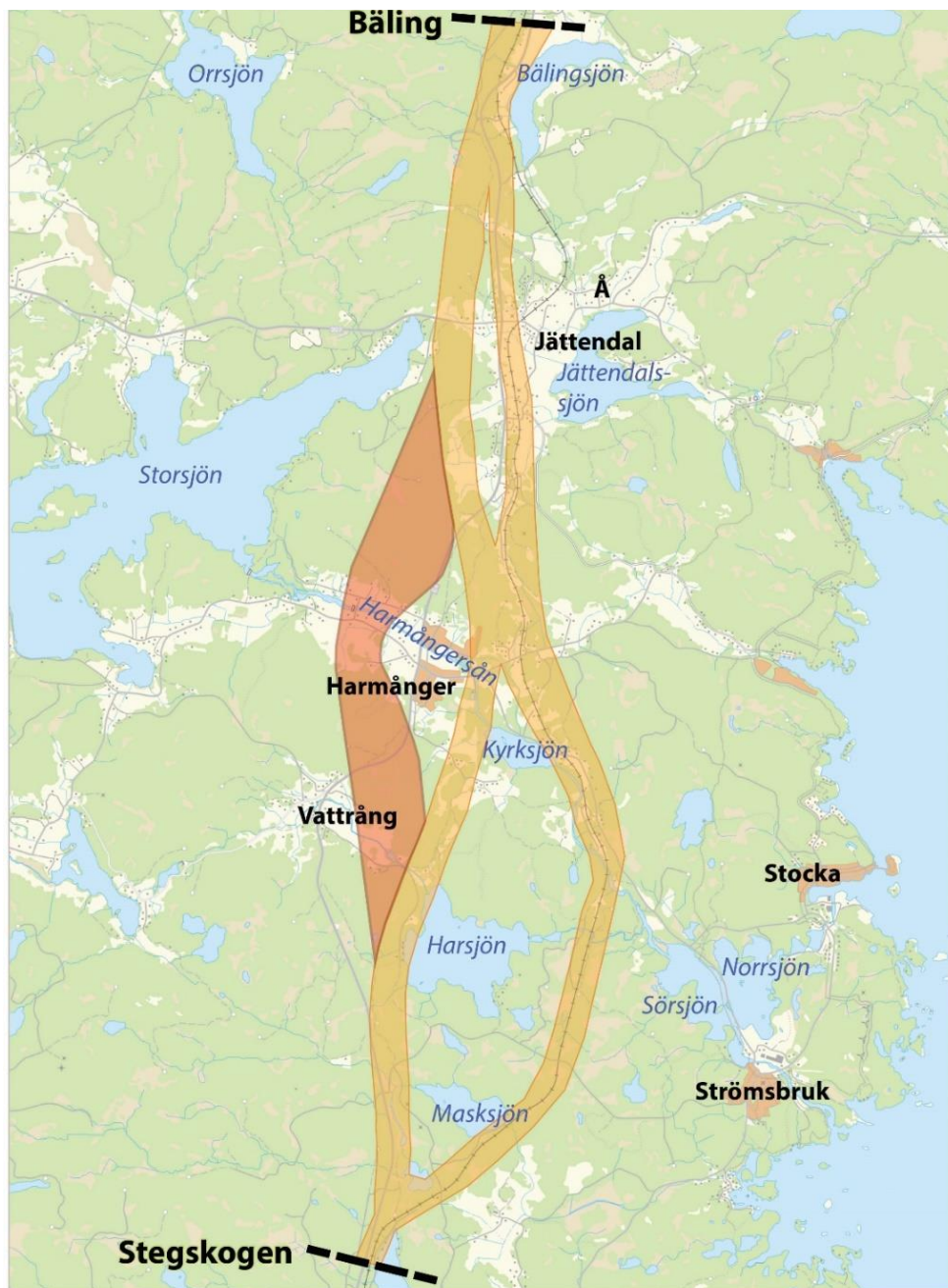


SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samrådsunderlag för tillkommande yta inom korridoren
Ostkustbanan, Stegkogen-Bäling
Nordanstigs kommun, Gävleborgs län

2022-11-04

Ärendenummer: TRV 2016/71881



Översikt tillkommande utredningsyta

- Etappgränser
- Tillkommande utredningsyta
- Befintlig utredningskorridor (förstudie)



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Maja Nilsson och Emma Sjöberg, AFRY

Dokumentdatum: 2022-11-04

5.0

Ärendenummer: TRV 2016/71881

Version: 1.0

Kontaktperson: Peter Nyberg, Trafikverket

TMALL 0096

Innehåll

1	Sammanfattning	4
1.1.	Bakgrund	4
1.2.	Aktuellt samrådsunderlag	5
1.3.	Tidslinje över planprocessen	5
2	Samrådsrets	6
3	Samråd	7
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	10
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	12
3.1.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	13
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter	14

Förteckning över tidigare dokument

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

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

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

2017-04-13, Samrådshandling val av lokalisering Stegskogen-Bäling, Dnr TRV 2016/71881

2017-04-13, Samrådsredogörelse, Samrådshandling Stegskogen-Bäling,
Dnr TRV 2016/71881

2017-07-06, Samrådshandling val av lokalisering Stegskogen-Bäling, Dnr TRV 2016/71881

2017-07-06, Samrådsredogörelse, Samrådshandling Stegskogen-Bäling,
Dnr TRV 2016/71881

2022-05-25, Samrådsunderlag för tillkommande yta i korridoren, Stegskogen-Bäling,
Dnr TRV 2016/71881

1 Sammanfattning

1.1. Bakgrund

Föreliggande samrådsredogörelse avser standard- och kapacitetshöjning av Ostkustbanan på delen Stegskogen-Bäling. Ett första steg i detta arbete togs när en förstudie för sträckan Gävle-Sundsvall presenterades 2010. Ett första steg i detta arbete togs när en förstudie för sträckan Gävle-Sundsvall presenterades 2010. Förstudien var ute på remiss 2010-05-05 – 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010. Förstudien kan sägas motsvara det som numera benämns ”Samrådsunderlag”.

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

För delen Stegskogen-Bäling, se Figur 1, presenterades en Samrådshandling - val av lokalisering år 2017. Trafikverket valde, efter avslutat samråd att inte redovisa ett ställningstagande för någon av de korridorer som utvärderades i samrådshandlingen. Projektet ”Samordnad planering” upphörde 2017.

Trafikverket beslutade att göra en översyn av korridorerna. Syftet var att säkerställa att målstandard för dubbelspåret är möjlig att uppnå inom angivna korridorer. Översynen av korridorer har medfört att Trafikverket valt att utöka den västra korridoren något österut i höjd med Jättendal, i enlighet med den utökning som anges i samrådshandlingen från 2017. Länsstyrelsen beslutade 2021-10-07 att utökningen kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I det fortsatta arbetet har det även arbetats fram ytterligare en korridor för sträckan Stegskogen-Bäling, lokaliserad väster om Harmånger. Syftet med denna korridor är att pröva förutsättningarna för en samlokalisering med planerad ny E4. Den tillkommande korridoren innefattar en yta som ligger utanför den förstudiekorridor som legat till grund för det beslut om betydande miljöpåverkan som togs år 2010. Trafikverket har därför genomfört ett arbete med att komplettera samrådsunderlaget avseende den tillkommande ytan. Syftet är att redovisa ett underlag som kan ligga till grund för ett länsstyrelsebeslut



Figur 1. Ostkustbanan, Val av lokalisering. Delen Stegskogen-Bäling markerad med en gul cirkel.

om en lokalisering av Ostkustbanan inom ytan som tillkommit kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej.

I Figur 3 sammanfattas planprocessen för deletappen Stegskogen-Bäling i en tidslinje.

1.2. Aktuellt samrådsunderlag

I maj 2022 presenterade Trafikverket Samrådsunderlag för tillkommande yta för deletappen Stegskogen-Bäling, se Figur 2. Samråd hölls 2022-05-30 till 2022-07-01. Under samrådet inkom 12 yttranden från myndigheter, föreningar, organisationer, verksamheter och enskilda.

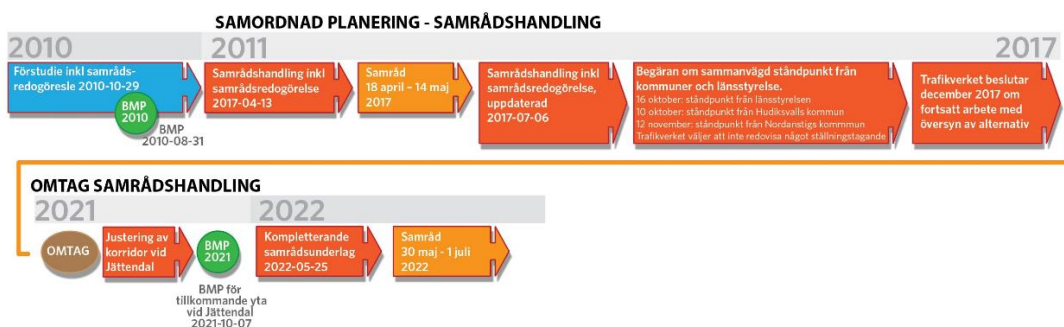
Denna samrådsredogörelse summerar samrådet. Samrådsredogörelsen är ett levande dokument och uppdateras under projektets framdrift fram till det att planförslaget kungörs.



Figur 2. Framsida Samrådsunderlag för tillkommande yta för deletappen Stegskogen-Bäling.

1.3. Tidslinje över planprocessen

I Figur 3 sammanfattas planprocessen från 2010 fram till idag. En förteckning över tidigare dokument finns på sida 3.



Figur 3. Planprocessen för deletappen Stegskogen-Bäling från 2010 fram till idag.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats utifrån samrådsunderlagets geografiska avgränsning och bedömda påverkan på omgivningen. Då Trafikverket utgår ifrån att aktuellt projekt medför betydande miljöpåverkan har, enligt miljöbalkens bestämmelser, samråd hållits med de myndigheter och särskilt berörda som kan komma att påverkas av planerad åtgärd samt övriga intressenter.

Vid avgränsning av samrådsretsen har bland annat Trafikverkets anvisning TDOK 2013:0058 använts. För att ta fram underlag med vilka samrådsparter som finns inom den tillkommande ytan har utdrag från fastighetsregistret gjorts.

Brevutskick med information om samrådet har skickats ut till myndigheter, föreningar, organisationer, samebyar och verksamheter. Brevutskick med information om samrådet har även skett till särskilt berörda inom den tillkommande ytan.

Geografiskt berörda myndigheter och övriga myndigheter som bedöms kunna bidra med kunskap och synpunkter som är av värde för kommande skeden har inkluderats i retsen. Avgränsningen avseende föreningar, organisationer och myndigheter har gjorts utifrån deras geografiska läge. Men även de som inte är belägna i eller i anslutning till den tillkommande ytan, men som ändå kan tänkas bidra med viktig information till projektet utifrån deras verksamhet, har inkluderats i samrådsretsen.

Annonsering med inbjudan till samråd har skett i följande tidningar:

- Hudiksvalls tidning
- Sundsvalls tidning

Därtill har inbjudan till samråd skett genom följande media:

- Trafikverkets hemsida <https://www.trafikverket.se/stegskogen-baling>

3 Samråd

Samtliga inkomna synpunkter, yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns från 2016 och framåt diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV TRV 2016/71881. Avseende förstudien från 2010 återfinns samtliga inkomna yttranden, upprättade minnesanteckningar och protokoll diarieförda under diarienummer TRV 2010/25933.

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Trafikverket har i uppdrag av regeringen att utreda och ge förslag till deletappindelning för en standardhöjning av Ostkustbanan samt att redovisa ett ställningstagande om var en standardhöjd bana bör vara lokaliserad. Utredningsarbetet är startat och en förstudie presenterades år 2010 för sträckan Gävle–Sundsvall. Förstudien kan sägas motsvara det som numera benämns ”Samrådsunderlag”. Länsstyrelsen i Gävleborgs län och Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade 2010-08-31 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

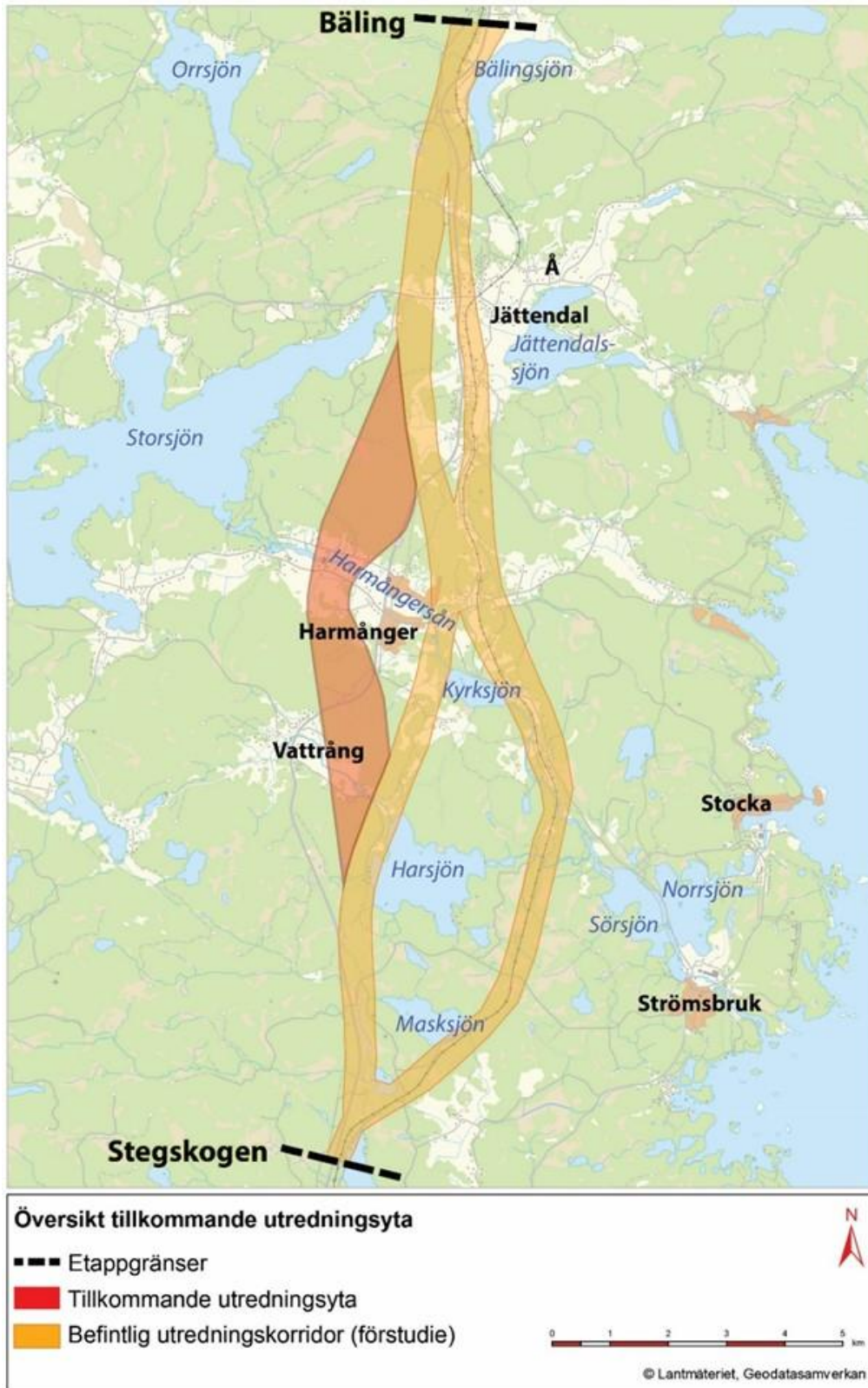
Utredningsarbetet har sedan, bland annat på deletappen Stegskogen-Bäling, fortsatt med nästa skede, som benämns ”Samrådshandling – val av lokalisering”. Under 2017 presenterades samrådshandling val av lokalisering, Stegskogen-Bäling, daterad 2017-07-06 samt en samrådsredogörelse daterad 2017-07-06. I samrådshandlingen föreslogs en utökning av den västra korridoren något österut i höjd med Jättendal. Länsstyrelsen beslutade 2021-10-07 att utökningen kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I det fortsatta arbetet har det även arbetats fram ytterligare en korridor, väster om Harmånger, för deletappen Stegskogen-Bäling. Syftet med denna är att pröva förutsättningarna för en samlokalisering med planerad ny E4. Den tillkommande korridoren innefattar en yta som ligger utanför den förstudiekorridor som legat till grund för det beslut om betydande miljöpåverkan som togs år 2010. Trafikverket har därför genomfört ett arbete med att komplettera samrådsunderlaget avseende den tillkommande ytan. Syftet är att redovisa ett underlag som kan ligga till grund för ett länsstyrelsebeslut om en lokalisering av Ostkustbanan inom ytan som tillkommit kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej.

I maj 2022 presenterade Trafikverket Samrådsunderlag för tillkommande yta i korridoren, Stegskogen-Bäling, samråd hölls 2022-05-30-2022-07-01. Samrådsunderlaget och informationsfilmer har under samrådstiden funnits tillgängliga på Trafikverkets webbplats. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt i receptionen på Trafikverket i Gävle och i receptionen på Nordanstigs kommun i Bergsjö.

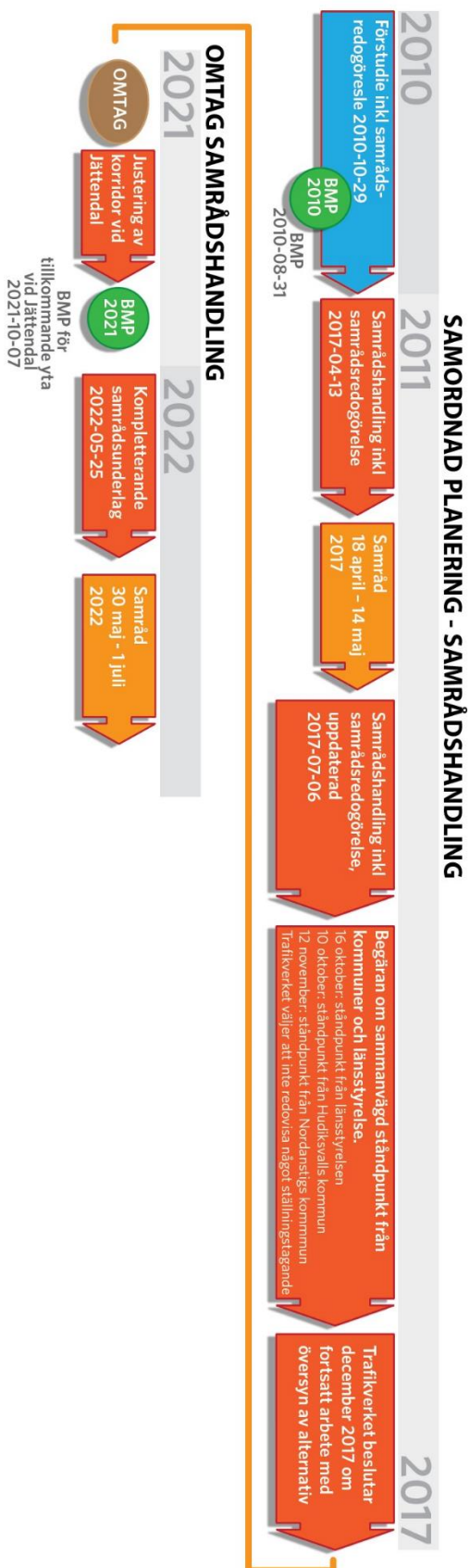
Under samrådet har totalt 12 yttranden inkommit.

Denna samrådsredogörelse beskriver hur samrådet genomförts avseende Samrådsunderlag för tillkommande yta i korridoren, daterad 2022-05-25. Den tillkommande ytan visas i Figur 4.



Figur 4. Deletappen Stegskogen-Bäling. Tillkommande yta markerad med röd färg.

I Figur 5 sammanfattas planprocessen för deletappen Stegskogen-Bäling från 2010 fram till idag. Förteckning över tidigare dokument finns på sida 3.



Figur 5. Planprocessen för deletappen Stegskogen-Bäling från 2010 fram till idag.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Aktuell deletapp sträcker sig genom Gävleborgs län. Nedan summeras och kommenteras inkomna yttranden från länsstyrelsen Gävleborg avseende samrådsunderlaget från 2022.

Länsstyrelsen Gävleborg

Möte har hållits med Länsstyrelsen Gävleborg 2022-05-11. Länsstyrelsen Gävleborg inkom sedan med ett skriftligt yttrande daterat 2022-09-07. Med anledning av länsstyrelsens yttrande har det hållits ett möte med länsstyrelsen 2022-09-28 angående buller.

Vattenskyddsområden

Länsstyrelsen påpekar att det tillkommande lokaliseringalternativet kommer att beröra vattenskyddsområdet och den utpekade grundvattenförekomsten vid Harmångersån och hänvisar därför till förslag skyddsåtgärder med mera som tidigare framförts i arbetet med vägplan E4 för sträckan Kongberget – Gnarp. Länsstyrelsen bedömer att samma försiktighetsmått även bör gälla för den nya tillkommande utredningsytan/korridoren som detta ärende berör.

Övrig vattenverksamhet som kan påverkas är nya väg- och järnvägsbroar över Harmångersån och Vattrångsån samt Forsa Nedre kraftverk.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att utreda frågan vidare i kommande skede. Behov av skyddsåtgärder kommer utredas vidare vid framtagande av järnvägsplanens planförslag, det vill säga efter det att Trafikverket redovisat ett ställningstagande för en av korridorerna.

Buller

Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att samlokalisera väg- och järnvägskorridorer ur en mängd aspekter, däribland buller. Eftersom riktvärdena för buller från trafik från väg och järnväg är gemensamma bör den kumulativa effekten av väg och järnväg utredas och presenteras för att kunna bedöma bullernivåerna vid boenden. För att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till vilken korridor som är lämpligast ur ett buller (och vibrationsperspektiv) bör en sådan jämförelse göras för samtliga järnvägsalternativ. Lämpligen bör det sammanställas i tabeller likt tidigare nämnt PM men med hänsyn till även vägplanen.

Trafikverket svarar: Trafikverket anser att det inte finns anledning till att lyfta in ny E4 i bullerberäkningarna i detta skede. Vid val av lokalisering utreds generellt den infrastruktur som avses byggas, övrig statlig infrastruktur ingår inte, om det inte finns särskilt skäl för det. Trafikverket ser inte att antalet bullerberörda kommer förändras på något avgörande sätt om man skulle räkna med ny E4 intill järnvägen, detta då bullret från järnvägen primärt påverkar antalet bullerpåverkade genom maximala ljudnivåer och ej ekvivalenta ljudnivåer. Att räkna med ny E4, när osäkerheten är stor avseende var inom korridoren järnvägen kommer lokaliseras och hur den kommer utformas, innebär därtill en stor osäkerhet.

Trafikverket gör mot bakgrund av ovanstående bedömningen att de järnvägsbaserade bullerberäkningar som kommer att redovisas i den Samrådshandling – val av lokalisering som senare kommer att presenteras, tillsammans med bedömningarna avseende kumulativa effekter, utgör tillräckligt och fullgott delunderlag för utvärderingen av alternativa korridorer.

Beaktande av buller från samtliga statliga vägar som påverkar kommer att bli aktuellt i planskedet när bullerskyddsåtgärder ska utformas.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen ser fram emot att ta del av vilka skyddsåtgärder som ska utföras och hur de säkerställs för att uppfylla gällande normer och riktvärden för miljö kvalitetsnormer utöver luft och vatten då dessa inte redovisats i handlingen.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att utreda frågan vidare i kommande skede. Behov av skyddsåtgärder kommer utredas vidare vid framtagande av järnvägsplanens planförslag, det vill säga efter det att Trafikverket redovisat ett ställningstagande för en av korridorerna.

Farligt gods

Länsstyrelsen anger att det i kommande skeden kommer att behöva analyseras avseende i vilken omfattning den aktuella sträckningen kan påverka människors hälsa med hänsyn till de transporter av farligt gods som kan förväntas ske på järnvägen. Utöver detta ska risker bedömas där eventuella överlagrade riskområden finns till exempel vid korsning med E4.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att utreda frågan vidare i kommande skeden.

Jordbruksmark

Länsstyrelsen påpekar att Gävleborg enbart har en liten andel åkerareal (under 4 % av markytan), vilket gör den till en mycket begränsad resurs att värna om. Därför bör resonemanget kring samförläggande av E4 utvecklas i kommande planprocess.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten och tar med sig det i kommande skeden.

Naturmiljö

Områdena som omfattas av järnvägsplanens tillkommande ytor berör flera för Länsstyrelsen kända naturvärden, se nedan:

- Vattringsåsån - konstaterad förekomst av flodpärlmussla, hotad och fridlyst art.
- Harmångersåsen - regionalt värdefullt vatten. Uppvandringsområde för havsöring, flodkräfta.
- Harmångersåsens utflöde ur Storsjön. Skyddsvärt område, prioriterat utredningsområde. Område där Nordanstigs kommun vill återskapa fria vandringsvägar genom nedläggning av kraftverk. behöver inventeras.
- SKS Sumpskog, Skamyra. Talldominerad mosseskog
- VMI, gravmyran 3 km NNV Harmånger
- SKS Nyckelbiotop Utsikten, barrnaturskog, N 2756-2001
- Riksintresse för Naturvård enligt MB3kap6§ - Harmångersåsen
- Fläcknycklar (jungfru marie + skogsnycklar) fridlyst

Länsstyrelsen i Gävleborg anger därför att det är verksamhetsutövarens ansvar att skaffa sig den kunskap som behövs för att kunna förutsäga åtgärdens effekter på naturmiljön på platsen. Det är därför viktigt att dokumentera platsen som en del i egenkontrollen.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen påpekar att utredningsområdet måste utredas arkeologiskt i enlighet med kulturmiljölagen (1988:950) 2 kap. 11 §. Länsstyrelsen vill dock påminna om att arkeologiska utredningar redan har genomförts i del av området inom ramen för E4:ans planprocess.

Länsstyrelsen anser att resonemanget kring placering i dalgången Harmånger inom lokaliseringsalternativet behöver utvecklas i kommande samråd för att ge en rättvis bild i jämförelserna av olika alternativ.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter och har tagit del av de arkeologiska utredningar som har genomförts inom ramen för E4:ans planprocess.

Invasiva arter

Länsstyrelsen vill upplysa om att invasiva främmande arter så som till exempel jätteloka och jättebalsamin kan växa inom området för markarbetet. Verksamhetsutövaren kommer därför att ha ett stort ansvar för att minimera spridning av invasiva arter. Länsstyrelsen ser gärna att en inventering av invasiva arter görs innan exploatering.

Trafikverket svarar: Utredningar avseende invasiva arter kommer ske i kommande skeden då järnvägsplanens planförslag ska arbetas fram.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Den tillkommande ytan är lokaliserad i Nordanstigs kommun. Möten har hållits med Nordanstigs kommun 2021-12-13 samt 2022-05-10. Nedan summeras och kommenteras det skriftliga yttrandet från Nordanstigs kommun avseende samrådsunderlaget från 2022.

Nordanstigs kommun

Stationslägen

Nordanstigs kommun påpekar vikten av att det planeras två stationslägen i kommunen, ett i Gnarp och ett i Harmånger.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten. Trafikverkets planering inkluderar ett stationsläge i Gnarp. Det kommer att vara utgångspunkten i den Samrådshandling för Stegskogen-Bäling som senare kommer att presenteras. Avseende ett stationsläge i Harmånger kommer endast de tekniska förutsättningarna för att anlägga en station i Harmånger med respektive korridor att kommenteras i samrådshandlingen.

Utformning landbroar

Nordanstigs kommun påpekar risken att de två landbroar som kan komma att byggas, en för ny E4 och en för ny dragning av Ostkustbanan, får olika utseende samt förläggnings- och konstruktionshöjder. Detta riskerar att avskära Harmångersdalen i en östlig och västlig del där siktlinjer förändras markant.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten.

Markreservat

Kommunen framför att det på grund av den inlösen av en jordbruksfastighet som gjorts till följd av ny E4, är av vikt att det planerade markreservatet räcker till även för detta lokaliseringsalternativ.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten.

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

Nedan redovisas inkomna yttranden från allmänheten och enskilda. Yttranden har inkommit från några enskilda personer som kan bli berörda av planerad järnvägsanläggning.

Frågor om tillkommande utredningsyta

En yttrande undrar varför befintlig utredningskorridor inte är lika aktuell och varför det har tillkommit ett förslag.

Om den tillkommande utredningsytan är aktuell undrar den yttrande varför järnvägen inte kan gå parallellt med ny E4 för att slippa förstöra mer kringliggande åkermark och hus då det redan finns en färdig sträckning för E4 genom Nordanå.

Trafikverket svarar: De tidigare utredningskorridorerna är fortfarande aktuella. En ytterligare korridor har tillkommit eftersom Trafikverket på senare tid även har sett behov av att studera en möjlig samlokalisering med E4, vilket även är i linje med de synpunkter som länsstyrelsen har framfört. Alla utredningskorridorer är aktuella och kommer att utredas likvärdigt.

Samrådsunderlaget utgör ett underlag för länsstyrelsen som ska besluta om en lokalisering av Ostkustbanan inom den tillkommande ytan kan medföra betydande miljöpåverkan eller ej. När länsstyrelsen beslutat detta kommer Trafikverket att presentera en ”Samrådshandling-Val av lokalisering” där fem alternativa utredningskorridorer utvärderas. Syftet är att bestämma vilken utredningskorridor som Trafikverket ska arbeta vidare med.

Den utredningskorridor som följer ny E4 väster om Harmånger (UA Väst) gör det möjligt att delvis samlokalisera dubbelspåret och ny E4. Med hänsyn till att E4 har en mer flexibel geometri än vad järnvägen har, så är det inte möjligt att lägga dem helt intill varandra längs hela sträckan. Exakt var inom korridoren som dubbelspåret bör placeras vet vi inte förrän i senare skeden, det vill säga när en av de fem korridorer har valts ut för fortsatt projektering.

Val av lokaliseringsalternativ

Ett yttrande meddelar att denne röstar på röd korridor.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten. Utvärdering av och samråd kring alternativ kommer att ske med start i början av 2023 inom ramarna för en ”Samrådshandling-Val av lokalisering”. Arbetet med samrådshandlingen kommer så småningom att utmynna i ett ställningstagande från Trafikverkets sida avseende vilken av korridorerna som ska ligga till grund för fortsatt planering.

Påverkan på egen fastighet och omgivning

En närboende vill inte att dubbelspåret dras över sin fastighet eller i närheten av den. Den närboende påpekar att den förstör fin odlingsmark, gammal kulturbygd samt arbetstillfällen dels för Nygårdens B&B, dels för ungdomar som tänkt överta föräldrarnas jordbruksfastigheter och hålla landskapet öppet.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Nygårdens B&B

Yttranden har inkommit från ägare till Nygårdens B&B i Nordanå. Verksamheten drivs på en 500 år gammal släktgård där ägarna också bor. Stora satsningar har lagts på att bygga

upp gården och B&B. Kombinationen av den nya E4:an och en ny dragning av OKB i närheten skulle innebära stor stora negativa konsekvenser för verksamheten då möjligheterna att bedriva en attraktiv boendemiljö för turister skulle försvinna. Det skulle innebära att ett framgångsrikt B&B som skapar både turister till bygden och jobb för folk i bygden behöver stängas ner. Nygårdens B&B önskar att Trafikverket fortsätter projektet på befintlig sträcka och inte skadar bygden, landskapet och de yttrandes förutsättningar att bo och verka, och så inte allt deras jobb, besparingar och satsningar gå om intet.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna och tar med sig dessa i kommande skede.

Trafikverket avser att i början av 2023 presentera och samråda kring en ”Samrådshandling-Val av lokalisering” som inkluderar samtliga fem alternativa utredningskorridorer. Arbetet med samrådshandlingen kommer så småningom att utmynna i ett ställningstagande från Trafikverkets sida avseende vilken av korridorerna som ska ligga till grund för fortsatt planering.

I dagsläget saknar projektet finansiering och när ett genomförande av dubbelspår Stegskogen-Bäling kan bli aktuellt är oklart.

Synpunkter på tillgänglig information

En yttrande saknar tydliga kartor i brevutskicket och i filmerna då det inte går att se var Trafikverket har tänkt dra dubbelspåret. Den yttrande anser att språket i informationsfilmerna högtravande och inte användarvänligt. Det önskas även inbjudan till informationsmöte innan beslut tas.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna.

Anledningen till att det inte finns någon spårinje utritad på kartorna är för att det i detta skede inte är bestämt var inom ytan som ett dubbelspår är tänkt att placeras.

I början av 2023 kommer Trafikverket att presentera en ”Samrådshandling – val av lokalisering”, där fem alternativa utredningskorridorer utvärderas. I samband med detta kommer informationsmöten att hållas. När det är dags kommer Trafikverket att annonsera om mötena i bland annat lokaltidningar och på Trafikverkets hemsida.

Arbetet med samrådshandlingen ska leda fram till att Trafikverket tar ställning till vilken utredningskorridor som ska ligga till grund för fortsatt planering. Det är först efter det som Trafikverket utreder exakt var inom vald korridor som dubbelspåret ska byggas.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter

Nedan redovisas inkomna yttranden från övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter.

Försvarsmakten och Skogsstyrelsen anger att de inte har något att erinra.

Naturskyddsföreningen Nordanstig

Sedan tidigare har man inte kännedom om några värdefulla värden i den tillkommande ytan, men om området planeras att tas i anspråk förutsätts att en fördjupad, aktuell undersökning genomförs.

Trafikverket svarar: En naturvärdesinventering på förstudienivå genomförs i nästa skede när ”Samrådshandling - Val av lokalisering” tas fram. I senare skeden, när en korridor har valt, kommer fördjupande studier att genomföras.

Voernese sameby

Voernese sameby anser att det är viktigt att man har i betänkande att det skall finnas fungerande viltstängsel längs med det framtida järnvägsspåret.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten. Förutsättningarna för projektering innebär att järnvägen planeras att utformas med viltstängsel.

E.ON Energidistribution AB

Inom utbredningsområdena har E.ON både ett lokalt och ett regionalt elnät. Lokalnätet består av låg- och mellanspanningsledningar både i mark och i luft, kabelskåp och transformatorstationer. Kostnader för eventuell flyttning/ombyggnation eller skada av E.ONs anläggningar i samband med projektets genomförande ska bekostas av Trafikverket. E.ON vill också upplysa om att de har för avsikt att bibehålla det regionala ledningsnätet i befintlig sträckning och utförande. Samtliga ombyggnadskostnader tas av den som så begär ledningsflytten.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta. I senare skede, när projektet har fått en finansiering och en granskningshandling tas fram, kommer markförhandlare från Trafikverket att ta kontakt för dialog kring eventuella behov av ledningsomläggningar.

Harmångers viltvårdsområde (VVO)

Harmångers VVO påpekar att om Trafikverket planerar in dubbelspår för Ostkustbanan i samma korridor som E4:an, bör man även planera in rejäla viltpassager både i Vattrångsdalen och dalgången genom Harmånger, eftersom det på båda ställen finns ett rikt djurliv med älg, hjort, rådjur samt även björn, varg, lo och järv.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna.



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

www.trafikverket.se