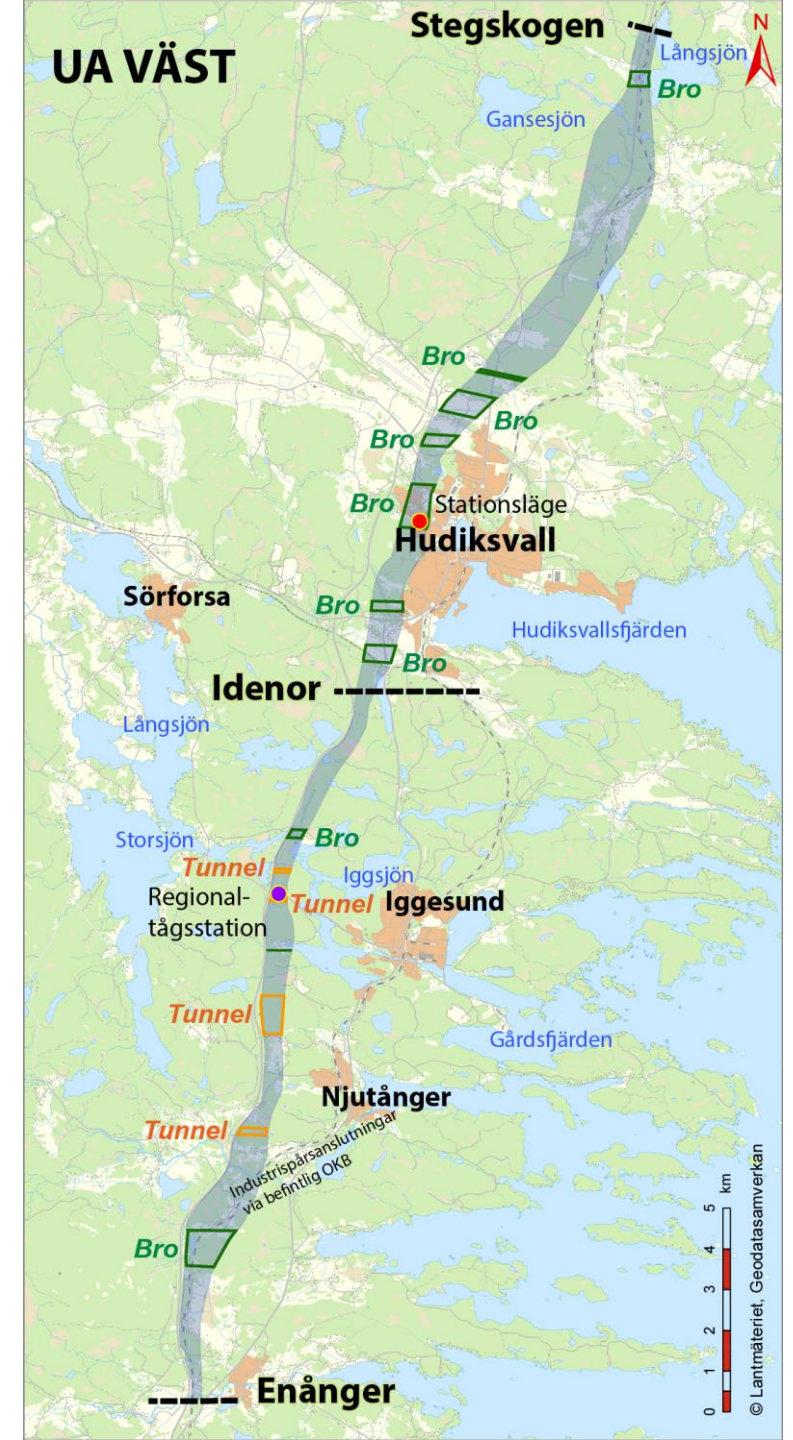
Öst-Väst

- Följer E4 söderifrån. Vikar av mot nordost genom de norra delarna av Njutånger.
- Landbro med stationsläge genom Iggesund.
- Angör de västra delarna av Hudiksvall med skärning genom Benrangelberget och landbro och stationsläge i stadens västliga delar.



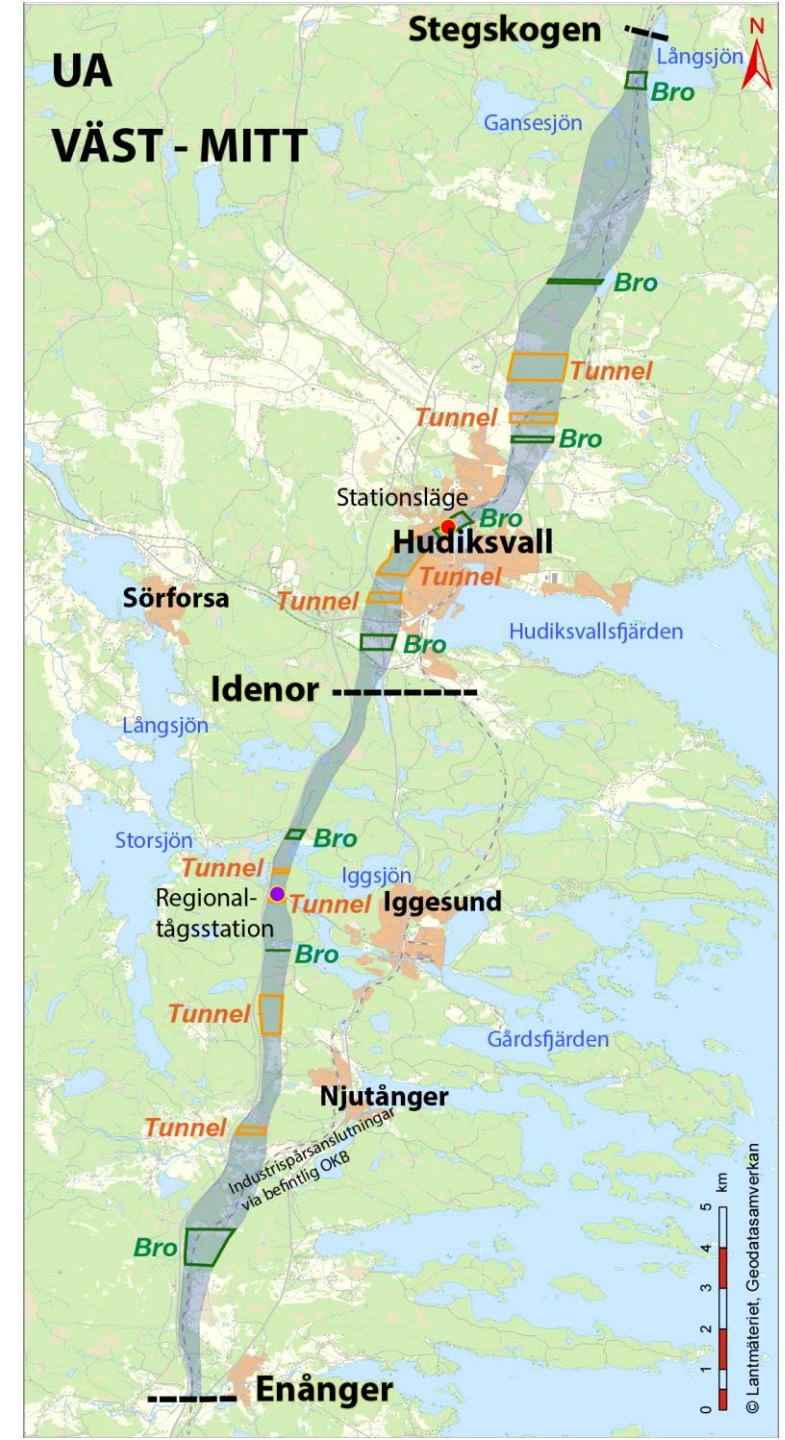
Väst

- Väst följer E4 från avgränsningen i söder fram till i höjd med Idenor.
- Stationsläge Iggesund, ca 3 km väster om samhället.
- Landbro med stationsläge i Hudiksvalls västra kant.
- Vidare norrut återgår dubbelspåret till ett E4-nära läge med möjlig inplacering på såväl den västra som östra sidan av E4.



Väst-Mitt

- Väst-Mitt följer E4 från avgränsningen i söder fram till i höjd med Idenor.
- Stationsläge Iggesund, ca 3 km väster om samhället.
- Landbro med stationsläge i Glysis.
- Vidare öster om Sandvalla och sannolikt öster om Östanbräck. Från Vålsta, återgår dubbelspåret till ett E4-nära läge med möjlig inplacering på såväl den västra som östra sidan av E4.

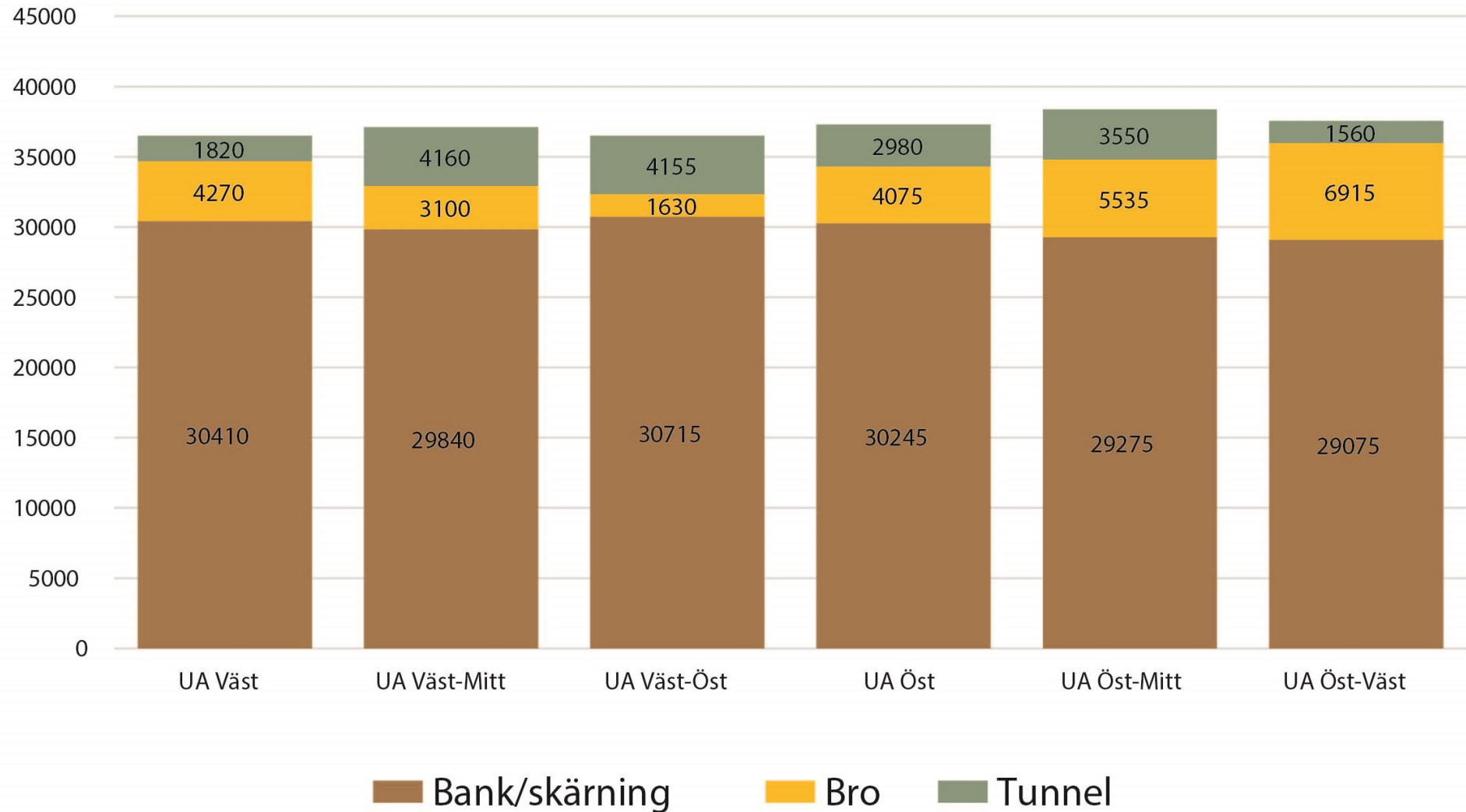


Väst-Öst

- Väst-Öst följer E4 från avgränsningen i söder fram till i höjd med Idenor.
- Stationsläge Iggesund, ca 3 km väster om samhället.
- I södra Hudiksvall går korridoren in i befintligt spårläge och följer det fram till och med kanalen.
- Befintligt stationsläge kvarstår.
- Vidare norrut förläggs dubbelspåret, delvis i betongtunnel, genom de centrala delarna av Hudiksvall på en sträcka av cirka 500 meter.



Bank/skärning, järnvägsbro resp -tunnel, meter



Trafikering	Kringlan-Söderhamn	Söderhamn-Hudiksvall	Hudiksvall-Gnarp	Gnarp-Sundsvall
Godståg	19	30	30	30
Snabbtåg	24	24	24	24
Övriga persontåg	28	28	28	28
Totalt	71	82	82	82

Idag 48 tåg.

Prognos 2040 cirka:

- 52 persontåg
- 30 godståg

Trafikering längs Ostkustbanan enligt basprognos 2040, angivet i antal tåg per vardagsmedeldygn.

An aerial photograph of a landscape in Iggesund, Sweden. A wide asphalt road curves through the center of the image, flanked by a railway line on the left. The surrounding area is densely forested with trees showing vibrant autumn colors of yellow, orange, and red. In the background, a large lake is visible, and further back, rolling hills under a cloudy sky. To the right, there is a cluster of buildings, including a large industrial-style structure with a white roof and several smaller houses. A small hill with a rocky, brownish top is situated near the center of the road.

Iggesund

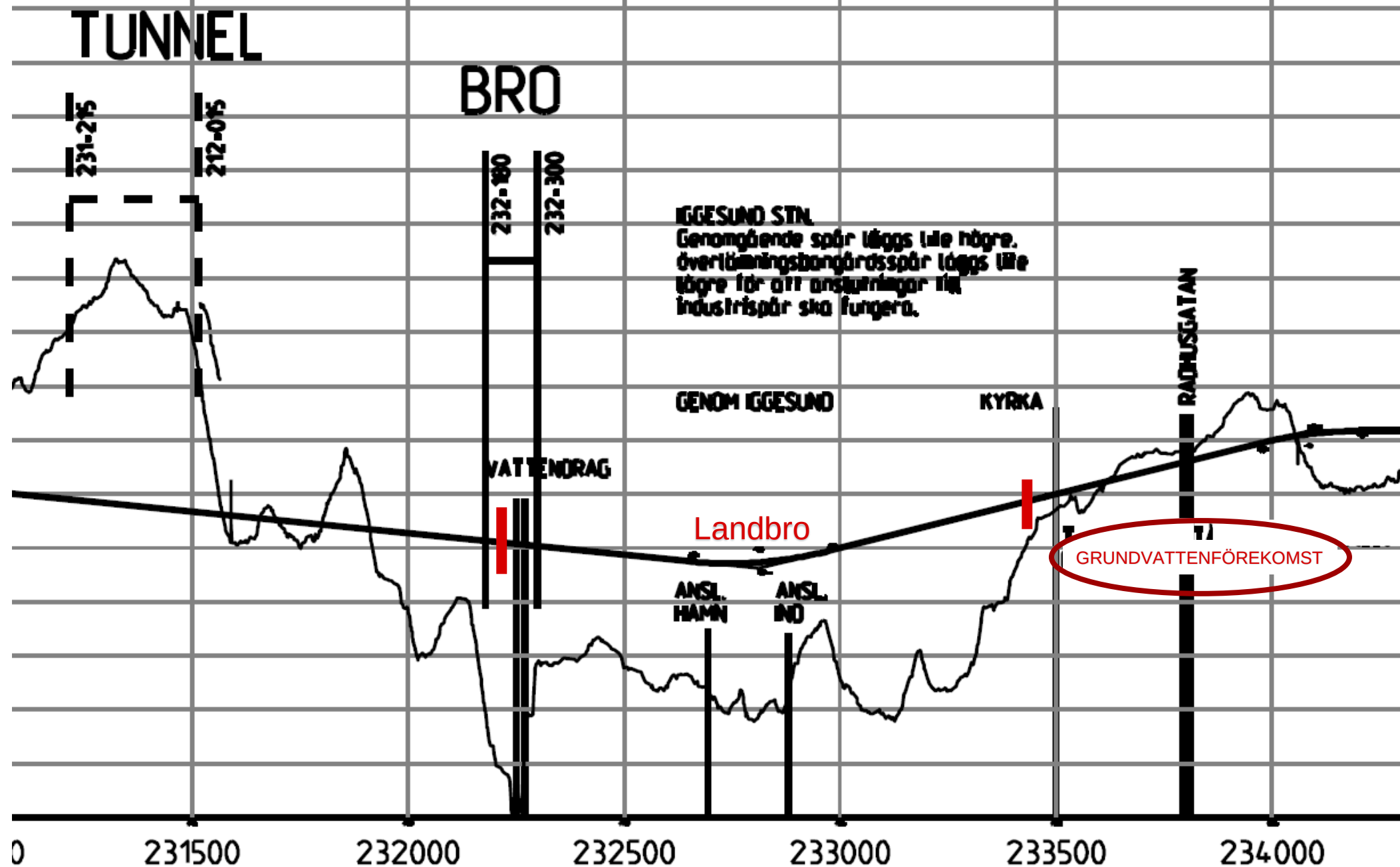
Iggesund

Stationsläge Väst, exempel



Stationsläge Öst, exempel



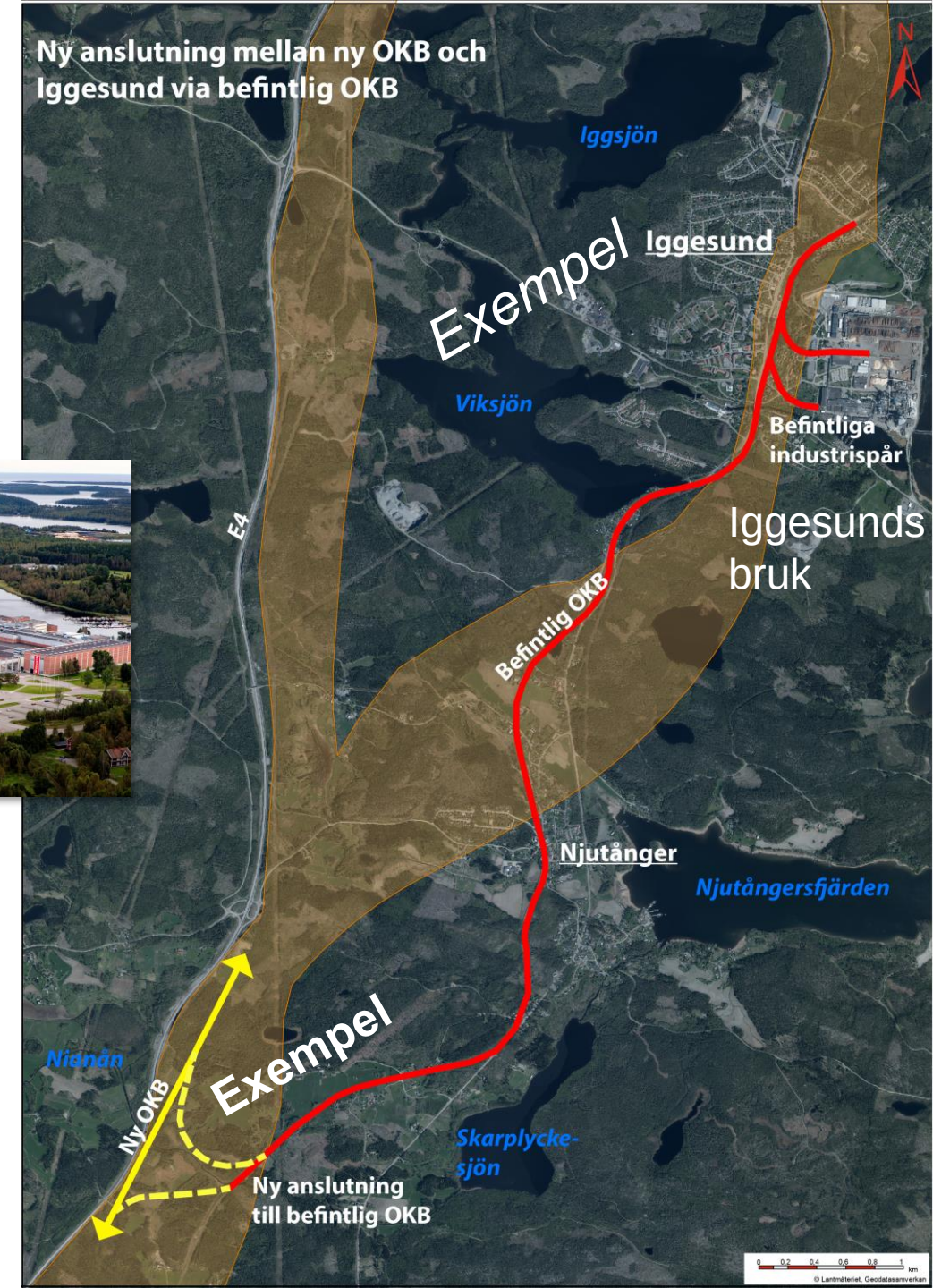


Spåranslutning till Iggesunds bruk

Åtta kilometer av befintlig järnväg söderifrån bibehålls fram till Iggesund.

Befintliga anslutningar till industrispår kvarstår.

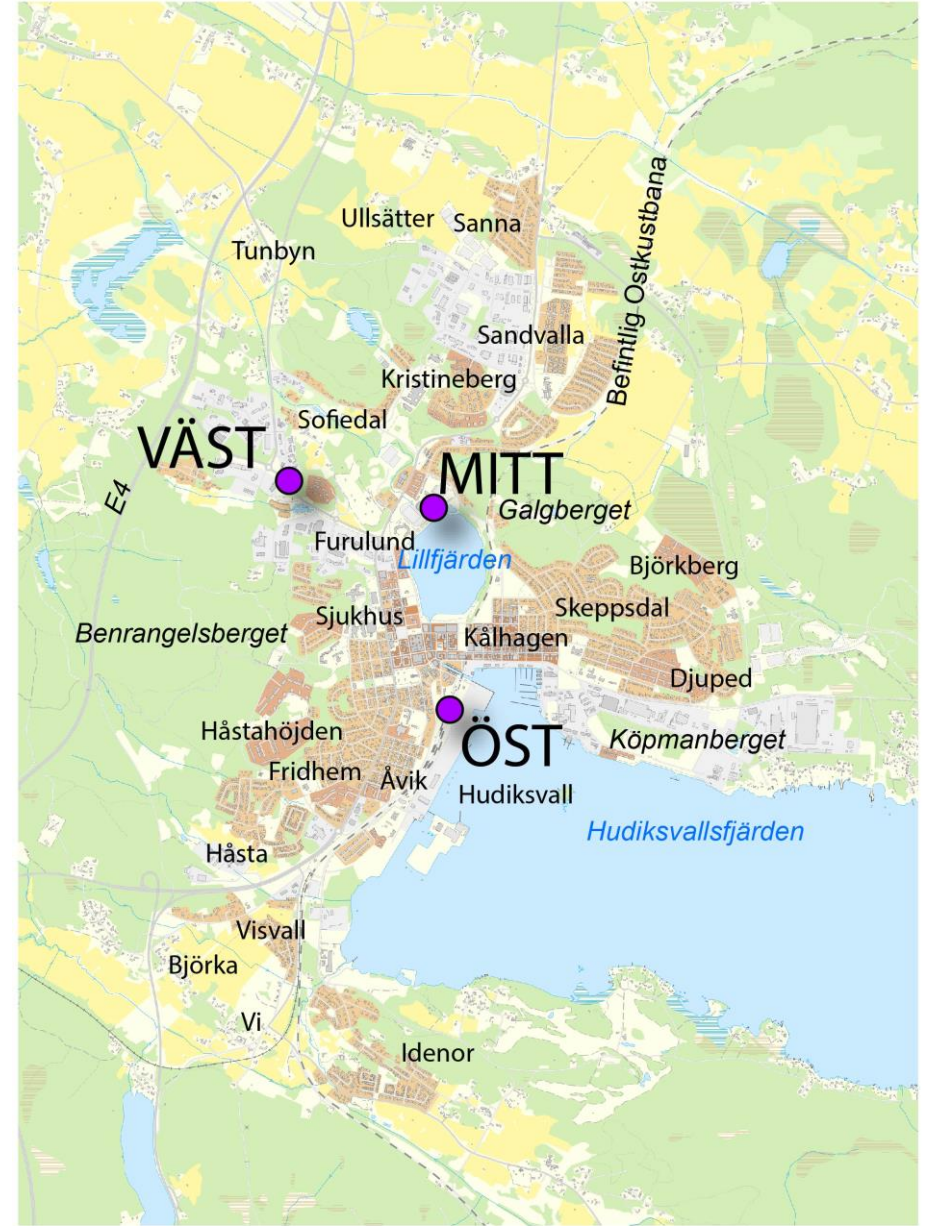
Nytt triangelspår som tillgodoser anslutning mellan ny och befintlig järnväg i höjd med Nianån.





Hudiksvall

Stationslägen Hudiksvall



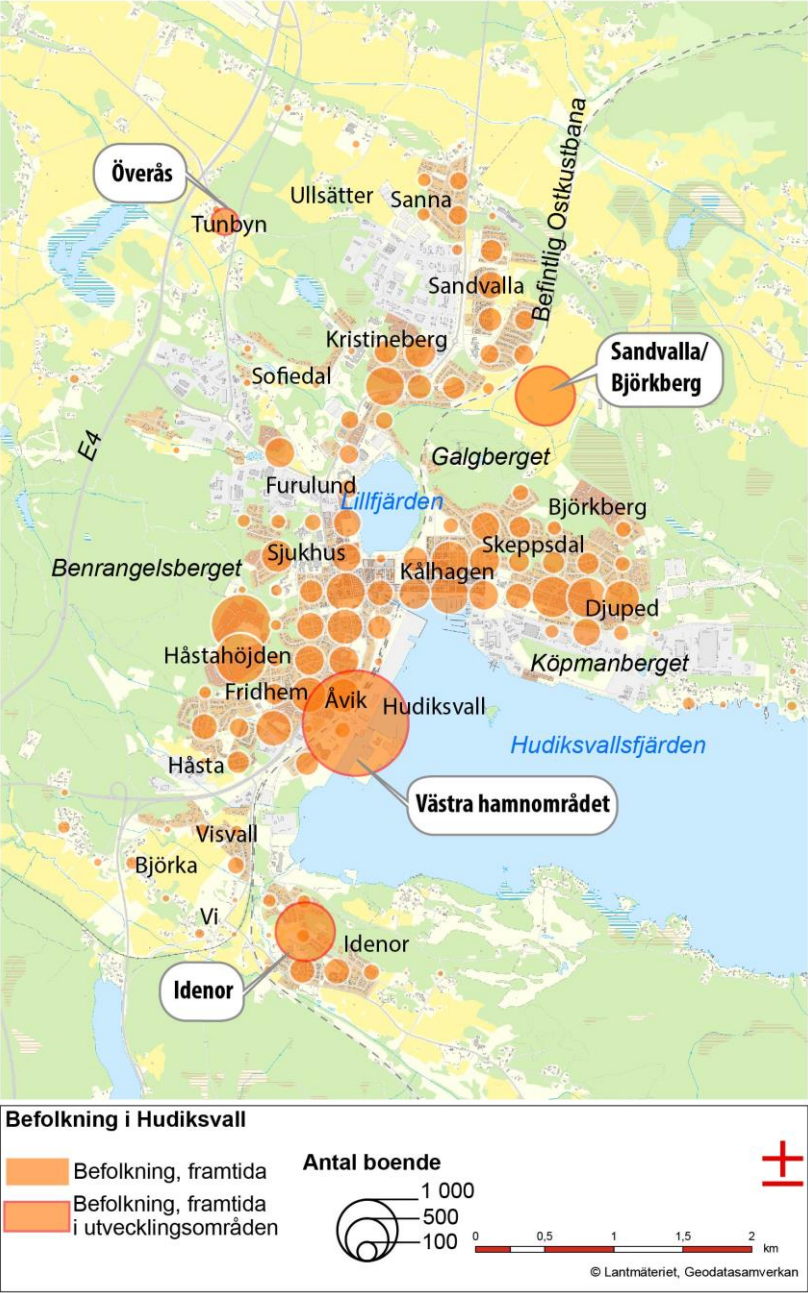
Stationslägen Hudiksvall

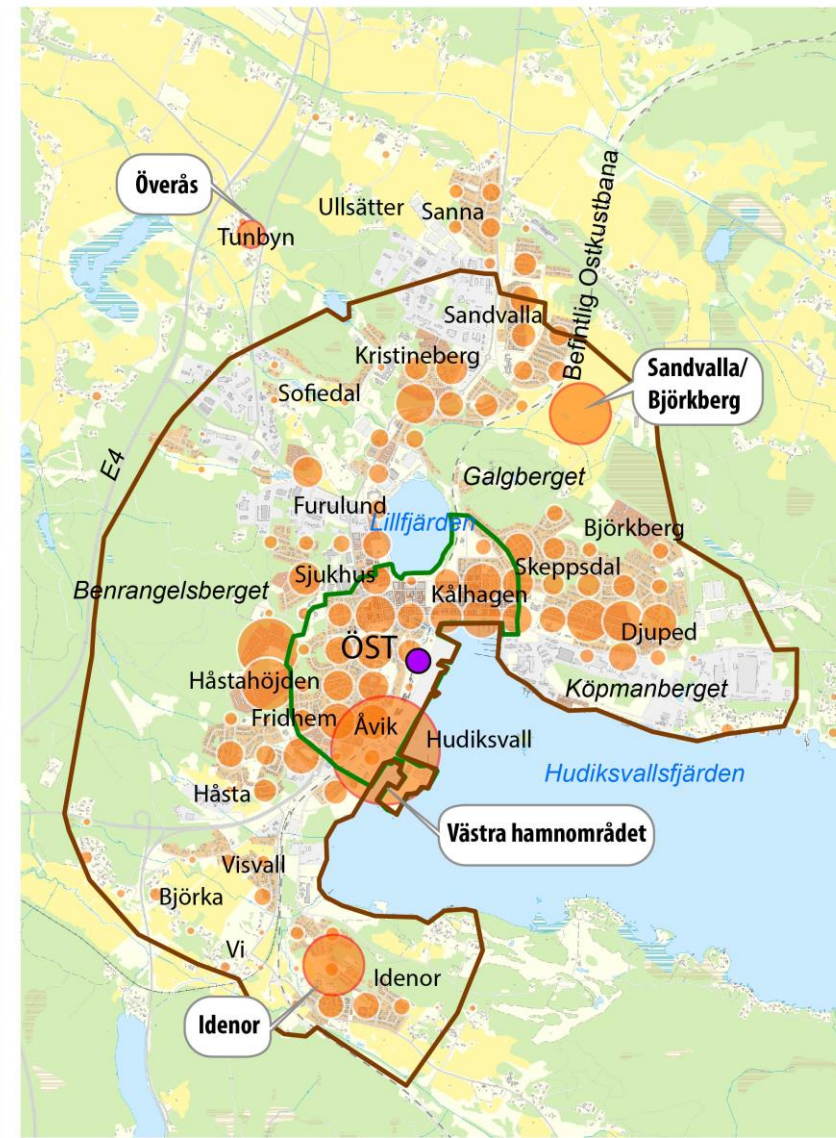
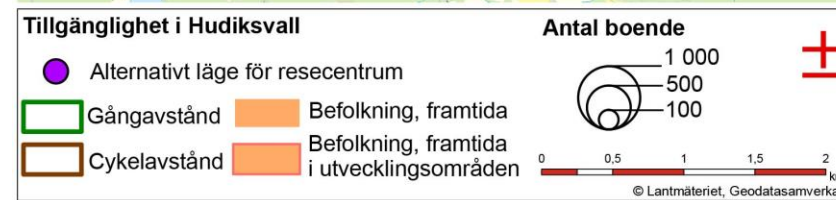
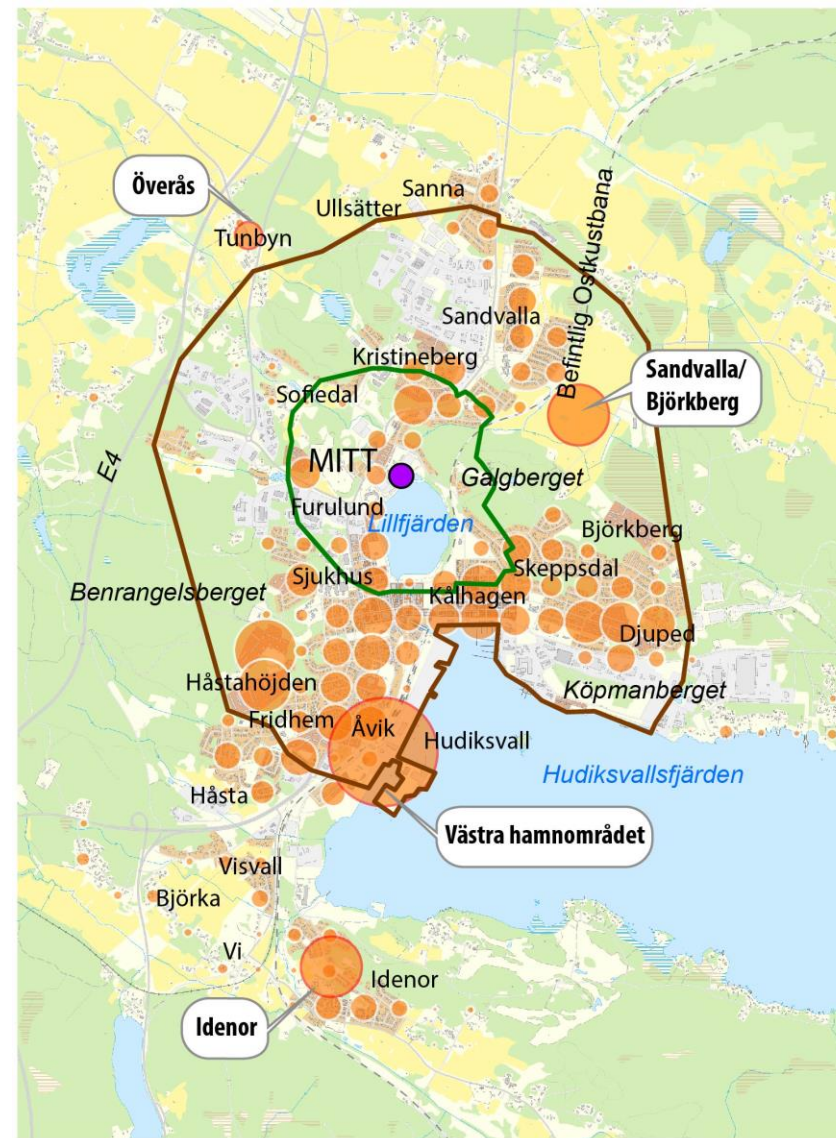
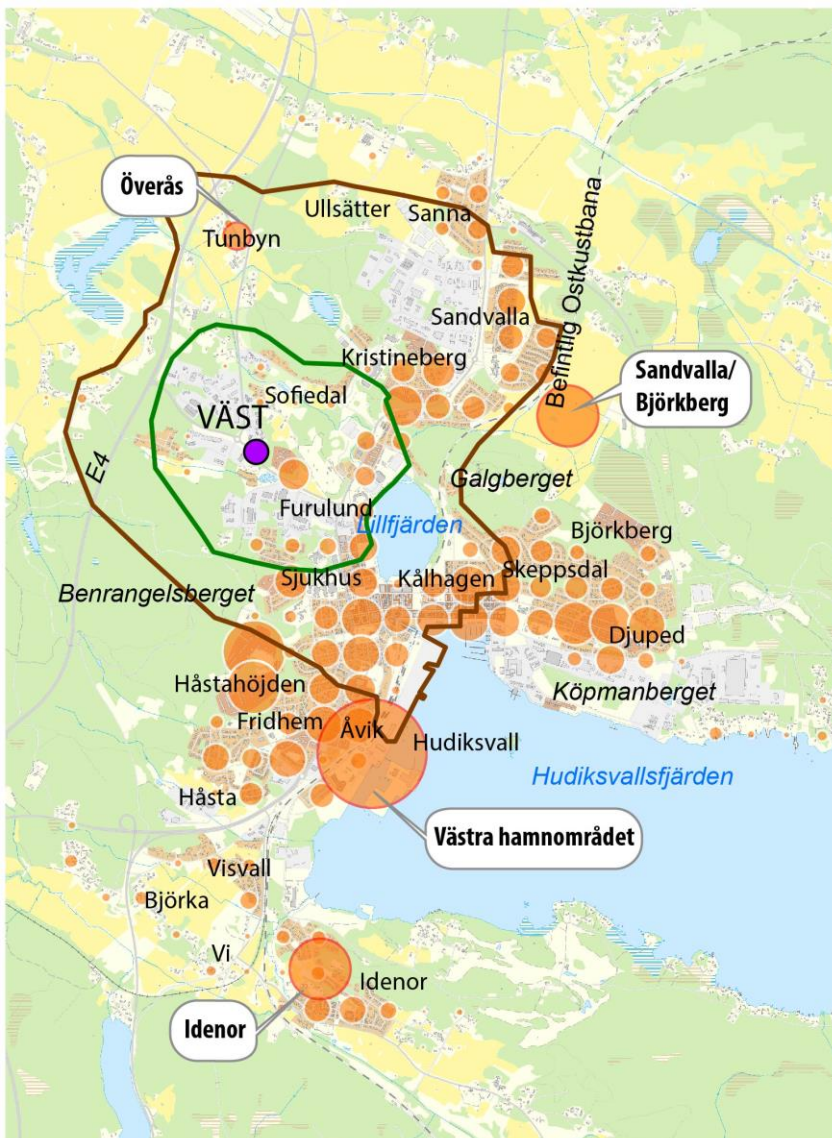
● Alternativt läge för resecentrum

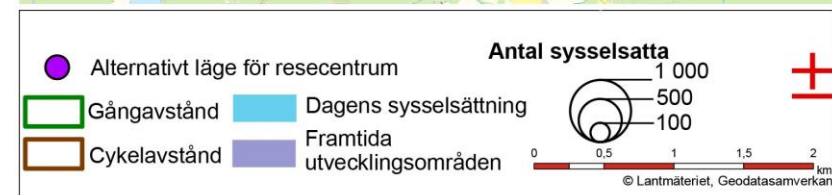
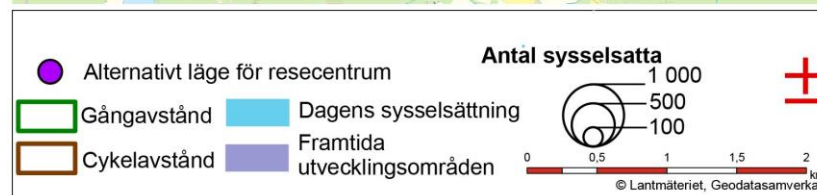
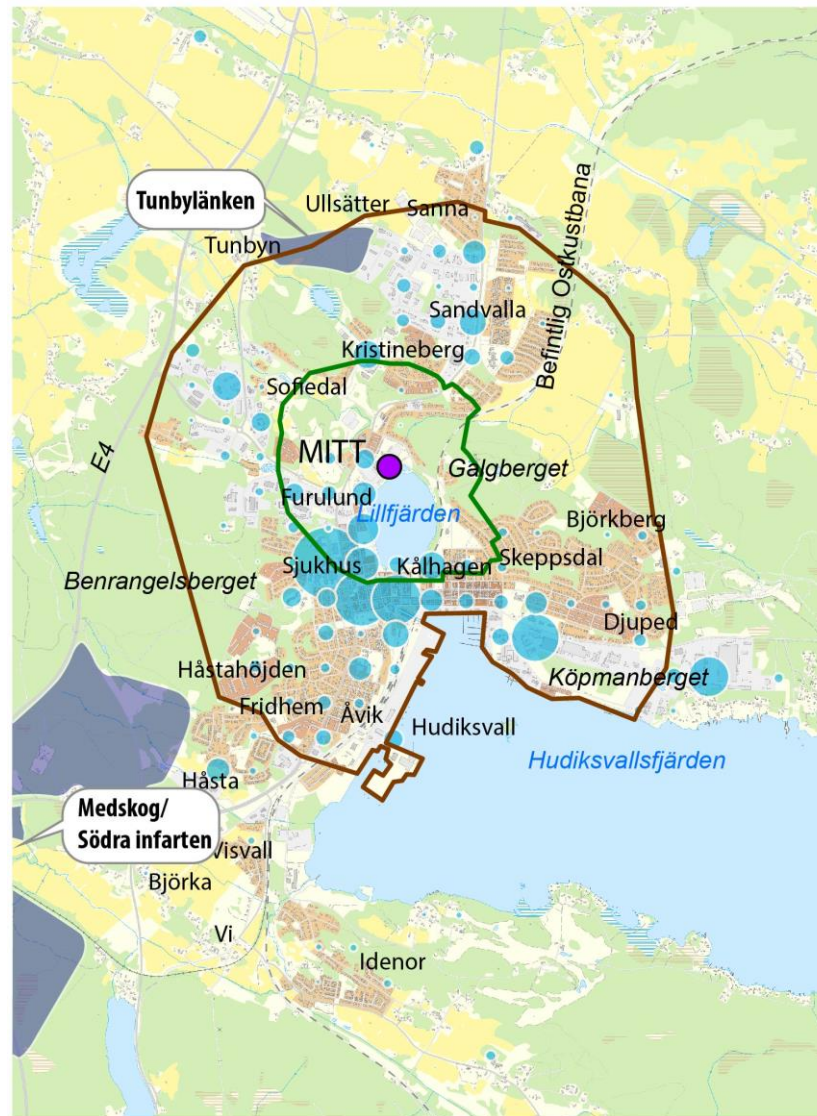
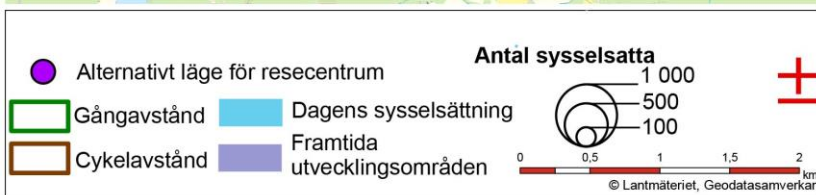


0 0,5 1 1,5 2 km

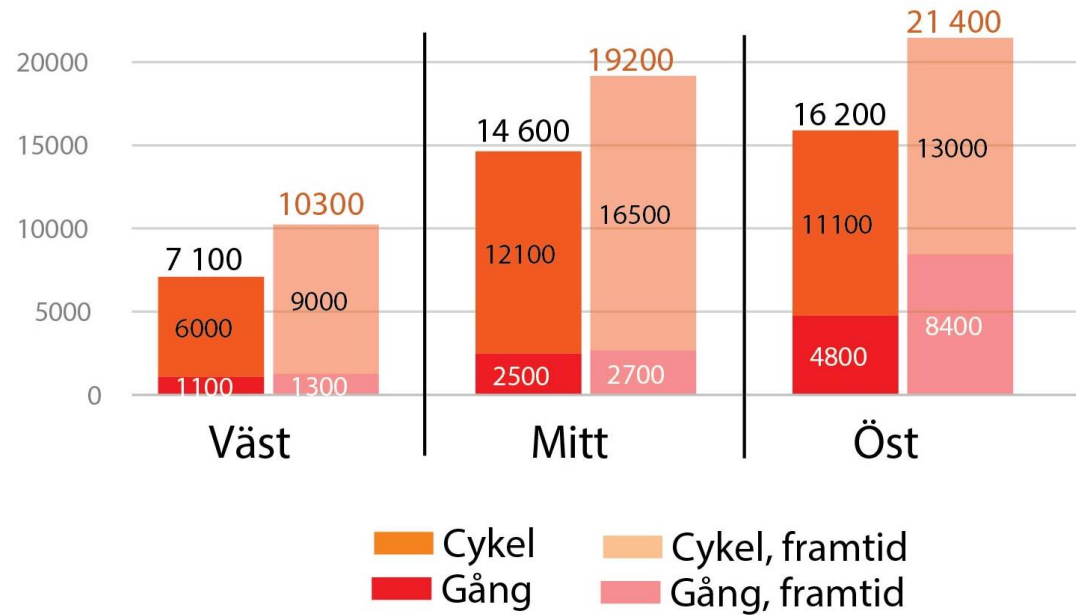
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan



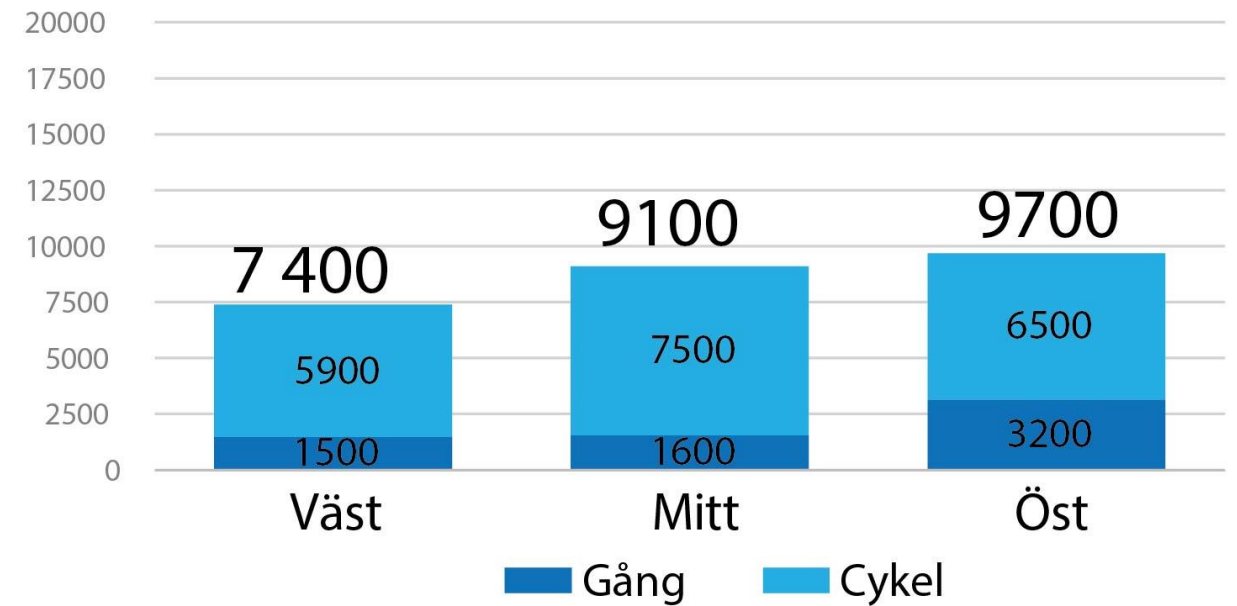




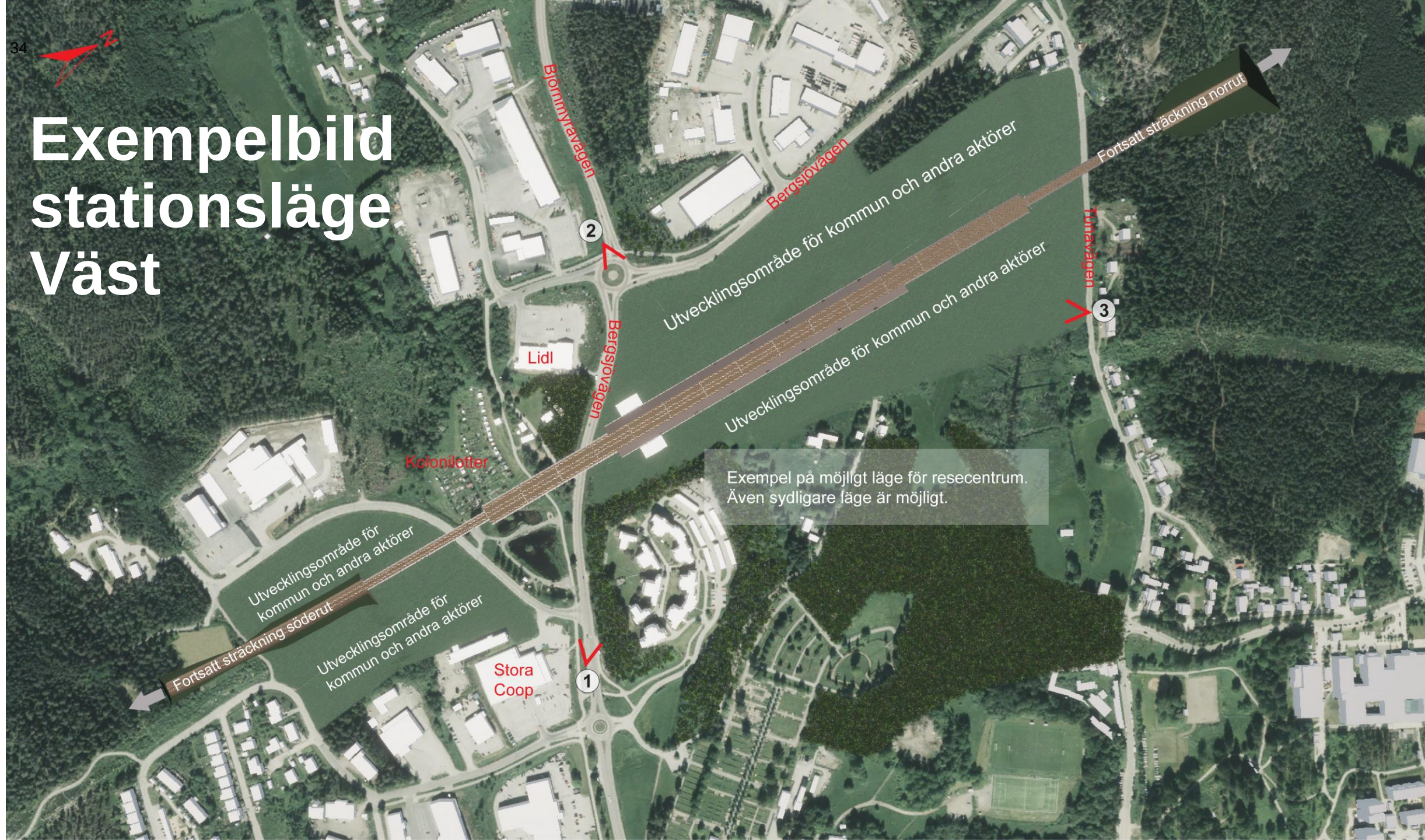
Tillgänglighet befolkning



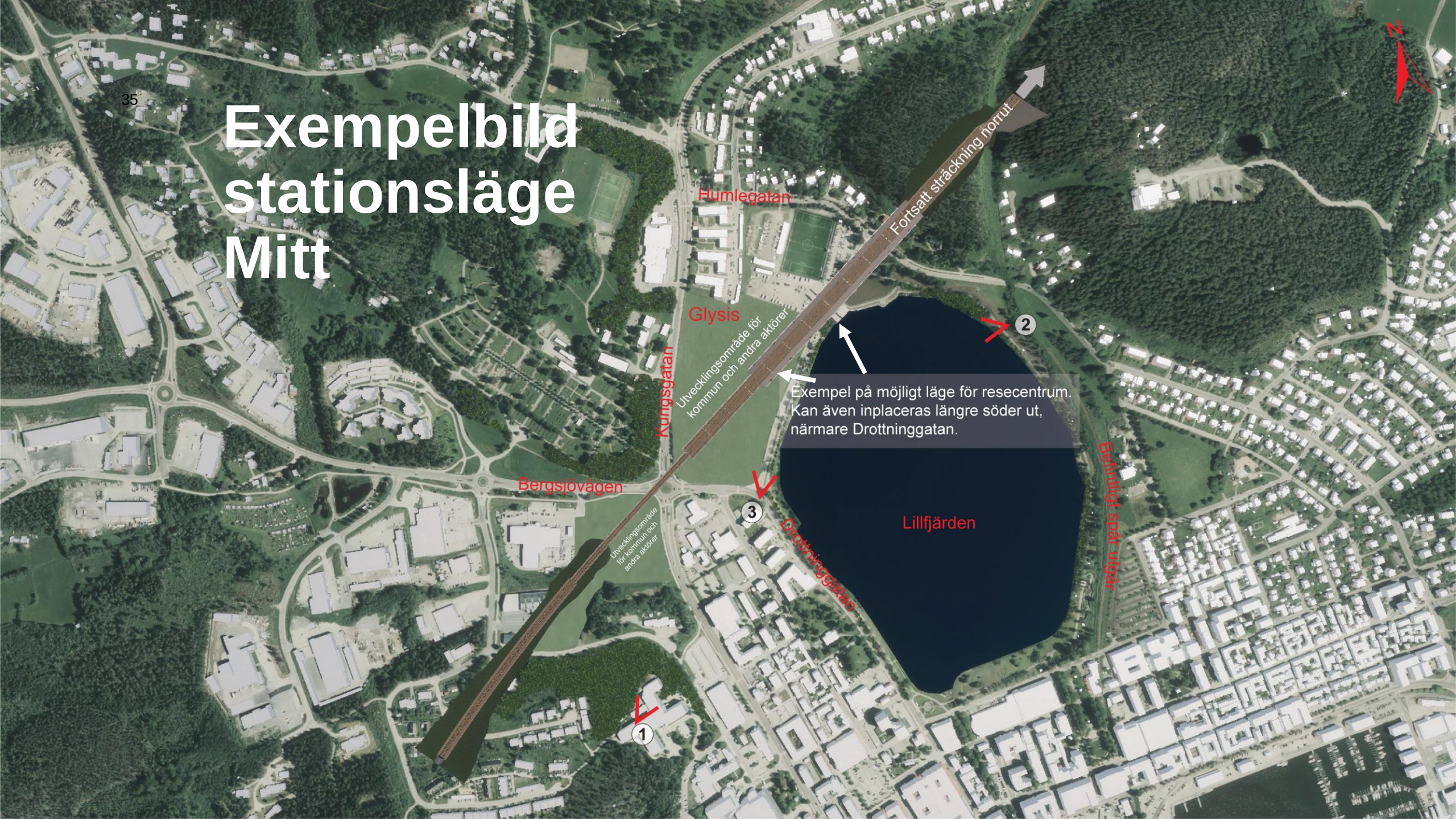
Tillgänglighet, arbetsplatser



Exempelbild stationsläge Väst



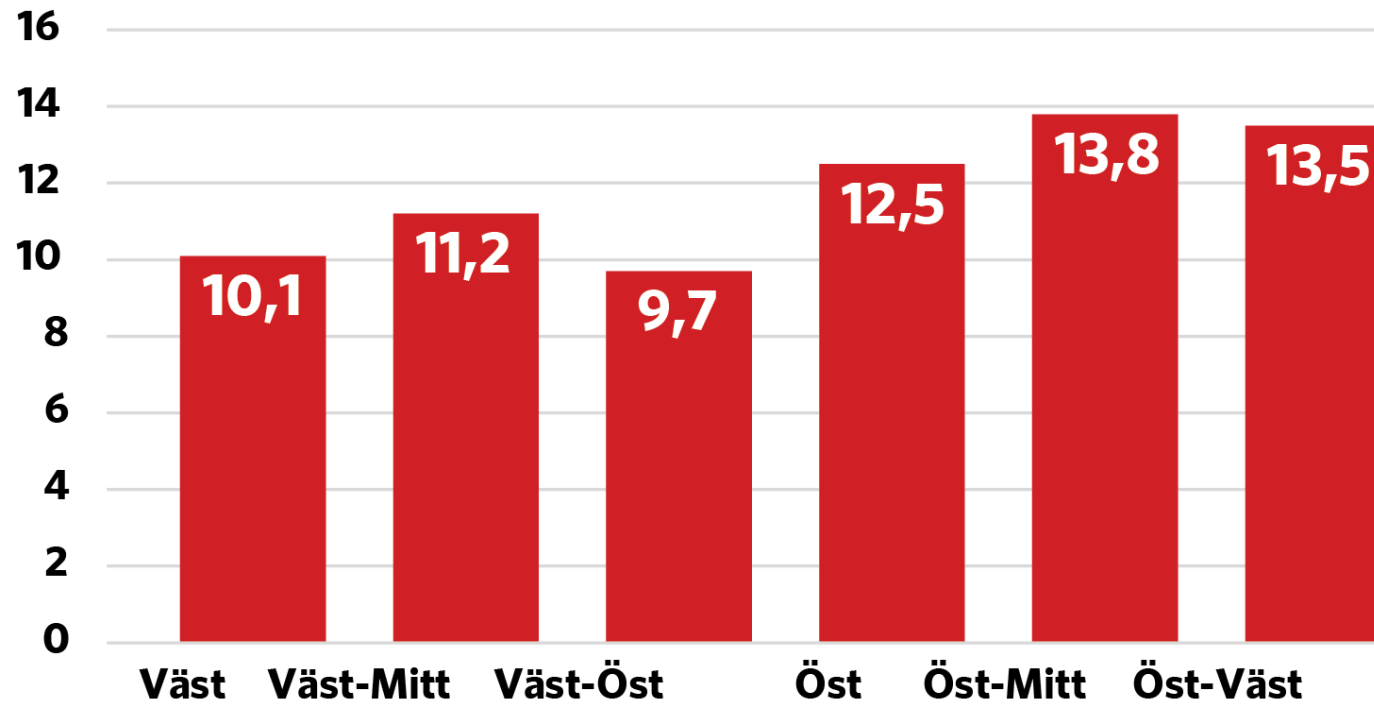
Exempelbild stationsläge Mitt





Bedömda kostnader

Byggkostnader, miljarder SEK

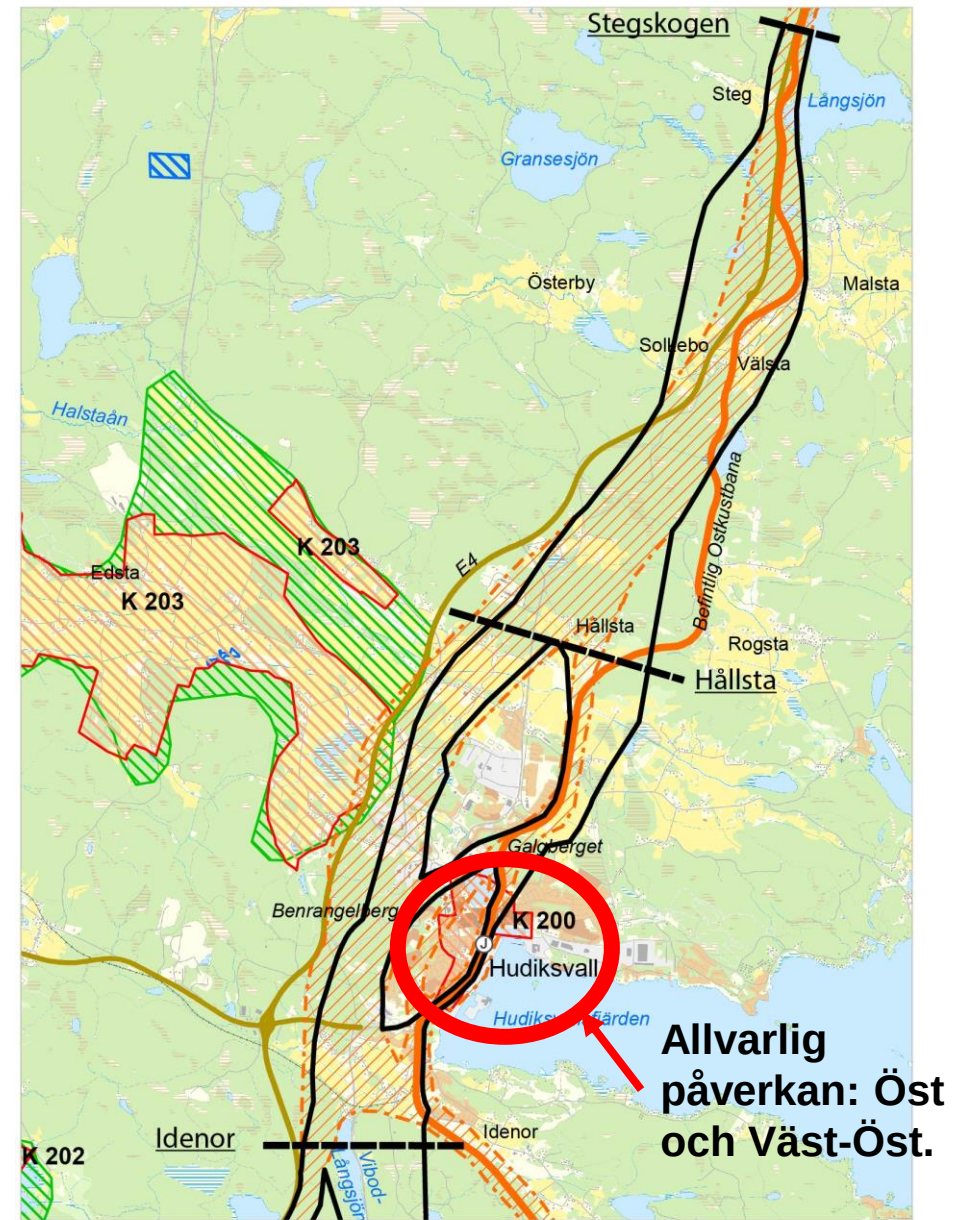
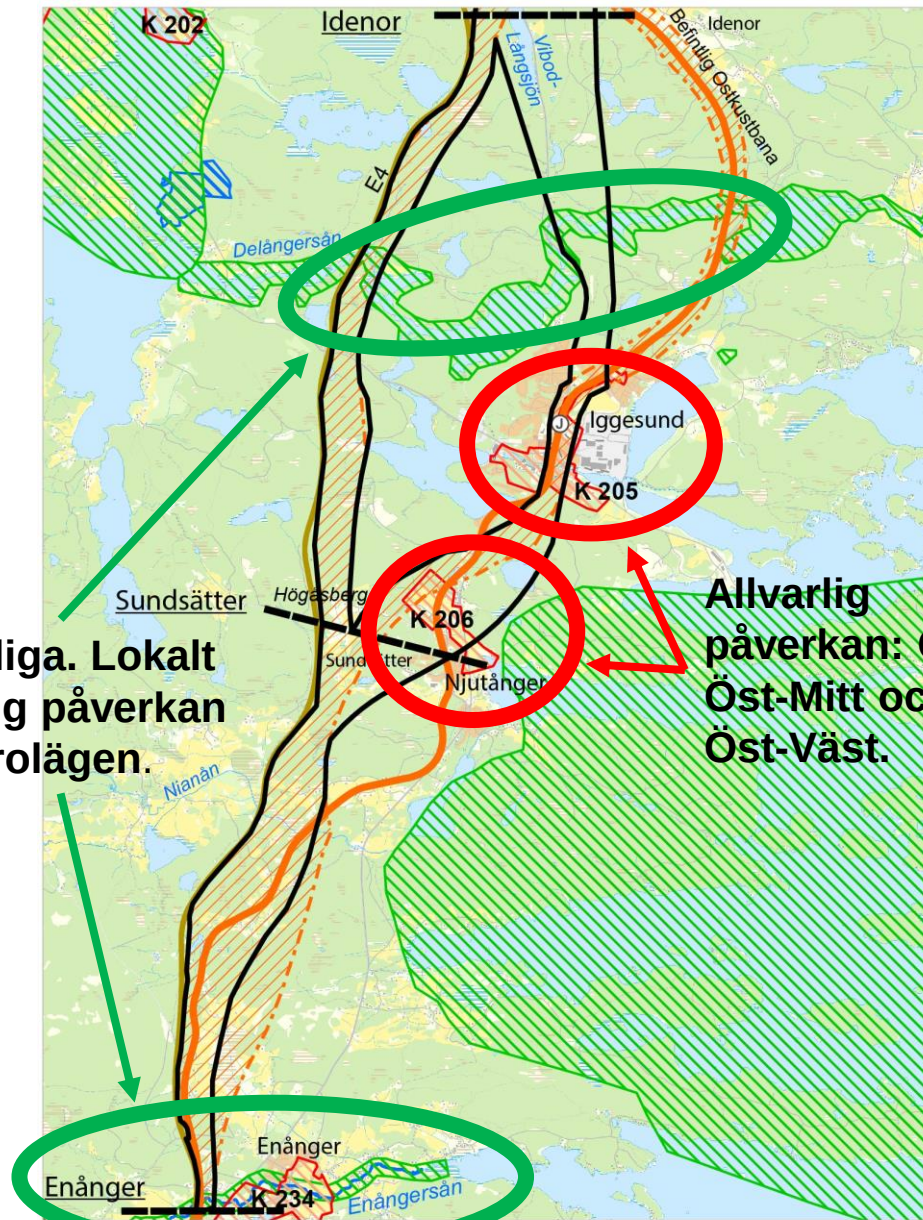


Betydande miljöpåverkan

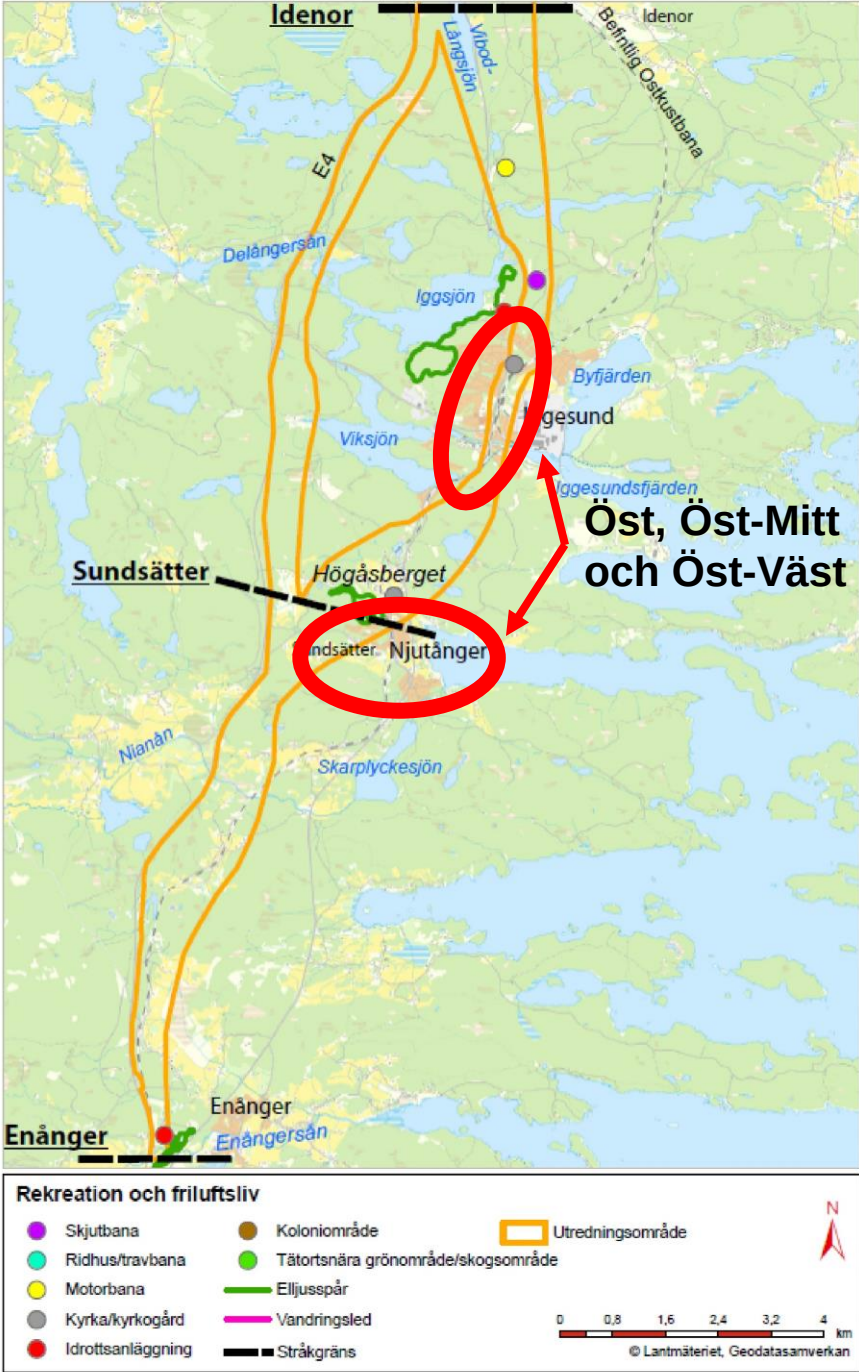


Riksentressen natur och kultur och Natura 2000

Samtliga. Lokalt
måttlig påverkan
vid brolägen.



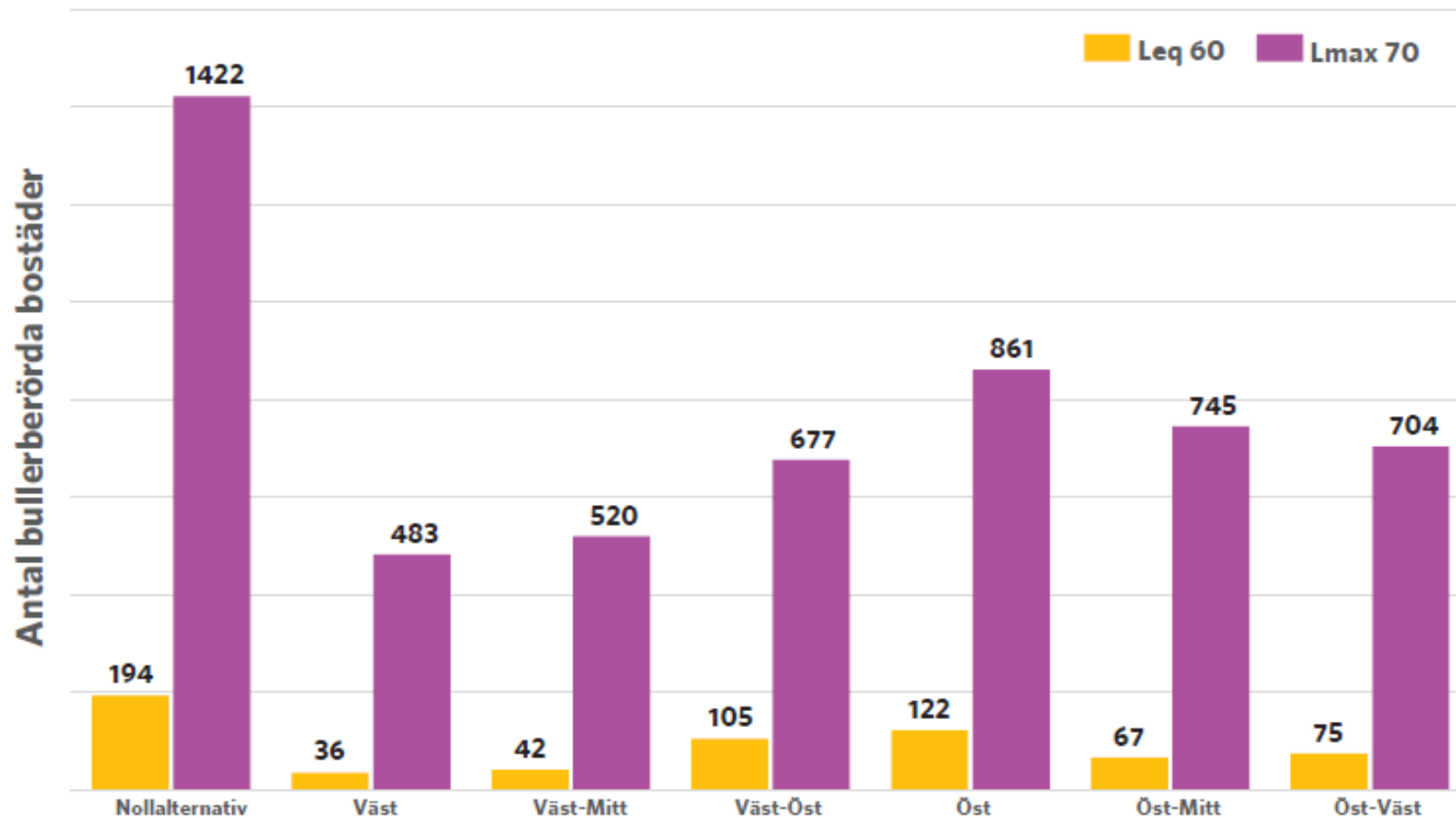
Landskap, stadsmiljö, boendemiljö och hälsa



Figur 4.7:27 Rekreations och friluftsliv, delen Enånger-Idenor.



Antal bullerberörda bostäder



Figur 7.4:3 Antalet bostäder med ljudnivåer över 60 dBA ekvivalent ljudnivå respektive 70 dBA maximal ljudnivå (exkl. industrispår för utredningsalternativen).

Bedömning av miljöpåverkan

Aspektområde	Noll-alternativ	Utredningsalternativ					
		Väst	Väst-Mitt	Väst-Öst	Öst	Öst-Mitt	Öst-Väst
Landskap							
Naturmiljö							
Kulturmiljö							
Rekreation och friluftsliv							
Boendemiljö och säkerhet*							
Buller							
Vibrationer							
Elektromagnetiska fält							
Säkerhet							
Vattenresurser och dricksvatten							
Jord- och skogsbruk							
Masshantering och förorenade massor							
Störningar under byggtiden -människors hälsa och miljön							

Färgkodning av bedömd konsekvens.

Värdering	Förklaring
	Stora negativa konsekvenser
	Måttliga negativa konsekvenser
	Små negativa konsekvenser
	Försumbar eller ingen konsekvens
	Positiva konsekvenser

*Boendemiljö och säkerhet är en sammanvägd bedömning av buller, vibrationer, elektromagnetiska fält samt risk och säkerhet

Måluppfyllelse

Samlad jämförelse

Kriterie	Väst	Väst-Mitt	Väst-Öst	Öst	Öst-Mitt	Öst-Väst
1 OKB ska vara en trafiksäker och driftsäker bana						
2 OKB ska medge konkurrenskraftiga restider						
3 OKB bör utformas med attraktiva stationslägen						
4 OKB ska ge förutsättningar för hög transportkvalitet och god tillgänglighet för godstrafiken						
5 OKB ska utformas med hänsyn till skyddade och värdefulla natur- och kulturmiljöer						
6 OKB ska anpassas efter omgivande landskap, stadsmiljö, boendemiljö och hälsa						
7 Utbyggnaden/standardhöjningen bör kunna ske med goda förutsättningar för små störningar för järnvägstrafiken under byggtiden						
8 Utbyggnaden/standardhöjningen av OKB bör ske med goda förutsättningar avseende byggbarhet						
9 Genomförande av projektet ska kunna ske med god måluppfyllelse och samtidigt utan att det belastas av en oskäligt hög kostnad						

Värdering	Förklaring
	Uppfylls
	Uppfylls delvis
	Uppfylls inte

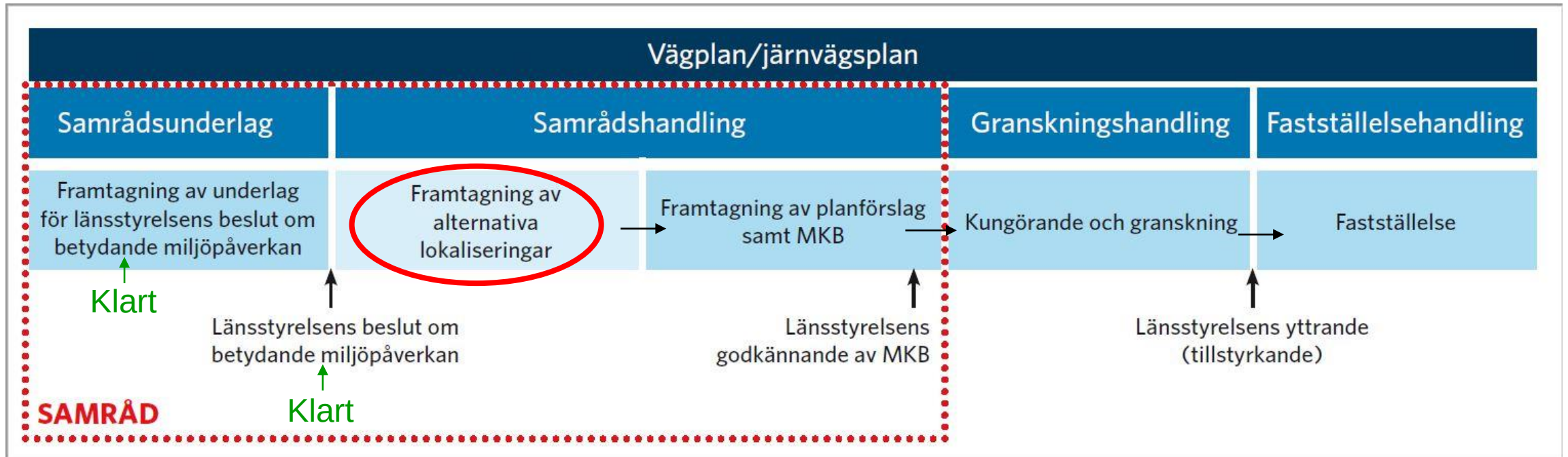
Underlag för ställningstagande

Ställningstagande grundas på

- Konsekvensbedömningar
 - Samlad jämförelse
 - Miljöbedömning
 - Byggnadskostnader
 - Samhällsekonomisk bedömning
- Inkomna synpunkter
- Kommunens och länsstyrelsen ståndpunkter

Markförhandling

Järnvägsplan ger markåtkomst för järnvägen



Markåtkomst

- Finansiering och markåtkomst
- En järnvägsplan som fått laga kraft ger den som ska bygga järnvägen rätt att lösa in mark som behövs permanent för järnvägsändamål.
([4 kap. 1 § Lagen om byggande av järnväg](#))
- Lantmäteriförrättning.

Förberedelser, projektering

- **Rätt att få tillträde till fastighet för:**
 - Mätning och utstakning
 - Undersökning av grund (arkeologi, geoteknik)
 - Andra förberedande åtgärder
- **Vid dessa arbeten ska:**
 - Skador om möjligt undvikas
- **Uppstår skador:**
 - Skadorna ska ersättas

Ersättning

Vem kan få ersättning?

- Fastighetsägare
- Rättighetshavare (servitut)
- Nyttjanderättshavare, till exempel jordbruksarrendatorer

Vad ersätts?

- Inlösen av fastighet - Marknadsvärde+25%
- Markintrång - Minskning av fastighetens marknadsvärde+25%
- Annan skada

Enskilda vägar

- Vid byggande av järnväg kan även enskilda vägar påverkas.
- Beslut om de enskilda vägarna som används av flera fastigheter hanteras av Lantmäteriet.

Synpunkter och kontakt

Ta del av samrådshandlingen

Handlingar och presentationer finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/enanger_stegskogen

Samrådshandlingen finns upptryckt och kan läsas här:

- Trafikverket, receptionen Redargatan 18, Gävle.
- Hudiksvalls kommunhus, receptionen, Trädgårdsgatan 4, Hudiksvall

Lämna skriftliga synpunkter på samrådshandlingen



Brev:
Trafikverket,
Ärendemottagningen,
Investeringsprojekt,
Box 810
781 28 Borlänge



E-post:
investeringsprojekt@trafikverket.se

Märk alltid brev och e-post med:
TRV 2016/71876



Synpunkter kan även lämnas
digitalt via formulär på
trafikverket.se/enanger_stegskogen

Kontakt

Peter Nyberg, projektledare

E-post: peter.nyberg@trafikverket.se

Tel: 010-123 29 59

Oskar Melin, markförhandlare

E-post: oskar.melin@trafikverket.se

Telefon: 010-123 24 04

PAUS 10 minuter



Skicka gärna in dina frågor!