

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostkustbanan, dubbelspår Kringlan – Ljusne

Gävle kommun och Söderhamns kommun, Gävleborgs län

Järnvägsplan – val av lokaliseringalternativ, samrådshandling

Ärendenummer: TRV 2016/71871

2017-09-07



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse. Järnvägsplan – val av lokaliseringsalternativ. Ostkustbanan, dubbelspår Kringlan - Ljusne.

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

Dokumentdatum:2017-09-07

Ärendenummer: TRV 2016/71871

Kontaktperson: Kenth Nilsson, Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	5
3. AVGRÄNSNING	5
4. FÖRSTUDIE	6
5. GÄVLE KOMMUNS FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLAN FÖR OSTKUSTBANAN	7
6. SÖDERHAMNS KOMMUNS FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLAN	8
7. JÄRNVÄGSPLAN MED STATUS SAMRÅDSHANDLING – VAL AV LOKALISERINGALTERNATIV	9
7.1. Samrådsrets	9
7.2. Samråd	9
7.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse	9
7.2.2. Samråd med berörd kommun	14
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	21

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttranden, 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, Kringlan – Ljusne, har tidigare sänts ut på remiss och samråd, dels inom ramen för förstudien ”dubbelspår Gävle-Sundsvall”, dels inom ramen för Gävle kommuns fördjupade översiktsplan samt inom ramen för Söderhamns kommuns fördjupade översiktsplan.

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.

Samrådshandlingen för aktuell etapp Kringlan-Ljusne har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats, Trafikverkets kontor i Gävle, Söderhamns kommun, Förvaltningshuset och Förvaltningshusets entré på Gävle kommun under perioden 2 maj – 28 maj 2017. Information om var handlingarna har funnits har delgivits genom brev, annons i lokaltidning samt på Trafikverkets webbsida.

2. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samråds-kretsen 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 2017-04-27.

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 Kringlan – Ljusne.

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 2017-04-28, var de inkomna yttranden från förstudien redovisade. Till denna uppdatering har dessa plockats bort- samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under TRV 2010/25933.

5. Gävle kommuns fördjupade översiktsplan för Ostkustbanan

Gävle kommuns fördjupade översiktsplans samrådshandling var under perioden 19 april – 10 juni 2013 ute på samrådsremis. Under samrådet hölls också två stycken samrådsmöten i form av öppet hus. Först den 15 maj i Förvaltningshuset i Gävle och sedan den 16 maj i Församlingshemmet i Bergby.

I den tidigare samrådsredogörelsen, daterad 2017-04-28, var de inkomna yttrandena till Gävle kommuns fördjupade översiktsplan redovisade. Till denna uppdatering har dessa plockats bort men de finns att läsa i sin helhet på Gävle kommun med diarienummer 12KS130,

6. Söderhamns kommuns fördjupade översiktsplan

Söderhamns kommuns Fördjupad översiktsplan för Ostkustbanan har varit utställd för samråd under tiden 2014-10-06 till 2014-12-15. Kommunen förordar i den fördjupade översiktsplanen ett Västligt alternativ.

Söderhamns kommun har under 2016 påbörjat revidering för den fördjupade översiktsplanen gällande Ostkustbanan. Samrådsredogörelsen för den fördjupade översiktsplanen för Ostkustbanan har ännu inte färdigställts.

I den tidigare samrådsredogörelsen, daterad 2017-04-28, var de inkomna yttrandena till Söderhamns kommuns fördjupade översiktsplan redovisade. Till denna uppdatering har inkomna yttranden plockats bort men finns att läsa i sin helhet på Söderhamns kommun med diarienummer 401-631-2016.

7. Järnvägsplan med status samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ

I kommande kapitel redovisas synpunkter gällande etappen Kringlan – Ljusne. Sammanlagt har det inkommit 23 yttranden beträffande den aktuella sträckan. Varav en av dessa är yttranden från allmänheten och 22 har inkommit från myndigheter, kommuner och andra berörda organisationer.

7.1. Samråds-krets

Samråds-kretsen har definierats utifrån bedömt behov anpassat till utredningens omfattning och bedömda påverkan. Samråds-kretsen har stämts av med Gävle kommun samt Länsstyrelsen i Gävleborg 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 Kringlan-Ljusne har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats, Trafikverkets kontor i Gävle, Söderhamns kommun, Förvaltningshuset och Förvaltningshusets entré på Gävle kommun under perioden 2 maj – 28 maj 2017. Information om var handlingarna har funnits har delgivits genom brev, annons i lokaltidning samt på Trafikverkets webbsida.

Det har under samrådstiden varit möjligt att inkomma med synpunkter till Trafikverket. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden från samrådet finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2016/71871.

7.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Gävleborgs län samt Länsstyrelsen i Västernorrlands 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 planlägningsprocessen. På storgruppsmötena har också arbetets framdrift redovisats samt att berörda kommuner informerat om sitt översiktsplanearbete.

Länsstyrelsen Gävleborg

Länsstyrelsen Gävleborg börjar med att påpeka att det är viktigt att lyfta samordningen med en ny sträckning av E4 då det finns många fördelar med att samlokalisera, t.ex. minskad barriäreffekt och minskad påverkan på landskapsbilden.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen ställer sig frågande till att det i järnvägsplanen beskrivs att inga normer kommer att åsidosättas i och med projektet. Detta då det tidigare beskrivs att grundvattenförekomsten kommer att påverkas. En djupare analys och motivering kring detta saknas.

Länsstyrelsen påpekar att precis som det beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen så kommer den prioriterade grundvattenförekomsten vid Axmar att påverkas oavsett vilket alternativ som väljs. Länsstyrelsen anser att det krävs en geohydrologisk undersökning som kan visa på förutsättningarna för grundvattnet. För att säkerställa berörd vattentäkt så anser Länsstyrelsen att det bör upprättas en beredskapsplan som beskriver hur eventuella incidenter kommer att bemötas.

Planen beskriver att flera vattenförekomster som passeras hyser känslig bottenfauna och andra känsliga djur med höga naturvärden. Länsstyrelsen menar att det är oklart om anläggning av fördröjningsytor som fångar upp dagvatten från anläggningen på strategiska ställen innefattas i att vidta försiktighetsåtgärder.

Trafikverkets kommentar:

Bedömningen för vattenförekomsterna är att ingen betydande påverkan kommer att uppstå som kan innebära påverkan på statusklassning/MKN. För grundvattenförekomsten kommer fördjupade utredningar att genomföras och en beredskapsplan att upprättas i ett senare skede, då spårplaceringen är fastställd.

Anläggning av fördröjningsytor för dagvatten är t.ex. en av de försiktighetsåtgärder som kan bli aktuell efter fördjupade utredningar och/eller i samband med tillstånd/anmälan för vattenverksamhet.

Buller

När det gäller buller på aktuell etapp så förordas det västliga alternativet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Länsstyrelsen förordar det västra alternativet gällande buller.

Kulturmiljö

Gällande kulturmiljö anser Länsstyrelsen att det behövs arkeologiska utredningar för att säkert kunna avgöra vilka lämningar som berörs i de olika korridorerna.

Trafikverkets kommentar:

Arkeologisk utredning kommer att utföras efter val av lokalisering i samråd med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Naturmiljö

Trafikverket bedömer i detta skede att ”ingen prövning enligt bestämmelserna kring Natura 2000 bedöms bli aktuell”. Länsstyrelsen bedömer dock att det är för tidigt att utesluta, detta för att det är för tidigt att bedöma vilka tillstånd eller dispenser som kan komma att behövas.

Länsstyrelsen påpekar att Natura 2000 områden som inte tas upp i planen är Axmar – Gåsholma samt Häckelsängs högmosse och Gnagmur, dessa bör tas i beaktande. För

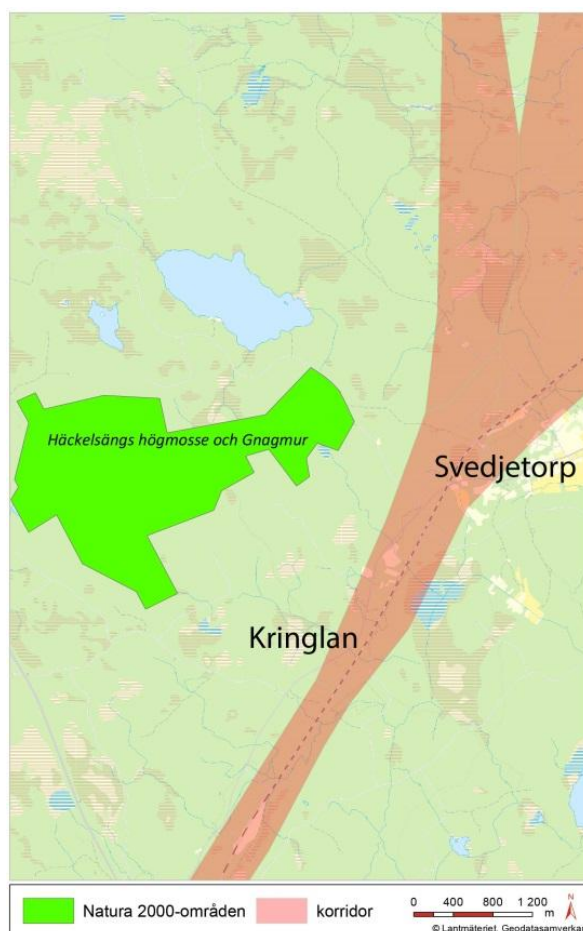
Natura 2000 områden gäller att även påverkan utanför själva området kan komma att påverka värdena inom det utpekade området negativt och därmed även bli föremål för en tillståndsprövning.

Påverkan på våtmarkerna Granö-Insjön 10 km S Vallvik samt Frössmyran 13 km SSV Ljusne saknas i Trafikverkets handlingar. Även påverkan på våtmarken F.d. Ryssan som mer direkt kan tänkas beröras av det östra alternativet, bör utredas noggrannare.

Trafikverkets kommentar:

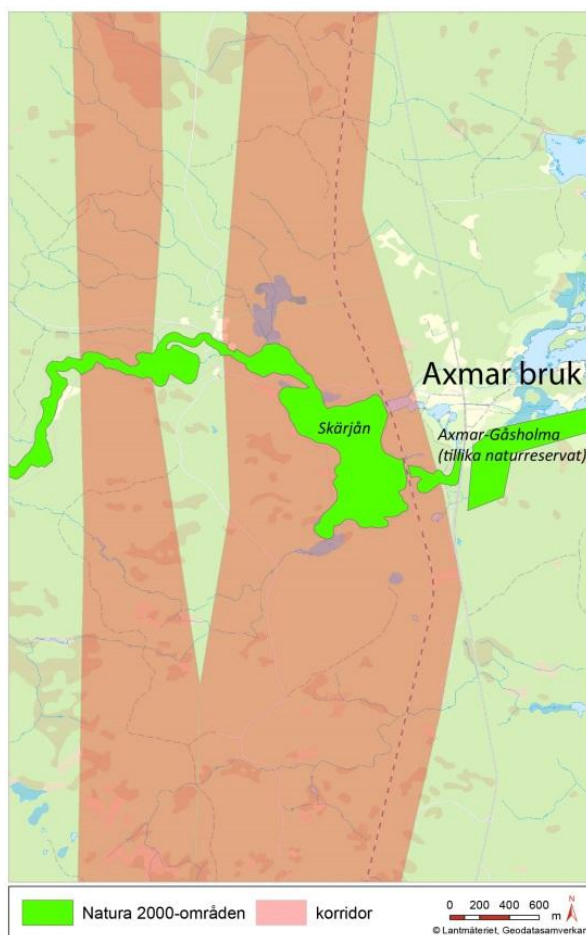
Tillståndsplikt enligt N2000-bestämmelserna aktualiseras då åtgärder på ett *betydande sätt* kan påverka naturvärden. Trafikverket har så här långt inte kunnat identifiera någon sådan risk för de N2000-områden som direkt berörs av utredningskorridorerna. För de områden som Länsstyrelsen påpekat inte har tagits upp i samrådshandlingen, och som ligger utanför utredningsområdet, lämnas följande komplettering:

Häckelsängs högmosse och Gnagmur (SE0630034) är som närmast beläget ca 570 meter från utredningsområdets västliga gränslinje, jfr figur 1. Att någon påverkan av betydelse skulle kunna uppstå för detta område har därför bedömts vara osannolikt. Den kanske mest betydelsefulla naturtypen; högmossen Häckelsäng finns i områdets västra del. Den mindre mossen Gnagmur finns i öster. N2000-områdets naturtyper, fågelarter eller hydrologi kommer inte att påverkas.



Figur 1. N2000-området Häckelsängs högmosse och Gnagmur (grön färg) i förhållande till utredningskorridorens röda gränslinjer. Läsaren hittar kartan under kapitel 4.6 i Samrådshandlingen.

Natura 2000-området Axmar-Gåsholma (SE0630166) är som närmast beläget ca 140 meter från utredningskorridoren (jfr figur 2). Väg 583 passerar mellan dessa områden. Bevarandeplanen tar framförallt upp naturtyper inom kustområdet och skärgården samt många fågelarter. Trafikverket bedömer inte att någon påverkan på N2000-området kan komma att uppstå av den planerade dubbelspåriga järnvägen. Avståndet är betryggande och väg 583 utgör också en slags barriär.



Figur 2. N2000-området Axmar-Gåsholma (tillika naturreservat) är lokaliserat ca 140 meter öster om utredningskorridorens östliga alternativ. Läsaren hittar kartan under kapitel 4.6 i Samrådshandlingen.

Våtmarkerna Granö-Insjön, samt Frössmyran ligger utanför järnvägskorridoren. I nästa skede av Trafikverkets planprocess då en beslutad korridor finns fastställd kommer hänsyn till rubricerade våtmarker beaktas om sådant krävs.

Påverkan på våtmarken f.d. Ryssan, inkl. ev. skyddsåtgärder, kommer att utredas närmare då spårplacering inom vald korridor fastställs.

Friluftsliv

Hänsyn bör tas till det rörliga friluftslivet genom att anordna planskilda person- och viltpassager, utformade på ett sådant sätt så att både människor och fauna tryggt kan använda dessa.

Trafikverkets kommentar:

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

Jordbruksmark

Jordbruksmarkens betydelse för produktion av råvaror för mat och energi är skyddad sedan lång tid tillbaka men har under senare år fått ett ökat fokus. 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 förtydligas.

Trafikverkets kommentar:

I ett senare skede kan närmare detaljer avseende effekter och skyddsåtgärder tydliggöra gällande andelen jordbruksmark som kan komma att ianspråkta.

Risk och säkerhet

Länsstyrelsen menar att utifrån bilagt PM om risk kan det konstateras att samhällsrisken är förhållandevis låg, men att en förhöjd risk finns alltid i de alternativ som går i närhet av bebyggelse.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Regional utveckling

Länsstyrelsen anser att betydelsen för att förtydliga betydelsen av projektet är det viktigt att i sammanhanget också fördjupa resonemanget att nya stationslägen möjliggör för nya bostäder, inte bara som ökad attraktivitet utan även vad det gör för samhällen med en minskande och/eller åldrande befolkning men även en möjlighet till avlastning på bostadstrycket i länets städer.

Trafikverkets kommentar:

Utredningsalternativen är jämförbara, då både det västra som det östra utredningsalternativet kommer generera positiva effekter för regional utveckling. Ljusne kommer fortsatt ha kvar sin regionalstågsstation och för övriga delar av järnvägskorridorerna inom aktuell etapp finns inga nya hållplatslägen föreslagna. Ytterligare fördjupningar kring de regionala aspekterna utförs lämpligen inom nästa skede av planeringsprocessen, där förslag på framtida hållplatslägen kan vägas in.

7.2.2. Samråd med berörd kommun

Gävle kommun och Söderhamns 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 planlägningsprocessen. 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 Gävle kommun vid ett tillfällen och Söderhamns kommun vid fyra tillfällen. På dessa möten har järnvägens konsekvenser och möjligheter diskuterats utifrån Gävle kommuns respektive Söderhamns kommuns synvinkel. Både Gävle kommun och Söderhamns kommun har informerat Trafikverket om närliggande utbyggnadsplaner som kan komma att påverka Ostkustbanan.

Gävle kommun

Gävle kommun anser att det material Trafikverket nu presenterar bekräftar kommunens tidigare ställningstagande som är ett förordande av det västliga alternativet.

Kommunen menar att det västliga alternativet genomgående är mer fördelaktigt. För den del som ligger i Gävle kommun är det passagen av den värdefulla miljön kring Skärjån som kan ske på ett mer skonsamt sätt, samt gynnas kulturresevatet kring Axmar bruk av det västliga alternativet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Gävle kommun förordar det västliga alternativet.

Söderhamns kommun

Söderhamns kommun börjar sitt yttrande med att påpeka att i deras fördjupade översiktsplan finns ett tydligt ställningstagande för det västliga alternativet. Söderhamns kommun anser att samrådshandlingens slutsatser överensstämmer väl med den fördjupade översiktsplanen.

Kommunen tillägger att alternativ och åtgärder som innebär så små driftstörningar som möjligt bör väljas.

Sett till tidigare ställningstagande i den fördjupade översiktsplanen och de analyser som redovisas i järnvägsplanen anser Söderhamns kommun att den nya järnvägen mellan Ljusne och Kringlan ska byggas i den västliga korridoren.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Söderhamns kommun förordar det västliga alternativet.

Bygg- och miljönämnden

Söderhamns kommuns Bygg- och miljönämnd vill påpeka att även kisaska bör vara medräknade angående förorenad mark. Bland annat finns en känd plats för kisaskaanvändning på en grusväg väster om Vallvik.

Angående buller och vibrationsfrågan förutsätter Bygg- och miljönämnden att det är riktvärden angående ”Nybyggnad av järnväg” som gäller även i Ljusne, Trafikverket bör förhålla sig till bebyggelser när exakt plats för järnvägen väljs.

Bygg- och miljönämnden vill påpeka att gällande naturvårdsfrågan bör Trafikverket förhålla sig till kända naturvärden inom korridoren när exakt plats för järnvägen väljs. En beskrivning angående åtgärder och kompensationer bör beskrivas angående nyckelbiotoper, våtmarker och sumpskogar som påverkas.

Trafikverkets kommentar:

Markundersökningar och ev. sanering av markföroreningar, inkl. förekomst av kisaska, aktualiseras i samband med åtgärder i senare skede. Skyddsåtgärder för t.ex. nyckelbiotoper, våtmarker och sumpskogar beskrivs när spårplacering är fastställd och naturvärdesinventeringar har genomförts.

7.2.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Hudiksvalls kommun

Hudiksvalls kommun menar att de två alternativen väst och öst i en rad hänseenden är relativt likvärdiga, bland annat när det gäller hamn- och industrianslutningar samt stationslägen. I båda alternativen kvarstår regionaltågsstationen i Ljusne samtidigt som en ny regional hållplats kan planeras i Bergby. När det gäller exempel restid och trafikpåverkan menar Hudiksvalls kommun att det västra alternativet verkar vara det bästa. Det västra alternativet stämmer överens med såväl Söderhamns som Gävle kommuns översiktsplanering.

Hudiksvalls kommun menar fortsättningsvis att det västra alternativet kan byggas utan störning på den nuvarande banan och medför minst påverkan för befintlig bebyggelse. Alternativet är också det med den rakaste geometrin och torde vara det alternativ som är mest kostnadseffektivt. Kommunen menar också att då alternativet till största delen går genom skogslandskap blir påverkan på landskapsbilden liten.

Utifrån ovanstående synpunkter förordar Hudiksvalls kommun det västliga alternativet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Hudiksvalls kommun förordar det västliga alternativet.

Sundsvalls kommun

Sundsvalls kommun anser att utifrån den samlande effektbedömningen som Trafikverket har låtit genomföra anseende korridoralternativen finns det grunder att överväga ett förordande av det västliga alternativet, alternativt kombinationsalternativet.

Samtidigt har Sundsvalls kommun noterat att investeringskostnaderna för det östliga alternativet bedöms som något mindre än för det västliga- och kombinationsalternativet. Detta gör att de högre kostnaderna för det västliga- eller kombinationsalternativet bör kunna motiveras av en bättre måluppfyllelse om något av dessa alternativ slutligen förordas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Sundsvalls kommun förordar det västliga alternativet alternativt kombinationsalternativet.

Länsstyrelsen Västernorrland

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

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Region Gävleborg

Region Gävleborg förordar det västliga alternativet och tillägger även att vid utbyggnad av dubbelspår behöver stationen i Ljusne byggas om så att det finns två plattformsspår för resandeutbyte.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Region Gävleborg förordar det västliga alternativet. Utformningen av regionaltågsstationen i Ljusne beslutas i nästa skede.

Gästrike Vatten AB (GVAB)

GVAB meddelar i sitt yttrande att den allmänna vattentäkten för Axmar by ligger i direkt anslutning till nuvarande Ostkustbanan. Tillrinningsområdet till vattentäkten ligger i sin helhet inom den föreslagna korridoren.

GVAB menar att vattentäkten sannolikt riskerar att påverkas negativt oavsett var i korridoren spårsträckningen sker, men som Trafikverket identifierat blir den negativa påverkan på vattentäkten större ju mer väst/nordväst järnvägslinjen dras inom korridoren. Det går inte att utesluta att vattentäkten kan komma att behöva ersättas med ny vattentäkt på grund av påverkan vid ny spårdragning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO)

Branschföreningen Tågoperatörerna förordar det västliga alternativet då detta alternativ är genare, går genom mera obebyggda trakter och är inte förlagt utmed nuvarande sträckning. BTO menar att det östliga alternativet skulle orsaka långvariga hastighetsnedsättningar och ett flertal stopp vid inkopplingar med negativ påverkan på järnvägstrafiken.

BTO vill trycka på att de framtida trafikströmmarna noga utreds så att linjen ges erforderlig kapacitet med bl.a. förbigångsspår.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Branschföreningen Tågoperatörerna förordar det västliga alternativet.

SMHI

SMHI börjar yttrandet med att konstatera att de i dagsläget väljer att inte förordna någon av de alternativa sträckningarna.

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.

Översvämningsrisker

Det är viktigt att utreda vilka konsekvenser extrem nederbörd får för eventuell tågtunnel. Tunnel och bantrummor bör dimensioneras så att de klarar extrem nederbörd.

Hänsyn bör även tas till översvämningsrisker utmed sjöar, vattendrag och havsvikar utmed hela bansträckan.

Hydrologi

Passager över vattendrag, sjöar och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

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.

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.

Halter av luftföroreningar

Det måste säkerställas att gällande miljökvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar mm klaras för boende i området.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede tas hänsyn till framtida klimat- och översvämningsrisker 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.

Söderhamn NÄRA

Söderhamn NÄRA vill med sitt yttrande komplettera till järnvägsplanen sida 57 gällande ledningar för vatten och avlopp. De menar att den gemensamma korridoren berör fem

ledningskorsningar samt ledningsnät till abonnenter inom korridorområdet. Kartmaterial finns bifogat till Söderhamn NÄRAs yttrande.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och kommer i den fortsatta planeringsprocessen komplettera med underlaget från Söderhamn NÄRA, samt övriga berörda ledningsägare som kan komma att beröras när val av järnvägskorridor är fastställd och projektering av järnvägen inleds.

Statens geotekniska institut (SGI)

SGIs bedömning är att de beskrivningar som rör geotekniska risker respektive omgivningspåverkan är överlag väl beskrivna för det här skedet. SGI ser ut geoteknisk säkerhetssynpunkt ingen tydlig skillnad mellan de båda korridoralternativen.

SGI rekommenderar att miljötekniska markundersökningar utförs för att avgränsa och karakterisera de förorenade områdena samt att ett kontrollprogram och en masshanteringsplan upprättas.

SGI vill också påpeka att man bör säkerställa fyllnadsmassornas innehåll av föroreningar och potential för spridning av dessa innan det används på platsen. SGI rekommenderar även att grumlighetsbegränsande åtgärder vidtas när arbete ska utföras i och i närheten av vatten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig SGI:s synpunkter till nästa skede i järnvägsplanen, då val av järnvägskorridor är genomförd och detaljprojektering av järnvägens spårlinje ska påbörjas.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU ser det som positivt att Trafikverket uppger att en geohydrologisk utredning med fokus på Axmars grundvattenförekomst kommer att utföras. Utredningen ska klargöra var passage av förekomsten bör ske och vilka skyddsåtgärder som kan bli aktuella.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Gävle Energi

Gävle Energi vill informera att deras affärsområde kommunikationsnät kan påverkas av detta p.g.a. att man har optoledning längs befintlig järnväg mellan Kringlan och Axmar by.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig Gävle Energis synpunkter till nästa skede i järnvägsplanen då val av järnvägskorridor är genomförd och detaljprojektering av järnvägens spårlinje ska påbörjas.

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

Elektromagnetiska fält

SSM 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.

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.

Föreningen Hyttan

Föreningen Hyttan i Axmar bruk, som äger bruksområdet i Axmar och som sköter kulturreseptatet Axmar bruk åt Länsstyrelsen Gävleborg, arbetar mycket aktivt tillsammans med sina intressenter för att utveckla Axmar bruk som viktig besöksdestination i regionen.

Föreningen förordar det västra alternativet när det gäller dragning av dubbelspåret Kringlan – Ljusne. Detta då det ger fördelar gällande bullernivåer i kulturreseptatet, en annan fördel är att det sannolikt leder till mindre ingrepp i det värdefulla vattenlandskapet i området.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Föreningen Hyttan förordar det västliga alternativet.

Ljusne Ala Orienteringsklubb

Ljusne Ala Orienteringsklubb meddelar att om det nya dubbelspåret för den västliga sträckningen väljs innebär det att 7 km öster om spåret skärs av och inte kommer kunna utnyttjas till fullo. Det östra området kommer inte att kunna användas för något större arrangemang. För att kunna göra detta menar orienteringsklubben att det krävs åtminstone 3-4 över- eller undergångar.

Orienteringsklubben nämner även att det är en kostnad för klubben att framställa nya orienteringskartor.

Trafikverkets kommentar:

Ytterligare samråd kommer att ske i senare skede gällande påverkan på orienteringsområdet och eventuella behov av åtgärder.

Försvarsmakten

Försvarsmakten avstår från att yttra sig i ärendet.

Tillväxtverket

Tillväxtverket avstår från att yttra sig i ärendet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

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

Jordbruksverket

Jordbruksverket avstår från att yttra sig i ärendet.

Gästrike Räddningstjänst

Gästrike Räddningstjänst avstår från att yttra sig i ärendet.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät avstår från att yttra sig i ärendet.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att yttra sig i ärendet.

Energimyndigheten

Energimyndigheten 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, Kringlan – Ljusne har ett samrådsmöte med allmänheten hållits. Mötet hölls på Folkets hus i Ljusne tisdagen den 16 maj 2017, kl. 18-20. Mötet besöktes av ca 10 personer.

Mötet inleddes med att Trafikverket hälsade alla välkommen. Trafikverket presenterade projektet, kortfattat om hela projektet från Gävle till Sundsvall och sedan mer specifikt om etappen mellan Kringlan och Ljusne. 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 över barriäreffekterna och den eventuella bullerproblematiken som den Östliga korridoren kommer medföra. Detta samtidigt som det påpekades att dessa problem skulle nästintill vara obefintliga i den Västliga korridoren.

Nedan presenteras mer specifika yttranden som framfördes under samrådsmötet:

- Vilken är den prioriterade byggordningen på etapperna längs Ostkustbanan?
Svar: Enligt en framtagen tidtabellsanalys har det visat sig att Gävle-Kringlan är den viktigaste etappen då den medger bäst förbättring i tidtabellen. Därefter har forskare på KTH kommit fram till att en utbyggnad med varannan etapp ger bäst förbättring i tidtabellen.
- Finns det bättre kartor, så att man kan se sin egen fastighet?
Svar: Det har inte tagits fram några detaljerade kartor där fastigheterna syns, detta då det är väldigt breda korridorer som studeras i detta skede.
- Hur nära järnvägen får bebyggelse ligga?
Svar: Det kan skilja sig beroende på om järnvägen går på bank eller i skärning. Bullret sprider sig längre när järnvägen går på bank. 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. Även riskaspekten sätter gränser för hur nära olika verksamheter och bebyggelse kan etableras. Från spårmittpunkt och 30 meter ut finns en säkerhetszon där ingen bebyggelse får etableras. Vilka verksamheter och eventuell bebyggelse som kan anläggas utanför denna zon varierar utifrån olika aspekter och kommer detaljstuderas i ett kommande skede av järnvägsplanen då spårlinjen fastställs.
- En fastighetsägare i den Västliga korridoren informerade om att han har får och kör hundspann på skoterspår och skogsbilvägar i och runt om den Västliga korridoren.
Svar: Trafikverket noterar detta.

- Orienteringsklubben har orienteringskartor mellan Maråker och Norrbränningen och vidare norrut.
Svar: Trafikverket noterar detta.
- Aldersjön är en källsjö/kalkälla där det alltid är mycket vatten och med ständig avrinning till havet. Lösningen med djupskärning/tunnel väster om Aldersjön kan bli svår i och med att området delvis är vattensjukt.
Svar: Trafikverket noterar detta.
- Vallviks bruk har en vattenledningen ovan mark som går från Ljusnan och passerar båda järnvägskorridorerna.
Svar: Trafikverket noterar detta.
- Varför har det informerats så dåligt om detta samråd?
Svar: I detta skede när vi studerar flera breda korridorer är det en otroligt stor mängd människor som berörs. Därför har Trafikverket beslutat att annonsera i lokaltidningen när det gäller samråd och samrådsmöte. I nästa skede när vi vet anläggningens exakta placering kommer alla som bor i närheten av den, som därmed är sakägare, få brev om möjliga förändringar. Det är alltså två olika skeden av planprocessen och storleken i det skede vi är i nu när man utreder korridorer gör att Trafikverket väljer att delge informationen via annons.

Skriftligen inkomna synpunkter från allmänheten

Synpunktsförfattare

Synpunktsförfattaren föreslår alternativet Östlig korridor, detta då det spar obebyggd natur, t.ex. Aldersjön.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att inkommen synpunkt förordar det Östliga alternativet.

Fastighetsägare

Fastighetsägarna äger fastigheterna Sunnäs 9:4 1 och Sunnäs 9:4 2 (Odlingen). Fastighetsägarna bestrider eventuellt val av alternativ väst.

Ägarna till fastigheterna har idag olika verksamheter och de menar att vid eventuell expropriation skulle marknadsvärdet för fastigheterna inte räcka för att köpa en fastighet med motsvarande läge och möjligheter för att fortsätta bedriva dessa verksamheter.

Fastighetsägarna menar att befintligt läge syd är det absolut bästa alternativet och att det Västliga alternativet inte är acceptabelt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att inkommen synpunkt förordar det Östliga alternativet eller kombinationsalternativet.

Vid en eventuell inlösen av hel fastighet ersätts fastighetsägare med marknadsvärdet plus 25 procent.

Kenth Nilsson

projektansvarig



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