

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

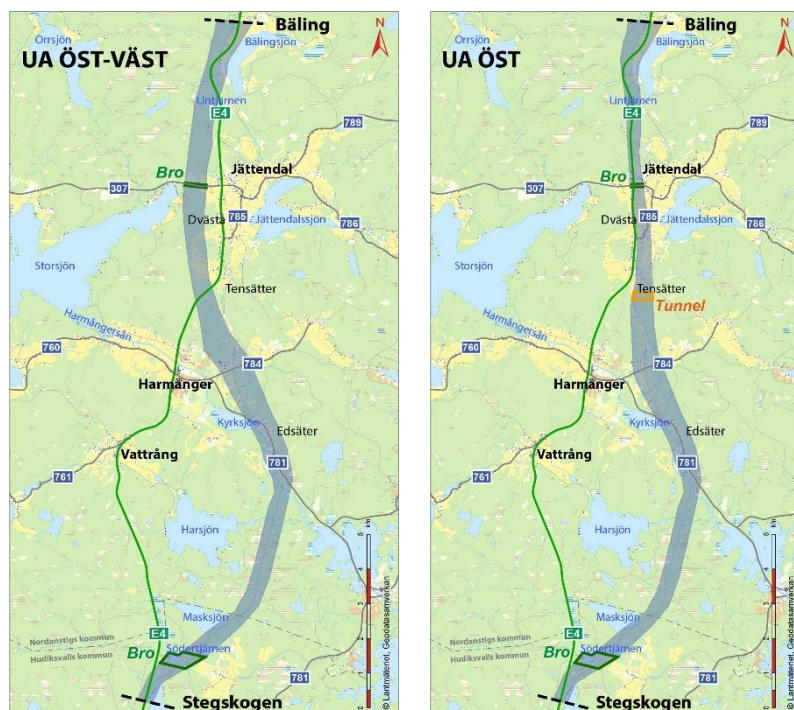
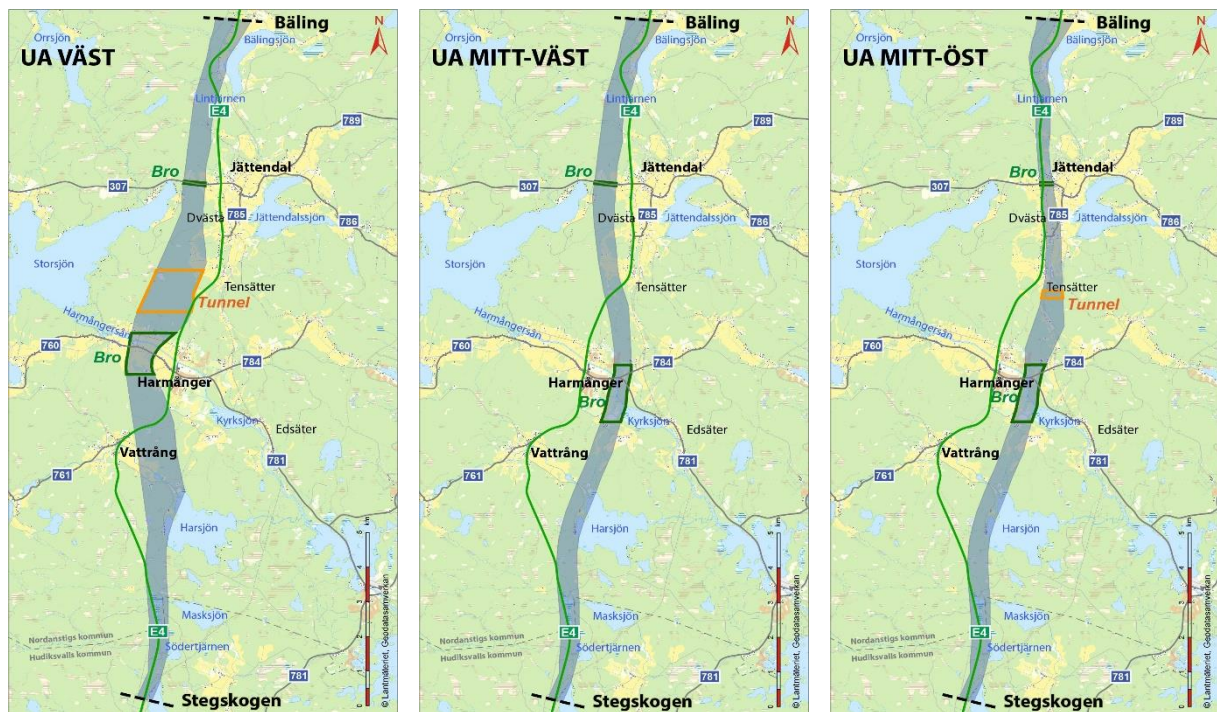
Samrådshandling – Val av lokaliseringsalternativ

Ostkustbanan, Stegskogen-Bäling

Hudiksvalls och Nordanstigs kommuner, Gävleborgs län

2023-09-12

Ärendenummer: TRV 2016/71881



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Emma Sjöberg och Peter Törnkvist, AFRY

Dokumentdatum: 2023-09-12

5.0

Ärendenummer: TRV 2016/71881

Version: 1.0

Kontaktperson: Peter Nyberg, Trafikverket

TMALL 0096

Innehåll

1	Sammanfattning	5
1.1.	Bakgrund	5
1.2.	Aktuell samrådshandling	5
2	Samrådsrets	6
3	Samråd	7
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
3.1.1.	Underlag för länsstyrelsebeslut	7
3.1.2.	Samråd med berörda länsstyrelser och kommuner	7
3.1.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
3.2.	Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2016–2022	8
3.3.	Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ Samrådshandling 2023	9
3.3.1.	Samråd med berörda länsstyrelser	11
3.3.2.	Samråd med berörda kommuner	15
3.3.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	16
3.3.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter	18

Bilagor

Bilaga 1. PM alternativa stationslägen Harmånger, 2023-05-22

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 lokaliseringsalternativ Stegskogen-Bäling, Dnr TRV
2016/71881

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

2017-07-06, Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ 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

2022-11-04, Samrådsredogörelse, Samrådsunderlag för tillkommande yta inom korridoren,
Stegskogen-Bäling, Dnr TRV 2016/71881

2023-01-20, Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ 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. Förstudien var ute på remiss 2010-05-05 – 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010.

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. År 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 presenterades en "Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ" 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 2017 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. Det kompletterande samrådsunderlaget har sedan inlämnats till länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen beslutade 2022-12-16 att tillkommande yta för delen Stegskogen-Bäling kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I tidslinjen på sida 9 sammanfattas planprocessen från 2010 fram till idag. Förteckning över tidigare dokument finns på sida 4.

1.2. Aktuell samrådshandling

En vidareutvecklad "Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ" presenterades i januari 2023 för delen Stegskogen-Bäling. Under samrådet för denna handling inkom ca 30 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.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats utifrån bedömt behov och anpassats till utredningens omfattning och bedömda påverkan på omgivningen. Då länsstyrelsen beslutat att aktuellt projekt har betydande miljöpåverkan ska, enligt miljöbalkens bestämmelser, samråd hållas med de myndigheter och särskilt berörda, som kan komma att påverkas av planerad åtgärd samt övriga intressenter.

Avgränsning av samrådsrets har skett enligt Trafikverkets rutiner. Geografiskt berörda myndigheter och övriga myndigheter som bedöms kunna bidra med kunskap och synpunkter som är av värde för kommande skeden har inkluderats i kretsen. Föreningar, organisationer, samebyar och verksamheter har inkluderats i samrådsretsen om de identifierats inom eller intill korridorerna. Även de som inte är belägna i eller i anslutning till korridoren, men som ändå kan tänkas bidra med viktig information till projektet utifrån deras verksamhet, har inkluderats i samrådsretsen.

Brevutskick med inbjudan till samråd har gått ut till myndigheter, föreningar, organisationer, samebyar och verksamheter i samrådsretsen.

Något brevutskick har inte skett till särskilt berörda inom korridorerna, dessa har kunnat ta del av information om samrådet genom den annonsering som skett, se avsnitt 3.3.

3 Samråd

I det följande redovisas:

- Samråd som ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, kapitel 3.1.
- Samråd som relaterar till arbete med ”Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ” åren 2016–2022, kapitel 3.2.
- Samråd som relaterar till arbete med ”Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ” år 2023, kapitel 3.3.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns från 2016 och framåt diarieförda på Trafikverket under diarienummer 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

Länsstyrelsen har fattat beslut om betydande miljöpåverkan vid tre tillfällen, dels 2010 baserat på en förstudie som Trafikverket tog fram, dels 2021 baserat på samrådshandlingen från 2017 och dels 2022 baserat på ett kompletterande samrådsunderlag.

3.1.1. Underlag för länsstyrelsebeslut

Följande dokument, inklusive tillhörande samrådsprocesser, utgör grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan för delen Stegskogen-Bäling:

- Förstudie ”Dubbspår Gävle – Sundsvall”, 2010. I samrådsredogörelse, daterad 2010-10-29, är inkomna yttranden från förstudien summerade och kommenterade. Länsstyrelsen i Gävleborgs län och Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade i augusti år 2010 att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan.
- I samrådshandlingen från 2017 beskrivs en mindre utökning av korridoren i höjd med Jättendal. Baserat på denna tog Länsstyrelsen Gävleborg beslut om betydande miljöpåverkan i oktober 2021 avseende den utökade korridoren.
- ”Samrådsunderlag för tillkommande yta i korridoren för delen Stegskogen-Bäling”, maj 2022. I samrådsredogörelse, daterad 2022-11-04, är inkomna yttranden avseende samrådsunderlaget summerade och kommenterade. Länsstyrelsen Gävleborg beslutade om betydande miljöpåverkan i december 2022.

3.1.2. Samråd med berörda länsstyrelser och kommuner

Under arbetet med förstudien fanns en referensgrupp bestående av de fem berörda kommunerna (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall), Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Region Gävleborg, Länsstyrelsen i Västernorrlands län samt Landstingen i Gävleborg och Västernorrland. Referensgruppen höll ett flertal möten med början 2009-06-15.

Under 2021 och 2022 har möten hållits med Länsstyrelsen Gävleborg och Nordanstigs kommun gällande samrådsunderlaget för kompletterande yta i korridoren.

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

Samråd med allmänheten hölls i huvudsak 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, genom samrådsmöten i respektive kommun.

Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda avseende "Samrådsunderlag för tillkommande yta i korridoren" genomfördes "digitalt" med samrådsunderlaget och informationsfilmer på Trafikverkets webbplats under perioden 2022-05-30 till 2022-07-01. Samrådsunderlaget fanns även tillgängligt i receptionen på Trafikverket i Gävle och i receptionen på Nordanstigs kommun i Bergsjö.

3.2. Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ 2016–2022

För delen Stegskogen-Bäling presenterades en "Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ" 2017-04-13 samt en samrådsredogörelse daterad 2017-04-13. En uppdaterad "Samrådshandling-Val av lokalisering" med redaktionella ändringar och en uppdaterad samrådsredogörelse, båda daterade 2017-07-06, sändes till Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Hudiksvalls kommun och Nordanstigs kommun med begäran av sammanvägd ståndpunkt.

Trafikverket valde, efter avslutat samråd att inte redovisa ett ställningstagande för någon av de korridorer som utvärderades i samrådshandlingen. Istället påbörjades i slutet av 2017 en översyn av korridorerna. Arbetet intensifierades under år 2021. Syftet var att säkerställa att målstandard för dubbelspåret är möjlig att uppnå inom angivna korridorer. Översynen medförde att Trafikverket i enlighet med utökning som anges i samrådshandlingen från 2017, inlämnade en begäran om beslut om betydande miljöpåverkan i september 2021 avseende utökning av korridoren i höjd med Jättendal.

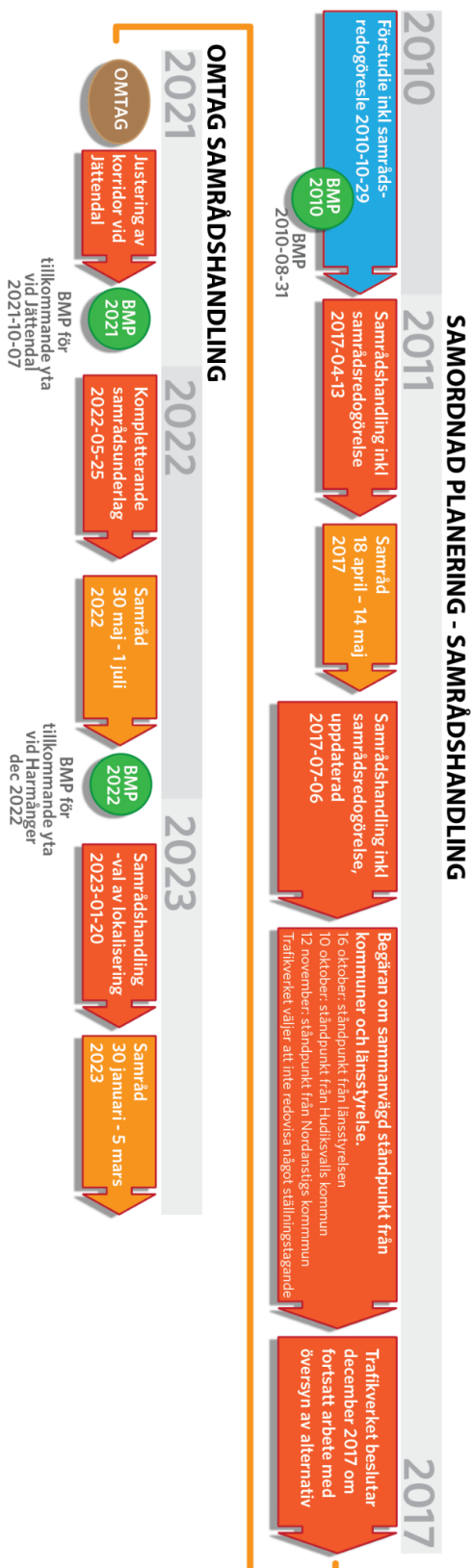
I det fortsatta arbetet har det även arbetats fram ytterligare en korridor, lokaliserad väster om Harmånger. Syftet med denna korridor är att pröva förutsättningarna för en samlokalisering med planerad ny E4. Trafikverket har kompletterat förstudien/samrådsunderlaget avseende den tillkommande ytan/korridoren med ett samrådsunderlag 2022.

Samrådsredogörelser med följande dateringar summerar utförda samråd avseende lokaliseringalternativ för perioden 2016–2022:

- Samrådsredogörelse 2017-04-13: I anslutning till samrådet våren 2017 sammanställde Trafikverket en samrådsredogörelse för deletappen Stegskogen-Bäling.
- Samrådsredogörelse 2017-07-06: Uppdaterad samrådsredogörelse och uppdaterad "Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ", båda daterade 2017-07-06 sändes till Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Hudiksvalls kommun och Nordanstigs kommun med begäran av sammanvägd ståndpunkt.
- Samrådsredogörelse 2022-11-04: Avser samråd kring samrådsunderlag för tillkommande yta väster om Harmånger.

3.3. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ Samrådshandling 2023

Planprocessen har pågått över en längre tid. I figuren nedan sammanfattas hittillsvarande planprocess.



I januari 2023 presenterade Trafikverket ”Samrådshandling-Val av lokaliseringsalternativ” för Ostkustbanan, Stegskogen-Bäling. Samråd hölls 2023-01-30 – 2023-03-05, synpunkter skulle lämnas senast 2023-03-06. Samrådshandlingen har under samrådstiden funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats samt i receptionen på Trafikverket i Gävle, Nordanstigs kommun och Hudiksvalls kommun. Under samrådstiden fanns även en presentation av samrådshandlingen på Trafikverkets webbplats.

Inbjudan till samråd (samrådsremiss) skickades ut enligt sändlista till myndigheter, föreningar, organisationer, samebyar och verksamheter 2023-01-13.

Annonsering med inbjudan till samråd har skett i följande tidningar:

- Hudiksvalls tidning (2023-01-27)
- Sundsvalls tidning (2023-01-28)
- Presstips till medierna i Hälsingland

Därtill har inbjudan till samråd skett genom följande media:

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

Den 8 februari 2023 hölls ett samrådsmöte för allmänheten i form av ”öppet hus” i det gamla kommunhuset i Harmånger. Övriga möten som relaterar till ”Samrådshandling-Val av lokalisering” för Stegskogen-Bäling 2023-01-20, framgår nedan:

- Möte med Nordanstigs kommun 2021-12-13
- Möte med Hudiksvalls kommun, Nordanstigs kommun, Sundsvalls kommun, Gävle kommun, Länsstyrelsen i Gävleborg, Länsstyrelsen i Västernorrland samt Region Västernorrland 2021-12-16. Avstämningsmöte generellt för projektet.
- Möte med Nordanstigs kommun 2022-05-10
- Möte med Länsstyrelsen Gävleborg 2022-05-11
- Möte med Länsstyrelsen Gävleborg 2022-09-28
- Möte inför samråd med Nordanstigs och Hudiksvalls kommuner 2023-01-23
- Möte inför samråd med Länsstyrelsen Gävleborg 2023-01-26
- Möte om alternativa stationslägen i Harmånger med Länsstyrelsen Gävleborg 2023-04-28
- Möte om alternativa stationslägen i Harmånger med Region Gävleborg, Nordanstigs och Hudiksvalls kommuner 2023-05-02

Under samrådet inkom ca 30 yttranden. Inkomna synpunkter sammanfattas och kommenteras i avsnitten 3.3.1–3.3.5 nedan.

Med ”samrådshandling” i följande avsnitt avses ”Samrådshandling-Val av lokaliseringsalternativ för Ostkustbanan, Stegskogen-Bäling”, daterat 2023-01-20.

3.3.1. Samråd med berörda länsstyrelser

Aktuell deletapp sträcker sig genom Gävleborgs län. Nedan summeras och kommenteras inkomna yttranden från länsstyrelsen Gävleborg och länsstyrelsen Västernorrland avseende samrådshandlingen från 2023.

Länsstyrelsen Gävleborg

Naturmiljö, friluftsliv och rekreation, MKB, jordbruksmark och vattenmiljö

Med hänsyn till naturvärden och friluftsliv- och rekreationsvärden är bedömningen att UA Öst-Väst ger minst påverkan av presenterade utredningsalternativ. UA Öst-Väst och UA Väst medför minst förluster av jordbruksmark.

Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning att de två bästa alternativen ur dricksvattenperspektiv är UA Mitt-Väst och UA Öst-Väst då dessa alternativ undviker vattenskyddsområdet i Jättendal och påverkar minsta antal enskilda brunnar. Vid passage över Harmångersåsen är UA Öst-Väst något mer fördelaktig än UA Mitt-Väst som passerar i direkt anslutning till vattenskyddsområdet.

Länsstyrelsen ger synpunkter på innehåll i kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB). MKB:n bör innehålla en kartläggning av lokalt växt- och djurliv samt en beskrivning av hur dessa kan påverkas av den planerade järnvägsplanen. Länsstyrelsen anger att artskyddet behöver belysas i kommande MKB och att verksamhetsutövaren bör resonera kring hur hänsyn kommer att tas till förekommande arter med särskild hänsyn till skyddade arter enligt artskyddsförordningen. Länsstyrelsen anser därför att lokaliseringalternativen bör motiveras utifrån artskyddet i tidigt skede med en bedömning av hur skyddade arter kan påverkas av planerad verksamhet samt ifall en dispensansökan kan bli aktuell.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter och tar med sig synpunkter på kommande miljöbedömningsprocess till kommande skede. Trafikverket håller med om att arter och naturen som blir påverkade av byggnationen av järnvägen ska utredas och inventeras. I samrådshandlingen behandlas arter i området som det finns kännedom om idag. Inom samtliga utredningsalternativ finns ett mindre antal inrapporterade arter hos Artdatabanken. Detta kan bero på att det är ett relativt art- och biotopfattigt område men det kan också vara så att det saknas artobservationer i området. En annan osäkerhet är att naturen är föränderlig och entreprenadskedet ligger flera år i framtiden, vilket innebär att mycket kan hända i naturen innan det är dags att bygga. I detta tidigare skede måste man även ta med sig att det inom respektive korridor finns flera olika alternativa linjesträckningar som kan få olika utfall för arter. Skyddade och rödlistade arter bedöms finnas inom samtliga utredningsalternativ. Med bakgrund av de osäkerheter som finns bedöms det i detta skede vara svårt att peka ut skillnader mellan lokaliseringalternativen utifrån artskyddet. Det är även svårt att belysa samtliga skyddsåtgärder som kan behövas. I kommande skede kommer fler utredningar genomföras avseende skyddade arter.

Inom utredningsområdet finns det flera platser inom lokaliseringen som har pekats ut som värdefulla rastning- och häckningslokaler för fågelarter. Artskyddsförordningen har ändrats gällande fåglar och Trafikverket håller med om att bevarandestatus kommer att bedömas på lokal nivå. I arbetet kring samrådshandlingen har påverkan av buller tagits med i bedömningarna och det har setts över vilka fåglar som i nuläget observerats i området. Inom samtliga korridorer har det letats efter konfliktarter som kan vara svåra att genomföra skyddsåtgärder för eller att få dispens för, som till exempel kungsörn, men i kommande MKB kommer artskyddet belysas ytterligare.

Länsstyrelsen belyser att det förekommer flertalet fridlysta arter inom utredningsområdet. Vissa är inrapporterade till Artportalen såsom lummerväxter och orkidéer, men det kan också finnas andra fridlysta arter i området. Trafikverket håller med om att det i kommande MKB bör läggas särskild vikt på strikt fridlysta arter enligt 4 a § artskyddsförordningen och lämpliga skyddsåtgärder.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning om att MKN för grundvatten inte är alternativskiljande. Avseende MKN för ytvatten är det svårare att få en överblick och mycket beror på den slutliga placeringen inom respektive korridor. Möjligen finns en liten fördel med UA Öst-Väst och UA Öst då de inte påverkar Harsjön, som är den enda vattenförekomsten med god ekologisk status i utredningen.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter och att länsstyrelsen ser att det möjligen finns en liten fördel med UA Öst-Väst och UA Öst med avseende på MKN för ytvatten.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen bedömer att Trafikverket har gjort en adekvat och insatt analys av kulturmiljön i de olika utredningskorridorerna. Länsstyrelsen anser att de två östliga sträckningarna UA Mitt-Öst och UA Öst inte är möjliga att genomföra utan omfattande förluster av både nationellt och lokalt utpekade och viktiga kulturmiljöer och kulturvärden. Av resterande tre alternativ är UA Öst-Väst att föredra. Samtliga sträckningar påverkar kulturmiljön och landskapsbilden negativt men UA Öst-Väst kan genom följningen av järnvägsdragning och förhållandet till riksintresset Jättendal anses medföra förhållandevis minst omfattande förlust av länets kulturmiljövärde

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta och att länsstyrelsen anser att UA Öst-Väst är att föredra ur kulturmiljösynpunkt.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen funderar över måluppfyllnad av punkt 6 ”Ostkustbanan ska anpassas till omgivande landskap, stadsmiljö, boendemiljö” i avsnitt 8.2.2 i Samrådhandlingen. Där framförs att samtliga alternativ kan utformas så att relevanta skyddsåtgärder kan vidtas avseende risk/säkerhet, buller och vibrationer. Samtidigt framförs att samtliga alternativ medför måttliga negativa konsekvenser avseende buller och vibrationer.

Trafikverket bedömer att det nationella miljömålet God bebyggd miljö uppfylls, medan det i avsnitt 8.6.5 görs den sammanfattande bedömningen att samtliga utredningsalternativ innebär måttliga negativa konsekvenser eftersom gällande riktvärden för buller inte med full säkerhet kan innehållas med tekniskt möjliga och/eller samhällsekonomiskt rimliga bullerskyddsåtgärder. Länsstyrelsen önskar att Trafikverket förtydligar bedömningarna avseende måluppfyllnad utifrån resultaten i utredningarna och de egna konsekvensbedömningarna.

Vad gäller bullerstörningar anger länsstyrelsen att det nog i slutändan kan vara av större betydelse hur snabbt och bra skyddsåtgärder som kan komma på plats. Det kan vara så att en åtgärd kan vara effektiv för flera bostäder och är enkel att genomföra, vilket skulle kunna leda till att en korridor som i underlaget ser sämre ut i praktiken faktiskt skulle vara bättre. Länsstyrelsen tycker det är svårt att avgöra om detta har beaktats i slutsatserna. Länsstyrelsen anger att det i samrådshandlingen framförs att ”Bullerstörningar från statlig infrastruktur i befintliga miljöer åtgärdas på sikt enligt Trafikverkets åtgärdsprogram mot buller i befintliga miljöer” och i kapitel 8.6.5 anges bullerskyddsåtgärder. Länsstyrelsen

tycker dock det är svårt att se vilka de är eller om de beskrivna störningarna är före eller efter utförda skyddsåtgärder.

Buller upplevs väldigt olika. Bullerkällor i tidigare tysta miljöer kan därför medföra en ökad störning jämfört med befintlig sträcka, oavsett de faktiska bullernivåerna. Det finns ett kort resonemang om detta i underlaget men det är svårt att utröna om det beaktas i slutsatserna.

Sammanfattningsvis kommer riktvärden att överskridas vid samtliga alternativ. Ur ett bullerperspektiv kan därför inget alternativ sägas vara absolut sämre eller bättre än övriga. Avseende vibrationer kan inget alternativ sägas vara direkt lämpligare än något annat, snarare visar underlaget på att vibrationer är en viktig fråga som Trafikverket måste beakta i den kommande processen, oavsett val av alternativ. Gällande elektromagnetiska fält är det inte vilken korridor som Trafikverket väljer som är avgörande, utan hur spåren placeras i korridoren.

Avseende farligt gods, risk och sårbarhet finns det fördelar med en korridor som innehåller så få antal och korta broar som möjligt, vilket talar för UA Öst-Väst eller UA Öst. En indirekt effekt på lokalsamhället som järnvägstrafiken och farligt godstransporterna innebär, och som inte tycks ha lyfts i handlingen, är att såväl markanvändning som möjlighet till att uppföra ny bebyggelse i järnvägens närhet blir påverkat och begränsat på grund av behovet av riskreduktion.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter gällande hälsa och säkerhet. Enligt de bedömningsgrunder som finns framtagna för samrådshandlingen (bilaga 1 till samrådshandlingen), så uppstår små negativa konsekvenser avseende boendemiljö och säkerhet om boendekvaliteten påverkas utan att riktvärden överskrids. Måttliga konsekvenser uppstår om riktvärden överskrids, men endast i ett fåtal fall efter vidtagna skyddsåtgärder. Anledningen till att måttliga negativa konsekvenser bedöms uppstå med avseende på buller och vibrationer är att det inte går att säga att ingen längs deletappen får ljudnivåer överskridande riktvärde. I detta skede vet vi inte om det kommer vara tekniskt möjligt och samhällsekonomiskt rimligt att vidta åtgärder så riktvärdet inte överskrids hos några fastigheter.

Trafikverket har inte identifierat några särskilda hinder som skulle innebära att buller- och vibrationsåtgärder inte kommer kunna vidtas för deletappen Stegskogen-Bäling på så sätt att projektmålet "Ostkustbanan ska anpassas till omgivande landskap, stadsmiljö, boendemiljö och hälsa" inte kan uppfyllas. Konsekvensbedömningen och måluppfyllelsen av projektmålet visar på olika saker. Konsekvensbedömningen baseras på överskridande av riktvärde och visar på att riktvärdet kan överskridas i ett fåtal fall i utredningsalternativen, medan måluppfyllelsen baseras på kriteriet att lokaliseringen och utformningen av järnvägen ska medge att relevanta skyddsåtgärder kan vidtas avseende buller och vibrationer. Trafikverket bedömer att relevanta skyddsåtgärder generellt sett kommer kunna vidtas, men att det i ett fåtal fall vara så att riktvärdena överskrids.

Samma resonemang gäller avseende miljömålet "God bebyggd miljö". Trafikverket kommer vidta skyddsåtgärder som överlag gör att måluppfyllelse för miljömålet "God bebyggd miljö" inte motverkas. Helheten har beaktats i bedömningen, därför anses inte målet motverkas av att ett fåtal bostäder får nivåer överskridande riktvärdet. Utredningsalternativen innebär dessutom ett minskat antal bullerberörda gentemot nollalternativet.

Gällande bullerskyddsåtgärder bedömer Trafikverket endast källnära åtgärder översiktligt i det här skedet. Samtliga utredningsalternativ har samma mål med åtgärderna och skillnaden ska generellt sett bara vara kostnaden. Det är alldeles för tidigt att börja peka ut enstaka områden och byggnader som inte klarar riktvärden med möjliga/genomförbara åtgärder. Bullerskyddsåtgärderna redovisas inte eftersom det är för tidigt att exakta åtgärdsförslag i det här skedet, åtgärderna har endast översiktligt bedömts och kostnadsuppskattats. I utredningen har inte hänsyn tagits till åtgärder enligt Trafikverkets åtgärdsprogram mot buller i befintliga miljöer.

Den samlade bedömningen i avsnitt 8.6 utförs enligt bedömningsgrunderna för samrådshandlingen. Att bullerkällor i tidigare tysta miljöer kan innebära en ökad störning jämfört med tidigare sträcka, oavsett de faktiska nivåerna, har därför endast beaktats vid beskrivning av effekter och konsekvenser i avsnitt 7.4 i samrådshandlingen.

Avseende risk och säkerhet så stämmer det att det finns krav på säkerhetsavstånd till järnvägen vilket begränsar markanvändningen intill järnvägen. I ett regionalt perspektiv så är dock den samlade effekten av en järnväg sannolikt mer positiv än negativ.

Klimat

Alla lokaliseringsalternativ kommer att kunna påverkas av climateffekter. Det är viktigt att efter val av korridor fortsätta arbetet med riskanalyser kring det förändrade klimatet samt kontinuerligt hantera risker i den mer preciserade utformningen och under projekteringsskedet. Inför val av korridor och projektering inom korridor bör det tas hänsyn till kringliggande miljöer och värden, så att de inte tar skada eller minskar tillgången till ekosystemtjänster.

De östra utredningskorridorerna innebär lägre utsläpp vid ett genomförande, framför allt beroende på att de innebär ett mindre antal byggnadsverk som broar och tunnlar. Alternativ Öst-Väst har minst bromängd och ingen tunnel.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter.

Kommunala planer

Beroende på val av korridor kan eventuellt berörda detaljplaner komma att behöva ersättas, ändras eller upphävas. För att underlätta planprocesserna bör Trafikverket samverka med Nordanstigs kommun i ett tidigt skede efter val av korridor om att påbörja relevant planarbete.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter.

Länsstyrelsen Västernorrland

Länsstyrelsen Västernorrland har inget att erinra då den aktuella sträckan inte angränsar till Västernorrlands länsgräns. Länsstyrelsen betonar dock vikten av en utbyggnation till dubbelspår längs hela Ostkustbanan. Minskade restider och ökad kapacitet på Ostkustbanan ger ett integrerat och hållbart transportsystem som knyter ihop norra och södra Sverige.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter.

3.3.2. Samråd med berörda kommuner

Aktuell etapp sträcker sig genom Hudiksvalls och Nordanstigs kommuner. Nedan summeras och kommenteras inkomna yttranden från Hudiksvalls kommun och Nordanstigs kommun avseende samrådshandlingen från 2023.

Nordanstigs kommun

Nordanstigs kommun förordar alternativ som ger den minsta ”inlåsnings-effekten” för de boende i Harmånger, minst påverkan för Jättendalsbygden, minst påverkan för befintligt jordbruk och goda förutsättningar för en regionalstågsstation i Harmånger och samhällets utveckling i stort. Kommunen förordar också alternativ som ger mest samförläggning med E4 då det ger minst och begränsad påverkan på både natur och berörda medborgare.

I kommunens fördjupade översiktsplan för sträckningen genom Nordanstig som beslutades 2017 förordas alternativet som idag benämns UA Mitt-Väst. När nu alternativet UA Väst finns framtaget så är detta ett alternativ som också förordas. Detta då tätorten Harmånger inte stängs in mellan två av landets viktiga infrastrukturer, Ostkustbanan och E4. Det är också det alternativet som ger den bästa samlokaliseringen mellan de två strukturerna. Omfattningen av inlösen är sannolikt lägst i detta alternativ och om möjligt väljs en linje som möjliggör att befintliga bebyggda fastigheter kan bibehållas.

På grund av resonemanget som presenteras ovan förordar Nordanstigs kommun UA Väst i första hand och UA Mitt-Väst i andra hand.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar kommunens synpunkter och att kommunen förordar UA Väst i första hand och UA Mitt-Väst i andra hand. Avseende regional utveckling och tänkbara stationslägen har Trafikverket kompletterat samrådshandlingen med ”PM alternativa stationslägen Harmånger” daterad 2023-05-22, se bilaga 1. Baserat på PM har Nordanstigs kommun inkommit med ett kompletterande yttrande som avser val av stationslägen i de två alternativ som förordats av Nordanstigs kommun i tidigare remissyttrande (UA Väst i första hand och UA Mitt-Väst i andra hand).

Nordanstigs kommuns kompletterande yttrande

I det kompletterande yttrandet framförs att Nordanstigs kommun förordar i alternativ UA Väst, ett framtida regionalstågsstationsläge söder om landbron i Harmånger enligt Trafikverkets redovisade PM. I alternativ UA Mitt-Väst förordar Nordanstigs kommun ett framtida regionalstågsstationsläge norr om i Harmånger enligt Trafikverkets redovisade PM.

Trafikverket föreslås genomföra projektering av framtida stationslägen, i slutligt korridorsval, i syfte att förbereda för ett framtida behov, då med järnvägsplan fastställd.

Trafikverket föreslås genomföra de schaktarbeten som behövs i sitt genomförande av delsträckan då den marginella kostnadsfördyringen kan finansieras inom projektet då ett sannolikt behov finns av krossmaterial.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar Nordanstigs kommuns synpunkter avseende lägen för en framtida regionalstågsstation i Harmånger. Avseende kommunens förslag att påbörja förberedande projektering för de förordade stationslägena så är det inte aktuellt. De linjestudier som utförs i nuvarande planskede, ”Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ”, är översiktliga till sin karaktär och detaljeringar sker först i efterföljande skede när ett planförslag tas fram. Därtill bör nämnas att den projektavgränsning som Trafikverket arbetar efter endast inrymmer ett stationsläge i Nordanstigs kommun, varvid Trafikverket har förutsatt att detta stationsläge ska förläggas

till Gnarp, där det redan idag finns en station. Projektavgränsningen är även i linje med vad som anges i yttrande från Region Gävleborg, som inte ser det som motiverbart med ett stationsläge vid Harmånger, se sidorna 18–19.

Hudiksvalls kommun

För den del av sträckan som berör Hudiksvalls kommun finns inga ställningstaganden i översiktsplanen och inga detaljplaner berörs. Det finns vissa natur- och andra värden som berörs, men då det gäller båda de korridorerna som redovisas genom Hudiksvalls kommun bedöms det inte vara alternativskiljande.

Hudiksvalls kommun anger att det i samrådshandlingen redovisas förbättringar för lokal och regional utveckling, men att konsekvenserna för denna utveckling inte redovisas för de olika alternativen. Det berörs knapphändigt i kommentarerna till hur det nationella funktionsmålet uppnås men inte utifrån ett alternativskiljande perspektiv. Hudiksvalls kommun menar att det är troligt att de olika alternativen ger olika förutsättningar för lokal och delregional utveckling.

I samrådshandlingen har Trafikverket till synes redan tagit ställning till att det endast ska finnas ett stationsläge i Nordanstigs kommun och att det ska vara i Gnarp.

Samrådshandlingen bör med fördel kompletteras med en analys av vilka konsekvenser ett attraktivt stationsläge med placering i Harmånger skulle medföra innan ett stationsläge på denna deletapp utesluts.

Hudiksvalls kommun betonar att ett korridorval bör ske utifrån bäst måluppfyllelse för ändamål och projektmål samt möjligheterna att få till stånd en så snabb utbyggnad av deletappen som möjligt.

Hudiksvalls kommun lämnar öppet för de två sträckningarna (väst och öst) som går genom Hudiksvalls kommun och inväntar bland annat Nordanstigs kommuns synpunkter innan kommunen kan förordna något av alternativen i den del som går genom Nordanstigs kommun.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar kommunens synpunkter. Avseende regional utveckling och tänkbara stationslägen har Trafikverket kompletterat samrådshandlingen med ”PM alternativa stationslägen Harmånger” daterad 2023-05-22, se bilaga 1. Nämnas bör är att den projektavgränsning som Trafikverket arbetar efter endast inrymmer ett stationsläge i Nordanstigs kommun, varvid Trafikverket har förutsatt att detta stationsläge ska förläggas till Gnarp, där det redan idag finns en station. Hudiksvalls kommun har tagit del av aktuellt PM och valt att inte inkomma med något kompletterande yttrande.

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

Nedan summeras och kommenteras inkomna yttranden från enskilda.

Spårdragning nära E4

En yttrande förordar att järnvägsspåret ska dras så nära E4 som möjligt.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten.

Förordar alternativ väst

En fastighetsägare i Stockaby förordar UA Väst då det alternativet berör färre hushåll och gör minst intrång i naturmiljön i jämförelse med övriga utredningsalternativ. I Stockaby brukas jordbruksmarken och näringsverksamhet bedrivs på flera fastigheter, vilket är

viktigt för bygden och Nordanstigs kommun. Både jordbruksmark och fastigheter med näringsverksamheter kommer påverkas av en nydragning av järnvägen.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar att alternativ väst förordas och att det är det alternativ som medför minst intrång i Stockaby.

Harmångers ridklubb

Verksamma vid Harmångers ridklubb framför att om något av de östliga alternativen väljs så är det viktigt att man planerar in tunnlar under järnvägsspåret så att ridverksamheten vid Harmångers ridklubb kan fortsätta nå de ridvägar som finns i skog och mark. I dagsläget nyttjas ridvägarna av många ryttare, både barn och ungdomar.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar att hänsyn kommer behöva tas till ridklubbens verksamhet vid en förläggning i de östliga alternativen.

Synpunkter på samrådsunderlag för tillkommande yta inom korridoren

Inkomna yttrandet avseende ”Samrådsunderlag för tillkommande yta inom korridoren”, daterad 2022-05-25 är summerade och kommenterade i samrådsredogörelsen, daterad 2022-11-04. Under samrådet avseende samrådsunderlaget inkom några synpunkter som har betydelse för val av lokalisering. Dessa synpunkter sammanfattas och kommenteras på nytt nedan.

Förordar UA Väst

I ett yttrande framförs att röd korridor i samrådsunderlaget förordas, det vill säga UA Väst.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar att UA Väst förordas.

Negativa aspekter UA Väst

Ägarna till Nygårdens B&B i Nordanå anger att 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 Ostkustbanan i närheten skulle innebära 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 förutsättningar att bo och verka, samt så att inte allt jobb, besparingar och satsningar gå om intet.

Gällande UA Väst anger en närboende att denne inte vill inte att dubbelspåret dras över sin fastighet eller i närheten av den. Det 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 avseende UA Väst

Öppet hus i Harmånger

2023-02-08 hölls öppet hus i gamla kommunhuset på Backvägen 1 i Harmånger. Under kvällen fanns möjlighet att titta på samrådsmaterialet samt att ställa frågor och få information. Personal från Trafikverket, AFRY och Nordanstigs kommun var på plats och cirka 60 besökare närvarade under kvällen.

Frågor och synpunkter som lyftes under den allmänna dragningen framgår nedan.

Fråga: Nordanstigs kommun frågar om det är möjligt med stationslägen i Harmånger och Jättendal?

Trafikverket svarar: Enligt Trafikverkets styrdokument för projektet är det en station i Nordanstigs kommun och det är i Gnarp. Det är tekniskt möjligt med stationslägen i Harmånger och Jättendal i alla alternativ. Det är enklare och billigare i några och svårare och dyrare i andra.

Fråga: Finns det någon rangordning för utbyggnaden av de olika delsträckorna längs Ostkustbanan?

Trafikverket svarar: Det finns förslag till utbyggnadsstrategi. Delsträckorna Gävle-Kringlan (Axmartavlan) och Njurundabommen-Sundsvall ligger med i nuvarande nationella plan så där pågår järnvägsplanarbetet samt planerad byggstart är ca 2027.

Fråga: Hur är det med restiden?

Trafikverket svarar: Målet är att Ostkustbanan ska utformas så att: Snabbtågstrafik (direkttåg utan stopp) kan trafikera Gävle-Sundsvall på en timme och att regionaltågstrafik, med max åtta stopp, kan trafikera Gävle-Sundsvall på 90 minuter.

Fråga: Kommunen menar att de östra alternativen i Jättendal med hög bank inte är att rekommendera.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Fråga: När kan det bli bygge för denna delsträcka?

Trafikverket svarar: Den inte är med i Nationell plan 2022–2033 nu. Nästa revidering av nationella planen ska ske 2026. Vi kan hoppas att någon ytterligare delsträcka av Ostkustbanan kommer med då. Det ligger en bit fram i tiden och går inte att svara på i dagsläget.

E4 planeras att byggas 2028–2033 och järnvägsbygget för denna del kommer troligt efter.

Fråga: Nordanstigs kommun framför att både E4 och järnvägen innebär stora investeringar under lång tid i kommunen. Det skapar även möjligheter under byggtiden i kommunen. Nordanstigs kommun är nöjda med samarbetet som de har haft och har med Trafikverket.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

3.3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter

Nedan summeras och kommenteras inkomna yttranden.

Försvarsmakten, Folkhälsomyndigheten, Jordbruksverket samt Havs- och vattenmyndigheten anger att man avstår från att lämna några synpunkter. Luftfartsverket anger att man inte har något att erinra. Lantmäteriet har inte några synpunkter på samrådshandlingen. Statens geotekniska institut (SGI) bedömer att deras frågor är beaktade och har inga synpunkter på samrådshandlingen.

Region Gävleborg

Region Gävleborg framför att utbygganden av dubbelspår på Ostkustbanan, i sin helhet, är den viktigaste infrastrukturinvesteringen för Gävleborgs läns regionala utveckling.

Region Gävleborg saknar en fördjupad analys av hur den regionala och lokala/kommunala utvecklingen påverkas av de olika utredningsalternativen. Det hade varit en god hjälp vid

granskningen av samrådshandlingen om Trafikverket hade resonerat kring den frågan och lyft fram eventuella skillnader mellan alternativen. I den delen efterfrågar Region Gävleborg ett kompletterande underlag för att kunna förorda ett av alternativen.

X-trafik ser att det finns ett behov av ett stationsläge i Gnarp. Flertalet stationslägen som placeras nära varandra påverkar den slutliga restidskvoten för resan, och bör undvikas i den mån det går. X-trafik har inte några preferenser kring vilket korridorsval som görs i rubricerad järnvägsplan, så länge det blir raka och gena spår som bidrar till att utveckla tågtrafiken inom länet men även genom länet.

Även om regionen i detta läge inte lyfter behov av ett stationsläge på denna etapp så anger regionen att det skulle vara värdefullt med värdering av kriterium 3 *OKB* bör *utformas med attraktiva stationslägen* i den samlade bedömningen av måluppfyllelse. Eftersom det i samrådshandlingen lyfts att det är tekniskt möjligt att anlägga en regionalstågsstation i Harmånger respektive Jättendal i senare skede så saknar regionen ett resonemang kring vilken korridor som i så fall vore bäst lämpad. Nordanstigs kommun har tidigare lyft att de vill verka för ett stationsläge i Harmånger. Läget har identifierats som särskilt intressant för etablering av bostäder och handel. Mot denna bakgrund förordar regionen att Trafikverket i det slutliga ställningstagandet beaktar att lokalisering bör ge förutsättningar för ytterligare ett eventuellt framtida stationsläge på etappen.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar regionens synpunkter. Avseende regional och lokal utveckling samt tänkbara stationslägen har Trafikverket kompletterat samrådshandlingen med "PM alternativa stationslägen Harmånger" daterad 2023-05-22, se bilaga 1. Baserat på PM har Region Gävleborg inkommit med ett kompletterande yttrande.

Region Gävleborgs kompletterande yttrande

Utifrån given information förordar Region Gävleborg i första hand UA Väst och i andra hand UA Mitt-Väst.

Region Gävleborg förordar inte ett stationsläge vid Harmånger. Ställningstagandet grundas utifrån bedömningen att merkostnaden för ytterligare ett stationsläge i Nordanstigs kommun, förutom det redan planerade i Gnarp, är orimligt hög i förhållande till den nytta det ger. Ur ett regionalt utvecklingsperspektiv är det även angeläget att värna de attraktiva restider som ett utbyggt dubbelspår på Nya Ostkustbanan ger, vilket förutsätter att antalet regionala tågstopp inte blir fler än de som nu planerats.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar att Region Gävleborg förordar UA Väst och i andra hand UA Mitt-Väst. Trafikverket noterar även att Region Gävleborg ser ett behov av stationsläge i Gnarp och inte förordar ett stationsläge vid Harmånger.

Naturskyddsföreningen Nordanstig

Naturskyddsföreningen i Nordanstig förordar alternativ Mitt-Väst. I höjd med Jättendal ger alternativ Öst stora ingrepp i jordbrukslandskapet och i Harmånger ger alternativ Väst stora risker för påverkan på grundvattnet. Alternativ Öst ger en negativ påverkan på befintlig järnväg och trafik under byggtiden.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter och att Naturskyddsföreningen i Nordanstig förordar UA Mitt-Väst.

Ellevio

Ellevio har både regionnät och lokalnät inom utredningsområdet som berörs av samtliga utredningsalternativ. Hälften av utredningssträckan är inom lokalnätet och flera lokalnätsanläggningar bedöms påverkas av samtliga alternativ. Ellevio informerar om att åtgärder på regionnätsanläggningar har höga kostnader och långa processer. Markförlagda ledningar kan beställas i digitalt format genom ledningskollen.se. Ellevio förutsätter att Trafikverket i vidare projektering tar hänsyn till befintliga ledningar och anläggningar. Vidare förutsätts att dialog förs projekten emellan, om de planeras och projekteras parallellt.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta och avser föra dialog med Ellevio i kommande skeden.

E.ON Energidistribution AB (E.ON)

E.ON har inga ytterligare synpunkter utan hänvisar till tidigare yttrande i ärendet daterat 2022-07-01 och som avsåg samrådsunderlaget för tillkommande yta i korridorerna.

I tidigare yttrande uppgav E.ON att dom har både ett lokalt och ett regionalt elnät inom området. Lokalnätet består av låg- och mellanspänningsledningar både i mark och i luft, kabelskåp och transformatorstationer. Kostnader för eventuell flyttning/ombyggnation eller skada av E.ON:s 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.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss. Svenska kraftnät vill informera om att den aktuella delsträckan inte längre berör utredningsområdet för investeringspaketet NordSyd. Däremot kan det finnas det kan finnas regionnätsledningar i närheten och regionnätsägaren bör i så fall höras i samrådet.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta. Flera nätföretag har blivit inbjudna till samrådet.

Mellansvenska Handelskammaren

Mellansvenska handelskammaren framför att det är väldigt viktigt för företag i regionen att infrastrukturen möjliggör en effektiv och smidig arbetspendling som underlättar kompetensförsörjningen, att industrin och företagen har tillgång till konkurrenskraftiga godstransporter och att besöksnäringen kan växa och ta emot alla som vill semestra här.

Mellansvenska handelskammaren förutsätter att det vid val av alternativ tas hänsyn till befintliga industrier och företagens behov längst med sträckan. Mellansvenska Handelskammaren vet att det pendlar in en hel del personer till Harmånger och därför bör man se över det alternativ som, om möjligt möjliggör en centralt placerad regionalstågsstation.

Trafikverket svarar: Trafikverket delar Mellansvenska handelskammarens synpunkter avseende betydelsen av att utveckla förutsättningarna för arbetspendling och förbättrade

förutsättningar för spårbundna, miljövänliga godstransporter. Utbyggnad av dubbelspår längs Ostkustbanan kommer att bidra till en sådan, positiv utveckling, bland annat till följd av påtagligt ökad kapacitet, stora tidsvinster särskilt för persontrafiken och förbättrade förutsättningarna för rättidighet. Avseende stationsläge i Harmånger har Trafikverket sammanställt förutsättningarna för ett stationsläge för de olika korridorerna. Av PM framgår bland annat att ett renodlat centralt stationsläge inte bedöms möjligt, däremot medger de olika korridorerna stationslägen belägna 1,5–2 km från de centrala delarna av Harmånger. I sammanhanget bör även nämnas att som en förutsättning för projektet gäller att möjlighet till resandeutbyte ska tillgodoseas på en plats i Nordanstigs kommun. Idag finns en station i Gnarp och Trafikverket har därför förutsatt att även ett framtida stationsläge ska lokaliseras till Gnarp och att något ytterligare stationsläge inte är aktuellt.

Statens geologiska undersökning (SGU)

SGU har tagit emot rubricerad remiss och hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer.

Markens geologiska och morfologiska egenskaper är grundläggande för olika områdets miljöförhållanden, geotekniska egenskaper, grundvattenförhållanden och associerade risker. Tidig användning av geologisk information vid planering och projektering kan därmed minska kostnader och miljöpåverkan samt förkorta ledtider för samtliga involverade aktörer. Vid val av anläggningsmetod har typ av jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivåer betydelse ur en hållbar miljö- och kostnadssynpunkt.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

SJ

SJ förordar utredningsalternativ Väst eller Mitt-Väst och avråder från de tre övriga alternativen. Detta eftersom utbyggnation till dubbelspår och samtidigt ändring av spårgeometrin längs redan trafikerad järnväg skulle innebära fleråriga betydande kapacitetsbegränsningar. Konsekvenserna skulle bli längre körtider, färre mötesstationer samt flertalet trafikavbrott vid påbyggnad av deletapper.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter och noterar att SJ förordar utredningsalternativ Väst eller Mitt-Väst.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen belyser vikten av att beakta naturvärden både vid planering och under det kommande arbetet för att eliminera negativ påverkan på naturvärden, både inom och intill anläggningen.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter från Skogsstyrelsen.

Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)

SMHI är positiv till en utbyggnation av järnvägen då det möjliggör att troligen fler bilister kommer att välja den miljövänligare järnvägen. SMHI har uppmärksammat en avvikelse i stycke 4.7.6 Risk och säkerhet i samrådshandlingen. I samrådshandlingen anges att nederbörden i Gävleborgs län i framtiden kommer öka mest vintertid enligt klimatscenario RCP 8.5 men enligt SMHI kommer nederbörden öka mest under våren, mars-maj. I övrigt samstämmer de givna uppgifterna om det framtida klimatet med SMHI:s beräkningar.

SMHI belyser att samhället måste anpassas till nuvarande och framtida klimat. Sträckningar och passager nära och över vattendrag, sjöar och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

I tidigare yttrande, 2017-05-05, uppmärksammar SMHI vikten av planering med hänsyn till framtida klimat, risk för översvämning, hydrologi och buller. SMHI undrar hur stor miljövinna den aktuella ombyggnaden kommer att innebära och uppmanar till att en emissionsinventering bör göras där det framgår hur stora de totala utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar kommer vara i området för korridorerna i förhållande till nuläget.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter. I skede för kommande projektering kommer hänsyn tas till framtida klimat- och översvämningrisker vid inplacering av järnvägen i landskapet. En klimatkalkyl, som beräknar klimatbelastningen för planerade åtgärder inom respektive utredningsalternativ har tagits fram. Någon fördjupande analys av skillnader i resandevolymer mellan de olika korridorerna har inte utförts och därmed har inte heller alternativskiljande överflyttningseffekter bedömts.

Underlaget till den aktuella texten i avsnitt 4.7.6 utgörs av rapporten Framtidsklimat i Gävleborgs län – enligt RCP-scenarier, publicerad av SMHI 2015 (Klimatologi nr. 36, 2015). Yttrandet från SMHI och prognoserna från den fördjupade klimatscenariotjänsten från SMHI kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

SSM anger att magnetfältsnivåer bör redovisas för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt där magnetfältsnivån förväntas bli förhöjd. Det är sedan miljöbalken som ska beaktas då bedömning görs om eventuellt behov av exponeringsbegränsande åtgärder. Folkhälsomyndigheten är tillsynsvägledande när det gäller miljöbalken och SSM anser därför att Folkhälsomyndigheten ska ges möjlighet att yttra sig i ärendet.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter och kommer att beakta dessa i kommande skeden. Folkhälsomyndigheten har givits möjlighet att yttra sig i ärendet.

Harmångers framtid

Harmångers framtid förordar utredningsalternativ Väst då detta alternativ berör färre bostadsfastigheter. Harmångers framtid belyser påverkan på skog- och jordbruksmark samt de 20 hushåll som kommer beröras och tvångsinlösas. I Harmånger bedrivs näringsverksamheter som kommer påverkas av samtliga alternativ. Harmångers framtid framhåller att Trafikverket i första hand väger in de olika konsekvenser som alternativen har för de boende samt miljöaspekterna som till exempel de sprängningar som kan orsaka skador i landskapet samt och hur frågan om sprängningsmassor ska lösas. Ekonomin får inte vara i första hand styrande. Största möjliga hänsyn ska visas de som bor och verkar i Harmånger och vi vill också att största möjliga naturhänsyn visas.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna och att Harmångers framtid förordar UA Väst.

Norrhälsinge räddningstjänst

Norrhälsinge Räddningstjänst saknar i kap. 9.2 Fördjupade studier och framtagande av planförslag i samrådshandlingen en fördjupad riskanalys gällande risker med transport av farligt gods och dess påverkan på omgivningen, om åtgärder behöver vidtas för att minimera risker för olycka och konsekvenser vid olycka. Sedan "PM Risk, Stegskogen-Bäling" upprättades 2017 har Länsstyrelsen Gävleborg tagit fram en egen riktlinje gällande planering av byggnader intill farligt gods-leder samt att nya utredningsalternativ har

tillkommit. I PM:et framförs att ett program för säkerhet bör utarbetas separat i kommande skeden vilket Norrhälsinge räddningstjänst ser positivt på.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter. En fördjupad riskanalys kommer att utföras i kommande skede där behov av riskreducerande åtgärder kommer att utredas. I avsnitt 9.2 i samrådshandlingen har Trafikverket valt att inte lyfta generella och givna arbetssätt som alltid ska göras i kommande faser, vilket är anledningen till att detta inte beskrivs i samrådshandlingen.

MittSverige Vatten & Avfall

MittSverige Vatten & Avfall har samma synpunkter som Nordanstig vatten hade 2017. De önskar att bli kontaktad och få delta i projekteringskedet av dubbelspår utmed Ostkustbanan (TRV 2016/718 81). Ledningar och anläggningar kan bli påverkade av vald sträckning.

Trafikverket svarar: Trafikverket kommer att kontakta MittSverige Vatten & Avfall som ledningsägare och ta en dialog i kommande skede

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)

LRF Gävleborg och LRF Nordanstig anser att jordbruksmark bör ges extra tyngd i utvärderingen av alternativ. LRF skulle önska att projektet hade ett särskilt mål om bevarande av jordbruksmark och hänsyn till de gröna näringarna.

LRF framför att förutsättningarna för jordbruk påverkas av fler faktorer än själva markanspråket. Jordbruk kan till exempel påverkas via indirekta effekter, där följdexploatering kan medföra ytterligare markanspråk, ett ökat friluftsliv med skador på gröda eller markslitage som följd eller fler närboende som riskerar att uppleva ljud, djur och lukt från jordbruk som störande. Ny infrastruktur kan bli styrande för övrig samhällsutveckling och med förbättrade kommunikationer ökar trycket på ytterligare exploatering. I nytt förslag till översiktsplan framgår att Nordanstigs kommun ska verka för ett stationsläge i Harmånger och att utveckling av bebyggelse, verksamheter och handel ska ske i anslutning till infrastruktur. Med både ny E4 och ny Ostkustbana (med ett möjligt framtida stationsläge) väster om orten, anser LRF att risken är stor att exploateringstrycket ökar ytterligare på den jordbruksmark som hamnar mellan befintlig E4 och ny infrastruktur. LRF framför att UA Väst framstår som olämpligt eftersom alternativet innebär risk för att Harmånger utvecklas mot väster över stora ytor jordbruksmark. LRF anser att beskrivningen av effekterna för jordbruk bör fördjupas och att indirekta effekter ska vägas in i utvärderingen.

Sammanfattningsvis noterar LRF att UA Väst anges bli dyrt ur både anläggnings- och driftaspekt och innebär ett massöverskott. UA Väst är det enda alternativ som inte klarar målet om en rimlig kostnad. Alternativet bedöms medföra en risk för sekundär exploatering av jordbruksmark och bedöms svårare att anpassa till landskap och ny E4. LRF anser därför att alternativet bör avskrivas från vidare utredning.

LRF noterar att det är två alternativ som klarar målpuppfyllelsen enligt den samlade bedömningen och det är UA Mitt-Väst och UA Öst-Väst. Samma alternativ är också de som enligt handlingarna innebär minst antal konflikter. Båda alternativens påverkan på boendemiljö bör kunna minimeras om järnvägen läggs så långt från bostäder som möjligt och skyddsåtgärder utreds. Detta bedöms som särskilt viktigt vid Stockaby.

LRF bedömer att UA Mitt-Väst och UA Öst-Väst är de alternativ som bevarar jordbruksmark på bästa sätt. LRF vill betona att alternativen trots det har sina utmaningar

och uppmanar Trafikverket att inom vald korridor placera järnvägen så att jordbruksmark bevaras i största möjliga utsträckning. Detta gäller särskilt vid Tennesätter samt vid Jättendal, där en så västlig placering som möjligt inom korridorerna bör eftersträvas.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter och att LRF anser att UA Väst bör avskrivas från vidare utredning, medan UA Mitt-Väst och UA Öst-Väst är de alternativ som på bästa sätt bevarar jordbruksmark.

Trafikverket bedömer att de mål som gäller för projektet är mer eller mindre heltäckande och så långt möjligt inbördes balanserade. Trafikverket avser inte att lägga till ytterligare mål avseende jordbruksmark och gröna näringar.

I fråga om fördjupad beskrivning av effekter för jordbruket så beskrivs barriäreffekter och fragmentering av jordbruksmarker i samrådshandlingen. Kumulativa effekter beskrivs översiktligt i avsnitt 7.9, där utvecklingsområden för Nordanstigs kommun tas upp. Samrådshandlingen är med nödvändighet översiktlig till sin karaktär och Trafikverket bedömer att de förutsättningar och konsekvensbedömningar som redovisas i detta skede är tillräckliga för att ligga till grund för val av lokaliseringsalternativ.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se