

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

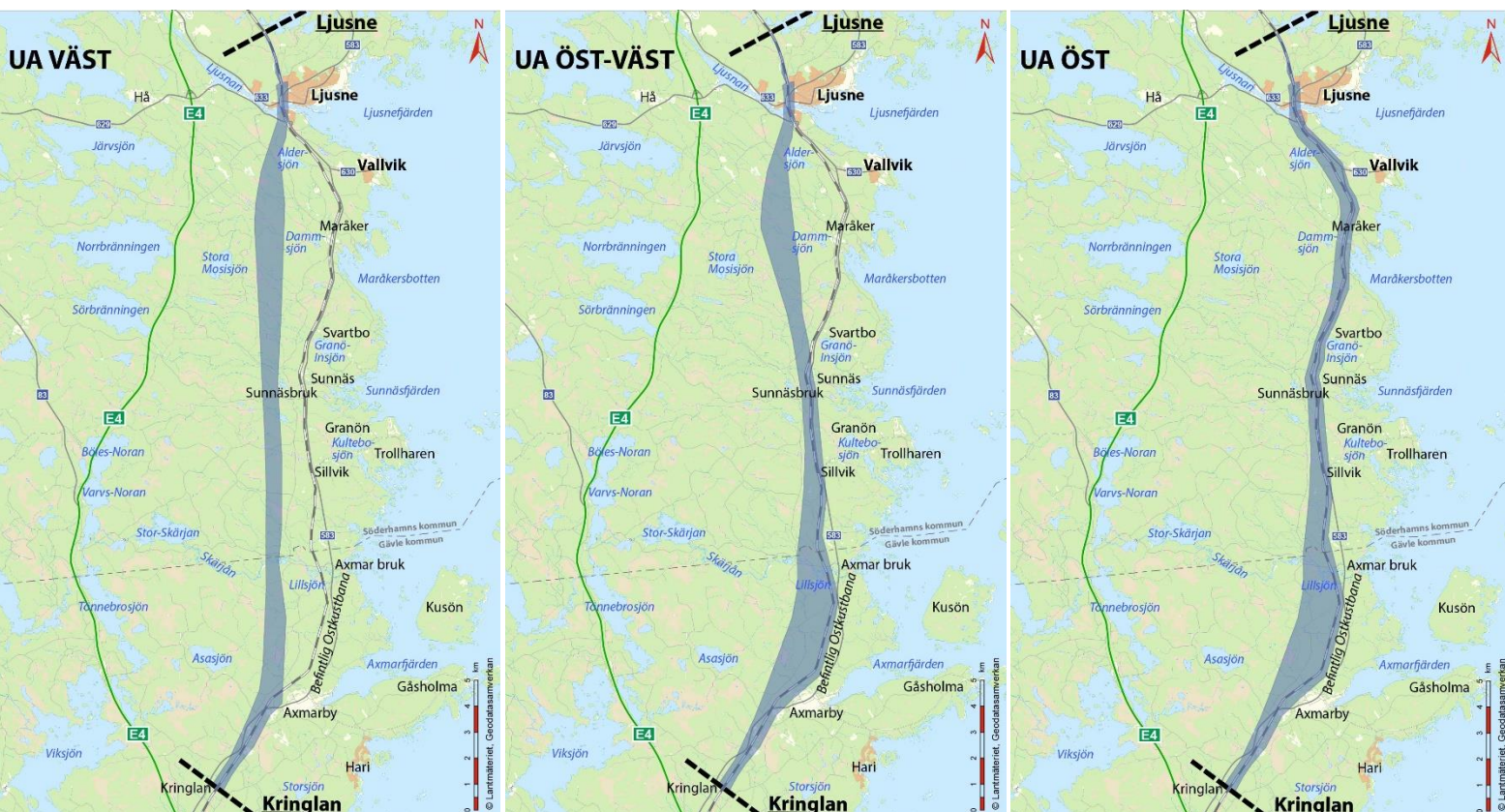
Samrådshandling – Val av lokaliseringsalternativ

Ostkustbanan, Kringlan-Ljusne

Gävle och Söderhamns kommuner, Gävleborgs län

2023-10-11

Ärendenummer: TRV 2016/71871



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Emma Sjöberg och Maja Nilsson, AFRY

Dokumentdatum: 2023-10-11

5.0

Ärendenummer: TRV 2016/71871

Version: 1.0

Kontaktperson: Peter Nyberg, Trafikverket

TMALL 0096

Innehåll

1	Sammanfattning	5
1.1.	Bakgrund	5
1.2.	Aktuell samrådshandling	5
2	Samrådsrets	6
3	Samråd	7
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
3.1.1.	Underlag för länsstyrelsebeslut	7
3.1.2.	Samråd med berörda länsstyrelser och kommuner	7
3.1.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
3.2.	Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2016–2021	8
3.3.	Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ Samrådshandling 2023	8
3.3.1.	Samråd med berörda länsstyrelser	10
3.3.2.	Samråd med berörda kommuner	15
3.3.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	17
3.3.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter	19

Förteckning över tidigare dokument

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

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

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

2017-04-28, Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ Kringlan-Ljusne, Dnr TRV
2016/71871

2017-04-28, Samrådsredogörelse, Samrådshandling Kringlan-Ljusne, Dnr TRV 2016/71871

2017-09-07, Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ Kringlan-Ljusne, Dnr TRV
2016/71871

2017-09-07, Samrådsredogörelse, Samrådshandling Kringlan-Ljusne, Dnr TRV 2016/71871

2023-05-10, Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ Kringlan-Ljusne, Dnr TRV
2016/71871

1 Sammanfattning

1.1. Bakgrund

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

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

För delen Kringlan-Ljusne presenterades en "Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ" 2017. Trafikverket valde, efter avslutat samråd att inte redovisa ett ställningstagande för någon av de korridorer som utvärderades i samrådshandlingen. Projektet "Samordnad planering" upphörde 2017.

Trafikverket beslutade 2017 att göra en översyn av korridorerna. Syftet var att säkerställa att målstandard för dubbelspåret är möjlig att uppnå inom angivna korridorer. Målstandard innebär bland annat att järnvägen ska utformas med kurvor/horisontalradier på minst 3 200 meter och att längslutningen är mindre än tio promille (det vill säga att det inte får luta mer än en meter per 100 meter järnväg). Översynen har inte lett till någon justering av korridorerna för deletappen Kringlan-Ljusne eftersom målstandard kan uppnås inom de korridorer som togs fram i förstudieskedet. I tidslinjen på sida 9 sammanfattas planprocessen från 2010 fram till idag. Förteckning över tidigare dokument finns på sida 4.

1.2. Aktuell samrådshandling

En vidareutvecklad "Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ" presenterades i maj 2023 för delen Kringlan-Ljusne. Under samrådet för denna handling inkom ca 50 yttranden från myndigheter, föreningar, organisationer, verksamheter och enskilda.

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

2 Samrådsrets

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

Avgränsning av samrådsrets har skett enligt Trafikverkets rutiner. Geografiskt berörda myndigheter och övriga myndigheter som bedöms kunna bidra med kunskap och synpunkter som är av värde för kommande skeden har inkluderats i samrådsretsen. Föreningar, organisationer och verksamheter har inkluderats i samrådsretsen om de identifierats inom eller intill korridorerna. Även de som inte är belägna i eller i anslutning till korridoren, men som ändå kan tänkas bidra med viktig information till projektet utifrån deras verksamhet, har inkluderats i samrådsretsen.

Brevutskick med inbjudan till samråd har gått ut till myndigheter, organisationer och verksamheter i samrådsretsen. Något brevutskick har inte skett till särskilt berörda inom korridorerna, dessa har kunnat ta del av information om samrådet genom den annonsering som skett, se avsnitt 3.3.

3 Samråd

I det följande redovisas:

- Samråd som ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, kapitel 3.1.
- Samråd som relaterar till arbete med ”Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ” åren 2016–2021, kapitel 3.2.
- Samråd som relaterar till arbete med ”Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ” år 2023, kapitel 3.3.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns från 2016 och framåt diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2016/71871. Avseende förstudien från 2010 återfinns samtliga inkomna yttranden, upprättade minnesanteckningar och protokoll diarieförda under diarienummer TRV 2010/25933.

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen har fattat beslut om betydande miljöpåverkan 2010 baserat på en förstudie som Trafikverket tog fram.

3.1.1. Underlag för länsstyrelsebeslut

Följande dokument, inklusive tillhörande samrådsprocesser, utgör grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan för delen Kringlan-Ljusne:

- Förstudie ”Dubbelspår Gävle – Sundsvall”, 2010. I samrådsredogörelse, daterad 2010-10-29, är inkomna yttranden från förstudien summerade och kommenterade. Länsstyrelsen i Gävleborgs län och Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade i augusti år 2010 att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan.

3.1.2. Samråd med berörda länsstyrelser och kommuner

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

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

Samråd med allmänheten hölls i huvudsak vid två tillfällen under förstudiearbetet. Det första tillfället var i oktober 2009 med ett informationsmöte i respektive kommun. Det andra tillfället var i samband med remissen av förstudien (2010-05-05 – 2010-06-15) och hölls på samma sätt, genom samrådsmöten i respektive kommun.

3.2. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2016–2021

För delen Kringlan-Ljusne presenterades en ”Samrådshandling-Val av lokaliseringsalternativ” samt en samrådsredogörelse, båda daterade 2017-04-28. En uppdaterad ”Samrådshandling-Val av lokaliseringsalternativ” med redaktionella ändringar och en uppdaterad samrådsredogörelse, båda daterade 2017-09-07, sändes till Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Gävle kommun och Söderhamns kommun med begäran av sammanvägd ståndpunkt.

Trafikverket valde, efter avslutat samråd att inte redovisa ett ställningstagande för någon av de korridorer som utvärderades i samrådshandlingen. Istället beslutades om att en översyn av korridorerna inklusive industrispårsanslutningar skulle genomföras. Detta arbete påbörjades 2021/2022. Syftet var att säkerställa att målstandard för dubbelspåret är möjlig att uppnå inom angivna korridorer. Målstandard innebär bland annat att järnvägen ska utformas med kurvor/horisontalradier på minst 3 200 meter och att längslutningen är mindre än tio promille (det vill säga att det inte får luta mer än en meter per 100 meter järnväg). Översynen har inte lett till någon justering av korridorerna för deletappen Kringlan-Ljusne eftersom målstandard kan uppnås inom de korridorer som togs fram i förstudieskedet.

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

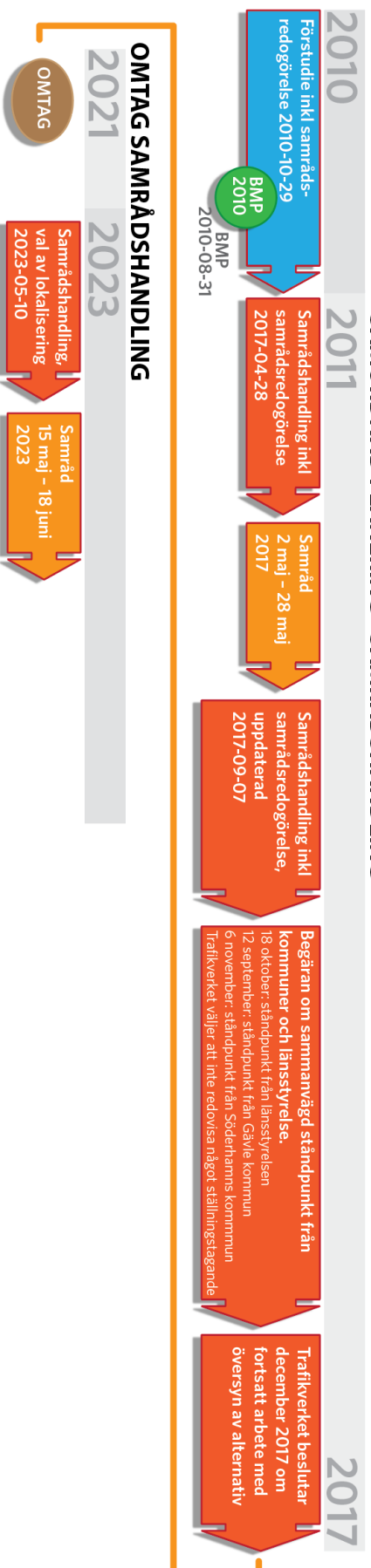
- Samrådsredogörelse 2017-04-28: I anslutning till samrådet våren 2017 sammanställde Trafikverket en samrådsredogörelse för deletappen Kringlan-Ljusne.
- Samrådsredogörelse 2017-09-07: Uppdaterad samrådsredogörelse och ”Samrådshandling-Val av lokaliseringsalternativ”, båda daterade 2017-09-07 sändes till Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Gävle kommun och Söderhamns kommun med begäran av sammanvägd ståndpunkt.

Under åren 2018–2021 har inga ytterligare samråd skett för denna delsträcka.

3.3. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ Samrådshandling 2023

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

SAMORDNAD PLANERING - SAMRÅDSHANDLING



I maj 2023 presenterade Trafikverket ”Samrådshandling-Val av lokaliseringsalternativ” för Ostkustbanan, Kringlan-Ljusne. Samråd hölls 2023-05-15 – 2023-06-18, synpunkter skulle lämnas senast 2023-06-19. Samrådshandlingen har under samrådstiden funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats samt i receptionen på Trafikverket i Gävle, Gävle kommun och Söderhamns kommun. Samrådshandlingen har även funnits tillgänglig i Söderhamns stadsbibliotek. Under samrådstiden fanns en presentation av samrådshandlingen på Trafikverkets webbplats.

Inbjudan till samråd (samrådsremiss) skickades ut enligt sändlista till myndigheter, föreningar, organisationer och verksamheter i samrådsområdet 2023-04-27.

Annonsering med inbjudan till samråd har skett i följande tidningar:

- Gefle Dagblad (2023-05-13)
- Arbetarbladet (2023-05-13)
- Söderhamns-kuriren (2023-05-12)
- Presstips till medierna i Hälsingland och Gästrikland

Därtill har inbjudan till samråd skett genom följande media:

- Trafikverkets Facebook sida
- Trafikverkets webbplats <https://www.trafikverket.se/kringlan-ljusne>

Den 24 maj 2023 hölls ett samrådsmöte för allmänheten i form av ”öppet hus” i Folkets hus i Ljusne. Övriga möten som har hållits, som relaterar till ”Samrådshandling-Val av lokaliseringsalternativ” för Kringlan-Ljusne 2023-05-10, framgår nedan:

- Möte med Söderhamns Stuveri & hamn AB 2022-02-25
- Möte med Vallviks bruk (Rottneros) 2022-03-04
- Möte med Länsstyrelsen i Gävleborgs län 2023-04-24
- Möte med Gävle kommun och Söderhamns kommun 2023-04-25
- Möte med Gästrike Vatten 2023-09-07

Under samrådet inkom ca 50 yttranden. Inkomna synpunkter sammanfattas och kommenteras i avsnitten 3.3.1–3.3.5 nedan.

Med ”samrådshandling” i följande avsnitt avses ”Samrådshandling-Val av lokaliseringsalternativ” för Ostkustbanan, Kringlan-Ljusne”, daterat 2023-05-10.

3.3.1. Samråd med berörda länsstyrelser

Aktuell deletapp sträcker sig genom Gävleborgs län. Nedan summeras och kommenteras inkomna yttranden från Länsstyrelsen Gävleborg och Länsstyrelsen Västernorrland avseende samrådshandlingen från 2023.

Länsstyrelsen Gävleborg **Miljö kvalitetsnormer Vatten**

Länsstyrelsen informerar om att antalet yt- och grundvattenförekomster och deras utbredning kommer revideras under 2023 i och med vattenförvaltningsarbetet.

I den kommande processen ska en bedömning göras om genomförandet riskerar att påverka berörda grundvattenförekomster negativt.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta. I kommande skede kommer riskbedömningar genomföras avseende påverkan på grundvattenförekomster.

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen anger att Trafikverket behöver ta lika stor hänsyn till vattentäkten Sandavlagring-Axmar, som om den hade ett fastställt vattenskyddsområde.

Befintlig järnväg passerar den grundvattentäkten och anläggandet av en ny järnväg möjliggör anläggande av skyddsåtgärder för att förhindra att täkten förorenas vid en eventuell olycka.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter och tar med sig dessa till kommande skede. Se även Trafikverkets svar på Gästrikre Vattens yttrande på sida 19.

Vattenmiljöer

Enligt naturvärdesinventeringen på förstudienivå hyser Tönsån bestånd av öring och det finns rapporter om några enstaka vuxna exemplar av flodpärlmussla. Ån ingår i biotopvårdsprogrammet "Fiskvägar Skärjån". Innan arbete i vattendrag ska genomföras så måste flodpärlmusslor inventeras på lokalen. Om musslor påträffas ska de flyttas uppströms arbetets plats. Det är då också nödvändigt att minimera grumlighet som kan uppstå vid grävningsarbetet. Påträffas flodpärlmusslor vid lokalen så ska Länsstyrelsen informeras.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta. Naturvärdesinventeringar i fält kommer utföras i det fortsatta arbetet.

Naturmiljö

Utifrån inlämnad samrådshandling så är Länsstyrelsens bedömning att Trafikverket har fått med de naturvärden som finns. Länsstyrelsen har dock en synpunkt gällande Natura 2000 när utredningsalternativ ligger intill, som exempel UA Öst och Natura 2000 Axmar-Gåsholma. Det beskrivs att ingen mark behöver tas i anspråk, vilket medför att den fysiska påverkan på Natura 2000 anses vara obefintlig. Även åtgärder utanför ett Natura 2000 område kan påverka miljön inne i området. Länsstyrelsen ser behov av en utvecklad bedömning av eventuell påverkan av Natura 2000-området.

Länsstyrelsen håller med Trafikverkets bedömning om att det västra alternativet är att föredra utifrån naturhänsyn.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta. Avseende påverkan på intilliggande Natura 2000-områden har Trafikverket beaktat att åtgärder utanför ett Natura 2000-område kan medföra påverkan på dess miljö.

I samrådshandlingen avsnitt 7.4.2 "Naturmiljö" och avsnitt 8.4 "Riksintressen och Natura 2000" beskrivs hur korridorerna inte gör markanspråk på Natura 2000-området Axmar-Gåsholma men också hur den nya järnvägen ändå skulle påverka området. Exempelvis kan åtgärder som förändrar hydrologin komma att medföra negativ påverkan på Natura 2000-naturtyperna mossar och kärr som finns vid Axmar bruk, men genom att nödvändiga åtgärder vidtas bedöms påverkan på områdets hydrologi och naturtyperna kunna undvikas.

Flera utpekade naturtyper för Axmar-Gåsholma är knutna till havet och verkar som habitat för sjöfågel. De prioriterade bevarandevärdena såsom den relativt oexploaterade kuststräckan, de marina miljöerna samt fågelfaunan som är knuten till dessa biotoper ligger så pass långt utanför utredningsalternativen att de ej bedöms påverkas fysiskt av

järnvägen. Den gamla naturskogsartade skogen som är ett utpekad som prioriterat bevarandevärde samt naturtypen landhöjningsskog som ligger där Skärjån mynnar ut i havet bedöms inte heller påverkas av järnvägen. Detta på grund av avståndet till järnvägskorridoren och genom gängse hänsyn vid byggande över vatten minimeras påverkan och bedöms inte bidra negativt till Natura 2000-områdets bevarandevärden.

I samrådshandlingen hanteras även påverkan avseende buller. Antalet störningstillfällen bedöms öka i jämförelse med nollalternativet vilket innebär att UA Öst-Väst och UA Öst eventuellt kan påverka Natura 2000-områdets bevarandemål avseende bullerkänsliga arter.

Sammanfattningsvis är det endast buller från järnvägsanläggningen som bedöms kunna påverka miljön inne i Natura 2000-området.

Buller och vibrationer

Länsstyrelsen kan konstatera att oavsett vilken korridor som väljs kommer riktvärden för buller att överskridas och åtgärder kommer att behöva vidtas. Länsstyrelsen ser positivt på en ny dragning av järnvägen trots att det kommer innebära att nya område utsätts för störningar. En ny dragning av järnvägen ger dessbättre möjligheter till förebyggande åtgärder mot störningar. Länsstyrelsen vill därmed framföra vikten av förebyggande åtgärder.

Av underlaget framgår att UA Väst är att föredra vad gäller påverkan på boendemiljö för i princip samtliga parametrar under såväl anläggnings-, som driftskedet. Störst risk för negativ påverkan finns huvudsakligen i trånga passager (Ljusne) där alternativen går ihop. Länsstyrelsen har ingen avvikande bedömning.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta och att UA Väst är att föredra avseende påverkan på boendemiljö.

Farligt gods

Länsstyrelsen anser att Trafikverkets resonemang kring farligt godsaspekter utgår från en rimlig utgångspunkt för det fortsatta arbetet. I det fortsatta arbetet behöver det mer i detalj och med platsspecifika förutsättningar utredas om planen kan leda till att omgivningen utsätts för risker. Det behöver också utredas om och i vilken omfattning riskreducerande åtgärder krävs för att risken ska kunna betraktas som acceptabel. Detta behöver göras för samtliga korridoralternativ där även jämförelser mellan alternativen görs samt bedömningar av aspekter såsom kostnader, genomförbarhet samt funktion över tid.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att alla utredningsalternativ troligen kan genomföras med mer eller mindre omfattande riskreducerande åtgärder. Om man bara utgår från perspektivet farligt gods är alternativen som i minst utsträckning passerar bebyggelse och känslig markanvändning att föredra. UA Väst tycks vara det alternativ som i minst omfattning passerar i närheten av känslig markanvändning.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta. Fördjupade riskutredningar kommer att genomföras i samband med att en järnvägsplan arbetas fram, vilket görs efter att en korridor har valts. Samrådshandlingen utgör underlag för val av korridor, mer detaljerade riskutredningar gällande farligt gods avses inte att genomföras inför val av korridor.

Förorenad mark

Länsstyrelsen anger att Håbanan (objekt 165604 i länsstyrelsen databas över förorenade områden) saknas i samrådshandlingens redovisning av förorenade områden som kan beröras av projektet. Banvallen sträcker sig från Vallvik till Hå och är delvis uppbyggd av

tungmetallhaltig kisaska från Vallviks bruk. Objektet har fått riskklass 2 efter inventering. Området korsas av samtliga korridorer och kan i hög grad komma att beröras av vissa föreslagna industrispåranslutningar.

Det är svårt att bedöma konsekvenserna avseende förorenade områden i det här skedet eftersom det beror mycket på den exakta sträckningen. Att många potentiellt eller konstaterat förorenade områden identifierats inom en viss korridor betyder inte nödvändigtvis fler negativa konsekvenser. Att föroreningar hanteras och åtgärdas inom berörda områden kan också ses som positivt. Sammantaget går det inte att förorda eller avfärda något utredningsalternativ, enbart utifrån kännedom om potentiellt förorenade områden

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta. Håbanan, som är ett långsträckt objekt, är i länsstyrelsens karta över förorenade områden (EBH-kartan) registrerad som en punkt, lokaliserad relativt långt utanför utredningsområdet och har inte inkluderats i samrådshandlingen. Eftersom Håbanan korsas av samtliga alternativ är det förorenade området inte av betydelse för val av lokalisering. Industrispåranslutningarnas korsande av området bedöms inte heller påverka den samlade bedömningen för respektive utredningsalternativ. Håbanan kommer, liksom övriga kända och potentiellt förorenade områden, att beaktas i det fortsatta arbetet.

Klimatanpassning

Från ett klimatanpassningsperspektiv förordas ingen särskild korridorssträckning. De effekter som redovisas i bedömningen av olika alternativ är främst översvämningrisker kopplat till vattendrag. Generellt kan sägas att både översvämningar i vattendrag och erosion kan komma att bli vanligare problem i ett framtida klimat, även om risk och omfattningen av problemen beror på flera lokala faktorer.

I kommande skeden, i fråga om utformning och placering, är det sannolikt att fler klimateffekter framträder som risker och behöver hanteras. Det gäller till exempel skyfall och erosion. Det är viktigt att arbetet med klimatanpassning sker kontinuerligt i det fortsatta arbetet, inklusive projekteringskedena.

Utöver att det är viktigt att skydda grundvattentäkter för att värna vattentillgången i framtiden så är det också viktigt att i den mån det är rimligt att bevara produktiva jordbruksmarker, då klimatförändringarna kan komma att medföra ett bättre odlingsklimat.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Kulturmiljö

Ur ett kulturmiljöperspektiv är UA Väst att föredra eftersom UA Öst berör flera sedan länge etablerade kulturmiljöer med järnbruk, bebyggelse och öppna odlingsmarker. Det är en fördel om den nya bansträckningen påverkar kulturreseptatet Axmar bruk så lite som möjligt.

Länsstyrelsen konstaterar också att de tre olika utredningsalternativen sträcker sig genom områden där kunskapen om forn- och kulturlämningar är liten. Oavsett det framtida valet av bansträckning kommer det att bli nödvändigt med arkeologiska utredningar för att stärka kunskapsunderlaget inför eventuella arkeologiska undersökningar

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta och att länsstyrelsen anser att UA Väst är att föredra ur ett kulturmiljöperspektiv.

Jordbruksmark

Jordbruksmarken har ett stort allmänintresse. Det är naturresursen i sig som är skyddad, inte näringen som är kopplad till resursen i fråga. Den jordbruksmark som tas i anspråk är en ändlig resurs och kan inte ersättas. All jordbruksmark omfattas av bestämmelserna enligt miljöbalken 3 kap 4§ miljöbalken och syftar till att nationella intressen tillvaratas. Den fysiska planeringen har en betydande roll i förverkligandet av de nationella planeringsmålen.

Jordbruksmark får endast tas i anspråk för att tillgodose väsentliga samhällsintressen samt att detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Det innebär att även om infrastrukturen kan räknas som ett väsentligt samhällsintresse så behöver man i planeringen ta hänsyn till jordbruksmarkens värden. Utformning och placering inom vald korridor kommer därför också bli en viktig fråga.

Samtliga utredningsalternativ bedöms medföra förluster av mark som används till både jord- och skogsbruk. Det är svårt att utläsa om något av alternativen har mindre påverkan på jordbruksmarken. Det står att skogsmarken kommer fragmenteras, men inget nämns om jordbruksmarken kommer bli svårbrukad på grund av fragmentering. Därför är inte jordbruksmarkaspekten alternativskiljande.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Invasiva arter

Invasiva främmande arter kan växa inom området för markarbete och verksamhetsutövaren kommer därför att ha ett stort ansvar för att minimera spridning av invasiva arter. En inventering av invasiva arter bör därför utföras innan exploatering. Jordmassor från områden med invasiva arter kan endast användas på plats. Måste sådana massor flyttas så ska de omhändertas på korrekt sätt. Ska invasiva växter röjas måste man se till att växtmaterialet bränns och inte komposteras.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta. Inför exploatering utför Trafikverket inventering av invasiva arter och planer för korrekt hantering av invasiva arter.

Innehåll MKB

I yttrandet anger länsstyrelsen vad som ska tas upp i kommande MKB avseende dricksvattenresurser, grundvattenbortledning, vattenmiljöer samt Natura 2000.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter och tar med sig detta till kommande skede.

Länsstyrelsen Västernorrland

Länsstyrelsen Västernorrland har inget att erinra då den aktuella sträckan inte angränsar till Västernorrlands länsgräns. Länsstyrelsen betonar dock vikten av en utbyggnation till dubbelspår längs hela Ostkustbanan. Minskade restider och ökad kapacitet på Ostkustbanan ger ett integrerat och hållbart transportsystem som knyter ihop norra och södra Sverige.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter.

3.3.2. Samråd med berörda kommuner

Aktuell etapp sträcker sig genom Gävle och Söderhamns kommuner. Nedan summeras och kommenteras inkomna yttranden från Gävle kommun och Söderhamns kommun avseende samrådshandlingen från 2023.

Gävle kommun

Gävle kommun har sedan tidigare tagit fram en fördjupad översiktsplan för Ostkustbanan samt inarbetat Ostkustbanan i den övergripande översiktsplanen med den västliga korridoren. Gävle kommun delar Trafikverkets samlade bedömning (tabell 8.2.1 i samrådshandlingen) och förordar därför den västliga korridoren, UA Väst.

Till detta önskas följande medskick göras:

- Den enskilt viktigaste frågan för Gävle kommun är passagen av Skärjån. Det är viktigt att passagen sker med minsta möjliga påverkan på vattendraget och intilliggande våtmarksområde. Förutsättningarna för detta bedöms bäst i det förordade västliga alternativet. Passagen bör då även ske väster om Nydammen.
- Ett positivt bidrag till kulturreseptatet kring Axmar Bruk sker då järnvägen flyttas längre västerut, vilket gör det möjligt att knyta Överhammaren, som idag ligger utanför kulturreseptatet och mellan befintliga spår, till Axmar Bruk.
- I det fortsatta arbetet behöver säkerställandet av dricksvattentäktens funktion och påverkan utredas. Hänsyn till vattentäkt och grundvattenmagasin vid Axmar är av stor vikt då det i dagsläget finns små alternativ till nuvarande dricksvattenförsörjning i Axmar. En minskad grundvattenbildning som påverkar uttagsmöjligheterna kan få stora konsekvenser.
- Det är av stor vikt att säkerställa passager för bland annat, rekreation, friluftsliv och djurliv. Passager för vilt bör även anpassas efter befintliga viltstråk.
- Stängsling av järnvägen behöver göras med både säkerheten och djurlivets intresse i åtanke.
- Bropassagen vid Axmarby behöver lokaliseras och utformas med omsorg för boendemiljön i närheten.
- Järnvägens passage förbi Ryssan och eventuell påverkan på befintlig väg Axmarstig behöver planeras med omtanke för närliggande bebyggelse och naturmiljöer.
- Kommunen vill även framhålla vikten av att bullerfrågan beaktas och det är önskvärt att minimera bullerstörningar för bostäder.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter och tar med sig dessa till kommande skede. Trafikverket noterar att Gävle kommun förordar UA Väst. Avseende vattentäkten vid Axmar se även Trafikverkets svar på Gästrike Vattens yttrande på sida 19.

Söderhamns kommun

I Söderhamns kommuns fördjupade översiktsplan för dubbelspår på Ostkustbanan som antogs 2016 görs ett tydligt ställningstagande för det västliga alternativet. Utifrån de analyser som redovisas i samrådshandlingen förordar Söderhamns kommun fortfarande den västliga korridoren. Nedan följer synpunkter på samrådshandlingen från Söderhamns kommun.

Pappersbruksindustrier har funnits på flera ställen inom kommunen och därför finns risk att restprodukten kisaska har använts i banvallarna, inte bara vid växellägen eller på bangårdar utan generellt längs bansträckningen, vilket inte nämns i underlaget. Det finns till exempel längs det gamla järnvägsspåret mellan Vallvik och Hå.

Gällande masshantering anger Trafikverket att det i detta skede råder stor osäkerhet kring massor men i ett senare skede förutsätter vi att en masshanteringsplan tas fram som omfattar hur samtliga massor inom projektet kommer hanteras inklusive en ansvarsfördelning.

Det är en stor angelägenhet för kommunen att bibehålla framkomlighet i befintlig vägstruktur mellan Maråker- Mar- Ljusne via Storberget samt även Storberget -Vallvik. Viktig både för boende i området och för att hålla historiska vägar öppna för allmänheten samt behålla framkomlighet då kustvägen är hårt trafikerad samt saknar vägren och GC-väg.

Gällande industrispårsanslutningarna anser kommunen att det är viktigt att det finns god möjlighet för industrier och hamnar i området att ansluta till nya Ostkustbanan på ett bra sätt. I områdena kring både Vallvik och Ljusne planeras för mer industrier och ökade godstransporter på järnväg. Att kunna transportera gods på järnväg till och från området är en viktig del i kommunens utveckling. Industrispårsanslutningarna Väst 1, Väst 3 och Öst-Väst 1 berör sumpskogar/myrmark samt vattendrag. Alternativet Väst 3 kommer betydligt närmare och ger en större påverkan på boende i Mar. Vid val av industrispårslösning bör hänsyn tas till detta. Det finns nyckelbiotoper/höga värden som berörs av de olika alternativa industrispårsanslutningarna.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar Söderhamns kommuns synpunkter och tar med sig detta till kommande skede. Trafikverket noterar att Söderhamns kommun förordar UA Väst.

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

Nedan summeras och kommenteras inkomna yttranden från enskilda.

Maråker

Ett tiotal boende samt personer som har anknytning till Maråker framhåller platsens historia från 1600-talet, närheten till naturen och havet samt att byn är attraktiv för permanent- och fritidsboende.

Det framförs att UA Öst skulle vara förödande för Maråker. UA Öst skulle innebära en barriär mellan samhället och havet, att många skulle behöva flytta samt att det skulle bli svårare för räddningstjänsten att nå byn vid akuta ärenden. Det finns oro kring vad som händer med alla boenden samt att historiska och kulturella värden riskerar att gå förlorade. Det framhålls att det bor många barnfamiljer i Maråker och att barnkonventionen ska beaktas. Att fler byar söder om Maråker påverkas av en östlig dragning beskrivs också som negativt.

Det framförs protester mot UA Öst. I stället förordar flertalet yttrande UA Väst. Ett av dessa yttranden förordar även UA Väst-Öst framför UA Öst.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta och att UA Väst förordas av många i Maråker.

Förordar UA Väst

Utöver de tiotal inkomna yttrandena som berör Maråker har ytterligare tre yttranden inkommit där UA Väst förordas.

Den västra sträckningen lyfts fram som det enda alternativet för de som har rötter i Axmar. Det framförs oro för att UA Öst och UA Öst-Väst ser ut att hamna närmare hus och vägar i Axmarby än befintlig sträckning. En yttrande anger att allt annat än ett västligt alternativ skulle påverka och förmodligen förstöra mark och en gård som funnits i släkten i fyra generationer.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar att UA Väst förordas.

Avsaknad av information

Två yttranden anser att det har varit dåligt med information och undrar över varför det inte har gått ut något informationsbrev till berörda.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta och beklagar att information inte nått ut till samtliga berörda. Trafikverket har informerat allmänheten och enskilda berörda om samrådet via annonsering i tidningarna Söderhamnskuriren, Gefle Dagblad och Arbetarbladet. Annonsering har också skett via Facebook och Trafikverkets webbplats. Projektet är i ett tidigt skede och antalet berörda är mycket stort varför Trafikverket väljer att inte skicka brev utan förlitar sig på den annonsering som beskrivs ovan. I kommande skede, när Trafikverket utreder utformning av järnvägsanläggningen inom vald korridor och vet närmare vilka som kan komma att beröras, kommer brevutskick med information att gå ut till berörda.

Bro över Ljusnan

När ni planerar byggande av ny bro över Ljusnan, så bygg högre än befintlig bro. I dagsläget kan man inte köra med en traktor under, vilket påverkar vinterväghållningen negativt och sandupptagning i anslutning till bro.

Trafikverket svarar: Trafikverket tar med sig synpunkten på bronns höjd till nästa skede då detaljlösningar studeras.

Hållplats i Vallvik

En yttrande vill att det ska ordnas en hållplats i Vallvik, innan Ljusne. Det skulle underlätta för dem som pendlar i jobbet/skola.

Trafikverket svarar: Den projektavgränsning som Trafikverket arbetar efter inrymmer två stationslägen i Söderhamns kommun, ett i Ljusne och ett i Söderhamn. Ett ytterligare stationsläge, i Vallvik, bedöms inte som aktuellt bland annat sett till resandeunderlag, påverkan på restider för regionaltågen samt kostnader.

Rivning av bostadsområde

En yttrande undrar om Trafikverket tycker att det är humant att riva ett bostadsområde för att anlägga järnväg.

Trafikverket svarar: När nya järnvägar ska byggas för framtidens transportsystem är det tyvärr oundvikligt att enskilda personer och fastighetsägare drabbas. Trafikverket gör sitt yttersta för att undvika det, men när en järnvägssträckning ska lokaliseras behöver också hänsyn tas till andra aspekter såsom funktion, miljö, kostnader och byggbarhet.

Öppet hus i Ljusne

2023-05-24 hölls öppet hus i Folkets hus på Granvägen 1 i Ljusne. Under kvällen fanns möjlighet att titta på samrådsmaterialet samt att ställa frågor och få information. Personal från Trafikverket, AFRY och Gävle kommun och Söderhamns kommun var på plats och cirka 25 besökare närvarade under kvällen.

Frågor och synpunkter som lyftes vid borden och under den allmänna dragningen framgår nedan.

- Flera av de boende i Maråker lämnade synpunkter vid borden samt vid den allmänna dragningen om att UA Öst inte ska förordas då det har störst påverkan på bostadshus i Maråker. UA Öst delar också Maråker i två delar. De förordar alternativ Väst.
- Ljusne-Ala Orienteringsklubb informerade om att de har orienteringskartor som visar kolbottnar m.m. som Trafikverket kan få ta del av. Det finns orienteringskartor över Maråker-Ljusnan och Ljusnan-Gussi.
- Fiskeföreningen berättade att de kommer att titta på påverkan på Skärjån.

3.3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter

Nedan summeras och kommenteras inkomna yttranden.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Naturvårdsverket, Folkhälsomyndigheten, Jordbruksverket, Havs- och vattenmyndigheten anger att de avstår från att lämna några synpunkter. Försvarmakten och Gästrik Räddningstjänst anger att de inte har några synpunkter. Statens geotekniska institut (SGI), Luftfartsverket (LFV) och Polisområde Gävleborg har inte något att erinra. Vattenfall Eldistribution AB har ingen elnätanläggning inom området eller inom dess direkta närområde och har därmed inget att erinra.

Gästrik Vatten

Samtliga tre föreslagna järnvägskorridorer ligger inom tillrinningsområdet för Gästrik Vattens grundvattentäkt i Axmarby. Det finns idag ingen reservvattentäkt för Axmarby. Vattentäkten i Axmarby ligger i en mindre sand- och grusförekomst med grunda jordlager. Det vatten som kan nyttjas som dricksvatten är ett ytligt grundvatten med god kvalitet. Djupare grundvatten i förekomsten har en betydligt sämre kvalitet och kan inte nyttjas. Gästrik Vatten delar därför inte Trafikverkets bedömning att de tre utredningsalternativen ger måttliga negativa konsekvenser för dricksvattenförsörjningen.

Gästrik Vatten anser att även en mindre påverkan på grundvattenflödet eller grundvattnets sammansättning kan innebära betydande negativa konsekvenser för vattenförsörjningen i Axmarby. Gästrik Vatten anser där för att de föreslagna järnvägskorridorerna kan orsaka mycket stora negativa konsekvenser för vattenförsörjningen. Trafikverket behöver därför göra en omfattande utredning av åtgärdernas påverkan på vattentäkten för de tre föreslagna järnvägskorridorerna.

Trafikverket svarar: Med anledning av yttrandet har möte hållits med Gästrik Vatten den 7 september 2023. Syftet med mötet var att föra en dialog avseende bedömningar av potentiell grundvattenpåverkan, risker och tänkbara skyddsåtgärder för Gästrik Vattens vattentäkt i Axmarby, samt fortsatt arbete.

Vid mötet redovisade Gästrik Vatten information om vattentäkten. Det fördes diskussioner om avstånd till uttagsbrunnarna, konsekvensbedömningarna för alternativen samt de risker som ny dragning av Ostkustbanan utgör. Gästrik Vatten angav att de ser en risk för stor negativ påverkan på vattentäkten och att de därför vill se en utredning avseende alternativens konsekvenser för att kunna ta ställning till dem och bedömningarna.

Trafikverket svarar att någon utredning inte är planerat att utföras i detta skede, men i kommande skede kommer utredningar avseende konsekvenser för valt alternativ att utföras och en riskanalys kommer att tas fram. Från diskussionerna på mötet tar Trafikverket med sig att framtida linje bör eftersträva att hålla avstånd till uttagsbrunnarna, samt att vattentäkten och dess tillrinningsområde bör passeras på så kort sträcka som möjligt utifrån vad anslutningspunkter, spårgeometri m.m. medger.

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)

LRF Gävle och LRF Söderhamn framför att Gävleborgs län har en låg andel jordbruksmark och att den befintliga jordbruksmarken måste bevaras. Vid Trafikverkets prognosår bedöms dessutom att jordbruksmarken kommer att ha ökat i värde och den svenska livsmedelsproduktionen ökat i betydelse till följd av klimatförändringar. Det betyder att jordbruksmark som brukas eller har brukats kan vara än mer betydelsefull för livsmedelsproduktion än idag.

Samtliga alternativ kan medföra intrång i små arealer jordbruksmark och de olika alternativen bedöms vara relativt likvärdiga i frågan. Avseende påverkan på skogsmark anger LRF att alternativen delvis skiljer sig åt. Med UA Väst bedöms den samlade barriäreffekten av väg och järnväg minskas lokalt i anslutning till boendemiljön, samtidigt skapas en ny barriär på ny plats. De andra alternativen läggs i anslutning till befintlig järnväg och väg 583. Detta kan innebära inläsnings effekter med kvarstående mindre, eller uppdelade, skogsskiften. Alternativen innebär också risk för negativa effekter för boendemiljö, via barriärverkan och buller.

LRF förutsätter att oavsett lokalisering kommer åtkomst till mark att säkerställas genom att befintligt vägnät beaktas och att passager skapas med framkomlighet för jordbruk, skogsbruk, friluftsliv och vilt. LRF förutsätter också att övrig barriärverkan och buller åtgärdas.

LRF noterar att alternativen beskrivs som relativt likvärdiga gällande tidsvinster och anläggningskostnader. Övriga utvärderingar gentemot mål och bedömningar om miljöeffekter borde då rimligen bli avgörande.

LRF uppmanar Trafikverket att inom vald korridor placera järnvägen så att jordbruksmark bevaras i största möjliga utsträckning, att markåtkomst beaktas samt att passager skapas som möjliggör ett fortsatt rationellt skogsbruk och jakt. LRF Gävle och LRF Söderhamn förutsätter också att barriäreffekt för människor och vilt samt buller från järnvägen åtgärdas.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Region Gävleborg

Utvecklingen av Ostkustbanan med en utbyggnad till dubbelspår är den viktigaste och högst prioriterade infrastrukturåtgärden i det Infrastrukturprogram som Region Gävleborg antagit. En ökad spårkapacitet är av avgörande betydelse för att Region Gävleborg skall kunna förverkliga vad som anges i det regionala trafikförsörjningsprogrammet om en utökad tågtrafik. Väl utvecklade res- och transportmöjligheter längs kuststråket har identifierats som det mest betydelsefulla för länets utveckling när det gäller bidrag från infrastrukturområdet.

Region Gävleborg förordar det västliga alternativet. Vid kommande ombyggnad till dubbelspår behöver stationen i Ljusne byggas om så att den får två plattformsspår för resandeutbyte. Det är positivt att underlaget beaktat funktionen för dagens industrispårsanslutningar, hur de kommer att fungera vid en dubbelspårig Ostkustbana.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter och att Region Gävleborg förordar UA Väst. Utformningen av stationen i Ljusne kommer att studeras i kommande skede.

Lantmäteriet

Lantmäteriet utför inte plangranskning inom Gävle kommun eftersom kommunen har en egen kommunal lantmäterimyndighet (KLM). Plangranskningen sköts av den lantmäterimyndighet som har ansvar för fastighetsbildningen.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Statens geologiska undersökning (SGU)

SGU hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer. Markens geologiska och morfologiska egenskaper är grundläggande för olika områdens miljöförhållanden, geotekniska egenskaper, grundvattenförhållanden och associerade risker. Tidig användning av geologisk information vid planering och projektering kan därmed minska kostnader och miljöpåverkan samt förkorta ledtider för samtliga involverade aktörer. Vid val av anläggningsmetod har typ av jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivåer betydelse ur en hållbar miljö- och kostnadssynpunkt.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)

SMHI är positiv till en utbyggnation av järnvägen då det möjliggör att troligen fler bilister kommer att välja den miljövänligare järnvägen vilket innebär att utsläppen av koldioxid och bilavgaser minskar. Även fler godstransporter kommer kunna flyttas från väg till järnväg vilket minskar utsläppen ytterligare.

SMHI belyser att samhället måste anpassas till nuvarande och framtida klimat. Sträckningar och passager nära och över vattendrag, sjöar och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

SJ

SJ anger att Ostkustbanans utbyggnad till dubbelspår är mycket angelägen då sträckan Sundsvall-Gävle har omfattande trafik med alla typer av tåg. Utbyggnaden till dubbelspår kommer att sträcka sig över många år, och skall ske samtidigt som den efterfrågade trafiken skall kunna hanteras på ett så störningsfritt och punktligt sätt att järnvägens marknadsandelar och konkurrenskraft inte drabbas negativt.

Utifrån detta perspektiv förordar SJ mycket kraftigt att det västliga alternativet genomförs. Detta alternativ är genare, går genom mera obebyggda trakter och är framför allt inte förlagt utmed nuvarande sträckning. Det östliga alternativet skulle orsaka långvariga hastighetsnedsättningar och ett flertal stopp vid inkopplingar, med negativ påverkan för järnvägens kunder. Valet av sträckning är också neutralt ur ett stationsperspektiv, eftersom inga kommersiella persontågsuppehåll skall ske längs sträckan.

SJ vill också trycka på att de framtida trafikströmmarna noga utreds så att linjen ges erforderlig kapacitet med bland annat förbigångsspår.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta och att SJ förordar det västliga alternativet. Ostkustbanan på delen Gävle-Sundsvall kommer att utformas med förbigångsspår med väl avvägda inbördes avstånd, så att god kapacitet och flexibla trafikeringsmöjligheter kan säkerhetsställas.

Räddningstjänsten södra Hälsingland

Räddningstjänsten södra Hälsingland bedömer att omfattningen av beskrivningarna av de risker som omlokaliseringen av järnvägen kan innebära är tillräckliga för detta skede.

Räddningstjänsten södra Hälsingland ser mycket positivt på att sårbarheten för klimatförändringar och risk för ras och skred belyses i samrådshandlingen för att minimera riskerna för olyckor och påverkan på järnvägen i samband med exempelvis skyfall.

Som en del av de fortsatta studierna efter val av lokaliseringsalternativ anser Räddningstjänsten södra Hälsingland att en djupare riskbedömning behöver göras gällande risker med transport av farlig gods och dess påverkan på omgivningen och om åtgärder behöver vidtas för att minimera riskerna för en olycka eller konsekvenserna vid en olycka. Även om antalet objekt som utsatt för risker från järnvägen är få sett till att järnvägen föreslås dras genom områden med lite bebyggelse behöver de beaktas. I det fortsatta arbetet ser Räddningstjänsten södra Hälsingland även att riskerna kopplat till översvämning samt ras och skred fortsatt studeras.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter. I kommande skede kommer fördjupade riskbedömningar att genomföras.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har inga synpunkter på val av dragning då Sjöfartsverket saknar detaljkunskap kring för- och nackdelar med de olika alternativen för industrispår till de olika hamnarna. Det är viktigt att industrispåren utreds i tillräcklig omfattning och ger så effektiva anslutningar till hamnarna som möjligt.

Sjöfartsverket uppfattar det som att den nya dragningen, oavsett valt alternativ, kommer innebära en ny järnvägsbro över Ljusnan. Det är viktigt att utreda behovet av seglingsfri höjd under nya bron med anledning av eventuell förekommande båttrafik så att den inte hämmar den nuvarande tillgängligheten i allt för stor utsträckning.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

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

Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält (SSMFS 2008:18) anger referensvärden för elektromagnetiska fält. Referensvärdet för magnetfält för den systemfrekvens som används för järnvägsnätet, 16,7 Hz, är 300 mikrotelsla. Referensvärdena är satta för att med marginal skydda mot alla säkerställda hälsorisker, i det här fallet nerv- och muskelpåverkan.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter och kommer att beakta dessa i kommande skeden. Folkhälsomyndigheten har givits möjlighet att yttra sig i ärendet.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen tar inte ställning till val av alternativ men är införstådd med att anläggande av dubbelspår på Ostkustbanan kommer att medföra påverkan på miljövärden och hydrologin i de områden som påverkas av verksamheten, särskilt i byggskedet.

När järnväg anläggs så kommer det att medföra att närliggande områden med naturvärden påverkas och det kan medföra negativa konsekvenser. Det är viktigt att vid planering och det kommande arbetet att beakta naturvärdena för att eliminera negativ påverkan. Föreslagna korridorer påverkar områden med höga naturvärden negativt om exploatering sker.

Om ett biotopskyddsområde berörs är det förbjudet att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön. Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet över biotopskyddsområden och bedömer om den planerade åtgärden kan skada naturmiljön. För att Skogsstyrelsen ska kunna göra en sådan bedömning krävs en detaljerad beskrivning av åtgärden och dess genomförande i respektive biotopskyddsområde.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Ljusne Ala OK

Orienteringsklubbens kartbas söder om Ljusnan är på 18 km². Den västliga sträckningen för nytt dubbelspår innebär att 7 km² öster om spåret skärs av och inte kan utnyttjas till fullo. Detta område kommer inte att kunna användas för något större arrangemang, om inte åtminstone 3–4 över- eller undergångar anläggs, utan passager får området begränsad användning.

Kostnad i dagens penningvärde, att framställa en ny orienteringskarta, kan beräknas till ca 130 000 kronor. Om nya järnvägen blir UA Väst och den befintliga järnvägen från Vallvik till Maråker försvinner, har vi inget att erinra om.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Behovet och lokaliseringen av planskilda passager kommer att studeras i kommande skede och en dialog avses ske med företrädare för Ljusne Ala OK.

Jägareförbundet Söderhamn

Jägareförbundet Söderhamn förordar UA Öst, som bedöms ge den minsta påverkan på både naturen och viltet. De två andra alternativen, och i synnerhet det västra, kommer att förstöra stora delar av marken mellan E4 och väg 583 där viltet nu har ostörda områden att vistas i och en naturlig betestillgång.

En aspekt att ta hänsyn till är även viltolyckor med både älg, rådjur och havsörn (som ofta drar sig till olycksplatserna för älg och rådjur), vilka vi tror kommer att öka med de västliga alternativen.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta och att Jägareförbundet Söderhamn förordar UA Öst.

Svansjöns jaktlag

Om det blir alternativ Väst som kommer att gå förbi Sunnäs Odlingen så vill Svansjöns jaktlag informera om att det finns en byggnad där som innehåller tre slakterier för älg. Det är fem jaktlag som använder slakteriet.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Söderhamn NÄRA

Söderhamn Nära förordar ingen av de tre korridorerna som bättre än de andra. Dock finns aspekter att ta i beaktande oavsett val av korridor, främst gällande UA Öst.

Särskild hänsyn behöver tas till befintligt ledningsnät om korridor UA Öst väljs eftersom en så kallad konsekvensledning för vatten och avlopp finns i korridoren. Skada på denna ledning påverkar allt flöde till och från orten Vallvik där Söderhamn Nära idag har ca 160 abonnenter gällande vatten och avlopp.

Det finns planer på att eventuellt utöka verksamhetsområdet för kommunalt vatten och avlopp söder om Vallvik. Söderhamn Nära kan dock inte identifiera några problem eller förhindrande omständigheter som skulle kunna innebära en intressekonflikt mellan utbyggnaden av järnvägen och en utökning av verksamhetsområdet.

Följande bör tas i beaktande oavsett val av korridor:

- Arbetet bör inte påverka renhållningsverksamheten nämnvärt men framkomlighet för tunga fordon för insamling av hushållsavfall både under byggtiden och efter driftsättning måste vara tillgodosedd.
- Det bör planeras för en kanalisation för regionalt fibernät i samband med byggnationerna.
- Om dubbelspår förläggs i närheten av bebyggt område bör möjligheten till att samförlägga kanalisation för fibrering till privatbostäder ses över.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Gävle energi

Oavsett val av sträckning äger Gävle Energi optoledningar i vägen "Axmarstig" vilken ligger i utredningsområdet för dubbelspår mellan Kringlan och Axmarby. Gävle Energis ställning är att ledningarna ligger kvar men behöver de flyttas bekostas det av den som initierade åtgärden.

Projektet ligger utanför Gävle Energis elnätsområde och Gävle Energi har därför inget att erinra avseende elnät. Gävle Energi har inte heller något att erinra avseende värme eller verksamhetsstöd.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss. Däremot kan det finnas regionnätledningarna i närheten och regionnätägaren bör i så fall höras i samrådet.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta. Flera nätägare har blivit inbjudna till samrådet.

Ellevio

Ellevio har både regionnät och lokalnät inom utredningsområdet som berörs av samtliga utredningsalternativ. Ellevio informerar om att åtgärder på regionnätsanläggningar har höga kostnader och långa processer. Ellevio förordar inte ett alternativ utan förutsätter att Trafikverket i vidare projektering tar hänsyn till befintliga ledningar och anläggningar. Vidare förutsätts att dialog förs projekten emellan, om de planeras och projekteras parallellt.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta och avser föra dialog med Ellevio i kommande skeden.

E.ON Energidistribution AB (E.ON)

E.ON konstaterar att området inte berör deras koncessionsområde för elnät och tar därmed inte ställning till samrådshandlingarna.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Stora Enso Skog och Mark AB

Stora Enso Skog och Mark AB ser att UA Väst troligen kommer medföra en betydligt större påverkan vad gäller skogsbruket än de andra korridorerna. Därmed ser Stora Enso och Skog och Mark AB helst att befintlig sträckning används så långt som möjligt för att minimera intrånget.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar att Stora Enso Skog och Mark AB föredrar en östlig sträckning.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se