

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Fredriksskansbanan – ny spåranslutning till Gävle Hamn

Gävle Kommun, Gävleborgs län

Utställningshandling 2012-10-10

Diarienummer: TRV2012/63906



Medverkande

Trafikverket

Projektledning

Maria Nordström

Tel: 010-123 71 17

maria.a.nordstrom@trafikverket.se

Konsult

WSP Samhällsbyggnad

Susann Appelqvist Järnvägsplan

Titel: Samrådsredogörelse Fredriksskansbanan - ny spåranslutning till Gävle Hamn

Utgivningsdatum:

Utgivare: Trafikverket, TRV2012/63906

Kontaktperson: Maria Nordström

Uppdragsansvarig: Keith Bergström

Tryck:

Distributör: Trafikverket, Rödavägen 1, 781 89 Borlänge, telefon: 0771-921 921.

Innehåll

SAMRÅDETS GENOMFÖRANDE	1	Räddningstjänsten i Gävleborgs län	8
SAMRÅD FÖR UTÖKNING AV FÖRSTUDIEOMRÅDET	2	Wiwall Byggvaror AB	8
Möten med myndigheter, företag och organisationer	3	Fastighetsägare Bo Söderström	8
Gävleborgs länsstyrelse	3	CNF Avaström AB	8
Gävle kommun	4	Skrotcentralen i Uppsala AB	8
Gästrike Vatten	4	Beckasinen i Gävle AB	9
Gävle Energi	5	Fastighetsägare Lars Söderlund	9
Gävle Hamn och Green Cargo	5	Möten med allmänheten	9
Jernhusen	5	YTTRANDEN FRÅN ALLMÄNHETEN	10
Företagarföreningen Näringen	6	YTTRANDEN FRÅN MYNDIGHETER, FÖRETAG OCH ORGANI-	
Fastpartner	6	SATIONER	10
Gävle Galvan	6	Länsstyrelsen Gävleborgs län	10
JHA Fastigheter AB	6	Byggnads- och miljönämnden, Gävle kommun	11
Jocaw Fastigheter AB (Preem)	7	Gästrike Vatten AB (GVAB), på uppdrag av Gävle Vatten AB	12
Stena	7	Landstinget Gävleborg	14
Diös fastigheter	7	X-Trafik	14
Gävlefastigheter	7	Polismyndigheten i Gävleborgs län	15
Samhällsbyggnad Gävle (Markbyggarna)	7	SGU (Sveriges geologiska undersökning)	15
HSB	7	SGI (Statens geotekniska institut)	15
Gävlegårdarna	8	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	15

Elsäkerhetsverket	15
Transportstyrelsen	15
Sjöfartsverket	15
Boverket	16
Tillväxtverket	16
Försvarsmakten	16
Green Cargo AB	16
Jernhusen AB	16
Gävle Galvan AB	17
Stena Recycling AB	18
FastPartner AB	18
JHA Fastigheter AB	21
Gävlefastigheter AB	21
Skrotcentralen i Uppsala AB	21
Testeboåns FVOF	22
Gävle Fågelklubb	22
BILAGA 1 SÄNDLISTA SAMRÅD	23

Samrådets genomförande

Planeringen av en ny järnväg och åtgärder på befintligt järnvägssystem följer en planeringsprocess som regleras av Lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Processen omfattar i normala fall förstudie, järnvägsutredning, tillåtlighets-prövning och järnvägsplan. Därefter kan upprättande av bygghandlingar och så småningom byggande starta. Beroende på projektets art och omgivningspåverkan kan avvikelser förekomma. Omfattningen av detta projekt kräver ingen tillåtlighetsprövning eller järnvägsutredning.

I varje planeringsskede hålls samråd med kommun, länsstyrelse, allmänhet och andra berörda. Samråden blir alltmer konkreta och detaljerade för varje skede. Synpunkterna från samråden är värdefulla för den fortsatta projekteringen. Förstudiens samråd finns sammanställt i förstudiens kapitel 8, sidan 33.

Projektet befinner sig nu i skede järnvägsplan. Järnvägsplanen redovisar projektets detaljutformning och beskriver marken som behöver tas i anspråk för järnvägen. I järnvägsplan ingår en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska godkännas av

länsstyrelsen. Formerna för MKB-arbetet och samråd regleras i miljöbalkens 6 kapitel. I samband med samråd för förstudien beslutade länsstyrelsen att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket ställer utökade krav på samrådet för järnvägsplan.

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet har bedrivits, vilka synpunkter och yttranden som har kommit in från allmänhet och myndigheter samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från det tidiga samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenteras också de inkomna synpunkterna och yttrandena.

Under arbetet med järnvägsplanen har det framkommit att förstudiens utredningsområde var för snävt tilltagen varvid utredningsområdet utökats något. Samrådet för det utökade utredningsområdet beskrivs här.

Projektet startades upp under våren 2010 och körde på full fart fram till årsskiftet 2010/2011. Under våren 2011 sänktes farten lite på grund av osäker budget, men under hösten 2011 och våren 2012 har projektet fortsatt med sikte på utställning parallellt med Gävle kommuns utställning av detaljplanen för området under hösten 2012.

Samrådet har genomförts i form av både samrådsmöten och utskick av samrådshandlingar för yttrande. Samrådsmöten har hållits dels med kommun, länsstyrelse och ett flertal övriga myndigheter, dels med allmänhet, företag och fastighetsägare i området.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnes-anteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket.

Samråd för utökning av förstudieområdet

Vid framtagande av en fungerande spårlösning i järnvägsplanen, anpassad till befintlig omgivning och för att minimera rivning av byggnader har det framkommit att förstudieområdet måste breddas något utmed en kortare sträcka.

Utökningen av förstudieområdet har samråtts med Gävle kommun, länsstyrelsen i Gävleborg samt berörda fastighetsägare.

Trafikverket presenterade förslaget till utökad korridor på möte med Länsstyrelsen den 9 juni 2011.

Ett samrådsmöte med berörda fastighetsägare hölls den 30 juni 2011. Följande synpunkter framkom på samrådet.

- Vissa verksamheter blir direkt berörda bl a Taxiverksamhet, hur hanterar Trafikverket detta?

Trafikverkets svar: Det vidare samrådet kring järnvägsplanen kommer att beskriva hur detta förslag påverkar verksamheter i området och ytterligare motivera denna justering i förhållande till övriga lösningar.

- En av fastighetsägarna har hyresgäster med vibrationskänslig verksamhet, hur hanteras det då järnvägen kommer närmare?

Trafikverkets svar: Vibrationer kommer att beskrivas i MKB som tas fram för Järnvägsplanen, Trafikverket kan tillsammans med fastighetsägaren komma överens om att t.ex. sätta upp vibrationsmätare.

- Kommer det gå att korsa järnvägen inom Näringen?

Trafikverkets svar: Det blir inte några plankorsningar för biltrafik inom Näringen. Det kommer troligtvis gå att korsa järnvägen med en gång- och cykelfälla. Förlängningen av Strömmavägen öppnas för biltrafik istället.

Trafikverket kompletterade tidigare förstudiebeslut med ett nytt beslut om utökning av förstudiekorridoren 22 november 2011. Slutsatsen av genomfört samråd var att en sådan lösning minimerar ingreppet i de verksamheter som finns inom industriområdet Näringen och därför är en välkommen justering av tidigare förslag. I samband med beslutet kompletterade Trafikverket med en sammanfattning av länsstyrelsens yttrande över förstudien samt Trafikverkets kommentar.

Detta hade fallit bort ur samrådsredogörelsen för förstudien för Gävle Hamn (2010-01-15).

Länsstyrelsen svarade 12 juni 2012 att inga erinringar fanns mot föreslagen utökning av förstudieområdet. Justeringen av korridoren innebär inte någon förändring av Länsstyrelsens ställningstagande 16 november 2009 att projektet kan antas medföra en sådan miljöpåverkan som avses i 6 kap 5 § miljöbalken.

Samrådsmöten

Möten med myndigheter, företag och organisationer

Samrådsmöten under framtagande av järnvägsplanen har hållits dels före det skriftliga samrådet dels efter, för att diskutera synpunkter som framkommit.

Gävleborgs länsstyrelse

Två möten har hållits med länsstyrelsen den 15 september 2010 och den 9 juni 2011.

Trafikverkets projektledare Cecilia Cederloo samt detaljplaneförfattare Thobias Nilsson, Gävle kommun har dessutom fördragit det gemensamma projektet på länsstyrelsens plansamråd den 28 november 2011.

Vid mötet den 15 september 2010 informerade Trafikverket om beslutet att driva projektet vidare i en järnvägsplan samt projektets mål och syfte. Trafikverket informerade om de kritiska moment som identifierats så långt i processen samt förutsättningar och tidplan för projektet.

Länsstyrelsen beslutade 2009-11-16 att projektet medför en betydande miljöpåverkan och i beslutet lämnades en del synpunkter som gick igenom. De viktigaste områdena punktas nedan:

- Närhet till/konflikt med Natura 2000
- Påverkan på riksintressen
- Påverkan på landskapsbilden
- Förorenad mark i området
- Närhet till skyddsområde för vattentäkt
- Barriäreffekt
- Farligt gods
- Buller och vibrationer
- Behov av samråd
- Gång- och cykeltrafiken över Inre Fjärden (Fredriksskansbron)

Vid mötet den 9 juni 2011 informerade Trafikverket om dåvarande projektläget.

Vid mötet presenterades förslaget till utökning av förstudieområdet, se separat kapitel ovan. Länsstyrelsen har i sitt yttrande över förstudien angett att befintligt spår (dagens

Fredriksskansbana) bör tas bort. Trafikverket förklarar varför befintligt spår måste vara kvar för att klara uppsatta mål för projektet.

Vidare diskuterades pågående geotekniska utredningar som kan ge svar på om det krävs förstärkningar längs befintlig banvall som bland annat angränsar till Natura 2000-området samt grundvattenundersökningar för att bland annat utreda hur grundvattnet i skyddsområdet kan påverkas av planerad bro vid Strömsbrovägen.

Trafikverket framhöll att de mest allvarliga och svårösta miljökonsekvensfrågorna är föroreningsrisken till dag- och grundvatten, påverkan på Testeboåns delta (Natura 2000) och dess naturvärden, risk- och säkerhetsfrågor, masshantering samt framkomlighet och störningar under byggtiden.

Gävle kommun

Gävle kommun är samarbetspart i projektet som bedrivits i utökad samverkan och samråd har hållits med olika förvaltningar inom kommunen. Under 2010 hölls flera informella möten mellan Trafikverket och Gävle kommun, i syfte att lära känna varandras organisationer och formulera gemensamma mål för projektet.

Parallellt med framtagande av järnvägsplanen har Gävle kommun tagit fram en detaljplan. Representanter från Gävle kommuns planavdelning har deltagit på flertalet av Trafikverkets projektmöten samt samrådsmöten med övriga berörda. Viktiga frågor mellan Trafikverket och Gävle kommun har varit att reda ut olika ansvarsområden i projektet. Ett fastighetsregleringsavtal kommer att upprättas som kommer att tydliggöra ägandet och ansvar i området.

Från 2011 och framåt har fyra separata möten hållits mellan Trafikverket och Gävle kommuns planavdelning.

De tre första mötena, den 9 maj 2011, den 20 september 2011 samt den 8 februari 2012, var av liknande karaktär. Frågor som behandlades

var samordningen mellan järnvägsplan och detaljplan, behovet av omläggning av vägar, omhändertagande av dagvatten i området samt närheten till skyddsområdet för vattentäkt.

Ytterligare ett möte hölls den 12 juni 2012. Här diskuterades finansiering av projektet. Projektet finns inte med i Trafikverkets Nationella framtidsplan som sträcker sig fram till 2021. Kommunen har lånat upp pengar, ca 170 Mnr för projektet. Trafikverket informerade om läget i projektet, och främst då åtgärder som måste samordnas med detaljplanen såsom utformning vid Bankens bangård, gång- och cykelstigen över Inre Fjärden samt dagvattenfrågor. En viktig fråga i projektets slutskede har varit utformning av järnvägsbron över Strömsbrovägen och dess påverkan på grundvattnet, samrådet med Gästrike Vatten och överenskommen lösning diskuterades. En annan viktig fråga som togs upp var samrådet med berörda fastighetsägare, både utifrån järnvägsplanens och utifrån detaljplanens förslag till förändringar i området.

Den 7 december 2011 hölls ett möte med Tekniska kontoret inom Gävle kommun. Viktiga frågor var vilken typ av mark som

Trafikverket kommer att förvärva enligt lagen om byggande av järnväg, samt vilken mark som kommunen blir skyldig att lösa kopplat till den förändring som regleras i detaljplanen. Parterna kom överens om att det ska upprättas ett fastighetsregleringsavtal som ska reglera alla markbyten. Tekniska kontoret fick också överlämnat frågor från andra berörda som framkommit på det allmänna samrådsmötet och som berör kommunen.

Gästrike Vatten

Trafikverket och Gästrike Vatten har hållit sammanlagt fyra samrådsmöten, 2011-10-31, 2012-01-11, 2012-03-07 samt 2012-04-17. Gävle kommun har deltagit på vissa möten.

Ett av syftena med mötena var att samordna och utbyta information kring Gästrike Vattenägda/-förvaltade ledningar som påverkas av det nya spåret över Näringen, med tonvikt på ledningar i Strömsbrovägen.

Men huvudsyftet med mötena var att diskutera de tekniska svårigheter som under samrådsyttrandet framkommit

gällande grundläggning av järnvägsbron över Strömsbrovägen i närheten av det inre skyddsområdet för vattentäkt.

Efter det skriftliga samrådet har Trafikverket fördjupat arbetet kring frågan och tagit fram en helt ny brolösning med ny grundläggning, samt att den bankpålning som tidigare föreslagits tagits bort och istället föreslås en lösning med överlast under ca 2 års tid innan byggnation.

Trafikverket har utrett olika idéer för hantering av grundvattnet under byggtiden med fokus på den övre nivån. Vidare har Trafikverket utrett användningen av spont, och inriktningen är att i möjligaste mån undvika spont.

Parterna har diskuterat möjligheten till provpålning och behov av kontrollprogram.

Gästrike Vatten tycker att det är mycket bra att Trafikverket arbetat så mycket med frågan och att det verkar som att Gästrike Vattens yttrande fått Trafikverket att förstå allvaret i frågan kring pålning i närheten av grundvattentäkten.

Efter sista mötet fick Gästrike Vatten dokument som beskrev den nya framtagna lösningen

för grundläggning av järnvägsbron över Strömsbrovägen samt PM Grundvatten och förslag till kontrollprogram för genomläsning och yttrande.

Gävle Energi

Trafikverket och Gävle Energi har hållit sammanlagt 3 samrådsmöten, 2011-10-25, 2011-12-20 och 2012-01-18.

Ett genomförande av ny spåranslutning till Gävle Hamn kommer att beröra Gävle Energis befintliga ledningsstråk under Strömsbrovägen samt en nätstation. På mötena behandlades frågor om korrekt underlagsmaterial samt hur befintliga ledningar ska hanteras i projektet.

Gävle Hamn och Green Cargo

Trafikverket höll ett möte med Green Cargo 2011-09-16 samt ett gemensamt möte med Gävle Hamn och Green Cargo 2012-04-23.

Trafikverket informerade om läget i projektet samt att parterna främst diskuterade omfattning och utformning av planerade

åtgärder vid överlämningsbangården, Bankens bangård samt vilka restriktioner och regelverk som gäller inom hamnområdet som kan ha påverkan på järnvägen.

Jernhusen

Trafikverket och Jernhusen har hållit sammanlagt tre samrådsmöten, 2012-04-23 och 2012-07-03 och 2012-08-20. Jernhusen äger fastigheterna Näringen 4:15, 4:18 och 4:19.

Syftet med mötena har främst varit att diskutera hur den nya spårförbindelsen över Näringen påverkar anslutningen till Jernhusens kombiterminal och det kombispår (som ägs av Trafikverket) där Jernhusen bedriver sin huvudsakliga verksamhet.

Med järnvägsplanens lösning för nytt anslutningsspår till Gävle Hamn kommer befintlig förbindelse till kombispåret att tas bort. Trafikverket har tagit fram förslag till alternativa spårdragningar inom Jernhusens fastighet som ersättning för förbindelsen till kombispåret, så att Jernhusen skall kunna fortsätta bedriva sin verksamhet. Diskussion om slutlig utformning pågår mellan parterna.

Företagarföreningen Näringen

Samrådsmöte hölls 2012-08-31. Trafikverket informerade om projektet samt hur utställningen kommer gå till.

Coloramas representant ställde flera frågor angående förväntad situation under byggtiden och vad som gäller om ens företagsverksamhet drabbas. Eftersom Trafikverket idag inte vet när och hur en entreprenör kommer att genomföra byggnationen är det svåra frågor att svara på. Generellt gäller att vid stora infrastrukturbyggnationer ska de enskilda gå skadeslösa ur byggnationen, men det ligger mycket på den enskilda att visa på att man försökt att undvika skadan i den omfattning man kan samt att kunna visa på vilken skada man har erhållit.

Dagvattenfrågan på Näringen kommer inte att lösas i järnvägsplanen, men den nya detaljplanen som Gävle kommun tar fram för området (Näringen 3:1) kommer att redovisa ytor som kan användas för dagvattenhantering.

Företagarföreningen vill gärna vara delaktig på utställningsmötet i oktober. Trafikverket och Gävle kommun ber att få återkomma i den frågan.

Fastpartner

Samrådsmöte hölls 2011-06-13 samt 2011-11-24. Fastpartner äger fastigheten Näringen 10:4 samt Näringen 22:2. Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på Fastpartners fastigheter.

Fastpartner önskar knyta ihop sina två fastigheter, dvs. ta bort Krickvägen. Frågan hänvisades till Gävle kommun och arbetet med detaljplanen. Fastpartner önskade en spåranslutning till sin fastighet, vilket enligt Trafikverket ej var möjligt. De önskade också veta exakt avstånd mellan deras byggnad på näringen 10:4 och planerad järnväg, vilket tillgodosetts.

Gävle Galvan

Samrådsmöte hölls 2011-06-14. Gävle Galvan äger fastigheterna Näringen 18:6 samt 18:7. Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på fastigheterna.

Befintlig järnväg ligger nära Gävle Galvans lokaler. Gävle Galvan uttryckte oro inför elektrifieringen och att man kommer få

problem att underhålla sina fastigheter inklusive byggnader. Trafikverket har sökt och fått dispens från Elsäkerhetsverket för att kunna elektrifiera befintlig järnväg i nuvarande läge.

JHA Fastigheter AB

Samrådsmöte hölls 2011-10-18 samt 2011-12-30 med Håkan Eriksson. JHA Fastigheter AB/Håkan Eriksson äger Näringen 20:4. Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på fastigheten.

Fastigheten nyttjas främst för kontorsverksamhet men också för industriändamål. Byggnaden är nybyggd och just nu har han Riksbyggen som hyresgäst. Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på fastigheten.

Håkan Eriksson önskar få sin fastighet inlöst. Framtagen lösning innebär att han får en hög banvall mycket nära kontorsbyggnaden, höga bullervärden samt allmänt ett dåligt läge med sämre förutsättningar.

Jocaw Fastigheter AB (Preem)

Samrådsmöte hölls 2011-12-08. Bröderna Jan och Ove Eriksson äger Jocaw Fastigheter AB, som i sin tur äger fastigheten Näringen 10:1. Bröderna äger också företaget AB Näringens fordonsservice, som är verksamhetsutövare. De har en hyresgäst som driver butiken samt säljer bensin och diesel. Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på fastigheten.

Bröderna hade trott att omläggningen av Strömsbrovägen skulle ge ett större intrång än vad Trafikverket nu redovisade, men de kände sig oroliga över var de i framtiden skulle göra av all snö. Trafikverket lovade ta med sig frågan, eventuellt kan en gemensam lösning tas fram med Gävle kommun.

Stena

Samrådsmöte via telefon hölls 2011-11-24. Gävle kommun äger fastigheten Näringen 10:3, Stena är hyresgäst. Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på fastigheten.

Stena är oroliga över att deras kontrakt sägs upp per den 30/6 2013 och att de fortfarande inte hittat en ersättningslokal.

Diös fastigheter

Samrådsmöte hölls 2011-11-04. Diös äger fastigheterna Näringen 11:3, 12:2, 22:3, 8:5 samt 16:6. Samhällsbyggnad Gävle (Markbyggarna) är hyresgäst. Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på fastigheten.

Diös önskar att det sätts upp stängsel ur säkerhetssynpunkt längs med järnvägen. Ett nytt lågt stängsel utmed den nya järnvägen är föreslaget i planen.

Gavlefastigheter

Samrådsmöte hölls 2011-11-02. Gavlefastigheter äger fastigheten Näringen 16:5, Samhällsbyggnad Gävle (Markbyggarna) är hyresgäst. Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på fastigheten.

Gavlefastigheter hade frågor om rätt till ersättning och Trafikverket informerade om vad som gäller vid byggnation av ny järnväg.

Samhällsbyggnad Gävle (Markbyggarna)

Samrådsmöte hölls 2011-10-10. Markbyggarna är hyresgäst på fastigheterna Näringen 16:5 och 16:6. Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på fastigheterna.

Markbyggarna vill ha sin verksamhet samlad, de har mycket transporter mellan byggnaderna och de vill inte dela upp sin verksamhet på var sin sida om järnvägen.

HSB

Samrådsmöte via telefon hölls 2012-08-23 med Anders Waller, VD. HSB äger fastigheten Öster 11:1.

Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på fastigheten.

Gavlegårdarna

Samrådsmöte via telefon hölls 2012-08-23 med Ulf Egerfält, finanschef. Gavlegårdarna äger fastigheten Öster 6:6, 6:8 m.fl.

Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på fastigheterna.

Räddningstjänsten i Gävleborgs län

Samrådsmöte hölls 2012-09-11. Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt för räddningstjänsten.

Räddningstjänsten efterlyste en riskanalys för transport av farligt gods på järnvägen, främst med avseende på de byggnader som ligger närmast, Gävle Galvans byggnader på Näringen 18:6 och 18:7 samt höglagret på Näringen 22:2. Någon riskanalys för farligt gods har inte gjorts inom ramen för framtagande av järnvägsplanen.

Wiwall Byggvaror AB

Samråd har hållits via ett flertal telefonsamtal under 2011. Wiwall Byggvaror AB äger fastigheten Näringen 8:3 samt 8:9. Fastigheten 8:9 kommer att lösas in av Trafikverket.

Fastighetsägare Bo Söderström

Samrådsmöte via telefon hölls 2012-08-23. Bo Söderström äger fastigheten Öster 9:1.

Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på fastigheten.

CNF Avaström AB

Samrådsmöte hölls 2011-05-23 samt 2012-01-26 med Jan Söderström. CNF Avaström/Jan Söderström äger fastigheterna Näringen 10:2 samt 10:6. På Näringen 10:2 är Malte Månsson hyresgäst. Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på fastigheterna.

Planen medför att mark kommer att tas i anspråk som idag används som infart och snöupplag. Fastighetsägaren önskar mark som ersättning för inlöst mark.

Trafikverket har tyvärr ingen mark att köpslå/förhandla om. De lagar och regler som tillämpas vid den här typen av intrång kommer att följas och dessa återfinns i 4 kap Expropriationslagen. Reglerna innebär att den ekonomiska skada som fastighetens ägare lider p.g.a. intrånget (marknadsvärdeminskningen) ska ersättas med pengar.

Skrotcentralen i Uppsala AB

Samrådsmöte hölls 2011-11-18 med Arvid Svensson. Skrotcentralen i Uppsala AB/ Arvid Svensson äger fastigheten Näringen 21:1. På fastigheten bedriver Arvid skrotupplagsverksamhet. Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på fastigheten.

Företaget använder sig av mobila kranar för att tippa skrot på skrothögar som kan bli runt 15 meter höga. Skrothögarna ligger inom separata lagringsfack och innehåller många

mindre delar som kan blåsa iväg. Några fasta lagringsfack är placerade alldeles mot den nya järnvägsdragningen. I planen föreslås att ett nytt högt staket sätts upp mellan järnvägen och fastigheten.

Beckasinen i Gävle AB

Samrådsmöte hölls 2010-11-08 med bröderna Aneklev äger fastigheterna Näringen 12:3, 14:9 och 15:2. De företräder själva Beckasinen och Alltransport, samt att de har flertalet hyresgäster:

- IRT (industrirörteknik) 350 kvm
- Fönsterföretag
- InfraNord
- Gävle kommun
- Blockparaden

Trafikverket informerade om projektet och parterna diskuterade planens effekt på fastigheten.

Bröderna Aneklev vill att fastigheten Näringen 15:2 löses in. Som ersättning önskar de ny mark inom området, helst söder om den nya järnvägssträckningen.

Gävle kommun kommer lösa Näringen 15:2. Trafikverket har tyvärr ingen mark att köpslå/förhandla om. De lagar och regler som tillämpas vid den här typen av intrång kommer att följas och dessa återfinns i 4 kap Expropriationslagen. Reglerna innebär att den ekonomiska skada som fastighetens ägare lider p.g.a. intrånget (marknadsväderminskningen) ska ersättas med pengar.

Fastighetsägare Lars Söderlund

Samråd har hållits via telefon samt brevlades med Lars Söderlund under 2011. Lars Söderlund äger fastigheten Näringen 15:3 som kommer att lösas in av Trafikverket.

Möten med allmänheten

Samrådsmöten för allmänheten har hållits vid två tillfällen under framtagande av järnvägsplan, båda på restaurang Landbergs Lunch & Catering AB. Inbjudan till mötet har annonserats i dagstidningar i Gävle och företagare och allmänhet är inbjudna via brev.

Det första mötet hölls den 23 september 2010 och då närvarade 26 personer varav 2 kvinnor. Trafikverket presenterade projektet och de närvarande fick möjlighet att ställa frågor.

Det andra mötet hölls den 15 november 2011 och då närvarade 26 personer varav 2 kvinnor. Trafikverket, tillsammans med representanter från Gävle kommun presenterade projektet och fanns på plats för att svara på frågor.

Frågor som uppkom gällde hur framkomligheten ska ordnas under byggtiden, hur anläggningen kommer påverka solvärden vid specifika fastigheter samt att Gävle Galvan hade synpunkter på samhällsnyttan med en elektrifiering av ett spår på Lillåns bangård och att de ansåg att skyddsavstånden från elledningarna är alltför korta.

Yttranden från allmänheten

Inga skriftliga synpunkter från allmänheten har inkommit gällande detta projekt.

Skriftliga synpunkter från företag och fastighetsägare inom planområdet hanteras under rubriken Skriftliga synpunkter från myndigheter, företag och organisationer, se nedan.

Yttranden från myndigheter, företag och organisationer

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit från myndigheter, företag, fastighetsägare och organisationer i samband med samrådet.

Totalt inkom 24 skrivelser till Trafikverket under samrådstiden.

Länsstyrelsen Gävleborgs län

Inget separat skriftligt yttrande har inkommit från länsstyrelsen under samrådet för järnvägsplanen. Länsstyrelsen har yttrat sig om projektet i sitt beslut om betydande miljöpåverkan (2009-11-16) i slutskedet av förstudien samt vid de möten som hållits under arbetets gång. Länsstyrelsen har också deltagit i samråd angående utökning av förstudieområdet som skett under framtagandet av järnvägsplanen, se separat kapitel.

Nedan sammanfattas de synpunkter som framkom i beslutet om betydande miljöpåverkan samt Trafikverkets svar.

Länsstyrelsen Gävleborg har 2009-11-16 beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detta motiveras dels utifrån projektets totala omfattning och påverkan på allmänna intressen, dels närhet till Natura 2000-område och risk för uppkomst av förorenad mark.

Länsstyrelsen saknar en motivering till varför det nya spåret inte ersätter utan endast kompletterar befintlig förbindelse. De saknar en analys av ett alternativ där all trafik till och från hamnen framförs på det nya spåret.

Länsstyrelsen önskar vidare en redovisning av huruvida det är möjligt att också direktansluta trafik som kommer och avgår i nordlig riktning till den nya förbindelsen, alternativt hur rangering av denna trafik kan ske på godsbangården.

För bostäderna på Öster och Gävle Strand finns det uppenbara fördelar om trafiken på befintligt spår upphör, men även utvecklingen av Näringen bör underlättas av att en järnvägsbarriär försvinner.

I övrigt tar länsstyrelsen upp ett antal frågor – både kopplat till revidering av detaljplaner, hantering av de miljöintressen som kan

påverkas, lösningar för gång-/cykeltrafiken, riskanalys m.m. – som ska hanteras i kommande arbete med järnvägsplanen.

Trafikverkets svar:

Ett motiv för ombyggnaden är att minska belastningen på det spårkryss som ligger i södra delen av godsbangården samt att undvika onödig rangering/lokvändning på godsbangården. För att kunna klara förväntad trafikökning prognosticerad för 2015, då systemtågen förväntas öka från 7 till 25 per dag måste en ny lösning till. Transporter till/från Gävle Hamn kommer till största delen att ske riktad söderut eller västerut. Dock kommer det även inom överskådlig tid finnas transporter som är riktade norrut. Dessa transporter bör ske utan rangering/lokvändning och tillhörande belastning av spårkrysset. Annars motverkar dessa transporter motivet till ombyggnationen i stort.

Förbindelse till det spår som leder norrut från godsbangården sker från spår på den västra sidan av godsbangården. Ett förbindelsepår norrut från det förslagna nya spåret över Näringen skulle då behöva korsa ett stort antal spår på godsbangården. Med behov

av växlar för varje spår som korsas skulle det inte finnas utrymme att rent fysiskt få plats med detta. Dessutom skulle detta innebära oacceptabla ingrepp i funktionen på godsbangården. Att bygga detta spår på östra sidan om godsbangården och ansluta norr om denna, skulle innebära omfattande ingrepp i omgivningen (bl skulle bostadsområdet Stigs gård beröras för att kunna hantera lutningsförhållanden) och stora kostnader. Trafikverket bedömer detta förslag som orealistiskt.

Det kommer dock vara ett mycket begränsat antal tåg som trafikerar det gamla hamnspåret och olägenheterna för närboende borde därför bli små. Barriären blir dock kvar, men Trafikverkets syn är att vi med dagens kunskap inte kan avstå denna förbindelse.

Länsstyrelsens synpunkter kring innehållet i kommande järnvägsplan har utgjort en grund för de studier och redovisningar som skett i arbetet med järnvägsplanen.

Byggnads- och miljönämnden, Gävle kommun

Byggnads- och miljönämnden anser att det är ytterst viktigt att miljöbalkens krav på bästa möjliga teknik efterlevs vid anläggningsarbetet för att skydda vattentäkten från nutida och framtida risker. Risker och konsekvenser i samband med pålning saknas i samrådshandlingarna.

Nämnden anser att följande frågor noga ska utredas och besvaras i miljökonsekvensbeskrivningen:

- Är tekniken för anläggandet vald som den bästa möjliga i förhållande till riskerna?
- Är tekniken långsiktigt hållbar?
- Hur ser området ut om 50 år?
- Är pålningen intakt och finns det skyddande övertrycket kvar?

Nämnden påpekar att en utredning avseende risker samt skyddsåtgärder gällande vattentäkten krävs avseende pålning. Vidare saknas avsnitt om sakprovningar i lagrum för tillstånd enligt vattenskyddsföreskrifterna för Gävle-Valboåsen samt anmälan av dagvattenanläggning enligt MB 9 kap 2§.

Trafikverkets svar:

Grundvattenfrågorna och påverkan på vattentäkten har utretts vidare inom projektet. Avsnittet om sakprövningar i miljökonsekvensbeskrivningen komp-letteras enligt yttrande.

Gästrike Vatten AB (GVAB), på uppdrag av Gävle Vatten AB

Sammanfattning och slutsatser

Anläggandet av den nya järnvägen enligt förelagd plan innebär ingrepp i ett område som svarar för huvuddelen av Gävles dricksvattenförsörjning.

Åtskilliga grundvattenutredningar har genomförts under åren och det kan inte uteslutas att vatten från området sydost om Sättraverket, dvs. hela bangården och Näringen, når uttagsbrunnar vid Sättraverket.

GVAB anser att en utförlig hydrogeologisk undersökning måste genomföras och att en ny genomarbetad MKB och konsekvensanalys tas fram.

Innan något större schaktnings-, pålnings- eller annat anläggningsarbete som riskerar

att påverka Gävleåsen och dess grundvatten över huvud taget kan komma på fråga anser GVAB att det krävs ett gediget underlag som visar att riskerna som detta medför för vattenförsörjningen är hanterbara samt att en åtgärdsplan för att hantera eventuella störningar på vattenförsörjningen upprättas.

Bakgrund

Trafikverket har tagit fram en järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning gällande ny spårdragning samt anslutning till befintliga spår inom Näringen i Gävle kommun. Området ligger geografiskt i direkt anslutning till Gävle- Valboåsen och gränsar till en av de mest centrala delarna av Gävles dricksvattenförsörjning (Sättraverket). Dricksvatten-försörjningen i Gävle är mycket sårbar och dessutom saknas reservvattentäkt vilket gör att varje ytterligare hot mot vattenförsörjningen bör undvikas.

GVAB vill lyfta fram att grundvattenförhållandena vid Sättraverket har utretts i omgångar och finns beskrivna i flera olika rapporter. Framförallt visar de olika undersökningarna på att mycket komplexa och varierande förhållanden råder i området runt Sättraverket. Det kan inte uteslutas att vatten från området sydost

om Sättraverket, dvs hela bangården och Näringen, når uttagsbrunnarna vid Sättraverket. Grundvattennivåerna i grundvattenmagasinet vid Sättraverket varierar kraftigt över åren med ett starkt beroende av havsvattenståndet. Grundvattnets flödes hastighet längs med åsen, från Marielund mot Sättraverket, bedöms vara av storleksordningen 100-300 m/dygn. Nära uttagsbrunnarna har extrema maxvärden av 100-200 m/timme uppmätts vid spårämnesförsök med salt.

Åsmaterialet sydost om Sättraverket överlagras av ett lerigt-siltigt material som i sin tur överlagras av svallsand. Att det förekommer ett läckage från de övre jordlagren till de djupare förefaller troligt då de flesta utredningar indikerar att grundvattennivån i de övre lagren, ovan lera och silt, har en högre grundvattennivå än nivån i de undre lagren. Det finns egentligen bara en utredning som indikerar ett omvänt förhållande, denna förefaller dock vara baserad på enstaka observationer.

Synpunkter på MKB/järnvägsplan

Dricksvattenförsörjning

GVAB anser att MKBn har påtagliga brister och bygger på ett svagt underlag. Slutsatserna grundar sig nästen uteslutande på antaganden. I MKBn förekommer dels ett antal motstridiga uppgifter, dels ett antal uttalanden om mark- och vattenförhållanden som kan ifrågasättas.

Det vore lämpligt, med hänsyn tagen till Sättraverkets centrala betydelse för Gävles vattenförsörjning att lyfta skydd av dricksvattenförsörjningen som ett eget fokusområde i MKB avsnitt 1.4. Likaså bör vattenförsörjning läggas som en egen rubrik under avsnitt 3. Om dricksvattenförsörjningen tydligare lyfts som en egen fråga i MKBn, skild från dag- och grundvatten generellt, är det mindre risk att potentiella risker mot Gävles dricksvattenförsörjning faller bort i konsekvensbedömningen. Man bör även redovisa skyddsåtgärder och en handlingsplan. För att kunna ta ställning till järnvägsplanen är en hydrogeologisk utredning ett helt nödvändigt underlag. Den hydrogeologiska utredningen måste omfatta ett större område för att kunna redovisa huruvida området ingår i vattentäktens tillrinningsområde eller ej. Det är otillräckligt att som nu, enbart hänvisa till gränsen för befintligt skyddsområde och MKB.

Med hänsyn tagen till de föroreningar som kan hänföras till den gamla deponin måste utbyten mellan grundvattenmagasinen utredas. Även det övre grundvattenmagasinet borde undersökas noggrant och i synnerhet dess eventuella kontakt med djupare magasin. Dessutom bör nivåstudier och vattenprovtagningar med efterföljande analys och syntes av resultaten genomföras.

För att med någorlunda säkerhet kunna avgöra hur tryckförhållandena mellan det övre och undre grundvattenmagasinet förhåller sig, i ett längre perspektiv, krävs studier av långa och högupplösta mätserier. Eftersom MKBn inte innehåller någon redogörelse för några sådana utredningar blir slutsatsen att påståendena om grundvattnets tryckförhållanden bygger på ett svagt underlag.

I MKBn anges att en järnvägsbro ska byggas på ett sådant sätt att det undre grundvattenmagasinet inte påverkas. Dock anger MKBn även att beroende på utförandeentreprenad ska borrhöd, tråg eller ramper komma att pålas till fast botten, dvs. genom det påstådda täta lerlager som är det enda skydd som finns mellan det övre förorenade och undre grundvattenmagasinet ur vilket Gävles dricksvatten tas.

Konsekvenserna av att nuvarande skydd i form av lera punkteras omnämns inte någonstans. I MKBn hänvisas till differenser i grundvattentryck men konsekvenserna om denna differens inte kan upprätthållas saknas. Därmed saknas en för vattenförsörjningen avgörande frågeställning helt i MKBn.

Innan något större schaktnings-, pålnings eller annat anläggningsarbete som riskerar att påverka grundvattnet kan diskuteras anser GVAB att det krävs ett gediget underlag som visar att riskerna som detta medför för vattenförsörjningen är hanterbara samt att en åtgärdsplan för att hantera eventuella störningar på vattenförsörjningen upprättas.

VA-anläggningar

Inom området finns mycket viktiga huvudledningar förlagda efter Strömsbrovägen men även flertalet områdesledningar. Den ena huvudledningen, en vattenledning av gjutjärn med dimension 500 mm, har en avgörande betydelse för dricksvattenförsörjningen av Gävles centrala och södra delar. Den andra huvudledningen, en spillvattenledning med självfall, betjänar hela Gävles norra delar. Båda huvudledningarna har varit i drift i årtionden och störningar på dessa påverkar stora delar av befolkningen och näringslivet i Gävle. GVAB

har också tidigare påpekat att möjlighet till passage för ledningar under järnvägen måste säkerställas inom hela området så att den södra och norra delen av Näringen inte blir isolerade från varandra.

Dagvattenhanteringen redovisas i samrådshandlingarna. Vilka eventuella effekter på grundvattennivåer och eventuella skyddsåtgärder som dessa lösningar kräver redovisas inte. Att infiltrera dagvatten i eller i närheten till en vattentäkt är högst olämpligt då det kan förorena grundvattnet. Det aktuella området ligger i direkt närhet till primärt vattenskyddsområde. Omhändertagande av dagvatten som är planerat att belasta befintliga dagvattenledningar måste anslutas till norra delen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket vill betona att den handling, inklusive MKB, som bifogades i samrådshandlingen utgjordes av ett första utkast. Grundvattenfrågorna och risken för påverkan på vattentäkten har utretts vidare. En fördjupad studie inklusive ett kontrollprogram för grundvatten har tagits fram som bl.a. kommer att omfatta undersökningar innan anläggningsarbetena påbörjas vilka har som huvudsyfte att klargöra vilket grundvatten som kan påverkas av arbetena.

Samråd med Gästrike Vatten AB har pågått parallellt med framtagande av järnvägsplan. Alternativa grundläggningssätt för järnvägsbron har utretts för att hitta en anläggningsmetod med så liten risk för påverkan på grundvattnet som möjligt. Utredningsarbetet har även omfattat tänkbara skyddsåtgärder i samband med anläggningsarbetena för att minska risken för påverkan på grundvattnet under såväl bygg- som driftskede.

I MKB-arbetet har dricksvattenfrågan lyfts, blivit tydligare och givits större utrymme.

Hanteringen av dagvattnet är i huvudsak en kommunal fråga som kommer att lösas i samarbete med kommunen. Kommunen arbetar för en bättre dagvattenhantering på Näringen inom ramen för pågående detaljplanarbete.

Angående passage för huvudledningar under järnvägen har separata projekteringsmöten hållits i den frågan och de lösningar som finns i systemhandlingen baseras på det som har kommit fram på dessa möten. Vid dessa möten har ritningar över ledningslösningar presenterats och diskuterats.

Landstinget Gävleborg

Landstinget Gävleborg har inget att invända mot ny spåranslutning från Gävle godsbangård till Gävle Hamn. Landstinget ställer sig bakom satsningen på ny elektrifierad järnväg till Gävle Hamn, en satsning som är av stor betydelse för Gävleborg och dess konkurrenskraft både nationellt och internationellt. Att satsningen gör att kapacitet frigörs på befintliga banor och till Gävle Central är positivt.

X-Trafik

X-Trafik lämnade ett yttrande till Gävle kommun gällande detaljplanen Näringen 3:1. X-Trafik hade synpunkter på standarden på busshållplatserna och dess förbindelse mot gång- och cykelvägen samt till passager/ övergångsställen. De ansåg också att föreslagen gångpassage över järnvägen vid Beckasinvägen behövs för att inte försämra tillgängligheten till kollektivtrafiken och förutsättningarna för arbetspendling till området öster om järnvägen. Frågorna behandlas av Gävle kommun, inom ramen för detaljplan Näringen 3:1.

Polismyndigheten i Gävleborgs län

Polismyndigheten har tagit del av handlingar och studier på plats, och har inget att invända mot järnvägsplanen.

SGU (Sveriges geologiska undersökning)

SGU konstaterar att jordartsgeologin i området är svår att bedöma då stora ytor täcks av fyllning, men att den tycks vara tillräckligt väl beskriven i samrådshandlingen. SGU hänvisar i övrigt till både översiktlig och lokal hydrogeologisk kartläggning som tagits fram av myndigheten. Därutöver har SGU en hydrogeologisk databas där information från hydrogeologiska undersökningar finns lagrade. SGU betvivlar slutsatsen i avsnittet om dag- och grundvatten som rör eventuella föroreningarnas förmåga att röra sig från det övre grundvattenmagasinet till det undre grundvattenmagasinet.

Trafikverkets svar:

SGUs underlagsmaterial i form av översiktlig och lokal hydrogeologisk information har använts i projektet.

Trafikverket har omarbetat avsnittet om föroreningsspridning och grundvatten-nivåer (trycknivåer) i arbetet med MKB.

SGI (Statens geotekniska institut)

SGI hänvisar till sin webbplats för tillgängliga publikationer angående geotekniskt planeringsunderlag. Som upplysning nämns även att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har gjort en översiktlig översvämningskartering respektive översiktlig stabilitetskartering, som återfinns via den myndighetens webbplats.

Trafikverkets svar:

Då Näringen ligger vid havet är inlandets översvämningsproblematik inte applicerbart på aktuellt område. Stabiliseringskartering är inte heller applicerbart för Näringen som är ett platt och utfyllt område vid havet. I projektet har istället andra referenser använts för översvämningsproblematiken i området:

- SMHI, 2010, Klimat, observationer och framtidsscenarioer – medelvärden för länet, Gävleborgs län.
- SMHI, Klimatunderlag för Gävleborgs län, Rapport nr 2009-86.
- Räddningsverket, 2002. Översiktlig översvämningskartering längs Testeboån. Rapport 30.

- SGI, 2010, Översiktlig regional klimat- och sårbarhetsanalys – naturolyckor, Gävleborgs län.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i ärendet, då myndigheten saknar sådana specifika lokala detaljkunskaper som krävs för fortsatt arbete med järnvägsplan och MKB.

Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket har tagit del av handlingarna i ärendet och har inga synpunkter i detta skede.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen avstår från att lämna synpunkter i ärendet.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har tagit del av samrådshandlingarna och har inget att erinra i ärendet.

Boverket

Boverket avstår från att lämna synpunkter i ärendet och hänvisar till att länsstyrelsen har det regionala ansvaret att tillvarata statens intressen i denna typ av ärenden.

Tillväxtverket

Tillväxtverket avstår att yttra sig i detta ärende.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra avseende gällande projekt.

Green Cargo AB

Green Cargo saknar information i samrådshandlingen på vilket sätt som Trafikverkets spåranläggning i Fredriksskans skall utformas. Enligt de bifogade kartorna upphör elektrifieringen på de så kallade Bankspåren. Om detta är tanken krävs det minst 4-5 spår (650m) som kan användas för att ankomma/avgå från Fredriksskans.

Green Cargo anser inte att den anslutning som görs i den s.k. kryssväxeln är optimal. Anslutningen till den nya spårdragningen borde med fördel göras innan den s.k.

kryssväxeln, för att tåg som ankommer söderifrån från Ostkustbanan inte ska behöva gå via kryssväxeln.

12 promilles lutning bör minimeras så långt det är möjligt. Beroende på signalers placering och i förhållande till lutning kan detta innebära risk för ökat slitage på spår och dragfordon vid halka.

Utformningen av spåranläggningen i Fredriksskansänden är väsentlig för att tåg inte ska behöva dras in till Gävle godsbangård innan andra tåg kan angöra Fredriksskans. Detta på grund av för korta spår för att dessa skall kunna ha en samtida hantering. Detta i sin tur ger att möjligheten för antalet ankommande och avgående till/från Fredriksskans reduceras väsentligt.

Eftersom alla delar gällande punkt 2.6 saknas i samrådshandlingen kan vi inte ge några kommentarer beträffande signalsystem, trafikledning, trafikeringsform.

Viktigt är dock att påpeka att den nya sträckningen inte får innebära att möjligheten till rangering på Gävle bangård inskränks.

Trafikverkets svar:

Trafikverket redovisar en lösning som innebär att Bankens bangård elektrifieras och moderniseras för dagens tåg. Dock kommer Trafikverket inte att kunna tillgodose önskemålet på 4-5 spår (650 m långa).

I projekteringen har man kommit fram till att lösningen genom den s.k. kryssväxeln är den tekniskt mest fördelaktiga lösningen. Detta hänger samman med möjligheterna att nå samtliga banor (Stambanan, Ostkustbanan och Bergslagsbanan) på ett tekniskt bra sätt.

I projekteringen har Trafikverket noga försökt att hålla ned lutningarna så mycket som det har varit tekniskt möjligt. Idag redovisas en maxlutning om 12 promille.

Vissa korrigeringar kommer att genomföras på Trafikverkets spår på bangården, men målet med projektet är att minska antalet lokvändningar och på så sätt frigöra kapacitet på den i dag hårt belastade bangården.

Jernhusen AB

Jernhusen AB äger fastigheterna Näringen 4:15, 4:18 samt 4:19. Jernhusen AB anser att om förslaget genomförs får det stora konsekvenser

för de järnvägsrelaterade verksamheter som bedrivs inom Jernhusens fastigheter. Resultatet blir att det inte går att fortsätta att bedriva verksamhet vid anläggningarna och därför kan förslaget inte accepteras. Det gäller främst järnvägsanslutningar till fastighet Näringen 4:18, där Jernhusen anser att samtliga växlar till fastigheten ska behållas för att Jernhusen ska kunna fortsätta bedriva järnvägsverksamhet. Jernhusen har i tidigare remissvar påtalat önskemål om att delta som en aktiv partner för att säkerställa fortsatt verksamhet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har både i förstudien daterad (2010-01-15) och i nu föreslagna järnvägsplan redovisat en lösning som kommer innebära förändringar i användningen av Näringen 4:18. För att uppnå en godtagbar teknisk lösning för spåret över Näringens industriområde kommer vissa spår in till Näringen 4:18 att behöva stängas. Trafikverket har sedan augusti 2011 sökt Jernhusen för att tillsammans finna lösningar. Således har Jernhusen valt att ej delta som en aktiv part trots flertalet påtryckningar från Trafikverket. Endast i slutet av samrådsprocessen har en dialog påbörjats och parterna arbetar nu vidare för att hitta en lösning. Den i järnvägsplanen föreslagna

lösningen innebär att Jernhusen kommer att kunna nyttja fastigheten Näringen 4:18, dock med vissa förändrade förutsättningar. Trafikverket är spårägare till de spår som påverkas och har tagit fram alternativa lösningar som ersättning för borttagen anslutning, för att Jernhusen ska kunna fortsätta sin verksamhet.

Gävle Galvan AB

Gävle Galvan AB äger fastigheterna Näringen 18:6 och 18:7. Gävle Galvan anför att när järnvägsspåret elektrifieras blir det mycket svårare för bolaget att utföra underhållsarbeten på de delar av byggnaden som ansluter mot järnvägsspåret. Även den ökande trafikbelastningen kommer att försvåra utförandet av underhållsarbeten.

Av samma orsaker kommer snöröjningen av taken på närliggande byggnader att försvåras avsevärt. Vanliga snöröjningsmaskiner kommer inte att kunna användas på grund av närheten till kontaktledning. Såväl själva snöröjningen av taken som bortforsling av snömassorna blir synnerligen svår att utföra.

Den planerade utökade trafikbelastning på spåret kommer att medföra hinder för Gävle Galvan AB:s transporter mellan fastigheterna.

Detsamma gäller planerna på att tågsätt ska stå uppställda på spåret. Detta skulle kunna innebära stora störningar för Gävle Galvan AB:s verksamhet, i form av försämrad produktivitet. Denna olägenhet kommer även att drabba Alucrom AB.

Befintliga järnvägsbommar på Gävle Galvans fastighet är i dåligt skick och behöver bytas ut för att lindra effekterna av utökad tågtrafik. Plankorsningen på den västra delen av fastigheten behöver ha en fri höjd på 5 meter, då vissa av de produkter som transporteras mellan fastigheterna kräver en sådan höjd.

Plankorsningen för gående är en nödvändighet för att personalen ska kunna förflytta sig rationellt mellan fastigheterna. Det skulle innebära ett stort intrång i både Gävle Galvans och Alucroms verksamhet om den plankorsningen togs bort.

Ett antal åtgärder krävs för att säkerhetsavståndet på 5 meter till järnvägsspåret ska kunna iaktas när spåret elektrifieras. Det gäller exempelvis befintliga anläggningar som ligger närmare än 5 meter till befintligt spår. Vidare måste säkerhetsaspekten utredas vid flytt av långa produkter mellan fastigheterna.

Det måste utredas om byggnader kommer att påverkas av vibrationer till följd av tätare tågtrafik samt om det föreligger en risk att förvara gas i byggnader när järnvägen elektrifieras.

Trafikverkets svar:

Järnvägssträckningen kommer att sektioneras för att möjliggöra underhåll på byggnader och andra aktiviteter däremellan.

Trafikeringen med den nya lösningen skiljer sig inte från dagens trafikering med avseende på hur tågen passerar vid Gävle Galvan, förutom att antalet tåg ökar. Tåg som går från godsbangården och ut till Gävle Hamn har en stoppsignal vid Lillåns bangård, där det befintliga och det nya spåret går samman, här kan eventuellt tåg bli stående för att invänta mötande tåg. För tåg som kommer från hamnen och går mot Gävle godsbangård blir det inga förändringar jämfört med idag.

Den ökade trafikbelastningen är inte en fråga för järnvägsplanen. Däremot kan eventuella buller- och vibrationsåtgärder komma att krävas med hänsyn till den ökade trafiksituationen.

En översyn av signalsystem och bomanläggningar har skett i projektet. Avseende frågan om fri höjd vid plankorsningen säger Trafikverkets regler att maximal fri höjd är 4,8 m men projektet tar med sig frågan till nästa skede och tittar på om det är möjligt att göra ett avsteg från detta.

Plankorsningen för gående planeras att finnas kvar.

Säkerhetsåtgärder med anledning av elektrifieringen planeras och bekostas av Trafikverket.

En vibrationsmätning i Gävle Galvans lokaler har genomförts. Den visar att störningen från tågen och fabriken egen produktion är ungefär likvärdig. Högsta mätta svängningshastighet är 1.84 mm/s. Företaget har dock problem med rörelser i husets bärande delar och för att utreda om järnvägen kan vara orsak till detta har ett förslag till kontrollprogram tagits fram.

Under nästa skede kommer Trafikverket inventera och utreda behov av skyddsåtgärder för utrymmen som förvarar gas. Trafikverket kommer att, i samråd med fastighetsägaren och berörd tillsynsmyndighet genomföra erforderliga åtgärder.

Stena Recycling AB

Gävle kommun äger fastigheten Näringen 10:3, Stena Recycling AB är hyresgäst. Stena Recycling önskar svar på vilken hänsyn som har tagits till deras verksamhet och hur ytan skall användas under genomförandetiden.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets järnvägsplan påverkar inte fastigheten Näringen 10:3. Intrånget som sker med naturmark enligt samrådshandlingen till detaljplan svarar kommunen för. I dagsläget finns inga planer på att använda Stena Recyclings område under genomförandetiden, utan de områden som behövs för att kunna bygga järnvägen framgår av järnvägsplanen.

Frågan gällande överförande av mark från den av Stena Recycling arrenderande fastighet har varit uppe för muntlig diskussion i och med kommunens uppsägande av Stenas arrendeavtal. Ingenting är bestämt och det är inte en fråga som hanteras i järnvägsplanen.

FastPartner AB

Fast Partner AB äger fastigheten Näringen 10:4. FastPartner AB framför synpunkter dels för egen del och dels för sina hyresgästers del.

I yttrandet framkommer att trafiklösningar med bra tillgänglighet, belysning, in- och utfarter samt uppställningsplatser måste finnas, särskilt längs Strömmavägen.

Näringen kommer att delas i två delar genom anläggande av planerat spår, men för att det inte ska upplevas som en begräsning är det viktigt med tydlig skyltning och ledning av trafiken. Personbilstrafik borde tillåtas över järnvägsspåret vid Kanalvägen, åtminstone i riktning in mot staden.

Snöröjning kommer att försvåras inom vissa fastigheter, framför allt Näringen 22:2. En farhåga finns att snöröjning av banvallen kommer att öka smältvattenansamlingar inom FastPartners fastigheter.

FastPartner vill ha ersättningsmark och kostnadstäckning för byggnader som rivs. Oro finns också för vibrationer och ljud som kan störa verksamhet i byggnader.

Vidare poängterar FastPartner att det är stora värden i berörda fastigheter. Konsekvenserna av planerat spår innebär direkta kostnader för åtgärder, men även risk för inkomstbortfall under byggtid och i vissa fall långsiktigt. Kompensation i form av full kostnadstäckning förutsätts.

Inom fastighet Näringen 10:4 visar sektion över höjdförhållandet mellan byggnad och banvall att den höga banvallen måste gömmas bakom växtlighet alternativt plank.

Trafikverkets svar:

Många av de frågor som inkommit i FastPartner ABs yttrande gäller kommunala frågor. Trafikverket och Gävle kommun har därför valt att sammanställa ett gemensamt svar.

Förändringar i och med Strömmavägens förlängning, som t.ex. in- och utfarter till byggnaderna måste självklart vägas in vid projektering av vägen.

Gävle kommun kan inte gå med på att tillåta persontrafik över spåret. Kommunen anser att det inte är ett bra alternativ med tanke på efterlevnaden av trafikregler i perifera områden. Personbilar och lastbilar kommer att åka i båda riktningarna. Någon övervakning går det inte att räkna med och polisen lär inte prioritera det.

Trafikverket tar i järnvägsplanen till mark så att snöröjning normalt sett ska kunna ske inom Trafikverkets egen fastighet.

Ersättning för intrånget på FastPartners fastigheter regleras i Expropriationslagens 4 kap. En oberoende värderare kommer

på uppdrag av Lantmäteriet att göra en intrångsbedömning som visar på ersättnings storlek.

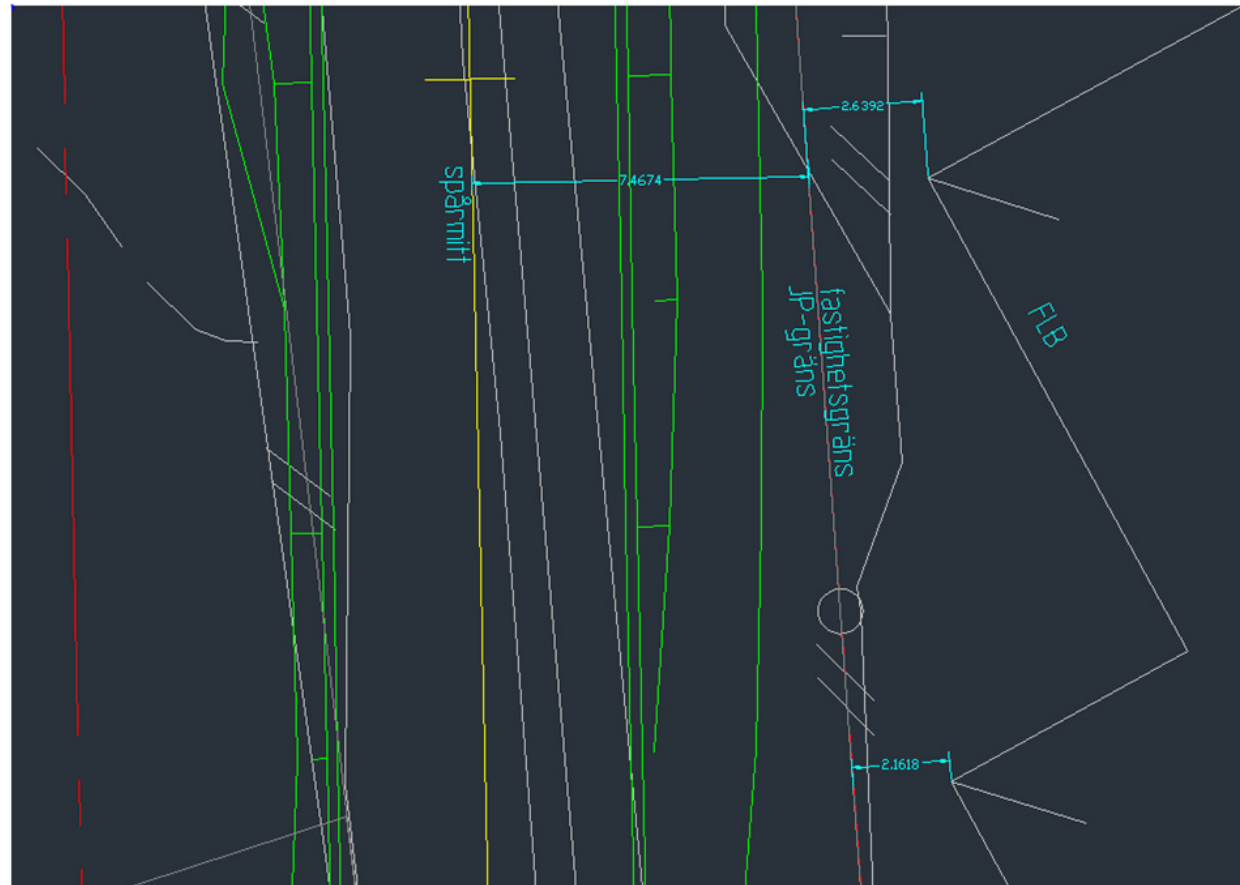
Vibrationsförhållande kan mätas innan och efter byggd järnväg för att skapa en bild över en eventuell förändrad situation. Skulle vibrationsförhållandena öka kommer Trafikverket och fastighetsägaren tillsammans överens om en lösning.

Bullerförhållanden redovisas i MKBn. Även om det skulle bedrivas tyst verksamhet i någon av de närmaste liggande fastigheterna så överskrids inte inomhusriktvärdet på 60dBA maximalljudnivå till följd av det nya järnvägsspåret, om man förutsätter en fasaddämpning om 30 dB(A). Inventering av lokaler för tyst verksamhet och kontroll av fasaddämpning görs i kommande skeden (som högst accepteras 65dBA maximal ljudnivå).

Kompensation för visst inkomstbortfall under byggtiden kan utgå. Sådan ersättning benämns annan skada och kan bedömas först efter att skadan har inträffat. För att ha rätt till sådan ersättning krävs att vissa villkor är uppfyllda.

Höjdförhållande mellan hus på fastighet Näringen 10:4 och järnvägsbank har Trafikverket redovisat och skickat till fastighetsägaren under samrådstitiden.

Bilden visar avstånd mellan byggnad (Beckasinvägen 9a) och järnvägsfastigheten med dagens projektering. Byggnaden kommer att nås via Beckasinvägen samt från Krickvägen (som dock troligt blir en del av FastPartners fastighet). Trafikverket håller sig inom fastighet Näringen 3:1.



JHA Fastigheter AB

JHA Fastigheter AB, ägare till fastigheten Näringen 20:4 med adress Strömsbrovägen 31, önskar att få fastigheten inlöst i sin helhet. Ägaren anser att fastigheten drabbas av för stor skada genom främst framtida ljudproblem och icke förskönande hög banvall vid fastighetens kontorsdel (som för övrigt byggdes om till kontor 2008). Nuvarande hyresgäst avser att flytta till följd av framtida problem och uthyrning för kontor kommer att bli omöjligt.

Trafikverkets svar:

Fastigheten är idag belägen alldeles invid Gävle Rangerbangård och Strömsbrovägen och utsätts redan idag för buller. Framtida ljudproblem p.g.a. den nya järnvägen beräknas påverka det totala bullret marginellt.

Trafikverket håller med om att fastigheten kommer hamna i ett inklämt läge men för att inlösen av en hel fastighet ska bli aktuellt måste synnerligt men uppstå. Synnerligt men är en mycket stark lydelse som innebär att fastigheten i princip blir obrukbar eller att den får en annan markanvändning.

Bevisbördan ligger hos fastighetsägaren. De allmänna skadestandsreglerna gäller, vilket innebär att fastighetsägaren bör vidta skäliga

åtgärder för att minska skadan. Viktigt att poängtera är att skadeuppskattningen görs med hänsyn till vad fastighetsägaren bör göra för att minska skadan, inte hur fastighetsägaren faktiskt agerar eller förväntas komma att agera.

Gavlefastigheter AB

Gavlefastigheter äger fastigheten Näringen 16:5. Gavlefastigheter har lämnat synpunkter i samband med kommunens detaljplan. Då vissa frågor berör järnvägsplanen och Trafikverket, lämnar Trafikverket svar här.

Gavlefastigheter anser att Trafikverket har lovat att Gavlefastigheter ska gå skadeslösa ur projektet och behöver ej budgetera extra för flytt- och nybyggnads-kostnader.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets ambition är alltid att påverka omgivningen så lite som möjligt, alltså minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. De lagar och regler som tillämpas vid den här typen av intrång kommer att följas och dessa återfinns i 4 kap Expropriationslagen. Reglerna innebär att den ekonomiska skada som fastighetens ägare lider p.g.a. intrånget (marknadsvärdeminskningen) är ersättningsgill. Likaså annan ekonomisk skada

som exempelvis skada på rörelse, lös egendom, flyttkostnader m.m. som järnvägsbygget orsakar (annan skada). Trafikverket kan dock ej lova att Gavle Fastigheter hålls helt skadelösa eftersom man enligt dagens regler faktiskt också får tåla viss skada om det anses skäligt.

Skrotcentralen i Uppsala AB

Skrotcentralen i Uppsala AB/Arvid Svensson äger fastigheten Näringen 21:1. På fastigheten bedriver Arvid skrotupplagsverksamhet.

Arvid Svensson har lämnat synpunkter i samband med kommunens detaljplan. Då vissa frågor berör järnvägsplanen och Trafikverket, lämnar Trafikverket svar här.

Arvid Svensson vill ha möjlighet att köpa till mark p.g.a. järnvägsintrånget.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets ambition är alltid att påverka omgivningen så lite som möjligt, alltså minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Trafikverket har tyvärr ingen mark att köpslå/förhandla om. De lagar och regler som tillämpas vid den här typen av intrång kommer att följas och dessa återfinns i 4 kap

Expropriations-lagen. Reglerna innebär att den ekonomiska skada som fastighetens ägare lider p.g.a. intrånget (marknadsväderminskningen) ska ersättas med pengar.

Testeboåns FVOF

Testeboåns fiskevårdsområdesförening poängterar att markarbeten kommer att utföras i förorenad mark vilket kan komma att påverka omgivningen. Föreningen saknar svar på frågor kring detta i miljökonsekvensbeskrivningen. Bland annat efterfrågas hur lakvatten ska hanteras och släppas ut, hur och var ska förorenade massor hanteras och deponeras samt hur kontrollen av massor ska ske?

Föreningen uttrycker oro för konsekvenserna av pålning och risken för förorening till det undre grundvattenmagasinet. Vidare konstateras att dräneringen av järnvägen kommer att medföra ökad transporthastighet i marken och ökade utsläpp till recipient.

Föreningen vill att åtgärder vidtas som säkerställer fiske från Skansbanken.

Trafikverkets svar:

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har utförts i området för det planerade spåret. Resultaten från undersökningen beskrivs i miljökonsekvens-beskrivningen. Det planerade spåret har projekterats för att i möjligaste mån undvika djupa schakter i det förorenade området. För att kunna utreda mer i detalj om hur och var de förorenade massorna och dess lakvatten ska hanteras och läggas/släppas ut krävs fördjupade undersökningar. Svar på frågorna kring masshanteringen och kontrollen av detta kommer att behandlas i bygghandlingsskedet då en detaljerad masshanteringsplan kommer att upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten.

Konsekvenserna på grundvattnet av pålning har utretts vidare och redovisas i MKB samt PM Grundvattenförhållanden. Hanteringen av dagvattnet är en fråga som kommer att lösas i samarbete med kommunen. Kommunen arbetar för en bättre dagvattenhantering inom ramen för pågående detaljplanearbete.

Fiske kommer att kunna bedrivas med vissa restriktioner längs järnvägsbankens norra sida, längs gång- och cykelstigen. På banken södra sida gäller förbud att uppehålla sig enligt ordningslag (1993:1617) 4 kap 5 §.

Gävle Fågelklubb

Gävle fågelklubb är positiva till att skiljelinjen mellan industriområdet Näringen och Testeboåns naturområde tydliggörs genom avvecklingen av verksamheterna öster om Strömmavägen. Fågelklubben påpekar att det främst är svanar och möjligen skäggdoppingar med sin flacka stigningsvinkel som kan löpa viss risk att kollidera med kontaktledningen på järnvägsbanken. Risken är måttlig eftersom det finns gott om utrymme på ömse sidor om banken för att hinna nå tillräcklig höjd. Fågelklubben upplyser om att det förekommer häckande skäggdopping i vassruggarna i anslutning till järnvägsbanken och att arbetet längs banken bör ske utanför fåglarnas häckningsperiod.

Trafikverkets svar:

Förekomst av häckande fåglar kommer, om möjligt, att beaktas och tas hänsyn till i kommande planering av arbeten på banken.

Risken för kollision mellan fåglar och kontaktledningen över järnvägsbanken finns beskrivet i miljökonsekvensbeskrivningen men bedöms ge så små konsekvenser att frågan inte utreds vidare.

Bilaga 1 Sändlista samråd

Tabell 1 - fastighetsägare

FASTIGHETSBETECKNING	NAMN	CO	ADRESS	POST-NR	POSTORT
GÄVLE FREDRIKSSKANS 2:1	GÄVLE KOMMUN		EKONOMI	80184	GÄVLE
GÄVLE FREDRIKSSKANS 2:8	GÄVLE HAMN AB		FREDRIKSSKANS	80595	GÄVLE
GÄVLE NORRTULL 36:1	STATEN TRAFIKVERKET			78189	BORLÄNGE
GÄVLE NÄRINGEN 10:1	AB NÄRINGENS FORDONS-SERVICE		STRÖMSBROV 24	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 10:2	CNF AVASTRÖM AB		BOX 576	80108	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 10:3	GÄVLE KOMMUN		EKONOMI	80184	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 10:4		FASTPARTNER AB	BOX 55625	10214	STOCKHOLM
GÄVLE NÄRINGEN 10:7	ROIN FÖRVALTNING I GÄVLE AB		STRÖMSBROVÄGEN 28	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 11:1	PIPAREN AB		STAKETGATAN 11	80324	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 11:2	NÄRINGENS LOKALUTHYRNING GÄVLE AB		SNÄPPVÄGEN 3	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 11:3	DIÖS FASTIGHETER GÄVLE/ DALA K/B	DIÖS FASTIGHETER AB	BOX 188	83122	ÖSTERSUND

GÄVLE NÄRINGEN 11:4	PIPAREN AB		STAKETGATAN 11	80324	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 11:5	GÄVLEBORGS GRÄVKONSULT EK FÖR	ADV.FIRM OLLE JOHANSSON	BOX 195	82424	HUDIKSVALL
GÄVLE NÄRINGEN 11:6	RINGHORN I GÄVLE AB		ARENTVÄGEN 20	80648	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 11:7	NÄRINGENS LOKALUTHYRNING GÄVLE AB		SNÄPPVÄGEN 3	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 12:1	HOLMGREN FASTIGHETER I GÄVLE AB		STRÖMSBROVÄGEN 16	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 12:2	DIÖS FASTIGHETER GÄVLE/DALA K/B	DIÖS FASTIGHETER AB	BOX 188	83122	ÖSTERSUND
GÄVLE NÄRINGEN 12:3	BECKASINEN I GÄVLE AB		BECKASINV 12	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 12:4	PERSSON,ROGER VILHELM		SÖDERMANNAGATAN 57 I LGH 1001	11666	STOCKHOLM
GÄVLE NÄRINGEN 12:5	MONVAIR AB		TRUTVÄGEN 1-3	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 12:6	STARTPLATTAN 887103 AKTIEBOLAG	DANIEL NILSSON	LINSKÄKTSVÄGEN 9	80597	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 12:7	MALMS BYGGNADSSTÄLLNINGAR AB		BECKASINVÄGEN 1	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 12:8	MALMS BYGGNADSSTÄLLNINGAR AB		BECKASINVÄGEN 1	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 13:11	INDUSTRIFASTIGHETEN FÖRRÅDSGATAN AB	DIÖS FASTIGHETER AB	BOX 188	83122	ÖSTERSUND
GÄVLE NÄRINGEN 13:12	FASTIGHETSBOLAGET STREET STORES I GÄVLE		BOX 11083	80011	GÄVLE

GÄVLE NÄRINGEN 13:13	ENGELSKA GRUNDET AB		UTVALNÄS 1706	80595	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 13:14	NORDSTRÖM,TONY MICHAEL		STUREBORGSVÄGEN 6	80591	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 13:4	HJELTEHUS AB		FÖRRÅDSG 11	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 14:10	WESTBLOM FASTIGHETS AB		SKIFTESVÄGEN 2	80325	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 14:11	ENGBLOM,BO INGEMAR		FEMTE TVÄRGATAN 20 LGH 1003	80284	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 14:11	BJÖRK,BERNT YNGVE		SÖDRA JÄRVSTAVÄGEN 121	80429	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 14:4	NÄRINGEN 14:4 FASTIGHETS AB	FASTIGHETSSNABBEN AB	BOX 1449	80139	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 14:5	LEDNINGSHUSET I GÄVLE AB	WE-EL AB	FÖRRÅDSGATAN 10	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 14:6	ARVING,BO		DUVSTIGEN 3	80424	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 14:7	GÄVLE KOMMUN		EKONOMI	80184	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 14:9	BECKASINEN I GÄVLE AB		BECKASINV 12	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 15:2	BECKASINEN I GÄVLE AB		BECKASINV 12	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 15:3	SÖDERLUND,LARS		GAMLA FURUVIKSVÄGEN 29	80592	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 15:6	KEOPS IX GÄVLE 1 AB	ROLAND SUNDQVIST	BOX 7418	10391	STOCKHOLM
GÄVLE NÄRINGEN 15:7	SITA SVERIGE AB		TRANSPORTG 9	26271	ÄNGELHOLM
GÄVLE NÄRINGEN 16:4	GÄVLE ENERGI AB		BOX 783	80129	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 16:5	GÄVLEFASTIGHETER GÄVLE KOMMUN AB		BOX 975	80133	GÄVLE

GÄVLE NÄRINGEN 16:6	DIÖS FASTIGHETER GÄVLE/ DALA KB	DIÖS FASTIGHETER AB	BOX 188	83122	ÖSTERSUND
GÄVLE NÄRINGEN 18:6	GÄVLE GALVAN AB		BOX 406	80105	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 18:7	GÄVLE GALVAN AB		BOX 406	80105	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 18:8	FASTIGHETS AB REDERIHUSET	CEFAB	BOX 4086	80004	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 20:4	JHA FASTIGHETER AB		BOX 329	80104	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 21:1	SKROTCENTRALEN I UPPSALA AB		BJÖRKG 40	75323	UPPSALA
GÄVLE NÄRINGEN 21:2	GÄSTRIKE SERVICE I GÄVLE AB		BOX 8056	80008	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 21:3	GÄSTRIKE SERVICE I GÄVLE AB		BOX 8056	80008	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 22:2	GÄVLE NÄRINGEN 22:2 AB	FASTPARTNER AB	BOX 55625	10214	STOCKHOLM
GÄVLE NÄRINGEN 22:2	GÄVLE NÄRINGEN 22:2 AB	FASTPARTNER AB	BOX 55625	10214	STOCKHOLM
GÄVLE NÄRINGEN 22:3	DIÖS FASTIGHETER GÄVLE/ DALA K/B	DIÖS FASTIGHETER AB	BOX 188	83122	ÖSTERSUND
GÄVLE NÄRINGEN 23:1					
GÄVLE NÄRINGEN 25:1	JMLT FASTIGHETS AB		SKIFTESVÄGEN 2	80325	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 25:2	JMLT FASTIGHETS AB		SKIFTESVÄGEN 2	80325	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 3:1	GÄVLE KOMMUN		EKONOMI	80184	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 3:1	GÄVLE KOMMUN		EKONOMI	80184	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 3:1	GÄVLE KOMMUN		EKONOMI	80184	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 3:2	LUNDAGROSSISTEN BO JOHANSSON AB		HERRESTAGRÄND 6	12459	BANDHAGEN
GÄVLE NÄRINGEN 4:1	STATEN TRAFIKVERKET			78189	BORLÄNGE

GÄVLE NÄRINGEN 4:15	JERNHUSEN VERKSTÄDER AB		BOX 426	10128	STOCKHOLM
GÄVLE NÄRINGEN 4:17	LARS WIRDBY BYGG AB		STRÖMSBROV 17	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 4:18	JERNHUSEN VERKSTÄDER AB		BOX 426	10128	STOCKHOLM
GÄVLE NÄRINGEN 4:19	JERNHUSEN VERKSTÄDER AB		BOX 426	10128	STOCKHOLM
GÄVLE NÄRINGEN 4:19	JERNHUSEN VERKSTÄDER AB		BOX 426	10128	STOCKHOLM
GÄVLE NÄRINGEN 4:3	KEOPS IX GÄVLE 2 AB	ROLAND SUNDQVIST	BOX 7418	10391	STOCKHOLM
GÄVLE NÄRINGEN 4:4	STATEN TRAFIKVERKET			78189	BORLÄNGE
GÄVLE NÄRINGEN 8:3	WIWALL BYGGVAROR AB		JACOBSÉNS VÄG 21	85634	SUNDSVALL
GÄVLE NÄRINGEN 8:4	KOMMANDITBOLAGET NÄRINGEN 8:4		BOX 798	19127	SOLLENTUNA
GÄVLE NÄRINGEN 8:5	DIÖS FASTIGHETER GÄVLE/ DALA K/B	DIÖS FASTIGHETER AB	BOX 188	83122	ÖSTERSUND
GÄVLE NÄRINGEN 8:8	J S GÄVLE FÖRSÄLJNING AB		BOX 11045	80011	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 8:9	WIWALL I SUNDSVALL AB		JACOBSÉNS VÄG 21	85634	SUNDSVALL
GÄVLE NÄRINGEN 9:1	NÄRINGEN FASAD AB		BECKASINV 9 B	80309	GÄVLE
GÄVLE NÄRINGEN 9:2	MARKLUND INVEST AB		STRÖMSBROVÄGEN 11	80309	GÄVLE
GÄVLE ÖSTER 2:2	GÄVLE KOMMUN		EKONOMI	80184	GÄVLE

Tabell 2 – övriga berörda

FÖRETAG/MYNDIGHETER/FÖRENINGAR	POSTADRESS	POSTNR	POSTORT
ARBETSMILJÖVERKET		112 79	STOCKHOLM
BOVERKET	BOX 534	371 23	KARLSKRONA
BRANSCHFÖRENINGEN TÅGOPERATÖRERNA	BOX 555 45	102 04	STOCKHOLM
ELSÄKERHETSVERKET	BOX 4	681 21	KRISTINEHAMN
FÖRSVARSMAKTEN		107 85	STOCKHOLM
GREEN CARGO	LÖTÄNGSG 2	803 01	GÄVLE
GÄSTRIKE RÄDDNINGSTJÄNST	HAMNTORGET 8	803 40	GÄVLE
GÄSTRIKE VATTEN AB	HAMNLEDEN 20	806 41	GÄVLE
GÄVLE FÅGELKLUBB, CO OLLE THYRESTAM	N CENTRALGATAN 7	802 50	GÄVLE
HAVS- OCH VATTENMYNDIGHETEN	BOX 11930	404 39	GÖTEBORG
HSO I GÄVLEBORG	S CENTRALGATAN 10	802 50	GÄVLE
KEMIKALIEINSPEKTIONEN	BOX 2	172 13	SUNDBYBERG
LANDSTINGET GÄVLEBORG		801 88	GÄVLE
LÄNSSTYRELSEN GÄVLEBORG		801 70	GÄVLE
MYNDIGHETEN FÖR SAMHÄLLSSKYDD- OCH BEREDSKAP		651 81	KARLSTAD
NATURSKYDDSFÖRENINGEN	BOX 6029	800 06	GÄVLE
NATURVÅRDSVERKET		106 48	STOCKHOLM
POLISMYNDIGHETEN I GÄVLEBORGS LÄN	BOX 625	801 26	GÄVLE

REGION GÄVLEBORG	BOX 834	801 30	GÄVLE
RIKSANTIKVARIEÄMBETET	BOX 5405	114 84	STOCKHOLM
SJI STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT		581 93	LINKÖPING
SJÖFARTSVERKET		801 78	NORRKÖPING
SVENSKT NÄRINGSIV	DROTTNINGGATAN 27	803 11	GÄVLE
SGU SVERIGES GEOLOGISKA UNDERSÖKNINGAR	BOX 670	751 28	UPPSALA
TESTEBOÅNS FISKEVÅRDSOMRÅDE	OSLÄTTSFORSVÄGEN 49	805 98	GÄVLE
TILLVÄXTVERKET	BOX 4044	102 61	STOCKHOLM
TRANSPORTSTYRELSEN		701 88	ÖREBRO
X-TRAFIK		826 01	SÖDERHAMN



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se