

UNDERLAG FÖR VAL AV LOKALISERINGSALTERNATIV

Ostkustbanan, dubbelspår Gävle - Kringlan

Gävle kommun, Gävleborgs län.

STÄLLNINGSTAGANDE ANGÅENDE VAL AV LOKALISERINGSALTERNATIV

Datum: 2019-01-23

Ärendenummer: TRV 2016/71867



Trafikverket

Postadress: Box 41, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Underlag Ostkustbanan, dubbelspår Gävle - Kringlan

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2019-01-23

Ärendenummer: TRV 2016/71867

Kontaktperson: Ragnhild Brändeskär, Trafikverket

Innehåll

FÖRSLAG TILL STÄLLNINGSTAGANDE	4
Motiv till val av alternativ.....	4
Riktlinjer för fortsatt planering.....	5
BAKGRUND OCH MOTIV	7
Bakgrund	7
Övergripande ändamål	7
PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	7
ANALYS ENLIGT FYRSTEGSPRINCIPEN	8
Förstudie	8
Åtgärdsvalsstudie, kartläggning utökad kapacitet Ostkustbanan.....	8
Åtgärdsvalsstudie, Transportnoden Gävle	8
STUDERADE ALTERNATIV.....	9
Nollalternativ	9
Västligt alternativ	9
Östligt alternativ.....	9
Bortvalda alternativ.....	11
Planer och bestämmelser som berör korridorerna	11
JÄMFÖRANDE UTVÄRDERING OCH BEDÖMNING AV MÅLUPPFYLLELSE.....	12
Ändamål och projektmål	12
Investeringskostnad	15
SAMRÅD OCH BESLUT	16
Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.....	16
Samråd	16
LÄNSSTYRELSENS SAMMANVÄGDA YTTRANDE.....	17
GÄVLE KOMMUNS SAMMANVÄGDA YTTRANDEN.....	17

Förslag till ställningstagande

Trafikverket utreder olika alternativ för en utbyggnad av dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall. Banan är indelad i 12 etapper och för flera av dessa etapper finns olika alternativ för en framtida lokalisering.

Trafikverket har utarbetat en järnvägsplan, samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ, inklusive en påbörjad miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för etappen Gävle – Kringlan, inom Gävle kommun, Gävleborgs län enligt den formella planläggningsprocessen.

De två lokaliseringsalternativ som behandlats har vägts mot varandra. Samråd har skett med Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Gävle kommun, Region Gävleborg, myndigheter, organisationer, föreningar och berörd allmänhet.

Utifrån framtagna utredning och genomfört samråd för projektet rörande utbyggnad av dubbelspår Ostkustbanan, Gävle - Kringlan ska alternativ **Västlig korridor** ligga till grund för den fortsatta planeringen.

Ställningstagandet vilar på Trafikverkets samlade bedömning av alternativens effekter och i vilken utsträckning de uppfyller projektets ändamål och projektmål. Den korridor som utbyggnaden av järnvägen ska rymmas inom redovisas i figur 1 nedan.

Motiv till val av alternativ

De tyngst vägande motiven till val av det Västliga alternativet för en utbyggnad av dubbelspår utmed etappen Gävle-Kringlan, Ostkustbanan är följande:

- det Västliga alternativet möjliggör en ny regional hållplats i Tolvfors, benämnd Gävle Västra, som kommer att trafikeras av tågtrafik utmed både Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Norra stambanan (Ockelbospåret), vilket främjar den regionala utvecklingen.
- det Västliga alternativet bedöms ge en mindre påverkan på miljön jämfört med det Östliga alternativet. För vissa aspekter bedöms positiva konsekvenser uppstå jämfört med nollalternativet då befintlig bana passerar förbi fler boende än det Västliga alternativet.
- det Västliga alternativet ger bäst förutsättningar att nå teknisk målstandard avseende hastighet och därmed bidra till att nå uppsatta restidsmål.
- det Västliga alternativet bedöms ge minimala störningar för tågtrafiken under byggtiden, till skillnad mot det Östliga alternativet som byggs ut i anslutning till befintlig järnväg och bedöms ge stora störningar under flera års tid, då en förutsättning är att tågtrafiken ska fortgå under byggtiden.
- det Västliga alternativet ger likvärdiga anslutningsmöjligheter mot Gävle Hamn samt möjliggör en framtida flytt av Gävle godsbangård till Tolvforsskogen. Här kan ett logistikcentrum för godshantering och järnvägsändamål samt industriell verksamhet utvecklas. Flytten frigör centrumnära ytor för bostadsbebyggelse samt avlägsnar godsbangården från Gävle stads dricksvattentäkt (flytt av godsbangården ingår ej i projektet).

Riktlinjer för fortsatt planering

När projektet erhåller en finansiering, exempelvis genom att prioriteras i kommande Nationella transportplan för åren 2018-2029, kan Trafikverket gå vidare med att färdigställa järnvägsplanens planförslag. För att klarlägga spårets exakta läge och utformning, tekniska lösningar och miljöskyddsåtgärder kommer flera linjealternativ att studeras inom vald korridor att tas fram och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) färdigställas.

Viktiga aspekter att utreda i kommande skede är:

- lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder samt kompensationsåtgärder, särskilt gällande:
 - järnvägens passage av Gävles dricksvattentäkt, främst för passagen vid Tolvfors/Skånebergsleden.
 - järnvägens passage av Testeboån, som ingår i Natura 2000-område och naturreservatet Testeboån. För att minimera påverkan vid passage av Testeboån föreslås ny järnvägsbro placeras så nära befintlig vägbro för E4, som är tillämpligt. Passagen över ån kommer att detaljstuderas bland annat utifrån aspekten tillgången på strand. En lösning med förlängt brospann och med fria stränder under bron eftersträvas.
- Intrånget i Natura 2000-området är anmält till Länsstyrelsen genom det samråd som genomförts. I nästa skede behöver Länsstyrelsen avgöra om det behövs ett Natura 2000-tillstånd. Trafikverkets bedömning är att ett sådant inte behövs förutsatt att järnvägen dras så nära väg E4 som möjligt.
- flytt av och framtida placering av Gävle Energis mottagningsstation, tas fram i samråd med Gävle Energi och Gävle kommun.
 - järnvägens framtida placering i förhållande till forn- och kulturlämningar.



Figur 1 Vald korridor Västligt alternativ.

Bakgrund och motiv

Bakgrund

Ostkustbanan sträcker sig från Stockholm till Sundsvall. Den cirka 22 mil långa järnvägssträckan mellan Gävle och Sundsvall är enkelspårig och har långa avstånd mellan dagens 25 mötesstationer. För att kunna öka kapaciteten och minska restiden mellan Gävle och Sundsvall krävs utbyggnad från dagens enkelspår till dubbelspår längs hela sträckan. Sträckan Gävle – Kringlan är en av 12 delsträckor där planering av dubbelspår pågår.

Övergripande ändamål

Ostkustbanan ska vara det bästa transportalternativet genom att erbjuda god tillgänglighet för alla samt säkerställa snabba, hållbara och tillförlitliga transporter för att möjliggöra en positiv samhällsutveckling.

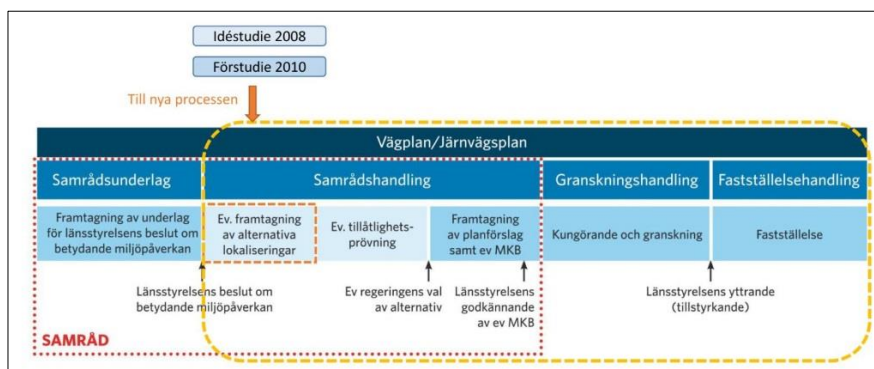
Planläggningsprocessen

Planläggning av järnvägsbyggande följer en process där både infrastrukturbyggaren och företrädare för samhället i övrigt medverkar. Planläggningsprocessen regleras i lag om byggande av järnväg och syftar till att anknypningen blir god mellan byggande av transportinfrastruktur och övrig samhällsplanering och gällande miljölagstiftning.

Lagstiftningen som reglerar planeringen av järnvägar förändrades 1 januari 2013. Den tidigare processen var indelad i tre skeden – förstudie, utredning och plan, som ersatts av ett sammanhållet planskede där planen tas fram med följande statusbenämningar; samrådsunderlag, samrådshandling, granskningshandling och fastställelsehandling.

Aktuellt projekt startade innan 1 januari 2013 och började därmed med idéstudie (2008) och förstudie (2010) enligt den äldre planprocessen. Med förstudien som underlag har projektet fortsatt enligt den nya planläggningsprocessen och en samrådshandling – val av lokaliseringalternativ inklusive påbörjad MKB, har tagits fram, se Figur 2.

Samråd är av stor betydelse under hela planläggningsprocessen och är en fortlöpande process fram till planens kungörande för granskning. Samrådet har olika inriktning beroende på var projektet befinner sig i planläggningsprocessen. I aktuellt projekt och skede har järnvägsplan – val av lokaliseringalternativ samråtts gällande olika lokaliseringalternativ för nytt dubbelspår.



Figur 2. Planläggningsprocessen.

Analys enligt fyrstegsprincipen

Förstudie

I förstudien för dubbelspår Ostkustbanan Gävle-Sundsvall har åtgärder för att uppnå projektmålen analyserats enligt fyrstegsprincipen. Förstudien från 2010 pekar på att det befintliga enkelspåret dras med stora och växande kapacitetsproblem, vilket innebär att det krävs ett komplett dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall för att uppnå uppsatta mål för framtida tågtrafik. Om inte kapacitetsbristen åtgärdas kan det få till följd att samhällen och näringsliv längs Norrlandskusten inte kan utvecklas enligt den potential som finns i området. Den brist som råder på transport- och pendlingsmöjligheter riskerar att begränsa utvecklingen för befintlig industri och arbetsmarknad samtidigt som den kan minska regionens attraktionskraft.

Åtgärdsvalsstudie, kartläggning utökad kapacitet Ostkustbanan

En åtgärdsvalsstudie genomfördes under våren 2013. Analysen har utförts enligt fyrstegsprincipen. Syftet med studien var att hitta åtgärder för att möjliggöra förväntad trafik till en acceptabel trafikskvalitet. I första hand har steg 1-3 åtgärder studerats, men en del av de studerade åtgärderna faller in under steg 4. De målbilder som framkom gällande sträckan Gävle-Sundsvall var att möjliggöra en utökning av antal tåg, ökad bärighet till STAX 25¹, kortare res- och transporttider, minskad risk för förseningar samt en ökad flexibilitet genom att leda om trafiken via andra banor. Utifrån målbilderna togs förslag på åtgärder fram som leder mot de identifierade målbilderna. Några exempel på åtgärder: effektivare banarbetsprocess, driftsäkrare fordon, förbättrade rutiner för att effektivisera resandeuppehåll, signalåtgärder, nya mötesstationer Gävle-Söderhamn, samt se över möjligheten att köra längre tåg m.m. Men om man ska möjliggöra framtida prognostiserad trafik och uppnå kortare restider/transporttider samt en minskad risk för förseningar behövs ett dubbelspår hela vägen från Gävle till Sundsvall.

Åtgärdsvalsstudie, Transportnoden Gävle

En åtgärdsvalsstudie för transportnoden Gävle färdigställdes augusti 2015. Med transportnod avses en knutpunkt i transportsystemet som förbinder de olika trafikslagen. Gävle hamn är den enskilt största anläggningen som påverkar transporterna i området med flygbränsle till Arlanda, gods och timmer. Därutöver beräknas befolkningen i Gävle att öka från cirka 100 000 invånare till 120 000 invånare 2030.

Idag råder det stora kapacitetsproblem i järnvägssystemet in och ut ur Gävle från Storvik, Ockelbo och Sundsvall. Åtgärdsvalsstudien resulterade i en strategisk inriktning för järnvägsanläggningens utveckling som en integrerad del av kommunala planer för markanvändning och stadsutveckling.

¹ Största Tillåtna AXellast 25 ton.

Studerade alternativ

I järnvägsplan samrådshandling – val av lokalisering har två utredningsalternativ studerats och jämförts med ett nollalternativ. Det Västliga alternativet innebär utbyggnad av dubbelspår i ny sträckning, i huvudsak samlokaliserad med väg E4, medan det Östliga alternativet innebär utbyggnad till dubbelspår intill eller i anslutning till befintlig järnväg.

Nollalternativ

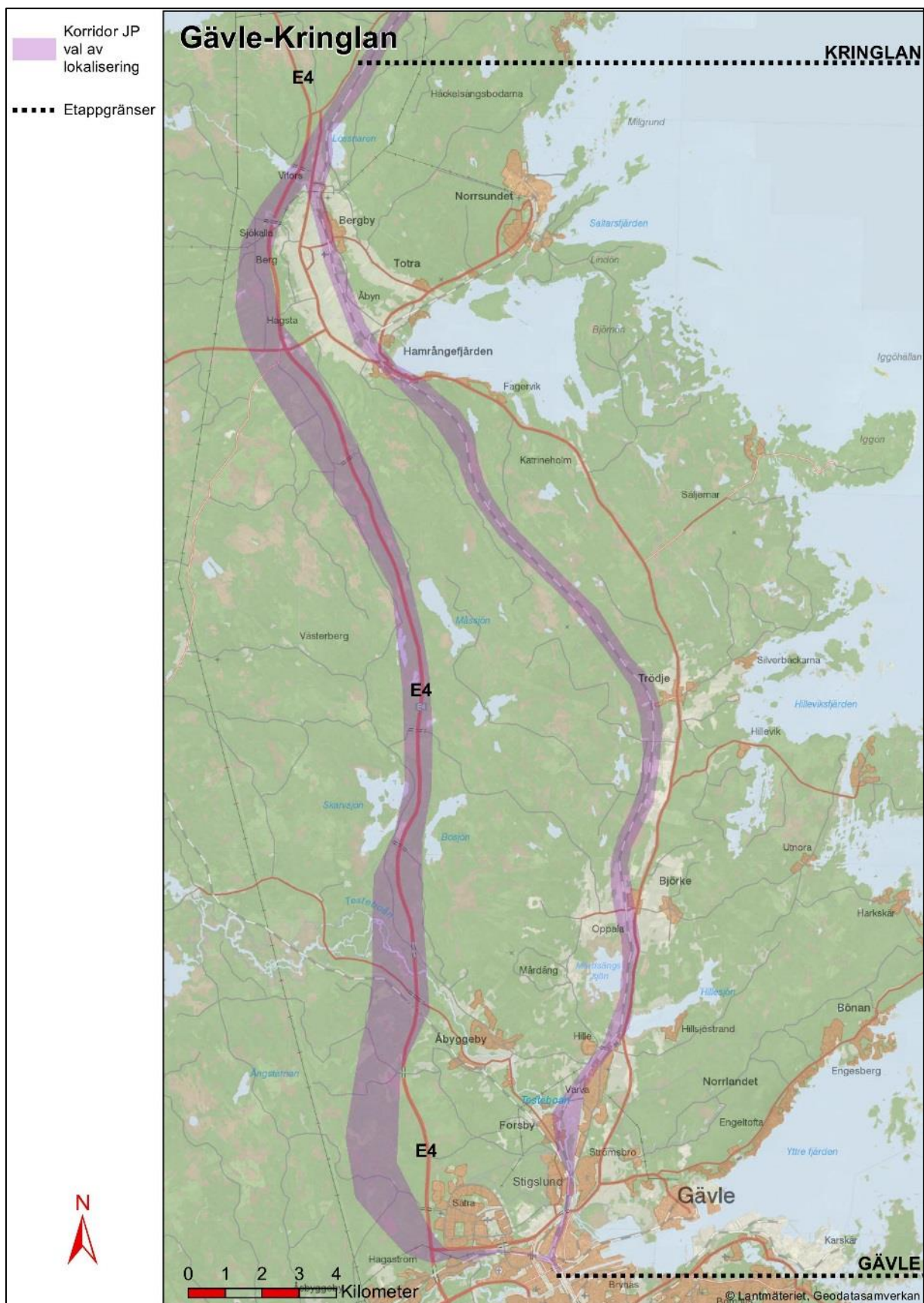
Nollalternativet innebär att dagens enkelspåriga järnväg behålls med nödvändiga drift- och underhållningsåtgärder, bland annat anpassningar till ny E4 vid Sundsvall med ny mötesstation Dingersjö. Utöver detta kan nödvändiga drift- och underhållsåtgärder vara att bullerskyddsåtgärder, förbättringar av signalsystem, med mera utförs. Nollalternativet uppfyller inte uppsatta ändamål och projektmål.

Västligt alternativ

Det Västliga alternativet innebär en utbyggnad i ny sträckning västerut från Gävle Central, där Ostkustbanans två spår placeras intill Bergslagsbanans två befintliga spår fram till läget för föreslagen ny regionalstågsstation i Tolvfors; Gävle Västra. I förslaget ingår också ett femte spår avsett för godstrafik från läget för Gävle Västra och fram till anslutning mot befintlig Gävle godsbangård/Hamnspåret. Ett femte spår säkrar kapaciteten för godstrafiken och minskar därmed störningarna på övrig trafik utmed Ostkustbanan och Bergslagsbanan. Fortsättningsvis föreslås Ostkustbanan korsa först Hamnleden på bro och sedan väg E4 på bro, strax norr om norra infarten till Gävle. Både Hamnleden och väg E4 kan behöva anpassas till den nya järnvägsdragningen (sänkas). Korridoren fortsätter sedan rakt norrut i anslutning till väg E4. Alternativet passerar Testeboån i anslutning till E4:ans passage och sedan föreslås järnvägen dras mellan Skarvsjön och väg E4 i en smalare korridor, för att sedan breddas norrut mot Hagsta. Västlig korridor passerar över väg E4 nordväst om Bergby och järnvägen ansluter till befintlig mötesstation benämnd Kringlan. Alternativet möjliggör för en framtida regionalstågsstation vid Hagsta.

Östligt alternativ

Det Östliga alternativet följer befintlig Ostkustbana norrut ut från Gävle Centralstation. Utredningsalternativet förutsätter att Ostkustbanan och Norra stambanan/Ockelbospåret fortsatt får samsas om befintligt dubbelspår fram till strax norr om Stigslund. Mellan Strömsbro och Stigslund, i direkt anslutning till Testeboån, finns en vägövergång där en ny planskildhet föreslås. Även i Forsby föreslås en ny planskildhet. Befintlig järnvägsbro över Testeboån måste antingen breddas till två spår eller rivas för att möjliggöra en ny dubbelspårsbro i nytt läge. Den Östliga korridoren blir bredare i höjd med Forsby för att möjliggöra kurvrätningar men smalnar av längre norrut vid passage av Hille. Korridoren passerar i en smal remsa mellan Björkevägen och Mårdängssjön. Korridoren följer sedan befintligt spår förbi Oppala, Björke och Trödje och sen vidare upp genom Hamrångefjärden och intill Bergby upp till Kringlan. Den Östliga korridoren möjliggör ett stationsläge i Bergby. Flera befintliga vägövergångar måste byggas om till planskilda korsningar. Då befintlig bana är kurvig innebär det Östliga korridoralternativet en nybyggnation utmed mer än hälften av sträckan. För att underlätta trafikering under byggtiden bedöms de nya spåren främst byggas väster om befintliga spår från Hille och norrut.



Figur 2. Alternativa korridorer för utbyggnad till dubbelspår Gävle-Kringlan.

Bortvalda alternativ

I förstudieskedet avfärdades fyra alternativ för den aktuella etappen, Gävle – Kringlan.

- Ny sträckning väster om Mårdängssjön i det östliga alternativet, då detta skulle medföra omfattande konflikter med befintlig bebyggelse.
- Alternativ med sträckning från befintlig järnväg vid Forsby mot nordväst och väg E4 både norr och söder längs Testeboån har studerats. Alternativet avfärdades då järnvägen som barriär blir betydligt mer påtaglig i de bostadsnära områdena i Strömsbro, Forsby och Åbyggeby.
- Anslutning till befintlig bana vid Hamrångefjärden från västlig sträckning (E4) har avfärdats på grund av kraftiga lutningar och intrång i bebyggelsen.
- Anslutning söder om Hamrångefjärden till västlig sträckning från befintlig bana längs väg E4 förbi Bergby ansågs vara omotiverat lång sträcka.

Avfärdandet av dessa studerade alternativ grundar sig främst på svårigheten att uppnå projektets ändamål som avser hög transportkvalitet för gods- och persontrafik.

Anläggningskostnader, intrång i boendemiljöer samt andra värdefulla områden har också motiverat avfärdande av ovannämnda alternativ.

För att vald korridor inte ska hindra exempelvis ombyggnation av befintliga bostäder i väntan på den nya järnvägen har korridoren inför ställningstagande i marginell omfattning smalnats av i anslutning till bebyggelse.

Planer och bestämmelser som berör korridorerna

Översiktsplan Gävle kommun

Gävle kommuns översiktsplan är från 1990, dock har ett beslut tagits av kommunfullmäktige att en ny översiktsplan ska tas fram i två etapper, delen för Gävle stad antogs i april 2009. Den kommunövergripande planen är ännu inte klar. Det framgår i den nya översiktsplanen för Gävle stad att ytor för eventuella nya järnvägssträckor och trafikplatser är strategiska områden. Dessa överensstämmer i stort med förstudiens korridorer, dock endast de stadsnära delarna.

Fördjupad översiktsplan – dubbelspår Ostkustbanan

Den Fördjupade översiktsplanen omfattar lokalisering av planerad järnväg för Ostkustbanan. För etappen Gävle-Kringlan finns det enligt planen aspekter som måste vägas samman innan beslut om alternativ kan ske. Efter framtagandet av den Fördjupade översiktsplanen har fördjupade utredningar klaggjort de flesta aspekterna. Antagandehandlingen förordar det Västliga alternativet.

Riksintresse Natura 2000

Testeboån Nedre och Testeboån, som utgör riksintresse Natura 2000 och naturreservat ligger inom korridoren för både det östliga och västliga alternativet. Med beaktande av de skyddsåtgärder som kommer att vidtas bedöms inte åtgärderna att på ett betydande sätt påverka miljön i Natura 2000-området.

Riksintresse Grundvattenförsörjning

Grundvattentäkten Gävle-Valboåsen, som utgör riksintresse Grundvattenförsörjning, korsar det västliga alternativet och löper parallellt med det östliga alternativet. Oavsett val av korridor finns resurser, kompetens, byggmetoder och skyddsföreskrifter som minimerar intrånget i vattenskyddsområdet både under byggtiden samt vid det framtida drift-och

underhållsskedet. Detta innebär att Miljöbalkens bestämmelser samt övriga skyddsföreskrifter kommer att uppfyllas.

Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

Ändamål och projektmål

Trafikering

Ändamål

Ostkustbanan ska vara trafiksäker och robust, med minimal risk för störningar och hög tillförlitlighet för tågtrafiken.

Projektmål

Utbyggnad till dubbelspår ska generera hög punktlighet, hög trafiksäkerhet samt att utbyggnaden ska ske med så små trafikstörningar som möjligt.

Måluppfyllelse trafikering

Nollalternativet innebär att dagens brister och problem kvarstår och förvärras. Möjligheten att utöka person- och godstrafik är starkt begränsad utan åtgärder.

Utredningsalternativen medger ökad trafikering och leder till ökad robusthet utmed banan oavsett vilket av korridoralternativen som väljs. Ur en restidssynpunkt bedöms de båda korridorerna vara jämförbara.

Persontransporter

Ändamål

Att möjliggöra en växande utbildnings- och arbetsmarknad som främjar ett konkurrenskraftigt näringsliv samt ökad tillgänglighet till kvalificerad samhällsservice samt nöjes- och fritidsutbud.

Projektmål

Järnvägen ska möjliggöra att tillgänglighet till strategiska målpunkter främjas, snabba attraktiva resor, samt att restiderna mellan Sundsvall och Gävle bibehålls eller förbättras. Exempel på strategiska målpunkter är tätbefolkade områden, sjukhus, universitet/högskolor, mm.

Måluppfyllelse persontransporter

Nollalternativet innebär att dagens kapacitetsbrist fortsätter att ge längre restider.

Ett Västligt alternativ möjliggör en ny regionalstågsstation vid Gävle Västra, vilket starkt bidrar till att målet om tillgänglighet till strategiska målpunkter främjas, vilket bidrar till att stärka den regionala utvecklingen. Gävle Västra ger förbättrad koppling mot Gävle sjukhus, Högskolan i Gävle samt Gavlehovsområdet med stort utbud av nöjes- och fritidsaktiviteter, samt närliggande bostadsområden. Ett Västligt alternativ möjliggör också för en framtida regionalstågsstation vid Hagsta.

Det Östliga alternativet möjliggör för en ny regionaltågsstation i Bergby, vilket förbättrar för närboende. Regionaltågsstationen Gävle Västra möjliggörs även med det Östliga alternativet, detta dock utan trafikering från Ostkustbanan och Norra stambanan (Ockelbospåret) som berörs i detta projekt utan enbart med trafikering från Bergslagsbanan.

Det Västliga alternativet bedöms bäst bidra till målen gällande persontransporter eftersom tillgänglighet till strategiska målpunkter främjas, vilket stärker den regionala utvecklingen.

Godstransporter

Ändamål

Ostkustbanan ska i ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv vara en effektiv och robust del av den Botniska korridoren med hög transportkvalitet för godstrafik som främjar näringslivet. Genom att nyttja det regionala systemet i ett större samspel kan användbarheten öka samtidigt som sårbarheten för godstrafiken minskar.

Projektmål

En ökad kapacitet och robusthet, ökad konkurrenskraft och en väl fungerande hamn- och industrianslutning.

Måluppfyllelse godstransporter

Nollalternativet innebär att kapacitetsbristen förvärras då fler tåg förväntas trafikera banan. En sämre framkomlighet för transporter med tåg leder till en minskad konkurrenskraft.

Det Västliga alternativet möjliggör en fortsatt anslutning till godsbangården befintligt läge och Gävle Hamn. Västliga alternativet möjliggör även anslutning till godsspåret mot Norrsundet genom att låta befintlig bana ligga kvar genom Bergby. Det Västliga alternativet ger bättre förutsättningar i ett framtidsperspektiv. En eventuell flytt av godsbangården, till Tolvforsskogen utmed det Västliga alternativet, innebär att bangården får nya förutsättningar att utvecklas i direkt närhet till den nya Ostkustbanan.

Det Östliga alternativet ger bättre förutsättningar i ett nulägesperspektiv med det nya hamnspåret och nuvarande godsbangård. Det Östliga alternativet möjliggör en fortsatt anslutning till godsspåret mot Norrsundet.

Båda alternativen ger likvärdiga anslutningar till Gävle Hamn samt genererar bättre framkomlighet, vilket bidrar till bättre konkurrenskraft.

Minskad miljöpåverkan

Ändamål

Att eftersträva de nationella miljökvalitetsmålen genom att öka järnvägens konkurrenskraft och andel av transporterna samt minimera järnvägens miljöpåverkan.

Projektmål

Ostkustbanan ska vara ett attraktivt transportalternativ, den ska utformas med hänsyn till miljön och anpassas till omgivande landskap, stadsmiljö, boendemiljö och hälsa.

Måluppfyllelse minskad miljöpåverkan

Nollalternativet ger en ökad kapacitetsbrist som kan leda till minskad attraktionskraft för järnvägstrafiken. Nollalternativet innebär ingen påverkan för landskaps- och stadsbilden,

inga nya barriäreffekter uppstår i den fysiska miljön. Nollalternativet ger inga nya intrång i natur- eller kulturmiljöer.

Det Västliga alternativet påverkar landskapet negativt då ett nytt element förs in i landskapet. Barriäreffekten blir extra påtaglig intill Lexe, där befintlig järnväg (Bergslagsbanan) tillsammans med E4 och Hamnleden redan idag har en separerande effekt.

Västligt alternativ påverkar sammantaget få skyddsvärda natur- och kulturmiljöer. Alternativet bedöms ge måttliga negativa konsekvenser på naturmiljön vid passage av Testeboån (Natura 2000-område och naturreservat). Men det finns goda förutsättningar att korridoren i det Västliga alternativet kan snävas in mot E4 och skyddsåtgärder kan vidtas för att motverka att grumling innebär påverkan på nedströms liggande värdefulla områden.

Västligt alternativ påverkar områden som idag är opåverkade av buller. Västligt alternativ gör intrång i tätortsnära områden och det påverkar även rekreationsområdet intill Testeboån. Västligt alternativ riskerar att påverka områden med kulturhistoriska bebyggelser samt områden med fornlämningar.

Östligt alternativ följer samma sträckning som befintlig Ostkustbana, dock innebär utökningen till dubbelspår väsentliga förändringar och påverkan på landskapet, inte minst genom linjerätningar samt krav på planskilda övergångar för korsande infrastruktur.

Östligt alternativ skulle påverka utpekade riksintressen för naturvård en längre sträcka. Alternativet bedöms ge måttliga negativa konsekvenser på naturmiljön vid passage av Testeboån (Natura 2000-område). Ny järnvägsbro över Testeboån anläggs i anslutning till befintlig Ostkustbana.

Bullernivåerna kommer öka vid bebyggelsen utmed det Östliga alternativet. Sannolikt kommer flertalet bostäder behöva lösas in där en acceptabel störningsnivå ej kan uppnås. Den allmänna bullernivån i närområdet, såsom närliggande trädgårdar, gång- och cykelvägar, allmänna platser m.m. kommer att vara högre än i Nollalternativet. Antalet bullerpåverkade är betydligt fler i det Östliga alternativet än i det Västliga alternativet.

Många boendemiljöer påverkas samt flertalet fornlämningsområden och några skyddsvärda kulturmiljöer. Längs det Östliga alternativet finns inga utpekade opåverkade områden, däremot kan påverkan på berörda naturområden leda till en negativ effekt för friluftslivet. Östligt alternativ påverkar fler områden med kulturhistorisk bebyggelse samt fler fornlämningar.

Sammantaget ger båda alternativen små negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv. Det Östliga alternativet bedöms påverka landskapsbilden i större utsträckning än det Västliga och det Västliga alternativet ger mindre negativa konsekvenser gällande kulturmiljön. Trafikverket anser inte att någon alternativskiljande aspekt kan identifieras mellan Västlig respektive Östlig utredningskorridor när det gäller påverkan på Natura 2000-områden.

Det Västliga alternativet bedöms bäst bidra till målen gällande minskad miljöpåverkan.

Jämlik tillgänglighet

Ändamål

Att göra transportsystemet mer tillgängligt och tillgodose transportbehoven likvärdigt för alla människor.

Projektmål

En god tillgänglighet genom placering av resecentrum och stationer.

Måluppfyllelse jämlik tillgänglighet

Nollalternativet medger inga nya stationer för resandeutbyte utmed sträckan.

Det Västliga alternativet möjliggör för en ny regionaltågsstation, Gävle Västra, inom Gävles stad som skulle betjäna både Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Norra stambanan. Gävle Västra kan underlätta framtida arbets- och studiependling och bidra till en positiv regional utveckling. Det Västliga alternativet möjliggör också för en ny framtida regionaltågsstation i Hagsta.

Det Östliga alternativet möjliggör en framtida regionaltågsstation centralt i Bergby. Regionaltågsstationen Gävle Västra möjliggörs även med det Östliga alternativet, detta dock utan trafikering från Ostkustbanan och Norra stambanan (Ockelbospåret) som berörs i detta projekt.

Det Västliga alternativet bedöms bäst bidra till målen gällande jämlik tillgänglighet.

Investeringskostnad

En grov kostnadsindikation (GKI) baserad på schablonmässiga erfarenhetsvärden har tagits fram för båda utredningsalternativen. För det västliga alternativet har också en successiv osäkerhetsanalys genomförts. Det är en kalkylmetod som utgår från en övergripande nivå och successivt arbetar sig nedåt med koncentration på de mest osäkra och kostnadsdrivande posterna. Framtagna investeringskostnader visar följande:

- Västligt alternativ: cirka 5 miljarder kronor (enligt successiv osäkerhetsanalys)
- Östligt alternativ: cirka 4,6 miljarder kronor (enligt GKI)

Kalkylerna redovisar enbart anläggningskostnader och inte rivning av befintlig järnväg samt övriga samhällskostnader.

Samråd och beslut

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Gävleborgs län har beslutat 2010-08-30 samt Länsstyrelsen i Västernorrlands län 2010-08-31 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samråd

Samråd har hållits dels genom möten med myndigheter och organisationer, dels genom allmänna offentliga möten dels genom utskick till berörda samrådsparter samt annonsering om att handlingarna publicerats på Trafikverkets webbplats. Inkomna frågor och synpunkter, både muntliga och skriftliga, har dokumenterats och besvarats i samrådsredogörelsen.

Förstudien "dubbelspår Gävle – Sundsvall" var ute på remiss mellan 2010-05-05 till och med 2010-06-15, denna färdigställdes i november 2010.

Samrådshandlingen för val av lokalisering har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats samt på Trafikverkets kontor i Gävle under perioden 2016-08-22 till 2016-09-16. Information om handlingarna har funnits delgivits genom brev och annons i lokaltidningarna.

Den generella bilden kring de synpunkter som inkom var att nästan samtliga var positiva till att koppla samman Gävle och Sundsvall med dubbelspår. Det var också många som förordade det västliga alternativet.

Samrådsredogörelsen daterad 2017-03-24 bifogas detta underlag.

Länsstyrelsens sammanvägda yttrande

Sammantaget gör Länsstyrelsen samma bedömning som Trafikverket i fråga om måluppfyllelser och miljöaspekter i de olika lokaliseringsalternativen.

Länsstyrelsen anser dock att värdena för vattenresurser och dricksvatten har underskattats i fråga om Valboåsens vattentäkt, men att det inte är av alternativskiljande betydelse. Utformning inom vald korridor, tekniska lösningar och miljöskyddsåtgärder blir betydelsefull för den slutliga bedömningen av påverkan på Valboåsens vattentäkt.

Gävle kommuns sammanvägda yttranden

Sammantaget förordar Gävle kommun val av det västliga alternativet mellan Gävle och Kringlan. Noteras kan också att det västliga alternativet har stöd i den Översiktsplan för Gävle kommun som nu håller på att slutföras och beräknas antas kring årsskiftet 2017/2018.

Gävle kommun påpekar att de synpunkter som lämnas inte ska påverka val av alternativ, utan betraktas som inspel till det fortsatta arbetet med utformning av det valda alternativet.

Gävle kommun bifogar i sitt yttrande ett underlag från Gästrike Vatten som bedöms kan ha stor nytta för det fortsatta arbetet med järnvägsplanen och projektering av det västliga alternativet. Gästrike Vatten har framfört i sina synpunkter att bedömningen är att konsekvenserna för vattentäkten Gävle-Valboåsen inte är tillräckligt utredda. Gävle kommun gör dock en samlad bedömning av att nödvändiga kompletteringar kan ske under arbetet med den fortsatta järnvägsplanen och därför inte påverkar det val av alternativ som Trafikverket nu ska göra.

Gävle kommun påpekar att vattentäkten är en mycket viktig fråga för kommunen och synpunkterna bör därför beaktas och säkerställa ett säkert genomförande av en framtida byggnation och att riskerna minimeras i en kommande driftsfas.

Till järnvägsplanen behöver MKB:n kompletteras vad gäller masshanteringen. Gävle kommun anser att masshanteringen översiktligt behöver specificeras och kvantifieras. Det gäller exempel mängd jord- och bergsmassor som avses återanvändas respektive blir över och behov av nytt material.

Kommunen erinrar att det behövs en sammanställning av tänkbara deponiplatser för schaktmassor som blir över.

Identifierade sakprövningar i MKB:n behöver förtydligas avseende vilka slags prövningar det är frågan om och vem som gör bedömningen.

Ragnhild Brändeskär, projektledare

Bilagor:

- 1 Samrådshandling, underlag för val av lokaliseringsalternativ 2017-03-24
- 2 Samrådsredogörelse, daterad 2017-03-24
- 3 Karta utvisande korridor för valt alternativ



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se