

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostkustbanan, dubbelspår Stegskogen – Bäling

Hudiksvalls kommun & Nordanstigs kommun, Gävleborgs län

Järnvägsplan – val av lokaliseringsalternativ, samrådshandling

Ärendenummer: TRV 2016/71881

2017-07-06



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse. Järnvägsplan – val av lokaliseringsalternativ. Ostkustbanan, dubbelspår Stegskogen - Bäling.

Författare: Tony Andersson, Susann Sandegård, Amanda Stenberg, WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2017-07-06

Ärendenummer: TRV 2016/71881

Kontaktperson: Kenth Nilsson, Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	5
3. AVGRÄNSNING	6
4. FÖRSTUDIE	7
5. NORDANSTIG KOMMUNS FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLAN FÖR OSTKUSTBANAN	8
6. HUDIKSVALLS KOMMUN TEMATISKT TILLÄGG FÖR DUBBELSPÅR PÅ OSTKUSTBANAN	9
7. JÄRNVÄGSPLAN MED STATUS SAMRÅDSHANDLING – VAL AV LOKALISERINGALTERNATIV	10
7.1. Samrådsrets	10
7.2. Samråd	10
7.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse	10
7.2.2. Samråd med berörd kommun	13
7.2.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	15
7.2.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	20

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

1. Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse avgränsas till respektive etapp utmed Ostkustbanan mellan Gävle och Njurundabommen. Aktuell etapp har tidigare sänts ut på remiss och samråd, dels inom ramen för förstudien ”dubbelspår Gävle-Sundsvall”, dels inom ramen för respektive kommuns arbete med översiktsplaner.

Förstudien ”dubbelspår Gävle – Sundsvall” var ute på remiss under tiden 2010-05-05 – 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010. Förstudien omfattade hela sträckan mellan Gävle och Sundsvall. Under arbetet med förstudien hade en referensgrupp bestående av de fem berörda kommunerna (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall), Länsstyrelsen i Gävleborg, Region Gävleborg, Länsstyrelsen i Västernorrland samt Landstingen i Gävleborg och Västernorrland, haft nio möten med början 2009-06-15.

Länsstyrelsen i Gävleborg och Länsstyrelsen i Västernorrland beslutade 2010-08-30 respektive 2010-08-31 att projektet bedöms antas medföra betydande miljöpåverkan.

Aktuell samrådsredogörelse behandlar etappen Stegskogen-Bäling. Aktuell etapp har tidigare sänts ut på remiss och samråd vid tre tillfällen, dels inom ramen för Trafikverkets förstudie ”Dubbelspår Gävle-Sundsvall”, dels inom ramen för Nordanstigs kommuns fördjupade översiktsplan samt inom ramen för Hudiksvalls kommuns tematiska tillägg för dubbelspår.

Samrådshandlingen för aktuell etapp Stegskogen-Bäling har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats, Trafikverkets kontor i Gävle, Nordanstigs kommuns reception, Hudiksvalls kommuns reception samt på plan- och bygglovskontoret i Hudiksvall.

Nordanstigs kommuns fördjupade översiktsplan var under perioden 14 april – 15 maj 2013 varit ute på samrådsremiss. Under samrådet hölls ett allmänt samrådsmöte på Bergsjögården, som besöktes av ett 100-tal personer. Den fördjupade översiktsplanen har varit ute på utställning under perioden 10 oktober – 7 december 2016.

Hudiksvalls kommuns tematiska tillägg för dubbelspår på Ostkustbanan till översiktsplanen var ute på samrådsutställning mellan 9 november – 14 december 2015. Under samrådet ägde två offentliga möten rum där förslaget har presenterats och synpunkter inhämtats.

2. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har tagits fram inför aktuellt samråd med särskilt berörda/allmänheten och berörda myndigheter och organisationer inom ramen för val av lokalisering och har daterats 2017-04-07.

3. Avgränsning

Denna samrådsredogörelse avgränsas till respektive etapp utmed Ostkustbanan mellan Gävle och Njurundabommen. Här tas enbart synpunkter upp som berör projektet allmänt eller aktuell etapp.

Aktuell samrådsredogörelse behandlar etappen Stegskogen-Bäling.

4. Förstudie

Förstudien ”dubbelspår Gävle – Sundsvall” var ute på remiss 2010-05-05 – 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010. Förstudien omfattade hela sträckan mellan Gävle och Sundsvall. Under arbetet med förstudien fanns en referensgrupp bestående av de fem berörda kommunerna (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall), Länsstyrelsen i Gävleborg, Region Gävleborg, Länsstyrelsen i Västernorrland samt Landstingen i Gävleborg och Västernorrland, haft nio möten med början 2009-06-15.

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

Länsstyrelsen i Gävleborgs län beslutade 2010-08-30 att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan.

I den tidigare samrådsredogörelsen, daterad 2017-04-13, var de inkomna yttrandena från förstudien redovisade. Till denna uppdatering har dessa plockats bort. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diariet förda på Trafikverket under diarienummer TRV 2010/25933.

5. Nordanstig kommuns fördjupade översiktsplan för Ostkustbanan

Nordanstigs kommuns fördjupade översiktsplan har varit utställd för samråd under perioden 14 april – 15 maj 2013. Under samrådet hölls ett allmänt samrådsmöte den 6 maj 2013 på Bergsjögården och besöktes av ett 100-tal personer.

Nordanstigs kommun har under 2016 presenterat en utställningshandling för Fördjupad översiktsplan Ostkustbanan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Den fördjupade översiktsplanen har varit ute på utställning under perioden 10 oktober – 7 december 2016.

I den tidigare samrådsredogörelsen, daterad 2017-04-13, var de inkomna yttrandena till Nordanstigs kommun för den fördjupade översiktsplanens samråd 14 april – 15 maj 2013 redovisade. Inkomna yttranden från utställningen 10 oktober – 7 december 2016, hann inte arbetas in i den tidigare samrådsredogörelsen.

Till denna uppdatering har inkomna yttranden plockats bort men de finns att läsa i sin helhet på Nordanstigs kommun med diarienummer Dnr 2013/88.

6. Hudiksvalls kommun tematiskt tillägg för dubbelspår på Ostkustbanan

Hudiksvalls kommuns fördjupade översiktsplan har varit utställd för samråd mellan den 27 mars till och med den 3 maj 2013 på plan- och bygglovskontoret samt på kommunens hemsida. Ett offentligt möte hölls på Kulturhuset Glada Hudik den 22 maj då cirka 45 personer deltog.

Hudiksvalls kommuns tematiska tillägg för dubbelspår på Ostkustbanan till översiktsplanen var ute på samrådsutställning mellan 9 november – 14 december 2015. Utställningshandlingarna har funnits tillgängliga på plan- och byggkontoret, på kommunens hemsida och på Hudiksvalls kommuns kontor. Två offentliga möten har också ägt rum där förslaget har presenterats och synpunkter inhämtas.

I den tidigare samrådsredogörelsen, daterad 2017-04-13, var de inkomna yttrandena till Hudiksvalls kommun redovisade, både för den fördjupade översiktsplanen och det tematiska tillägget. Till denna uppdatering har dessa plockats bort men de finns att läsa i sin helhet på Hudiksvalls kommun med diarienummer PLAN.2012.7.

7. Järnvägsplan med status samrådshandling – val av lokaliseringalternativ

I kommande kapitel redovisas synpunkter gällande etappen Stegskogen-Bäling. Sammanlagt har det inkommit 23 yttranden beträffande den aktuella sträckan. Varav fyra av dessa är yttranden från allmänheten och 19 yttranden har inkommit från myndigheter, kommuner och andra berörda organisationer.

7.1. Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats utifrån bedömt behov anpassat till utredningens omfattning och bedömda påverkan. Samrådsretsen har stämts av med Nordanstigs kommun och Hudiksvalls kommun som har fått möjlighet att lämna synpunkter.

7.2. Samråd

Under arbetet med Samordnad planering av Ostkustbanan och framtagande av föreliggande järnvägsplan har regelbundna samrådsmöten hållits dels i en (stor-)grupp bestående av tjänstemän från respektive kommun utmed banan (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig och Sundsvall), representanter från de både berörda länsstyrelserna (Länsstyrelsen i Gävleborg samt Västernorrlands Länsstyrelse) samt representanter från Region Gävleborg, dels i en styrgrupp bestående av politiker från respektive berörd kommun samt Region Gävleborg.

Samrådshandlingen för aktuell etapp Stegskogen-Bäling har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats, Trafikverkets kontor i Gävle, Nordanstigs kommuns reception, Hudiksvalls kommuns reception samt på plan- och bygglovskontoret i Hudiksvall under perioden 18 april – 14 maj 2017. Information om var handlingarna har funnits har delgivits genom brev, annons i lokaltidning samt på Trafikverkets webbsida.

7.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Gävleborgs län har deltagit på 13 storgruppsmöten under arbetet inom Samordnad planering. Viktiga frågor på dessa möten har varit målformulering, etappgränser, val av utredningsaspekter, prioriteringsgrunder, risker och framgångsfaktorer samt projektets hantering enligt nya planläggningsprocessen. På storgruppsmötena har också arbetets framdrift redovisats samt att berörda kommuner informerat om sitt översiktsplanarbete.

Länsstyrelsen Gävleborg

Utifrån den samlade bedömningen gör Länsstyrelsen Gävleborg samma bedömning som Trafikverket.

Länsstyrelsen menar att det är viktigt att i den samlade bedömningen lyfta samordningen med en ny sträckning av E4, ”Kongberget-Gnarp”.

Miljö kvalitetsnormer

Lokaliseringalternativen passerar flera vattenförekomster, situationen för dessa får inte försämrats och planhandlingarna måste redovisa hur man avser att minimera risken att påverka vattenförekomsterna negativt. Flera av vattenförekomsterna för sträckan hyser känsliga vattenlevande arter, även för dessa vattenförekomster måste man redovisa hur man avser att minimera risken för att påverka arterna negativt.

Det är även en grundvattenförekomst (SE686714-157676) som måste beaktas med försiktighetsåtgärder.

Grundvatten

Enligt handlingarna kommer det östliga alternativet att påverka en sträcka längs grundvattenförekomsten Harmånger – Stocka. Länsstyrelsen menar att även det västliga alternativet kommer att innebära en påverkan samt att det tangerar vattenskyddsområdet Rösta/Forsa. För att utföra åtgärder inom detta skyddsvärda område så krävs noggrant utförda geohydrologiska undersökningar.

Länsstyrelsen menar att det saknas en beskrivning om att berörd vattenförekomst är mycket högt prioriterad enligt *Vattenförsörjningsplanen för Gävleborg*.

Länsstyrelsen påpekar att för sträckan förbi Jättendal är den västliga korridoren att föredra ur ett grundvattensperspektiv.

Naturmiljö

I samrådshandlingen bedöms naturreservatet Rosslavallen inte beröras då den tangeras i det västliga alternativet. Länsstyrelsen anser dock att detta bör utredas vidare. Reservatet består till största delen av 200-300 årig tallskog som är en unik karaktär för Gävleborgs läns kustområden. Länsstyrelsen menar att påverkan på naturreservatet noggrant behöver utredas.

Länsstyrelsen upplyser om att nordöst om Rosslavallens naturreservat och nordöst om Harmånger, inom korridorerna finns naturvårdsavtal. Dessa avtal hyser samma typ av skydd som naturreservat och har föreskrifter.

Påverkan på våtmarken Strand vid Kyrksjön, samt V Strömsbruk bör utredas vidare inför kommande arbeten.

Jordbruksmark

Såsom planhandlingarna beskriver kan jordbruksmark tas i anspråk endast för att tillgodose väsentliga samhällsintressen samt att detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Det innebär att alternativens effekter och konsekvenser på jordbruksmarken behöver tydliggöras. Alternativen bedöms likvärdiga enligt Länsstyrelsen.

Regional utveckling

Länsstyrelsen menar att för att förtydliga betydelsen av projektet är det viktigt att i sammanhanget också fördjupa resonemanget att nya stationslägen möjliggör för nya bostäder. I den samlade bedömningen bör det framgå att nytt/nya stationslägen finns med i bedömningen.

Trafikverkets kommentar:

Riskerna för negativ påverkan på vattenförekomsterna och för känsliga vattenlevande arter ska minimeras. Skyddsåtgärder kommer att utredas vidare och presenteras i ett senare skede, t.ex. i samband med ansökan/anmälan för vattenverksamhet. Förutom att begränsa risken för grumlingseffekter kommer också fördröjningsytor som fångar upp dagvatten att anläggas som försiktighetsåtgärd där så blir påkallat. Försiktighetsåtgärder kommer också att beaktas för grundvattenförekomsten.

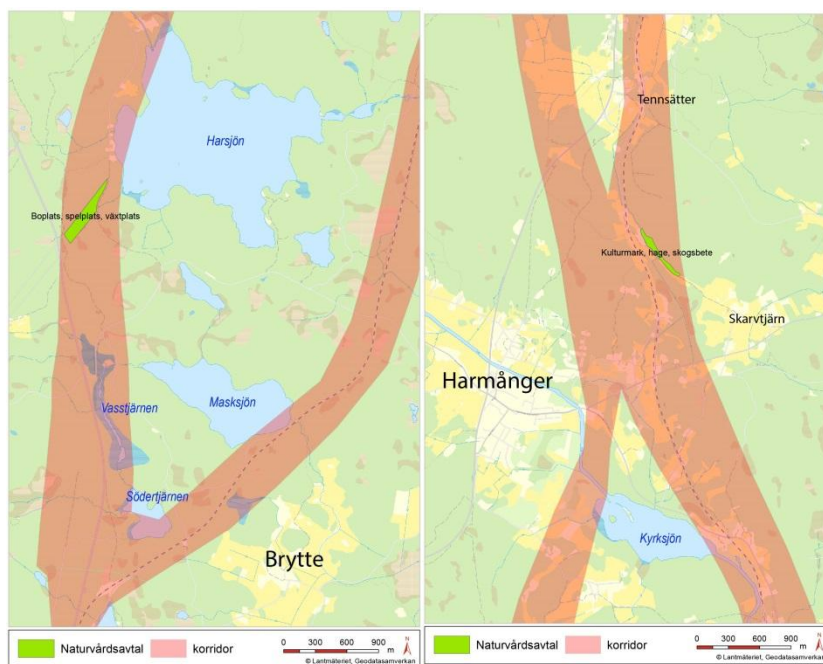
Även det västliga alternativet påverkar grundvattenförekomsten Harmånger-Stocka, vilket framgår av samrådshandlingen. Sträckan som riskerar att påverkas längs åsen är emellertid väsentligt längre i den östliga utredningskorridoren. Det västliga alternativet

är att föredra ur hydrologisk synpunkt, vilket också har påpekats av SMHI i deras yttrande, då påverkan på vattentäkter blir mindre. Geohydrologiska utredningar kommer att genomföras i ett senare skede.

Av samrådshandlingen framgår att Harmångeråsen är av nationell betydelse för vattenförsörjningen. Beskrivningen kompletteras med Länsstyrelsens upplysning om att vattenförekomsten också är mycket högt prioriterad enligt vattenförsörjningsplanen för Gävleborg.

När det gäller naturreservatet Rosslavallen kvarstår bedömningen att någon påverkan på detta inte kommer att uppstå, eftersom reservatets östliga gräns är väster om E4 medan den västliga utredningskorridoren är avgränsad västerut av E4:s vägområde. Därmed finns en betryggande buffertzona mellan reservatsgränsen och gränsen för utredningsområdet.

De två områdena med naturvårdsavtal som Länsstyrelsen upplyser om saknas mycket riktigt i samrådshandlingen. Beskrivningen av naturmiljövärden kompletteras härmed med två områden med naturvårdsavtal, se vidare samrådshandlingen figur 7.7-9 och 7.7-10. Det gäller ett 5,5 ha stort område NO Rosslavallens naturreservat (SK 285-1996) där värdefulla boplatser, växtplatser och spelplatser finns samt ett 2,3 ha stort område NO Harmånger (SK 837-2002) med naturvärden i form av kulturmark, hage och skogsbete. För det senare området finns också en nyckelbiotop ”Lymyran”, vilken dock framgår av samrådshandlingen. Figur 1 visar de två områdena med naturvårdsavtal. Denna komplettering innebär inget avgörande då det gäller val av lokaliseringalternativ då ett område ligger inom västligt alternativ och det andra inom den östliga utredningskorridoren. Ev. erforderligt tillstånd/dispens kommer att sökas i ett senare skede.



Figur 1. Områden med naturvårdsavtal mellan Stegskogen-Bäling.

När det gäller påverkan på våtmarken Strand vid Kyrksjön samt våtmark V Strömsbruk gör Trafikverket bedömningen att anpassning av spårplacering inom respektive korridor kan innebära att påverkan på våtmarksområdena med höga naturvärden (VMI-klass 2) helt kan undvikas. Detta då de aktuella våtmarksområdena ligger i ytterkant respektive endast tangeras av utredningskorridorernas begränsningslinjer.

Jordbruksmark och Regional utveckling

Andelen jordbruksmark som kan komma att ianspråk tas är av samma storleksordning för västligt och östligt utredningsalternativ. I ett senare skede kan närmare detaljer avseende effekter och skyddsåtgärder tydliggöras.

I samrådshandlingen framgår det tydligt att för etappen Stegskogen – Bäling finns inga beslut om nya regionalstågsstationer. Trafikverket möjliggör för att i ett framtida skede underlätta etablering av regionalstågsstationer. Således går det inte att i detta skede väga in en alternativt två regionalstationer, Harmånger/Jättendal i den samlade bedömningen.

7.2.2. Samråd med berörd kommun

Nordanstigs kommun och Hudiksvalls kommun har deltagit dels i 13 storgruppsmöten dels i 16 styrgruppsmöten. Viktiga frågor på storgruppsmöten har varit målformulering, etappgränser, val av utredningsaspekter, prioriteringsgrunder, risker och framgångsfaktorer samt projektets hantering enligt nya planläggningsprocessen. På storgruppsmötena har också arbetets framdrift redovisats samt att berörda kommuner informerat om sitt översiktsplanarbete. På styrgruppsmöten har en redovisning och diskussion utifrån senaste storgruppsmötet hållits.

Förutom stor-/styrgruppsmöten har Trafikverket och tjänstemän träffat Nordanstigs kommun vid två tillfällen och Hudiksvalls kommun vid två tillfällen, för aktuell etapp. På dessa möten har järnvägens konsekvenser och möjligheter diskuterats utifrån Nordanstigs kommuns respektive Hudiksvalls kommuns synvinkel. Nordanstigs kommun har informerat Trafikverket om närliggande utbyggnadsplaner som kan komma att påverka Ostkustbanan.

Viktiga frågor i samtalen med Nordanstigs kommun har varit stationsläget samt samordning med E4-projektet.

Hudiksvalls kommun har tydliggjort att de står på Nordanstigssida vid val av korridor.

Nordanstigs kommun

Nordanstigs kommun bedömer som Trafikverket gällande de två östliga alternativen förbi Harmånger och Jättendal att dessa är minst lämpade. Sammantaget förordar Nordanstigs kommun de västliga alternativen på aktuell sträcka Stegskogen-Bäling.

Vidare anser Nordanstigs kommun att ett stationsläge ska byggas i Harmånger, både på grund av att pendlingsunderlaget finns och på grund av den möjlighet till samhällsutveckling detta skulle skapa för norra delen av Hudiksvalls kommun och södra delen av Nordanstigs kommun.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Nordanstigs kommun förordar det västliga alternativet. Inom aktuell etapp finns inga planerade stationslägen, men i samrådshandlingen lyfts betydelsen av en station i Gnarp. Samt framgår det ur handlingen att det i framtiden går att möjliggöra för nya hållplatslägen i bland annat Jättendal och Harmånger.

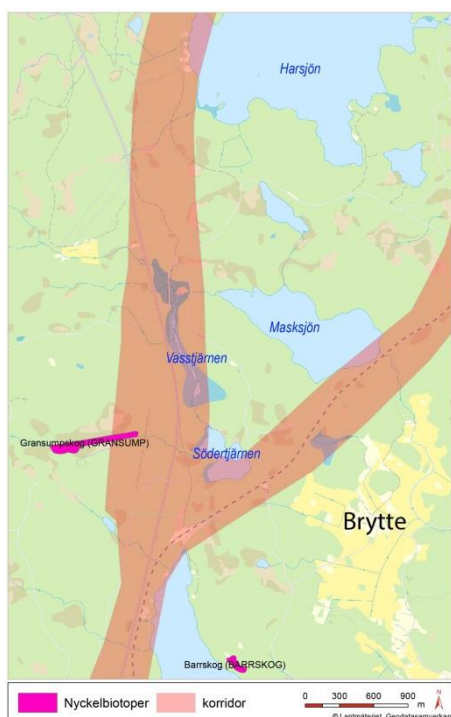
Hudiksvalls kommun

Hudiksvalls kommun börjar med att konstatera då den västra korridoren breddats kommer en nyckelbiotop att beröras, väster om Vasstjärnen.

Hudiksvalls kommun vill framhålla vikten av att E4 skyndsamt byggs ut i delen Kongberget – Gnarp. Samtidigt menar kommunen att det är viktigt att Trafikverket uppmärksammar de långsiktiga synergier som infrastrukturprojekten ger om det östliga vägalternativet för vägutbyggnaden Kongberget – Gnarp och det västliga järnvägsalternativet för järnvägsplanen Stegskogen – Bäling vid Harmånger väljs.

Trafikverkets kommentar:

Den nyckelbiotop kommunen tar upp har mycket riktigt tillkommit då den västra korridoren breddats, jfr figur 2. Det är en 4,8 ha stor gransumpskog (Nyckelbiotop Svartbäcken (N826-2007) med naturvärden i form av döda träd, högstubbar, meandrande vattendrag och vedsvampar mm. Påverkan kan bli aktuell i biotopens östra delar. Fördjupat arbete med konsekvenser och skyddsåtgärder kommer att genomföras i ett senare skede. Nyckelbiotopen kompletteras i samrådshandlingen (se figur 7.7-7)



Figur 2. Nyckelbiotopen berörs av utredningskorridoren i dess östra delar.

Gällande E4 Kongberget – Gnarp så har Trafikverket samordnat mellan projekten gällande lokalisering. Fortsatt samordning kommer att ske så långt möjligt.

7.2.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Sundsvalls kommun

Sundsvalls kommun anser att det finns skäl att förorda det västliga alternativet förbi både Harmånger och Jättendal, inte minst för att den västliga korridoren i störst utsträckning uppnår de projektmål som satts upp. Alternativet ger också goda möjligheter att anlägga ytterligare nödvändiga regionalstågsstationer vid Harmånger och/eller Jättendal.

Sundsvalls kommun påpekar också att de förordar att dubbelspårsutbyggnaden så långt det är möjligt, skall samordnas med ny E4 sträckning Kongberget – Gnarp.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Sundsvalls kommun förordar det västliga alternativet.

Gällande E4 Kongberget – Gnarp så har Trafikverket samordnat mellan projekten gällande lokalisering. Fortsatt samordning kommer att ske så långt möjligt.

Länsstyrelsen Västernorrland

Länsstyrelsen Västernorrland bedömer att alternativen är relativt likvärdiga och väljer att inte förorda något alternativ. Trafikverkets värderingar av alternativens miljöaspekter förefaller i stort sett rimliga.

Länsstyrelsen Västernorrland menar att efter samrådsremissens genomförande bör det alternativ som sammantaget ger bäst funktion långsiktigt, sett till bland annat tidsvinster, trafikering och regionala utvecklingsmöjligheter väljas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Region Gävleborg

Region Gävleborg menar att utvecklingen av Ostkustbanan med en utbyggnad till dubbelspår är den viktigaste och högst prioriterade infrastrukturåtgärden som Region Gävleborg antagit.

Region Gävleborg förordar det västliga alternativet då det möjliggör eventuella framtida tågstopp. Gällande dessa – utifrån tidigare remissyttranden på olika planeringsdokument – prioriteras Harmånger högst, med dess närhet till Jättendal. Samordning med pågående E4-projekt, såväl lokalisering som genomförande ses som viktigt. Detta för att underlätta kopplingen mellan E4 och möjliga kommande stationslägen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Region Gävleborg förordar det västliga alternativet.

Gällande E4 Kongberget – Gnarp så har Trafikverket samordnat mellan projekten gällande lokalisering. Fortsatt samordning kommer att ske så långt möjligt.

SMHI

SMHI börjar med att informera att norrlandskusten är ett område som då och då drabbas av så kallade snökanoner. Stora snömängder som faller under något dygn inom ett begränsat område strax innanför kusten.

Framtida klimatet

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Stormar förväntas inte bli värre eller vanligare än vad de historiskt varit. Förändrade risker för översvämningar bör också tas hänsyn till.

Översvänningsrisker

Det är viktigt att utreda vilka konsekvenser extrem nederbörd får för tågtonnlarna. De bör konstrueras så att stora mängder regnvatten inte tränger in i dem och orsakar översvämning. Hänsyn bör även tas till extrem nederbörd och översvämningar i framtida klimat. Vid utformning av järnvägen behöver hänsyn också tas till översvänningsrisker utmed sjöar och vattendrag.

Hydrologi

Sträckningar nära sjöar, vattendrag och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. Ur hydrologisk synpunkt är det västliga alternativet att föredra, då påverkan på vattentäkter blir mindre.

Utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser

En emissionsinventering bör göras. Det bör framgå i utredningen hur stora de totala utsläppen av växthusgaser och av luftföroreningar kommer vara i området för de olika alternativa sträckningarna i förhållande till nuläget.

Buller

Ur bullersynpunkt är det en fördel om den nya sträckningen går utmed en redan befintlig väg eller järnväg, så att inte nya områden störs. Det måste också säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede tas hänsyn till framtida klimat- och översvänningsrisker vid placering av järnvägen i landskapet. Trafikverkets resonemang kring buller stämmer bra överens med de rekommendationer som SMHI förordar och kommer att beaktas i den kommande planprocessen.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU framför att aktuell sträcka berör grundvattenförekomsten Harmånger-Stocka (SE6867-157676), den västliga korridoren skär genom grundvattenförekomsten i höjd med Harmånger och tangerar därmed vattenskyddsområdet. Längre norrut kan sträckningen även komma att tangera ett vattenskyddsområde för en vattentäkt i berg i Jättendal.

SGU framhåller att grundvattenförekomsten i åsen är en regionalt viktig vattenresurs, och att vattenresursen bör prioriteras högre än skyddet av andra värden som landskapsbild och naturvård.

SGU anser att en utförlig geohydrologisk utredning bör genomföras i ett tidigt skede för att utreda hur passagen av grundvattenförekomsten bör ske så att risken för förorening av denna minimeras.

Sammanfattningsvis förordar SGU det västliga alternativet då detta alternativ uppfattas ge mindre risk för påverkan på Harmångeråsens grundvattenmagasin. Samt ser SGU miljömässiga fördelar med att järnvägen kommer ligga nära den planerade sträckningen av en ny E4.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att SGU förordar det västliga alternativet, samt tar med SGU:s synpunkter kring risker och skyddsåtgärder vilka kommer beaktas djupare i kommande planprocess. För passagen förbi vattentäkten i berg i Jättendal (vilket endast berör det östra utredningsalternativet) kan intrång minimeras vid detaljprojektering av spårlinjen, samt undvika att gå genom det primära skyddsområdet och undvika uttagsbrunnar. Detta beskrivs även i samrådshandlingen under kapitel 7.11 "Vattenresurser och dricksvatten".

Statens geotekniska institut (SGI)

Geoteknik

SGI delar Trafikverkets bedömningar gällande de geotekniska aspekterna och ser att vidare utredningar är behövliga för att skapa en helhetsbild avseende risker och behov av stabilitetshöjande åtgärder.

Miljögeoteknik

När järnvägens sträckning är fastställd förutsätter SGI att fördjupade miljötekniska undersökningar och riskbedömning utförs inom de förorenade områdena. SGI förutsätter även att åtgärdsförslag och en masshanteringsplan tas fram.

SGI menar att material såsom asfalt och träslipers kan utgöra en föroreningsrisk och detta bör undersökas närmare.

SGI rekommenderar att grumlighetsbegränsande åtgärder vidtas när arbete ska utföras i och i närheten av vatten samt att kontrollprogram upprättas även för detta arbete.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

Elektromagnetiska fält

Strålsäkerhetsmyndigheten menar att det är önskvärt att magnetfälten kring Ostkustbanan kartläggs.

SSM vill påpeka att "Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält" inte existerar längre.

SSM nämner även att Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd (SSMFS 2008:18) om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält anger referensvärden för elektromagnetiska fält. Det finns en svag men vetenskapligt grundad misstanke om förhöjd risk för barnleukemi för barn som exponeras varaktigt för lågfrekventa magnetfält under de referensvärdesnivåer som anges i SSMFS 2008:18.

SSM påpekar att för nya elektriska anläggningar bör man redan vid planeringen beakta teknikval och placering för att sträva mot att barn inte exponeras för magnetfält i onödan.

Radon

SSM saknar information om radon i järnvägsplanen. Om man bygger tunnlar är det viktigt att känna till radonproblematiken.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta arbetet.

Jättendals sockenförening

Jättendals sockenförening börjar med att bifoga ett utlåtande från 2013 där det framgår att ett stationsläge väster om nuvarande E4 i Häggviken förordas. Anledningen är att det blir ett centralt läge med närhet till Bergsjö centralort. Dessutom är läget intressant för bland annat skidanläggningen i Hassela.

Vidare menar Jättendals sockenförening i sitt yttrande att en rad fakta pekar på Jättendal som stationsläge. Detta då Jättendal ger optimal tillgänglighet för alla såväl boende som besökande till Nordanstigs kommun.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Norrhälsinge räddningstjänst

Norrhälsinge räddningstjänst framför följande synpunkter:

- Ur ett operativt perspektiv är en sträckning utan tunnlar att föredra då dessa försvårar en eventuell räddningsinsats.
- En dragning med närhet till farbar väg gör insatstiderna längre samt försvårar transport av insatskritiskt material.
- En dragning som inte går över vattenskyddsområde är att föredra. En incident på vattenskyddsområde kan få stora konsekvenser för dricksvattenförsörjningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Mittsverige Vatten

Nordanstig vatten önskar att bli kontaktad och få delta i projekteringskedet av dubbelspår utmed Ostkustbanan. Ledningar och anläggningar kan bli påverkade av vald sträckning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta. Kontakt kommer att tas med Mittsverige Vatten i ett senare skede.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket menar att påverkan i område för sjötrafik kan ske vid korsande av vattendrag. Sjöfartsverket förutsätter att den segelfria höjden för båttrafiken under de befintliga broarna över vattendragen inte reduceras.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i ärendet.

Energimyndigheten

Energimyndigheten avstår från att yttra sig i ärendet.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att yttra sig i ärendet.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät avstår från att yttra sig i ärendet.

Försvarmakten

Försvarmakten avstår från att yttra sig i ärendet.

Jordbruksverket

Jordbruksverket avstår från att yttra sig i ärendet.

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

Under samrådstiden för samrådshandlingen Järnvägsplan – val av lokaliseringalternativ för Ostkustbanan, Stegskogen – Bäling har ett samrådsmöte med allmänheten hållits. Mötet hölls på Godtemplargården i Jättendal tisdagen den 25 april 2017, kl. 18-20. Mötet besöktes av ca 50 personer.

Mötet inleddes med att Trafikverket hälsade alla välkommen. Trafikverket presenterade projektet, kortfattat om hela projektet Gävle till Sundsvall och sedan mer specifikt om etappen mellan Stegskogen och Bäling. Efter mötet fanns möjlighet att ställa frågor vid en allmän frågestund samt vid Trafikverkets två stationer.

Frågor framförda under det allmänna samrådsmötet

Flera kände sig oroliga för att den Östliga korridoren genom Jättendal skulle väljas då detta kommer bidra till stor negativ påverkan på Jättendals samhälle. Flera informerade även om att det är mycket dålig mark på flera ställen utmed sträckan och specifikt norr och söder om väg 784 och 781 samt omkring Kyrksjön. Många ställde också frågor om Ostkustbanan och E4:an kommer att samordnas. Trafikverket meddelade då att samordning sker mellan projekten i dagsläget och det kommer det fortsatt att göra.

Nedan presenteras mer specifika frågor som inkom under det allmänna samrådsmötet:

- Utifrån vattenaspekten så är den Västliga korridoren det enda rätta.
Svar: Trafikverket noterar detta.
- Är det möjligt att växla mellan korridorerna?
Svar: Ja, det är möjligt att växla mellan korridorerna.
- Mellan Kyrksjön och Harsjön är det många som promenerar, åker längdskidor, skoter och fyrhjuling.
Svar: Trafikverket noterar detta.
- På kartan som visades vid Trafikverkets station ser det ut som ni tänkt bygga en bro på Stockaberget. Hur ska det gå till?
Svar: Det markerade området för bro är väldigt generaliserat i kartorna. Det planeras för en bro söder om Stockaberget.
- I den Västliga korridoren norr om Jättendal ligger det en skjutbana.
Svar: Trafikverket noterar detta.
- En fastighetsägare planerar att bygga lösdrift för sina kor. Fastigheten där planerna finns ligger inom den Östliga korridoren. När får jag besked om jag kommer att kunna bygga lösdriften?
Svar: I höst kommer det formella beslutet att tas angående vilken korridor som dubbelspåret ska anläggas i och först då kan Trafikverket säga om din fastighet fortsatt kommer att vara berörd av en järnvägskorridor.

- Det finns gamla husgrunder vid Stocka/Stockaby inom korridoren, kommer dessa att vägas in som kulturmiljö? Vi tror inte att dessa fastigheter har noterats av Länsstyrelsen. Området tros gå tillbaka till 1400-talet.
Svar: I nästa skede när korridor är vald, kommer en arkeologisk översyn att utföras utmed hela sträckan för Stegskogen – Bäling. Trafikverket noterar och tar med informationen till nästa skede.
- Dragningen av E4, kommer den dras parallellt med Ostkustbanan?
Beroende på vilken korridor som blir vald finns det möjlighet att E4:an och Ostkustbanan kommer gå parallellt med varandra. Samordning pågår mellan de olika projekten.
- Ridvägar i skogen korsar den illustrerade korridoren idag norr om Stockaby/Stocka. Kommer ridklubben att kunna korsa till andra sidan om järnvägen byggs med hjälp av över/undergångar?
Svar: Behovet av säkra passager förbi järnvägen kommer att ses över och bestämmas i näste skede.
- Om en person inte bor i direkt anslutning till järnvägen, men kommer eventuellt att beröras utav ljudet från järnvägen på distans, går det att få ersättning?
Svar: Vid ombyggnad eller nybyggnad av järnväg finns riktvärden för vilka bullernivåer som accepteras när järnvägen är i drift. Om dessa nivåer överskrids genomför Trafikverket åtgärder mot bullret. Detta utreds noga i senare planeringsskeden när man har fastställt precis var järnvägen kommer att gå. Trafikverket utreder då vilken åtgärd som är lämpligast för varje bostad. Det kan handla om att förbättra fönster och bygga skydd för uteplatser och i vissa fall behövs en bullerskärm längs järnvägen. De åtgärderna bekostar Trafikverket inom ramen för järnvägsprojektet.
- Vid passage förbi Jättendal, hur kommer tillgången till skogsmarken väster om järnvägskorridoren att lösas?
Svar: Detta kommer Trafikverket att se över i nästa skede, men åtkomst till skogsmark måste tillgodoses.
- Om den Västliga korridoren väljs vid Jättendal, kommer järnvägen att samordnas med E4:an?
Svar: Samordning pågår mellan projekten.
- Området mellan Kyrksjön och Harsjön är populära jaktmarker med gott om vilt. I samtal med E4-projektet lovades denna person åtkomst till jaktmarkerna.
Svar: Passager till områden t.ex. jaktmarker är något som Trafikverket kommer att se över i nästa skede. En fördel är om den Västliga korridoren samordnas med E4-projektet om deras östliga korridor väljs. Då finns det stora samordningsvinster där gemensamma passager till jaktmarkerna kan projekteras för båda projekten.
- Finns det krav på hur långa mötesstationerna behöver vara?
Svar: Den hindersfria längden på en mötesstation måste vara 980 meter plus spårväxlar, vilket innebär ca 1150 meter mellan spårväxlarna.

Skriftligen inkomna synpunkter från allmänheten.

Synpunktsförfattare 1

Synpunktsförfattaren menar att det är viktigt att det finns övergångar från Harmångers Ridklubb så att ridvägar och träningsvägar för trav ekipage inte begränsas mot till exempel Lymyran.

Trafikverkets kommentar:

Behovet av säkra passager förbi järnvägen kommer att ses över och bestämmas i nästa skede.

Synpunktsförfattare 2

Synpunktsförfattaren menar att hänsyn måste tas till att föreningsvatten från Finnmyran passerar över västra och östra korridoren. Det finns också en damm i närheten som kräver hänsyn, då vattnet leds ner till en bassäng som ligger mitt i östra korridoren.

Författaren menar också att det finns uppgift om att området från Sandbäcken ner till Jättendal, i alternativt öst Jättendal, ska marken vara vattensjuk.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och kommer att se över erforderliga åtgärder i nästa skede.

Synpunktsförfattare 3

Synpunktsförfattaren menar att det ligger 15 hus i Stockaby, varav minst fyra har anor från 1500-talet, släktgårdar. Författaren tycker det är förfärligt att hus ska behöva rivras på grund av att tågens hastighet ska öka.

Författaren menar också att denne fått information om från Trafikverket att det inte finns pengar till utbyggnad av järnvägen och undrar om detta stämmer.

Författaren förtydligar att denne inte vill bo under en järnvägsbro.

Trafikverkets kommentar:

I nästa skede kommer placering och utformning av järnvägsanläggningen inom vald korridor att bestämmas och först då tydliggörs vilka fastigheter som blir aktuella för inlösen.

I nuläget finns inga pengar avsatta för aktuell etapp i Trafikverkets nationella transportplan.

Kenth Nilsson

projektansvarig



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