

RAPPORT

Samrådsredogörelse

OKB Gävle-Kringlan dubbelspår, delen Gävle C - Tolvforsskogen

Gävle kommun, Gävleborgs län
2025-09-30



Medfinansieras av
Europeiska unionen

Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse OKB Gävle-Kringlan dubbelspår, delen Gävle
C - Tolvforsskogen

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2025-09-30

Ärendenummer: TRV 2020/129919

Kontaktperson: Charlie Rost

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Samrådsrets.....	7
3 Samråd	8
3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	8
3.2 Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ	8
3.3 Samråd vid utformning av planförslaget.....	8
Våren 2021	8
Maj-juni 2023.....	9
Kompletterande samråd januari–februari 2024	10
3.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse	10
3.3.2 Samråd med berörd kommun	13
3.3.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	17
3.3.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	30

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

Handlingar, synpunkter, protokoll och minnesanteckningar rörande projektet finns hos Trafikverket diarienummer TRV 2020/129919.

1 Sammanfattning

Samråd är en viktig process som pågår under hela planläggningsprocessen, fram till granskning då Trafikverket lägger fram sitt färdiga planförslag. Genom samråd inhämtar Trafikverket synpunkter och information från myndigheter, organisationer, enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten. Detta är en viktig del i den demokratiska processen. Samråd kan se olika ut beroende på var i processen man befinner sig. Synpunkterna från genomförda samråd sammanställs i en samrådsredogörelse där Trafikverket också besvarar inkomna synpunkter. Trafikverket svarar kontinuerligt på frågor som inkommer via mail och telefon från fastighetsägare och andra intressenter.

Syftet med samrådsredogörelsen är att översiktligt sammanställa det som framförts under samrådsskedet och hur Trafikverket valt att ta ställning till det.

Denna samrådsredogörelse redovisar genomförda samråd och de synpunkter som inkommit till Trafikverket för järnvägsplan OKB Gävle-Kringlan, dubbelspår delen Gävle C-Tolvforsskogen. Synpunkter och yttranden som inkommit sammanfattas och besvaras.

Samråd har tidigare skett i samband med framtagande av "Förstudie, Dubbelspår Ostkustbanan Gävle-Sundsvall" under 2009-2010 och i "Järnvägsplan – val av lokaliseringsalternativ inkl MKB, Ostkustbanan, dubbelspår Gävle-Kringlan" under 2016-2019. Samråd har under processen skett löpande med Länsstyrelsen i Gävleborgs län och Gävle kommun.

Under arbetet med framtagande av planförslaget har olika informationsmöten genomförts. Under våren 2021 genomfördes ett möte för allmänheten, samordnat med Gävle kommuns samrådsmöte för Planprogram Gävle Västra. Under april-maj 2023 erbjöds ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk för järnvägen enskilda samrådsmöten på orten. 11 samråd på orten genomfördes. Övriga särskilt berörda erbjöds samråd i form av öppet hus. I maj 2023 genomfördes även två möten, i form av öppet hus på Monitor ERP Arena i Gävle.

Samråd har även skett löpande under arbetet med planförslaget med Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Gävle kommun, enskilda som kan bli särskilt berörda och övriga organisationer och myndigheter samt berörd allmänhet.

Under perioden 2023-05-20–2023-06-20 har samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen funnits tillgängliga på Trafikverkets webbplats, Trafikverkets kontor i Gävle och Stadshuset Gävle kommun. Information var handlingarna har funnits har delgivits genom brev, på sociala medier och annons i lokaltidning.

Under perioden 2024-01-25–2024-02-15 genomfördes ett kompletterande samråd med anledning av vidare utredning. Frågorna som samråddes var ett utökat planområde för järnvägsplan, omdragning av bäck från Igeltjärnen samt grundvattenskydd vid passage av vattenskyddsområdet. Handlingarna fanns tillgängliga på Trafikverkets webbplats, Trafikverkets kontor i Gävle och Stadshuset Gävle kommun. Information om handlingarna har funnits har delgivits genom brev, och annons i lokaltidning.

2 Samrådsrets

Den som avser att bygga en järnväg ska under arbetet med att upprätta en järnvägsplan samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs samt kollektivtrafikmyndigheten om kollektivtrafiken berörs. Omfattningen av samrådsretsen varierar beroende på samrådets syfte, karaktär och innehåll. Eftersom projektet antas medföra betydande miljöpåverkan ingår även övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda i samrådsretsen.

Till informationsmötet i mars 2021 identifierades samrådsretsen till berörda fastighetsägare inom ett avstånd på 100 meter från järnvägen, för att även få med de som eventuellt berörs av buller från järnvägen.

Under våren 2023 genomfördes samråd och samrådsretsen bestod av enskilda som särskilt berörs såsom fastighetsägare, ledningsägare och övriga rättighetshavare vilka kan bli berörda av permanenta och tillfälliga markintrång. I samrådsretsen ingår även fastighetsägare som berörs av buller och vibrationer och berörd allmänhet. Förutom dessa har berörda myndigheter och berörda organisationer, Region Gävleborg, Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Länsstyrelsen i Gävleborgs län och Gävle kommun ingått i samrådsretsen.

Under perioden 2024-01-25 – 2024-02-15 genomfördes ett kompletterande samråd och samrådsretsen bestod av enskilda som särskilt berörs såsom fastighetsägare, ledningsägare och övriga rättighetshavare vilka kan bli berörda av permanenta och tillfälliga markintrång. I samrådsretsen ingår även fastighetsägare som berörs av buller och vibrationer och berörd allmänhet. Förutom dessa har berörda organisationer, berörda myndigheter, Region Gävleborg, Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Länsstyrelsen i Gävleborgs län och Gävle kommun ingått i samrådsretsen.

3 Samråd

3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

”Förstudie, Dubbelspår Ostkustbanan Gävle-Sundsvall” var ute på remiss 2010-05-05 till 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010. Förstudien omfattade hela sträckan mellan Gävle och Sundsvall.

Hur samråd bedrevs inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) återfinns i samrådsredogörelse för ”Förstudie, Dubbelspår Ostkustbanan Gävle-Sundsvall” som finns diarieförd under TRV 2010/25933. Där återfinns information om samrådskrets, samråd och inkomna synpunkter samt Trafikverkets bemötande.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län beslutade 2010-08-30 samt Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade 2010-08-31 att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas.

3.2 Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ

Samråd har tidigare skett i samband med framtagande av ”Järnvägsplan – val av lokaliseringsalternativ inkl MKB, Ostkustbanan, dubbelspår Gävle-Kringlan” 2016–2019.

Hur samråd bedrevs under arbetet med ”Järnvägsplan – val av lokaliseringsalternativ, Ostkustbanan, dubbelspår Gävle-Kringlan” återfinns i samrådsredogörelsen som togs fram för det arbetet och finns diarieförd under TRV 2016/71867. Där återfinns information om samrådskrets, samråd och inkomna synpunkter samt Trafikverkets bemötande.

3.3 Samråd vid utformning av planförslaget

Våren 2021

Under mars 2021 genomförde Trafikverket ett digitalt informationsmöte för allmänheten. Mötet var samordnat med Gävle kommuns samrådsmöte för Planprogram Gävle Västra. För att fånga upp eventuellt bullerpåverkade fastigheter bjöds även fastighetsägare, inom ett avstånd på 100 meter från järnvägen, in. Brevinbjudan skickades 2021-02-22 ut till cirka 1 000 stycken fastighetsägare.

Mötet, där 124 personer deltog, hölls digitalt och spelades in. Det fanns möjlighet att ställa frågor eller lämna synpunkter vid mötet.

Maj-juni 2023

Under våren 2023 genomfördes samråd på orten med de fastighetsägare där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk. Inbjudan skedde via e-post 2023-04-13 med erbjudande om enskilt möte med Trafikverket under perioden 2023-04-24 till 2023-05-10. 11 stycken samråd på orten genomfördes.

Under perioden 2023-05-20–2023-06-20 genomförde Trafikverket samråd av samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen. Inbjudan till samråd skickades via brev enligt sändlista daterad 2023-05-05. Samråd, i form av öppet hus, genomfördes i Gävle, på Monitor ERP Arena 23 maj och 31 maj.

Information om samrådet annonserades i Arbetarbladet och Gefle Dagblad 2023-05-13 och 2023-05-23. På sociala medier (Facebook) annonserades information om samrådet

2023-05-17 och 2023-06-06. Pressinbjudan delgavs Arbetarbladet, Gefle Dagblad, SVT Gävleborg och SR Gävleborg 2023-05-12.

Samrådsremissen skickades ut till samrådsgruppen genom brevutskick enligt sändlista daterad 2023-05-05 och enligt sändlista via e-post daterad 2023-05-15. Till myndigheter där e-postadress saknades skickades brev enligt sändlista 2023-05-12.

Det fysiska samrådet i form av öppet hus utformades med stationer för olika delar av planförslaget där besökare kunde ställa frågor direkt till Trafikverket. Det var även en muntlig presentation av planen (tänkt utformning, miljökonsekvensbeskrivning med mera). Vid vardera samrådstillfälle kom cirka 80 besökare. Vid dessa två tillfällen fanns det möjlighet att lämna synpunkter på plats.

Under perioden 2023-05-20–2023-06-20 fanns handlingarna tillgänglig i fysisk form i Stadshuset Gävle kommun och Trafikverkets kontor i Gävle.

Samrådshandlingen fanns också tillgänglig på Trafikverkets webbplats under perioden 2023-05-20 – 2023-06-20. På Trafikverkets webbplats fanns också en digital samrådsportal. I samrådsportalen presenterades sammanfattande texter av samrådshandlingen, interaktiva kartor och en film med berättarröst som visade den planerade järnvägsanläggningen i 3D. I samrådsportalen var det också möjligt att lämna synpunkter via ett synpunktsformulär.

Under samrådstiden inkom 65 stycken yttranden.

Kompletterande samråd januari–februari 2024

Efter samrådet under våren och försommaren 2023 gjordes vidare utredning av tre områden. Detta gav upphov till ett kompletterande samråd som genomfördes under perioden 2024-01-25–2024-02-15. De frågor som samråddes under perioden var:

- utökat planområde för järnvägsplan (Gävle Central till Staketgatan)
- omdragning av bäck från Igeltjärnen i området mellan Lilla Lexen och E4/Hamnleden
- grundvattenskydd vid passage av vattenskyddsområdet (väster om Norra Kungsgatan till Bäckebacken)

Trafikverket samrådde om lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

Information om samrådet annonserades i Arbetarbladet och Gefle Dagblad 2024-01-20.

Samrådsremissen skickades ut till samrådsgruppen genom brevutskick enligt sändlista daterad 2024-01-11 eller enligt sändlista via e-post daterad 2024-01-22.

Under perioden 2024-01-25–2024-02-15 fanns handlingarna tillgängliga i fysisk form i Stadshuset Gävle kommun och Trafikverkets kontor i Gävle.

Samrådshandlingen fanns också tillgänglig på Trafikverkets webbplats under perioden 2024-01-25–2024-02-15. På Trafikverkets webbplats fanns också en digital samrådsportal. I samrådsportalen presenterades sammanfattande texter av samrådshandlingen och interaktiva kartor. I samrådsportalen var det också möjligt att lämna synpunkter via ett synpunktsformulär.

Under det kompletterande samrådet genomfördes samråd med de fastighetsägare där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk. Inbjudan skedde via e-post 2023-12-22 med erbjudande om enskilt möte med Trafikverket under perioden 2025-01-25 till 2024-02-08.

Under samrådstiden inkom 16 stycken yttranden.

Innehållet i de tre kompletterande utredningarna har efter det kompletterande samrådet arbetats in i järnvägsplan Ostkustbanan delen Gävle C-Tolvforsskogen samt miljökonsekvensbeskrivningen.

3.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse

3.3.1.1 Löpande samråd Länsstyrelsen i Gävleborgs län

Under framtagandet av utformningsförslag har ett flertal samråd med länsstyrelsen hållits. Samråden har innehållit information om status i arbetet med utformningsförslag samt effekter och konsekvenser av det.

Frågan om skydd av Gävle-Valboåsens grundvattentäkt, dess omfattning och utformning har samråtts med länsstyrelsen. Även landskapsanpassning av bullerskyddsvall vid Tolvfors herrgård har samråtts med länsstyrelsen.

3.3.1.2 Yttrande samrådsperioden 20/5–20/6 2023

Länsstyrelsen har inget att erinra mot de frågor som Trafikverket särskilt ville samråda om, dvs indragning av väg från allmänt underhåll, undantag från förbud inom strandskyddsområde samt undantag från samråd enligt 12 kap 6§ miljöbalken.

Länsstyrelsen bedömer att den viktigaste miljöfrågan utifrån grundvattenskyddet är risken för föroreningar av grundvattentäkten Gävle-Valboåsen. Länsstyrelsen avvaktar med vidare synpunkter till dess att vidare utredning av skyddsåtgärder är färdig.

Fridlysta arter som kan tänkas bli berörda behöver identifieras, beskrivas och bedömas om en eventuell dispens från artskyddsförordningen krävs och behöver sökas hos länsstyrelsen för möjliggörande av järnvägsplanen.

En inventering av boplatser för fladdermöss behöver göras.

Det saknas resonemang kring kumulativ påverkan på fåglar förutom habitatförluster som järnvägen och dess kringverksamhet kan komma att medföra, exempelvis kollisionrisken.

De åtgärder som vidtagits för att minska den visuella påverkan på Tolvfors bedöms som passande och vid flertal tillfällen har ytterligare kompensationsåtgärder diskuterats men hur dialogen skett och resultaten av dialogen saknas främst i planbeskrivningens avsnitt om dialog med Gävle kommun.

Länsstyrelsen vill understryka behovet av att det skapas möjligheter för oskyddade trafikanter att korsa vägar och järnvägen på ett säkert och attraktivt sätt.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar att Länsstyrelsen inte har något att erinra mot det som Trafikverket särskilt ville samråda om.

Trafikverket har förtydligat miljökonsekvensbeskrivningen utifrån dispenser och fridlysta arter gällande fåglar. Övriga fridlysta arter finns angivna i miljökonsekvensbeskrivningen.

Utifrån den fladdermusinventeringen som är utförd bedöms inte området vara artrikt och har låg aktivitet, därför kommer inte boplatser att inventeras.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska kompletteras gällande kumulativ påverkan på fåglar samt med motiv för varför ytterligare inventering inte bedöms nödvändigt. Angående kollisionsrisken har den inte bedömts eftersom området inte bedömts som värdefullt för fågel. Detta förtydligas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande ställt ett antal generella frågor samt haft önskemål om kompletteringar och förtydligande av frågor kring naturvärden som inte berörs av järnvägsplanen. Trafikverket har besvarat frågorna vid möte 2023-09-20 samt förklarat vilka delar som inte berörs av järnvägsplanen och därmed inte heller kommer att inarbetas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket och Gävle kommun har olika samverkansforum för att diskutera möjliga stärkande åtgärder med anknytning till den omgivningspåverkan som Trafikverkets planförslag respektive kommunens detaljplaner föranleder. Målsättningen är att hitta lösningar som är till nytta för bägge parter och ger en god helhetslösning. Trafikverket har ingen rådighet utanför sin egen mark för att kunna utföra åtgärder exempelvis på allén vid Tolvfors bruk, dvs det är en förutsättning att vi är överens med berörda markägare, i detta fall bland annat kommunen. Trafikverket har en pågående dialog i olika konstellationer och med olika delar av kommunen bl.a. kommunen som markägare, exploatör samt med miljökontoret (tex. kommunekolog och kulturmiljökompetens). Innan beslut eller avtal finns med berörda kan inget inarbetas i planbeskrivningen.

Trafikverket och Gävle kommun arbetar med god samverkan och för dialoger inom flera områden bland annat gång- och cykelvägar, förbindelser och oskyddade trafikanters behov av attraktiva och gena förbindelser. Funktionen av en planskild gång- och cykelpassage av planerad järnvägsanläggning ska säkerställas på sträckan mellan ny station Gävle Västra och järnvägens planerade passage över Hamnleden. På sträckan norr om Trafikplats 200 E4 Gävle Norra till och med Margareta Johanssons väg ska funktion av planskild friluftspassage säkras. Arbetet med planskilda passager sker i dialog med Gävle kommun, i samband med deras omvandling av området kring Gävle Västra och i Tolvforsskogen.

3.3.1.3 Yttrande kompletterande samråd 20/1–15/2 2024

Det framgår av framtagna underlag att allén längs Fältskärsleden är en bevarad struktur och idag är kraftigt minskad i omfattning till följd av tidigare ändringar. Länsstyrelsen ser att det är relevant att Trafikverket noga utreder om det verkligen är relevant att fälla den mängd träd som ingår i området för tillfälligt nyttjanderätt. Trafikverket har inte angett om återplantering av allén är aktuell men länsstyrelsen ser att möjligheten till bevarande av de befintliga jämnstora träden är prioriterat att undersöka. Det går inte i det kompletterande underlaget att tyda hur många träd som behöver tas ned i samband med utbyggnaden av järnvägsanläggningen.

Länsstyrelsen anser att de utredningar som genomförts gällande grundvattenskydd av Gävle-Valboåsens vattenskyddsområde är tillräckliga. Föreslagen lösning av grundvattenskydd bedöms ge ett gott skydd över lång tid vilket förutsätter att anläggningen sker på det sätt som beskrivs. Bedömningen av risker och förslag till skyddsåtgärder under byggskedet bedöms vara genomarbetat och innehålla lämpliga skyddsåtgärder.

Bäcken från Igeltjärnen omfattas av strandskydd och länsstyrelsen anser att handlingens bedömning kring påverkan på strandskyddets syften behöver kompletteras och motiveras ytterligare. Bäcken är idag kraftigt påverkad och bedöms inte ha några större värden. De åtgärder som föreslås innebär att förhållanden kan bli lite bättre jämfört med idag då bäcken delvis kan få en mer naturlig funktion. Länsstyrelsen har därför i princip inget att invända mot åtgärden.

I handlingen beskrivs diken som rinner genom äldre åkermark, mellan Sättra och Lilla Lexen, som kommer att beröras. Det bör ske en bedömning om eventuella diken omfattas av generellt biotopskydd.

I underlaget saknas information om artskyddsförekomster har identifierats och om artskyddet påverkas för det utökade planområdet, även för den tillkommande ytan för bäck från Igeltjärnen behöver Trafikverket bedöma påverkan utifrån artskyddet.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket kommer att förtydliga miljökonsekvensbeskrivningen gällande tillfälliga nyttjanderätter och den påverkan järnvägsanläggningen får på de 22 träd som kommer att tas ned i samband med utbyggnaden av järnvägen.

Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att förtydligas utifrån strandskyddet.

Trafikverket har uppdaterat miljökonsekvensbeskrivningen utifrån att fornlämningen Gävle stad kan ha en större utbredning mot norr än vad som framgår.

Trafikverket bedömer att den igenvuxna åkermarken inte karaktäriseras som jordbruksmark, därmed omfattas diken inte av bestämmelserna om generellt biotopskydd.

Trafikverket har inte identifierat några arter som omfattas av artskyddet.

3.3.2 Samråd med berörd kommun

3.3.2.1 Löpande samråd Gävle kommun

Under arbetet med planförslaget har samråd med Gävle kommun genomförts. Mötena har handlat om kommunens detaljplaner och påverkan av planförslaget.

Vid ytterligare samrådsmöten har tillfälliga nyttjanderätter, passager av järnvägen, naturmiljö, omledning av vattendrag från Igeltjärnen och stationsutformning av Gävle Västra diskuterats.

3.3.2.2 Yttrande samrådsperioden 20/5–20/6 2023

Nuvarande gång- och cykelförbindelser kommer ofrånkomligt att påverkas av den föreslagna järnvägsanläggningen och i vissa fall blir det omöjligt att åstadkomma exakt samma funktion som tidigare. Gävle kommun anser det viktigt att de nya förbindelserna som skapas får en funktion, genhet och utformning som optimeras utifrån de nya förutsättningarna.

För utbyggnaden av dubbelspåret bedöms ett stort massöverskott och det blir därför viktigt att skapa en sammanhållande plan för hur dessa massor ska flyttas och hanteras för hela sträckan Gävle-Kringlan. Behovet av specifika massor för järnvägsanläggningen är en fråga som inte fullt ut beskrivs i handlingen.

De föreslagna tidsramarna för tillfällig nyttjande rätt är väl tilltagna och skapar komplikationer för planering och utveckling av Tolvforsskogens verksamhetsområde. En tydligare beskrivning av projektets behov av tillfällig nyttjanderätt och tidsramarna för detta är nödvändigt.

Gävle kommun saknar beskrivning av hur viktiga funktioner ska upprätthållas under den långa byggtiden, ett tydligt sådant är gång- och cykelförbindelserna.

Påverkan på kulturmiljön vid Tolvfors bruk med nya Gävle Västra och bedömningen av kulturvärdet av lokstallet (Sätra 104:3) behöver förtydligas. I det fortsatta arbetet med gestaltungsprogrammet behöver även gestaltningen av teknikbyggnader och tekniska installationer förtydligas och planbeskrivningen bör ge vägledning för det fortsatta arbetet med gestaltungsfrågorna.

Den nya järnvägsanläggningen med tillhörande vägar och byggnader kommer att göra stora intrång i Hagaströmskilen. Därför är det viktigt med utformning, hantering i byggskedet och återställandet inför driftskedet. Den sammantagna utbyggnaden regleras i olika planer och därför blir det viktigt att de kumulativa effekterna hanteras av det totala ingreppet i naturmiljön och dess effekter.

Gävle Energi vill genom Gävle kommuns yttrande lyfta kostnaderna för kabelflytt till följd av dubbelspårsutbyggnaden.

Gävle kommun saknar den kumulativa påverkan från all trafikinfrastruktur. Planhandlingens behöver belysa samlad bullerpåverkan från all trafikinfrastruktur för att ge en representativ bild av bullerpåverkan och för att åtgärderna ska bli tillräckligt effektiva. Järnvägsplanen behöver beskriva och motivera hur den samlade påverkan ska hanteras.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket och Gävle kommun arbetar med god samverkan och för dialoger inom flera områden bland annat gång- och cykelvägar, förbindelser och oskyddade trafikanters behov av attraktiva och gena förbindelser. Funktionen av en planskild gång- och cykelpassage av planerad järnvägsanläggning ska säkerställas på sträckan mellan ny station Gävle Västra och järnvägens planerade passage över Hamnleden. På sträckan norr om Trafikplats Gävle Norra till och med Margareta Johanssons väg ska funktion av planskild friluftspassage säkras. Arbetet med planskilda passager sker i dialog med Gävle kommun, i samband med deras omvandling av området kring Gävle Västra och i Tolvforsskogen.

Trafikverket arbetar aktivt med masshanteringsoptimering. Det omfattar Järnvägsplan, delen Gävle C-Tolvforsskogen samt angränsande projekt. Fortlöpande genomförs gemensamma samverkansmöten för att diskutera frågor som bland annat masshantering.

Trafikverket har anpassat tillfälliga markanspråk utifrån Gävle kommuns planerade ytor för kvartersmark och vägar i strukturplan. Trafikverket kommer även fortsättningsvis att ha dialog och samverkan med Gävle kommun för att uppnå samordningsvinster mellan utbyggnaden av järnvägen och verksamhetsområdet Tolvforsskogen. Större delen av verksamhetsområdet Tolvforsskogen hanteras inte inom ramen för den här planförslaget utan av Järnvägsplan, delen Tolvforsskogen-Kringlan.

Befintlig gång- och cykelpassage mellan Sättra och Lilla Lexe kan inte vara kvar i och med sänkning av Hamnleden. Befintlig gång- och cykelväg mellan Trafikplats Sättra och Lexevägen vid Tolvfors bruk stängs. Den planeras att ersättas under byggtiden med en temporär gång- och cykelpassage förbi spåret mellan E4 och Skånbergsleden.

I samband med förflyttning av Skånbergsleden, till ny bro och nytt läge, kan trafiken på vägen behöva stängas av under en kortare tid.

Trafikverket kommer att förtydliga bedömningen av kulturvärdet av lokstallet. Miljökonsekvensbeskrivning och planbeskrivning kommer att förtydligas gällande påverkan på kulturmiljön vid Tolvfors bruk. Gestaltungsprogrammet och planbeskrivningen är båda underlag till järnvägsplanen.

Trafikverket har i sitt arbete tagit den hänsyn som är möjlig till Hagaströmskilens värden som grön kil och spridningskorridor. Återställandet är en viktig fråga som ingår i det fortsatta arbetet som slutligen resulterar i de krav som ställs gentemot kommande entreprenör.

Gällande de kumulativa effekterna för det totala ingreppet i naturmiljön så fanns det, när handlingarna togs fram, inga planer att ta hänsyn till. Det finns inga

detaljplaner som beskriver vad som ska göras som Trafikverket kan bedöma mot. Trafikverket har bedömt kumulativa effekter utifrån planprogrammet för Gävle Västra.

Trafikverket har kontinuerlig dialog med Gävle kommun gällande planarbetet där rättighetsfrågor diskuteras. Det genomförs även ledningssamordningsmöten med ledningsägarna där tekniska frågor hanteras.

Bullerutredningen har utförts enligt gällande arbetssätt och regelverk där Trafikverket tar ansvar för den statliga infrastrukturen, det innebär att även trafiken på E4 och Hamnleden har ingått i bedömningen för åtgärder. Dialog kring hantering av kumulativa bullereffekter från både statlig och kommunal infrastruktur förs med Gävle kommun utanför arbetet med järnvägsplanen. Trafikverket har genom dialog med Gävle kommun gett svar på frågor kring till exempel buller och vattenskydd.

3.3.2.3 Yttrande kompletterande samråd 20/1–15/2 2024

Gävle kommun önskar att Trafikverket förtydligar vilka träd som avses tas ned i allén utmed Fältskärsleden samt om någon kompensation för dessa träd kommer att göras.

Gävle kommun vill att skyddsvallens längd, höjd och bredd tydligare redovisas i handlingarna samt på vilket sätt till exempel läckage på järnvägsbron över Norra Kungsgatan omhändertas och hanteras inom järnvägsanläggningen och dess avvattningssystem.

Järnvägsplanen behöver tydligare belysa översvämningsriskerna för närliggande bebyggelse med anledning av omdragning av bäck från Igeltjärnen. De flöden som omledningen är dimensionerade för samt kapaciteten att hålla kvar vatten i naturmark vid översvämningsyta och bräddike (inkl hur avrinningen sker om flödena överskrider anläggningens kapacitet) behöver redovisas tydligare.

Gävle kommun anser att järnvägsanläggningen borde anpassas utifrån MSB:s tillämpning av Översvämningsdirektivet så att tillräcklig översvämningshänsyn tas i planläggningen.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket kommer att förtydliga planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen med de 22 träd som behöver tas ner.

Planbeskrivningen har kompletterats med en bild där skyddsvallen framgår och hur avvattningen vid Norra Kungsgatan är utformad.

Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen kommer att förtydligas gällande översvämningssrisken utifrån höga flöden. Den planerade järnvägsanläggningen, utanför vattenskyddsområdet, kommer inte generera större dagvattenflöden än nuvarande markanvändning och kommer inte heller påverka översvämningssituationen i Gävle negativt.

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

3.3.3.1 Löpande samrådsmöten med berörda verksamheter och fastighetsägare

Under arbetet med planförslaget har Trafikverket haft en kontinuerlig dialog med berörda fastighetsägare, ledningsägare, hyresgäster och enskilda som kan bli särskilt berörda av till exempel markintrång eller buller. Detta har skett genom e-post, telefonsamtal, digitala möten och samrådsmöten. Frågor som har samråtts är påverkan av järnvägsanläggningen, fastighetspåverkan, bullerpåverkan och bullerskyddsåtgärder.

Gävle kommun

Trafikverket har även samrått med Gävle kommun i egenskap av att de är fastighetsägare. Samråden har handlat om intrång, järnvägsanläggningens påverkan på kommunal mark och om Gävle Västra. Yttranden och bemötanden återfinns under avsnitt 3.3.2.2 och 3.3.2.3.

Region Gävleborg

Samrådsmöten med regionen har genomförts och har handlat om Gävle Västra, marken norr om helikopterplattan, helikopterplattans flytt och tillfälliga markanspråk. Ytterligare samråd med Region Gävleborg återfinns under avsnitt 3.3.4.1 samt yttranden och bemötanden återfinns under avsnitt 3.3.4.2 och 3.3.4.3.

Gävle Energi

Samråd med Gävle Energi har genomförts i egenskap av att de är ledningsägare och rättighetshavare. Vid samråden har ledningsomläggning, anläggningspåverkan och flytten av mottagningsstationen i Tolvfors diskuterats. Gävle Energi har inte lämnat något särskilt yttrande utan framför sina synpunkter genom Gävle kommuns yttrande. Yttrande och bemötande återfinns under avsnitt 3.3.2.2.

Vattenfall

Samråd med Vattenfall, i egenskap av ledningsägare och rättighetshavare, har genomförts och dialogerna har handlat om flytt av deras kraftledning då mottagningsstationen i Tolvfors behöver flytta på grund av järnvägen. Yttranden och bemötanden återfinns under avsnitt 3.3.3.3 och 3.3.3.4.

Gästrike Vatten/Gävle Vatten

Samråd med Gästrike Vatten har genomförts kring frågan om skydd av Gävle-Valboåsens grundvattentäkt, dess omfattning och utformning samt om framtida flytt av ledningar. Yttrande och bemötande återfinns under avsnitt 3.3.3.3 och 3.3.3.4.

Järnvägmusei vänner

Samråd har genomförts med Järnvägmusei vänner som är hyresgäst i Trafikverkets lokaler. De framtida möjligheterna till fortsatt verksamhet har diskuterats eftersom lokalerna påverkas av utbyggnaden av järnvägen. Yttrande och bemötande återfinns under avsnitt 3.3.4.2.

Infranord

Samråd har genomförts med Trafikverkets hyresgäst Infranord kring påverkan på deras verksamhet i befintliga lokaler, ytor, spår och dess påverkan av utbyggnaden av järnvägen.

Fastighetsägare som kan bli särskilt berörda

Trafikverket har kontinuerligt haft kontakt med fastighetsägare som kan bli särskilt berörda av järnvägsanläggningen. Fastighetsägarna har även erbjudits möte (samråd på orten – särskild inbjudan via brev och/eller e-post) där frågor som inlösen, inkomstbortfall, fastighetsvärdering, markanvändning under byggskedet, buller har diskuterats.

Vissa fastighetsägare har sedan inkommit med yttranden under samrådsperioden

2023-05-20 – 2023-06-20. Yttranden och bemötanden återfinns under avsnitt 3.3.3.5.

3.3.3.2 Informationsmöte allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda mars 2021

Inkomna frågor och synpunkter handlade om val av spårdragning och förslag på alternativa järnvägssträckningar. Frågor om bullernivåer och bullerskyddsåtgärder, både under byggtiden och senare under driftskedet, inkom.

Synpunkter och frågor kring vibrationer från Bergslagsbanan och Bergslagsbanans framtida omlokalisering inkom. Mottagningsstationens framtida placering har också en del synpunkter och frågor handlat om.

Synpunkter inkom om Lilla Lexes placering mellan två järnvägsanläggningar och risken att inte kunna passera järnvägen på grund av bland annat bomfällning eller blockerande tåg.

Ett flertal inkomna synpunkter rör intrång i grön- och rekreationsområden mellan Tolvfors och Lexe samt väster om Igeltjärnen.

Inkomna synpunkter lyfter behov om att Gävle Västra anpassas för att bevara känslan av Tolvfors och att stationen och området runt om behöver utformas i samklang med befintlig kulturmiljö sam förstärka den. Det har även inkommit exempel på vad som kan ses som relevanta förebilder för utformning och integrering av ny station.

Frågor inkom om vad som händer med berörda bostadshus och om inlösen kan bli aktuellt.

Trafikverkets bemötande:

Grundförutsättningen för ny dragning av järnväg är att den ska ges ett sådant läge och utformas på ett sådant sätt att ändamålet uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet till en skälig kostnad. Ett stort antal spårlinjer har analyserats inom den valda korridoren och utifrån dessa har Trafikverket landat i den spårlösning som nu föreslås.

Spåren är placerade efter krav på hastighet och tekniska förutsättningar i järnvägsanläggningen. Hänsyn har tagits till befintliga vägar som trafikplats Gävle Norra och Hamnleden. Naturvärden och grundvattentäkten har också beaktats. Placeringen av ny station Gävle Västra, med närhet till Gävle sjukhus, har varit en förutsättning, liksom befintlig Bergslagsbana och en framtida flytt av den.

Ombyggnad av Ostkustbanan klassas som nybyggnad och då gäller striktare regelverk för bland annat buller. Trafikverket beräknar ljudnivån utifrån planerad järnvägslinje, framtida trafikering samt omgivande terräng och bebyggelse.

Utredningen gällande trafikbuller kommer att fördjupas och då särskilt för byggnader som beräknas få ljudnivåer över gällande riktvärden. Trafikverket tar fram ett förslag på bullerskyddsåtgärder som behövs för den nya järnvägen.

Bullerskyddsåtgärder kommer att genomföras för de delar som omfattas av planförslaget, det vill säga anläggandet av ny Ostkustbana och ombyggnad av Bergslagsbanan fram till järnvägsövergången till Lilla Lexe samt sänkningen av E4 och Hamnleden. Det innebär att bullerskyddsåtgärder inte kommer att genomföras

för Bergslagsbanan genom hela Lexe och Hagaström eller för E4, utan bara för de hastigheter som omfattas av bullernivåer över riktvärdena från de delar av infrastrukturen som byggs om.

Byggandet av järnvägen och passager kommer att ske i etapper och arbete kommer att ske på olika platser under olika tidsperioder. Där det blir aktuellt med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kan de komma att utföras i ett tidigt skede. Spårnära åtgärder är svåra att genomföra i ett tidigt skede och därför kommer de att byggas efter det att anläggningen är klar. Trafikverket jobbar aktivt för att minimera bullerstörningar under byggtiden.

Dubbelspårsutbyggnaden Gävle-Sundsvall sker i olika etapper. I detta projekt, Gävle C-Tolvforsskogen, ingår en liten flytt av Bergslagsbanan från Gävle Central för att ansluta till den nya stationen Gävle Västra. Nytt dubbelspår på Bergslagsbanan från Gävle Västra till Forsbacka ingår i nästkommande projekt Gävle-Kringlan.

Mottagningsstationen och kraftledningen kommer att behöva flyttas för att ge plats åt den nya järnvägen. Detta hanteras i egna processer som leds av ledningsägarna. I Gävle kommuns Planprogram Gävle Västra studeras alternativ lokalisering.

Järnvägsövergången till Lilla Lexe kommer att vara som den är idag, men förbättringar av befintlig bomanläggning kommer att genomföras. Bommarna vid järnvägsövergången kommer inte att vara nerfälda när tågen står stilla på station Gävle Västra utan fälls ner först när tågen är klara för avgång.

Med de nya spåren kommer delar av godstrafiken att gå på det nya godsspåret. Järnvägsanläggningen kommer att optimeras för att minimera tiden när bommarna är nerfälda. Godstågens hastighet begränsas inte på grund av stationen.

I arbetet med att projektera järnvägsanläggningen kommer hänsyn till natur- och rekreationsvärden att tas så långt det är möjligt. Tillfällig påverkan under byggtiden kan dock förekomma och tillgängligheten kan periodvis vara begränsad. Projektet är fortfarande i ett tidigt skede och när samrådshandlingen redovisas år 2023 kommer det att finnas plankartor och illustrationskartor som visar hur grönyterna påverkas samt även Igeltjärnens påverkan.

Gävle Västra blir en ny kompletterande regional tågstation till Gävle Central, som även kan avlasta järnvägssystemet vid en framtida ombyggnation av Gävle Central. Stationen blir samtidigt en viktig knutpunkt mellan tre regionaltrafikupplägg; X-tåget, Tåg i Bergslagen och Upptåget. Stationen ska underlätta resandet och byten mellan tåg och buss, framförallt för alla som arbetspendlar och besöker sjukhuset. Gävle Västra ska också skapa möjlighet för regionen att utveckla kollektivtrafiken på ett sätt som inte är möjligt vid Gävle Central.

Trafikverkets utgångspunkt och ambition är att inga bostadsfastigheter ska behöva lösas in och i detta skede. Det kommer att säkerställas i den fortsatta projekteringen av järnvägsanläggningen. I dagsläget finns det några fastigheter med verksamheter som kommer att påverkas av järnvägsanläggningen. Dialog med berörda fastighetsägare pågår.

3.3.3.3 Yttranden samrådsperiod 20/5–20/6 2023 – berörda verksamheter och fastighetsägare

Vattenfall

Vattenfall har lämnat synpunkter på arbets-/serviceväg inom Vattenfalls ledningsrätt samt information om eventuellt nytillkommande stolpplaceringar i området.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar inkomna synpunkter och kommer att beakta dem och anpassa arbets-/servicevägen så att den inte kommer i konflikt med Vattenfalls ledningsrätt.

Gästrike Vatten/Gävle Vatten

Gävle Vatten saknar väsentligt underlag för att kunna göra en bedömning av planens påverkan på VA-försörjningen i Gävle. Den planerade järnvägsanläggningen korsar vattentäkten Gävle-Valboåsen och i närheten av ett av Gävles viktigaste områden för vattenförsörjning.

Då det saknas underlag i planhandlingarna så har Gävle Vatten ingen möjlighet att göra kvalificerade bedömningar. I handlingarna går dock att läsa att broar behöver grundläggas med pålning. Dessa broar, vid Norra Kungsgatan och Skånbergsleden ligger inom ett område som är mycket känsligt för pålning. Gävle Vattens bedömning är att pålning är olämpligt i detta område.

I planhandlingarna finns även beskrivning av teknikgårdar som ska anläggas. Två teknikgårdar planeras mitt på åskärnan och i nära anslutning till primärt vattenskyddsområde. Gävle Vatten anser inte det lämpligt att tex transformatorer med olja placeras på åskärnan.

Planförslaget berör ett stort antal detaljplaner och här förutsätts Trafikverket och Gävle kommun beakta de befintliga ledningar samt kommande ledningsomläggningar så att de förläggs i mark med avsedd funktion.

Hänvisning till dimensionering och eventuella förändringar i flöden saknas delvis eller helt. Antaganden som görs kring risker för översvämning underbyggs inte med redovisning eller resonemang kring höjder eller lågpunkter eller resultat från

skyfalls- eller ytvattenmodellering. Därför kan inte Gävle Vatten yttra sig kring hur ledningar och avvattning inom befintligt verksamhetsområde för dagvatten kan komma att påverkas. Fortsatt samverkan behöver ske i det vidare arbetet med planens genomförande.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket kommer att delge Gävle Vatten de efterfrågade underlagen.

Trafikverket har efter samrådet i maj-juni 2023 fortsatt utreda frågan om grundvattenskydd och har tagit fram förslag på utformning och omfattning av det planerat grundvattenskydd samt dess motiv.

Gällande pålning av broar vid Norra Kungsgatan och Skånbergsleden har Trafikverket och Gävle Vatten dialog kring frågan. Trafikverket utgår från nu gällande föreskrifter och lagstiftning.

Inom vattenskyddsområdet finns inga teknikgårdar med transformatorer som innehåller olja eller andra riskobjekt.

Telia/GlobalConnect

Telia har redan dialog med Trafikverket om aktuella ledningar och hur de behöver hanteras i projektet.

Fastighetsägare som kan bli särskilt berörda

Ett flertal fastighetsägare med näringsverksamhet har inkommit med yttranden rörande järnvägsanläggningens utbredning och dess fastighetspåverkan. Synpunkter har även inkommit om byggtiden, etableringsytor och byggtrafik.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har efter inkomna synpunkter sett över det permanenta markanspråket, det tillfälliga markanspråken samt byggtrafik. Ett flertal justeringar har gjorts för att tillmötesgå de synpunkter som inkommit.

3.3.3.4 Yttrande kompletterande samråd 20/1–15/2 2024

Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom området och luftledning inom närområdet för aktuell järnvägsplan och delger därför Trafikverket det sedan tidigare skickade yttrandet från 2023-06-15.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar detta.

Gästrike Vatten/Gävle Vatten

Gävle Vatten saknar fortsatt underlag för att kunna göra en bedömning av planens påverkan på VA-försörjningen i Gävle. Gävle Vatten bedömer även fortsättningsvis att pålning utgör en mycket stor risk för vattenförsörjningen. Skyddspumpning och tillfällig länsupumpning bedöms inte vara möjligt då allt vatten nyttjas idag.

Gävle Vatten instämmer i Trafikverket slutsatser angående behov av skyddsåtgärder samt instämmer i Trafikverkets förslag till grundvattenskydd för passage av Gävle-Valboåsen.

Gävle Vatten anser det viktigt att det geotekniska tätskiktssystemet anläggs så att även dagvattenledningarna som ska avvattna banvallen läggs ovanför skyddet för att minska antalet perforeringar i tätskiktet. Det är också viktigt att tätskiktet avslutas så att läckage eller nedbrytning inte sker och anläggs så att skarven mellan spåren (vid de olika anläggningsskedena) är täta. För att säkerställa tätskiktets och dagvattendammens funktion, ur ett längre perspektiv, är det viktigt att det finns ett kontrollsystem för tätskiktets funktion och en underhållsplan inklusive åtgärdsplan.

För att inte riskera att tätskiktssystemet förstörs anser Gävle Vatten att Trafikverket ska ansvara för att alla befintliga ledningar som idag ligger under banvallen förläggs utanför grundvattenskyddet eller anläggs i skyddsör.

Det är viktigt att Trafikverket vid framtagande av underlag, projektering och anläggning använder sig av underlag som baseras på högsta tillståndsgivna grundvattenyta och inte enbart mätningar.

Gävle Vatten delar inte Trafikverkets tolkningar av de hydrogeologiska/geologiska markförhållanden av åsen.

För att planera så att risken för föroreningar av grundvattentäkten minskas är det viktigt att det finns en plan för hur olycka/tillbud ska hanteras.

Det bör beaktas i planläggningen om det finns risk för påverkan på befintligt dagvattennät då det kan finnas behov av fördröjning uppströms alternativt att erforderliga förstärkningar på befintligt nät utförs.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har översänt ytterligare underlagsmaterial till Gävle Vatten.

Det är inte möjligt att lägga dagvattenledningarna ovan tätskiktet med bibehållen funktion på dränering och avvattning av tätskikten eftersom dräneringen kopplas

mot dagvattenledning som ligger betydligt lägre i sektion. Dagvattenledningarna ska utföras med helsvetsade PE-ledningar vilket väsentligt ökar säkerheten mot läckage.

Inom vattenskyddsområdet finns cirka 15 ledningar tillhörande Gävle Vatten vilka kommer att påverkas av kommande dubbelspårsutbyggnad. Ingen av berörda ledningar bedöms kunna ligga kvar utan påverkan. En stor del av dagens ledningar kommer att försvinna och ersättas via nytt vatten- och avloppssystem.

Trafikverket har en kontinuerlig dialog med Gävle Vatten kring inkomna synpunkter.

Gästrike/Gävle Vatten – tilläggsyttrande 2024-03-15

Gävle Vatten delar inte Trafikverkets uppfattning gällande den påverkan de planerade anläggningarna kan få på Gävles dricksvattenförsörjning. Gävle Vatten vill återigen informera Trafikverket att Gävle Vatten har identifierat områden vid korsningen OKB/ Norra Kungsgatan samt vid Skånbergsleden som extra känsliga för pålning. Därför behöver Trafikverket redovisa omfattande underlag och riskanalyser samt olika utredda grundläggningsalternativ i kommande tillståndsärendet.

Gävle Vatten delger gärna Trafikverket de hydrogeologiska underlag respektive de geohydrologiska tolkningar som Gävle Vatten har gjort.

Gävle Vatten anser att Trafikverket behöver ta hänsyn till den totala påverkan som de planerade anläggningarna har på Gävle-Valboåsen då hela det av Trafikverket bedömda påverkansområdet samt även omgivande områden ligger inom åsens tillrinningsområde.

Trafikverket använder inte lämplig beräkningsmetod för att beräkna utebliven grundvattenbildning till Gävle-Valboåsen. Gävle Vatten anser att Trafikverket även behöver ta hänsyn till områden med tillrinning av yt- och grundvatten som rinner mot påverkansområdet.

Gävle Vatten anser att Trafikverket behöver visa de planerade åtgärdernas påverkan på dricksvattenförsörjningen.

Gävle Vatten önskar ta del av uppskattningar av hur mycket dagvatten Trafikverket planerar att leda bort via täta system från trafikplatser och andra hårdgjorda och täta ytor, utöver det som leds bort i dagsläget. Trafikverket behöver även visa hur de planerade åtgärderna kan påverka kvalitetsparametrar i vattendragen. Det är även viktigt att Trafikverket särskiljer grund- och dagvatten så att förorenat vägdagvatten kan hanteras vid en eventuell olycka eller utsläpp.

Gävle Vatten bedömer att pålning som grundläggningsmetod inom vattentäkten i aktuellt området kan utgöra en stor risk för dricksvattenförsörjningen.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket kommer ha fortsatt dialog med Gävle vatten om järnvägsanläggningens eventuella påverkan på dricksvattenförsörjningen. Trafikverket noterar Gävle Vattens information om områden extra känsliga för pålning och avser fortsätta dialogen med Gävle Vatten gällande detta.

Trafikverket kommer föra dialog med Gävle Vatten gällande järnvägsanläggningens totala påverkan på Gävle-Valboåsen och beräkningsmetoder för utebliven grundvattenbildning samt tillrinning av yt- och grundvatten.

Inkomna synpunkter om eventuell påverkan på dricksvattenförsörjning, bortledning av dagvatten, påverkan på kvalitetsparametrar och hantering av förorenat vatten avser Trafikverket föra dialog med Gävle Vatten.

Trafikverket har en kontinuerlig dialog och kontakt med Gävle Vatten kring inkomna synpunkter.

3.3.3.5 Yttranden samrådsperiod 20/5–20/6 2023 – allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda

Under perioden 2023-05-20–2023-06-20 har ett stort antal yttranden från enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten lämnats in. De som blir särskilt berörda gällande buller, innehar rättigheter eller gemensamhetsanläggningar fick utskick med inbjudan att lämna synpunkter.

Nedan redogörs en sammanfattning av inkomna yttranden utifrån ämnesområden. En stor del av yttrandena handlar om närmiljö, boendemiljö, buller, byggtiden och gång- och cykelpassager.

Det har inkommit synpunkter om att träd bör planteras framför planerade bullerskärmar för att minska den visuella störningen vid Igeltjärnen. Igeltjärnen är ett uppskattat och välanvänt rekreationsområde och som behöver värnas om och frågor om kompensationsåtgärder för avverkning i skogsområdet kring Igeltjärnen har inkommit.

Vid omledning av Igeltjärnsbäcken behöver försiktighetsåtgärder göras då skogen vid Lilla Lexen är gammal, känslig och viktig för både djur och växtlighet.

Skogen vid Lilla Lexen och Tolvfors används flitigt till både rekreation och friluftsliv, det är ett av få stadsnära skogsområden. Grönstrukturen kring Tolvfors herrgård och bruksmiljöerna bör bevaras så att områdets lantliga karaktär inte försvinner.

Boende har inkommit med synpunkter om att det redan idag är många som är drabbade av buller och flera är oroliga för hur det kommer att bli både under byggtiden och under driftskedet. Synpunkter har inkommit om att det behövs en ordentlig och hög bullervall eller bullerskärm mellan E4 och Igeltjärnsvägen för att minska det sammanlagda bullret från väg och järnväg.

Flera synpunktslämnare ser risker med den ökade tågtrafiken vilket kommer medföra ökat buller som kan leda till sömnproblem, stress eller andra hälsoproblem.

Flera inkomna synpunkter handlar om bullerdämpande åtgärder under byggtiden och pekar på vikten av tydlighet vilka åtgärder som kommer att finnas under byggtiden.

Ett flertal synpunkter handlar om genomförda bullerberäkningar och att de inte är korrekt utförda. Det finns också synpunkter kring att både statliga och kommunala vägar/spår bör räknas med i bullerberäkningarna och då särskilt för boende utmed Igeltjärnsvägen ligger i nära anslutning till ny järnväg, ny påfart och korsning och befintlig E4.

Några synpunktslämnare lyfter oron för vibrationer i samband med byggtiden och när järnvägen är i drift. Man hänvisar till att marken i området är sättningsbenägen och att vid Igeltjärnen har marken redan idag sjunkit.

Det har också inkommit synpunkter om att det behöver garanteras att inga skadliga elektromagnetiska fält från järnväg eller mottagningsstation påverkar bostäder.

Många inkomna yttranden handlar om att det är otydligt vilka cykel-/gångpassager som blir kvar. Synpunkterna handlar om att det är viktigt att det på ett enkelt och säkert sätt går att cykla/promenera från Västra Sättra/Sättra mot centrum men också till Lilla Lexe/Hagatröm samt mot Tolvforsskogen.

Några synpunkter handlar om att förbindelsen även är viktig för att eventuellt inte stänga inne/ute tex räddningstjänsten eller boende när tåg blir stående på övergången mellan Lilla och Stora Lexe eller de gånger järnvägsbommarna är nere lång tid. Man menar också att nuvarande cykelväg mellan Sättra och Lilla Lexe används flitigt av bland annat ungdomar som åker mellan IP i Hagatröm och Sättra.

Några yttranden handlar om att en passage under 5 järnvägsspår till sjukhuset och stan inte är bra utifrån ett säkerhets- och trygghetsperspektiv.

Passagen under E4 i höjd med Igeltjärn ger möjlighet att ta sig ut i skogen och försvinner den behöver de ske någon slags kompensation.

Synpunkter har inkommit om en oro för en alltför stor påverkan på skog och mark under byggtiden vilket också gäller tillfälligt markanspråk. Avverkade ytor önskas återställas till det skick det var innan, tex med växtlighet. Tillfälliga markanspråk

och arbetsvägar bör anläggas med försiktighet så att det inte skapar alltför "svårläkta sår" i naturen.

Inkomna yttrande handlar om oklarheten i hur byggtrafiken kommer att gå under byggtiden vilket skapar oro över att den kommer att ledas på Centralvägen och över överfarten till Lilla Lexe. Man menar att detta skulle leda till ökat buller, damning och att pulkabacken försvinner. Det finns även en oro över att byggtrafik ska ledas via Pingeltorp.

Ett flertal synpunkter handlar om utformning och gestaltning av ny regionalstågsstation Gävle Västra. Det har även inkommit synpunkter där oro beskrivs utifrån att den nya stationen ska skapa otrygghet, men att utformningen kan bidra till att stationen känns trygg till exempel transparenta material, god belysning och välgenomtänkta lösningar.

Trafikverkets bemötande:

När en järnväg byggs ges den ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Omledningen av vattendraget från Igeltjärnen görs till följd av sänkningen av Hamnleden, som i sin tur görs för att järnvägen ska kunna passera vägen planskilt. Omledningen har utretts vidare och nödvändiga försiktighetsåtgärder och förbättringar för vattendraget kommer att göras då den är ett viktigt inslag i landskapet.

Utbyggnaden av järnvägen kommer inte att påverka grönstrukturen i Tolvfors bruksmiljö.

Trafikverket konstaterar att utbyggnaden av järnvägen kommer att påverka rekreation och friluftsliv mellan Sätra och Lexe/Tolvfors då grönområdena minskar.

Föreslagna åtgärder utgår från riktvärden, behov, kostnader och vad som är tekniskt möjligt. Till exempel i anslutning till västra delen av Sätra går den nya järnvägen på bank vilket innebär att en bullerskyddsvall skulle behöva vara mycket hög och därmed ta väldigt mycket mark i anspråk. En skärm i anslutning till spåret kan placeras på samma nivå som spåret vilket ger en lägre höjd och mindre markanspråk. Att placera åtgärden så nära källan som möjligt innebär också att man får en bättre dämpningseffekt då mindre andel ljud kommer att "smita över". Ett större avstånd till källan behöver kompenseras med högre höjd vilket innebär att en skärm nära spåret oftast är mer effektiv än en vall med motsvarande höjd då vallens krön hamnar på ett större avstånd från spåret.

Den utredning som utförts visar även att gällande riktvärde för buller inte överskrids till följd av trafiken på E4 varför det inte är motiverat att ta mark i anspråk för att anlägga bullerskyddsvallar.

Ambitionen är att fastighetsnära bullerskyddsåtgärder byggs tidigt i projektet för att även ge dämpning under byggtiden. Spårnära åtgärder utförs så att de inte påverkar logistik och tillgänglighet för övriga arbeten.

Trafikverket har inte gjort några mätningar av trafikbuller och planerar inte heller göra det efter att dubbelspårsutbyggnaden är klar. Trafikverket analyserar trafikbuller genom beräkningar enligt vedertagna metoder. Beräkningsmodeller gör det möjligt att beskriva hur ändrade förutsättningar längs en väg eller järnväg påverkar ljudmiljön, vid till exempel en ombyggnad eller ökad trafikmängd. Förhållandena på platsen som terräng, byggnader, antal fordon, hastigheter med mera, före och efter ombyggnad, ingår i beräkningsmodellen. Bullerutredningen har utförts enligt gällande arbetssätt och regelverk, där Trafikverket tar ansvar för den statliga infrastrukturen, det innebär att även trafiken på E4 och Hamnleden har ingått i bedömningen för åtgärder.

Utredning av buller under byggtiden har inte gjorts i detta skede. Vid behov kommer byggbullerutredningar att utföras för att kravställning och riskanalyser inför byggskedet ska kunna utföras korrekt. Arbeten som riskerar att överskrida riktvärdena kommer att identifieras och förslag på åtgärder tas fram. Åtgärder under byggskedet kan tex vara tidsstyrning av bullrande arbetsmoment, krav på dämpade maskiner, skärmning av enskilda maskiner, temporära bullerskydd.

Trafikverkets bedömning är att inga riktvärden för komfortvibrationer överskrids under framtida driftskede. Utredning av vibrationer under byggtiden har inte utretts i detta skede. Inför byggskedet, när detaljer om arbetets utförande finns, kommer en riskutredning att göras för närliggande bebyggelse som tar hänsyn till planerade arbetsmoment som kan ge upphov till vibrationer. Eventuella hälsoeffekter på grund av elektromagnetiska fält från järnvägsanläggningen bedöms bli obetydliga.

Trafikverket och Gävle kommun arbetar med god samverkan och för dialoger inom flera områden bland annat gång- och cykelvägar, förbindelser och oskyddade trafikanters behov av attraktiva och gena förbindelser. Funktionen av en planskild gång- och cykelpassage av planerad järnvägsanläggning ska säkerställas på sträckan mellan ny station Gävle Västra och järnvägens planerade passage över Hamnleden. På sträckan norr om Trafikplats Gävle Norra till och med Margareta Johanssons väg ska funktion av planskild friluftspassage säkras. Arbetet med planskilda passager sker i dialog med Gävle kommun, i samband med deras omvandling av området kring Gävle Västra och i Tolvforsskogen.

Gävle kommun ansvarar för kommunal infrastruktur som till exempel gång- och cykelvägar. Som lagstiftningen är utformad ansvarar respektive part för sina processer och har inte rådighet att samråda eller besluta i varandras frågor. Förslag på framtida gång- och cykelpassager kommer att beskrivas och samrådats inom den kommunala detaljplaneringen.

För att byggtiden ska bli så kort som möjligt kommer utbyggnaden av den nya järnvägen att pågå parallellt inom flera områden längs sträckan. Enligt nuvarande tidplan bedöms byggstart ske under åren 2027–2028.

Generellt kommer samtliga markanspråk som används tillfälligt under byggtiden att återställas efter avslutad byggnation. Särskilt värdefulla träd sparas om möjligt och skyddas under byggtiden.

Trafikverket gör så lite fysiskt intrång som möjligt vid Igeltjärnen under byggtiden. Permanent markintrång behövs för järnvägsanläggningen, bullerskyddsskärm och en serviceväg. Inom det området kan ingen vegetation finnas kvar. Intrånget har minimerats bland annat genom att Trafikverket inte tar något tillfälligt markanspråk norr om järnvägen för att bygga järnvägen. Järnvägen byggs söder ifrån och befintlig vegetation närmast Igeltjärnen kommer inte att påverkas.

Byggandet av järnvägen innehåller många olika delmoment som påverkar omgivningen på olika sätt. Störningar från arbetet kommer främst att uppstå i form av motorljud från maskiner, trafik till och från området, geotekniska förstärkningsarbeten, mark- och schaktningsarbeten. Under byggtiden genomförs förebygga åtgärder för att begränsa störningar och skador för de som bor eller arbetar i närheten. Vid behov kan arbeten avskärmats mot omgivningen.

Trafikverkets målsättning för den nya regionaltågsstationen Gävle Västra är att skapa ett inbjudande, tryggt och lättorienterat stationsområde. Trygghetsaspekten, däribland överblickbarhet och belysning ingår, kommer att behöva studeras vidare. Gestaltningen av stationen kommer att vidareutvecklas i kommande skeden och kommer därmed också kunna beskrivas mer i detalj. Detta sker i samordning med Gävle kommuns planering av och vision för stationsområdet.

3.3.3.6 Yttranden kompletterande samråd 20/1–15/2 2024

Det har inkommit synpunkter om att bäck från Igeltjärnen norr om Hamnleden är felaktigt ritad på lantmäteriets karta.

Det har inkommit synpunkter med hänvisning till natur och djurliv som kommer att påverkas av utbyggnaden av järnvägen samt fråga om våtmarkerna som dikas ur kommer att kompenseras (då de är viktiga livsmiljöer).

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Figur 4 och 7 i samrådshandlingen bygger på lantmäteriets underlag där dragningen av bäck från Igeltjärn är felaktig. De projekterade kartorna som tagits fram som underlag har korrekt dragning av bäck från Igeltjärnen.

Skyddsåtgärder kommer att vidtas för att minimera påverkansområdet i våtmarken kring Igeltjärnen.

3.3.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.3.4.1 Löpande samrådsmöten

Region Gävleborg

Samrådsmöten har genomförts med Region Gävleborg utifrån deras skiftande uppdrag och verksamhet.

X-trafik

X-trafik arbetar, på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten Region Gävleborg, med att bevaka, utveckla och tillhandahålla kollektivtrafik i Gävleborgs län. Trafikverket har delgett information om ny regional tågstation Gävle Västra.

3.3.4.2 Yttranden samrådsperiod 20/5–20/6 2023

Region Gävleborg

Den regionala utvecklingsstrategin verkar för ett hållbart resande och att minska biltrafikens miljö- och klimatpåverkan. En bred järnvägsanläggning riskerar att bli en fysisk barriär som försämrar tillgängligheten och mobiliteten för gång och cykel. För att minska den negativa barriäreffekten på människors vardagsresande behöver det finnas ändamålsenliga passager över eller under järnvägen.

Det är av största vikt att säkerställa möjlighet att utföra stationsnära tjänster på regionala tågtrafiken i anslutning till Gävle Västra tex städning och tömning av toaletter.

Vändspåret bör ha en minimilängd på 225 meter, vilket motsvarar de regionala tågens längd och att tåg från Uppsala kan vända. De tåg som kommer angöra Gävle V kommer ha instegshöjd på 0,6 m över RÖK och perrongen behöver säkerställa god tillgänglighet till/från tåg.

Under byggnationen har kollektivtrafiken behov av god framkomlighet på Lexevägen-Sköterskevägen där det går linjetrafik.

Etableringsytorna vid helikopterplattan kan inte användas av entreprenören förrän helikoptern flyttas till hus 60, vilket sker i och med ombyggnaden av sjukhusområdet-Framtidsbygget. Region Gävleborg önskar fortsatt dialog kring detta.

Sköterskevägens norra utfart är en av de viktigaste vägarna för ambulansen under utryckning. Patientsäkerheten får inte äventyras under byggtiden. Regionen vill säkerställa att den norra delen av fastigheten kommer att kunna nyttjas för sjukhusets framtida utveckling både för nya byggnader och parkeringsmöjligheter.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket vill även fortsättningsvis ha dialog med Region Gävleborg och Gävle kommun och arbetar för ett smidigt och gott samarbete i utvecklingen kring Gävle Västra men också kring de möjligheter en ny dubbelspårsutbyggnad ger.

Samverkan med Gävle kommun pågår för att minska de negativa barriäreffekterna av järnvägsanläggningen och dess påverkan på människors möjlighet att passera järnvägen.

Anläggningen vid Gävle Västra eller parkeringsspåret (i handlingen nämnt som vändspår) är inte utformat för stationsnära tjänster för tågoperatörer. Varken VA-anslutningar eller möjlighet tömning av toaletter kommer att finnas.

Parkeringsspåret har en längd på 225 meter och som Bergslagsbanans två spår (spår 1 och 2) kommer att kunna nyttja. Instegshöjden kommer att vara 0,55 meter över RÖK då det är utformningsstandard.

Trafikverket har utifrån inkomna synpunkter på sjukhusområdet tagit fram nya förslag på lösningar av tillfälliga markanspråk. Ambitionen är att inte påverka regionens trafik negativt utan att ordna så att byggtrafik och allmän trafik inte samlokaliseras. Detta innebär att Sköterskevägen inte kommer att trafikeras av byggtrafik.

Trafikverket och Region Gävleborg för dialog kring etableringsytor och utformningsfrågor. Enligt tidplanen kommer helikopterplattan att ha flyttat innan Trafikverket behöver använda det tillfälliga markanspråken i området.

Mälardalstrafik

Plattformarna på Gävle Västra samt vändspåret i anslutning till stationen behöver vara minst 255 meter långa. För regionaltåg till Gävle söderifrån är det önskvärt att enklare omloppsnära tjänster såsom lättstädning möjliggörs vid vändspåret. Även

en säker passage till vändspåret över Bergslagsbanans nedspår med tillgång till väganslutning skulle underlätta hanteringen på vändspåret.

Det är viktigt med god informationshänvisning och tydlig vägledning vid Gävle Västra och fokus på resenärssäkerhet behövs under byggtiden av Gävle Västra. Den nya regionala tågstationen behöver också ha god kapacitet på hissar eller rulltrappor samt tillräckliga väntsalar och väderskydd.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har krav på att anläggningen ska ha plattformar på 225 meter samt ett parkeringsspår (i handlingen nämnt som vändspår) som ska klara 225 meter långa tåg. Kravet i projektet har inte varit att anlägga ett parkeringsspår i anslutning till Gävle Västra för omloppsnära tjänster. Då det inte varit aktuellt har det inte heller funnits några behov av passager över Bergslagsbanan eller väganslutning till spåret. Omloppsnära tjänster får därför genomföras på andra avsedda platser i Gävle.

I arbetet framåt kommer utformningen av Gävle Västra att blir mer detaljerat gällande till exempel hissar, trappor, plattformar. En del av funktionerna ansvarar Trafikverket för och en del av funktionerna ansvarar Gävle kommun för.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet, ex ökad lufttemperatur, ökad risk av skyfall och förändring av flöden i vattendrag. SMHI hänvisar till sina fördjupade klimatscenariotjänster på smhi.se.

Parallellt med arbetet att minska klimatpåverkan måste samhället anpassas till nuvarande och framtida klimat. Klimatanpassningsåtgärder och minskad klimatpåverkan behöver samordnas för att bidra till hållbar utveckling. Vid bedömning av framtida klimatförändringar, riskvärdering och planering av anpassningsåtgärder bör det framtida klimatet analyseras. Det finns mer att läsa på klimatanpassning.se.

Sträckningar och passager nära och över vattendrag bör utformas så att de hydrologiska förhållandena inte påverkas.

Trafikverkets bemötande:

Gällande framtida klimat och dess förändringar används en vedertagen klimatfaktor vid beräkningar. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att förtydligas i detta avseende.

Trafikverket har tagit hänsyn så att inga naturliga hydrologiska förhållanden påverkas negativt. Det redan påverkade vattendraget bäck från Igeltjärnen har inom

ramen för planförslaget hanterats så att de får mer naturliga förhållanden jämfört med idag.

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

Myndigheten har inga synpunkter, men hänvisar till bifogade riktlinjer för geologiska information vid planläggning, planering och projektering. De påpekar att vid val av anläggningsmetod har geologin och grundvatten betydelse ur miljö- och kostnadsaspekten. SGU förespråkar användandet av krossat berg eller morän framför naturgrus. Hjälp och handledning finns i en checklista på SGU:s hemsida.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar inkommen information.

Trafikverket arbetar utifrån det material som SGU hänvisar till.

Statens Geotekniska Institut (SGI)

Statens geologiska institut har inget att erinra.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar informationen.

Statens maritima och transporthistoriska museer

Järnvägmuseet genomför löpande underhåll av sina fordon i verkstaden på Blåsåsen. Säker tågtrafik kan inte garanteras om inte Järnvägmuseet har tillgång till Blåsåsen, vilket innebär att uppdraget att hålla delar av kulturarvet rörligt inte kan uppfyllas. Museet kommer inte kunna genomföra restaureringsåtgärder på fordon eller växling på Blåsåsen.

Trafik med rälsbuss mellan Järnvägmuseet och Blåsåsen har ett högt värde och en viktig funktion. Om inte detta fungerar behövs extern vägburen transport vilket kommer att generera kostnader, men också en försämrad besöksupplevelse.

Äldre vagnar förvaras inomhus i tåghallen och när spårförbindelse saknas kommer dessa inte kunna användas, och därmed kommer inga vagnar från perioden 1856–1930 kunna visas i trafik.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Trafikverket har dialog med Statens maritima och transporthistoriska museer (Järnvägmuseet) om eventuella skador på grund av dubbelspårsutbyggnaden. Dialogen handlar bland annat om hur

konsekvenserna av dubbelspårutbyggnaden kan minskas. Utöver detta har Trafikverket dialog med Järnvägmuseet i andra mer tekniska frågeställningar men som inte faller inom ramen för dubbelspårutbyggnaden.

Strålsäkerhetsverket

Myndigheten meddelar att dess synpunkter redan beaktas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar att synpunkterna redan har beaktats.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen är införstådd med att anläggande av dubbelspår på Ostkustbanan kommer att medföra påverkan på miljövärden och hydrologin i området. Det är viktigt vid planering och det kommande arbetet att beakta naturvärden för att minska negativ påverkan. 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. Skogsstyrelsen behöver mer detaljerad beskrivning för att kunna göra en sådan bedömning.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar detta och utbyggnaden av järnvägen berör inga skogliga biotopskydd.

Järnvägmusei vänner

Stödföreningen Järnvägmusei vänner hyr idag lokstallet som kommer att rivas i samband med järnvägsutbyggnaden. Föreningen är intresserad av att flytta till Infranords kontorslokaler men är medvetna om att det kan innebära begränsningar under byggtiden.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket kommer även fortsättningsvis ha kontinuerlig dialog med Järnvägmusei vänner.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inga synpunkter på samrådshandlingarna, men poängterar att det under byggtiden är viktigt att framkomligheten för Försvarsmaktens fordon säkerställas.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar synpunkten och kommer att säkerställa framkomligheten under byggtiden.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar det.

Post- och telestyrelsen (PTS)

Post- och telestyrelsen har inga synpunkter.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar det.

Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket har inga synpunkter i detta skede av tillståndsprocessen.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar det.

Gästrik Räddningstjänst

Gästrik Räddningstjänst har inga synpunkter att framföra i detta skede.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar det.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har inga synpunkter.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar det.

Statens Järnvägar (SJ)

SJ har inte några synpunkter på järnvägsanläggningen i det här skedet.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar det.

3.3.4.3 Myndigheter och organisationer som avstår att yttra sig under samrådsperiod 20/5–20/6 2023

Följande myndigheter och organisationer har genom skriftligt yttrande svarat att de avstår från att yttra sig vid denna tidpunkt.

- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Naturvårdsverket
- Havs- och vattenmyndigheten
- Statens fastighetsverk (SFV)

3.3.4.4 Yttrande kompletterande samråd 20/1–15/2 2024

Region Gävleborg

Region Gävleborg har inget att erinra vare sig mot grundvattenskyddet eller omledningen av bäck från Igeltjärnen.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar det.

Mälardalstrafik

Mälardalstrafik hänvisar i huvudsak till yttrandet för samrådet sommaren 2023. Mälardalstrafik anser det viktigt att de nya servicevägarna möjliggör bra tillgänglighet för järnvägens underhållspersonal. Man anser också att det nya spåret som byggs öster om de befintliga spåren bör byggas så långt ifrån de befintliga spåren som möjligt för att minska påverkan på tågtrafiken under byggtiden samt framtida underhållsarbeten.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar synpunkterna. För att rymma alla järnvägsspår på järnvägsbron över Staketgatan är det nödvändigt att minimera avstånden mellan spåren.

Gästrike Räddningstjänst

Gästrike Räddningstjänst har inte några synpunkter.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar det.

Statens Järnvägar (SJ)

SJ har inga synpunkter på det kompletterande samrådet för Ostkustbanan.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar det.

Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket har tagit del av materialet och har inga synpunkter i detta skede av tillståndprocessen.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar det.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution hänvisar till tidigare yttrande 2023-06-15 (se avsnitt 3.3.3.3).

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar det.

Sveriges geologiska undersökningar (SGU)

Sveriges geologiska undersökningar avstår från att granska remissen och att lämna platsspecifikt yttrande men hänvisar till sina allmänna riktlinjer.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar det.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

Myndigheten har inga ytterligare synpunkter utöver tidigare lämnat yttrande i ärendet (se avsnitt 3.3.4.2).

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar det.

3.3.4.5 Myndigheter eller organisationer som avstår från att yttra sig under kompletterande samråd 20/1–15/2 2024

Följande myndigheter och organisationer har genom skriftligt yttrande svarat att de avstår från att yttra sig vid denna tidpunkt.

- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Statens geotekniska institut, SHI

Trafikverket, 801 05 Gävle. Besöksadress: Redargatan 18

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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