

Trafikverket
Box 417
801 05 Gävle

Yttrande över Förstudie dubbelspår Gävle – Sundsvall samt beslut avseende projektets miljöpåverkan.

BESLUT/REMISSYTTRANDE

Länsstyrelsen Västernorrland beslutar, med stöd av 6 kap 4-5 §§ miljöbalken (1998:808) samt 2 kap 1 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg att projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Beslutet kan inte överklagas.

Med anledning av erhållna remisshandlingar, däribland samrådsredogörelse lämnar länsstyrelsen Västernorrland även synpunkter på den förstudie som upprättats för Ostkustbanan, dubbelspårig järnväg mellan Gävle och Sundsvall.

ÄRENDE

Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall, en sträcka om ca 20 mil, är enkelspårig och har stora brister när det gäller kapaciteten, redan innan trafiktillskottet från Botniabanan som öppnar 2011. Detta medför långa transporttider och avsevärda risker för förseningar. Spårgeometrin är också dåligt anpassad till högre hastigheter.

En förstudie för dubbelspårig järnväg mellan Gävle och Sundsvall har därför genomförts. Länsstyrelsen har deltagit i framtagandet av förstudien genom medverkan i referens- och styrgrupp. Målsättningen med förstudien är bl.a. att alternativen ska klara trafiken år 2020 med korta transporttider och utan förseningar för såväl godstrafik som persontrafik.

Förstudien beskriver i stort två alternativ, dubbelspår i nysträckning eller utbyggnad till dubbelspår vid befintlig järnväg. Sträckan är indelad i sju delar som ska kunna byggas ut etappvis. Två delsträckor ligger i Västernorrlands län.

Länsstyrelsen delar de synpunkter som framförts av länsstyrelsen i Gävleborgs län, region Gävleborg, landstingen och berörda kommuner. Vi bedömer att alternativen i förstudien är genomförbara och rekommenderar Trafikverket att gå vidare med en järnvägsutredning för sträckan Gävle – Sundsvall. Länsstyrelsen anser att det är mycket viktigt att planeringsarbetet snarast möjligt fortsätter och förordar en nydragning av dubbelspår i västlig korridor.

Länsstyrelsens synpunkter i detaljer avser Ostkustbanan inom Västernorrlands län, Sundsvalls kommun på en sträcka som är strax under 3 mil lång.

BEDÖMNING

Allmänna synpunkter

Inom länet, kommunerna och hos övriga norrlandslän finns en stor enighet om behovet och betydelsen av ett fungerande transportstråk längs norrlandskusten för såväl person- som godstrafik. Betydelsen för godstransporterna måste framhållas även i ett nationellt och europeiskt perspektiv.

Botniska korridoren är en viktig länk i Europas godstransportsystem som binder samman det naturresursrika Skandinavien med de befolkningstäta marknaderna i Mellaneuropa. Planeringen av nya logistikcentra längs Botniska korridoren, bl.a. Sundsvalls hamn (Tunadal) och Torsboda – Söråker ställer ytterligare krav på kapacitet och banstandard.

En viktig aspekt är möjligheten att även under byggnationen hålla igång befintlig järnväg, vilket även Landstinget Västernorrland framhåller. En eventuell dragning intill befintligt spår får inte störa trafiken i för stor omfattning. Möjligheten att införliva och nyttja mötesstationer, befintliga eller planerade, i den blivande dubbelspåriga järnvägen måste också belysas i kommande skede, precis som Rikstrafiken och Trafikverket anger.

Miljö och natur:

När det gäller miljöpåverkan är det otvivelaktigt att ett så omfattande projekt kommer att innebära betydande miljöpåverkan (se även förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar). Länsstyrelsen i Gävleborgs län delar denna uppfattning.

Ny mark kommer att ianspråkta, kulturmiljöer och odlingslandskap påverkas och järnvägen kommer att i högre grad utgöra en barriär för människor och djur. Buller och vibrationer kan tillkomma i tidigare ostörda miljöer eller förstärkas i redan störda miljöer.

Planeringen, byggandet och utförandet av järnvägen måste därför ske med hänsyn till en rad olika miljöer och värden. Barriärer måste undvikas där behov finns för människors passagemöjligheter och fauna och floras spridningsmöjligheter. Här kan erfarenheter från byggandet av Botniabanan och Adalsbanan tas till vara.

Landskapsbilden kommer oavsett alternativ att förändras. Alternativen ligger dock i närheten av befintliga transportstråk, i väst E4 och i öst befintlig järnväg. På sträckan Dingersjö-Sundsvall finns bara ett alternativ, intill befintlig E4 och järnväg., varför förändringen i landskapsbilden inte bedöms bli alltför dramatisk.

Omgivningsförhållanden, barriäreffekter

I den del som berör Västernorrlands län och som helt ligger inom Sundsvalls kommun går sträckan genom tätbebyggda områden. I söder vid Armsjön finns

fritidsbebyggelse. Norrut är det huvudsakligen permanentbebyggelse. Utmed sträckan finns också flera verksamheter, bl.a. större industrier som kan påverkas av utbyggnaden. Det finns många målpunkter utmed sträckan på båda sidorna av järnvägen och passager för bl.a. GC-trafik bör finnas tillgängliga i ökad utsträckning.

Buller och vibrationer

Kurvriktning och en bredare korridor för att möjliggöra dubbelspår innebär att fler fastigheter än idag blir direkt berörda av störningar från järnvägstrafiken. I vissa fall planeras järnvägen förskjutas i sidled så att nya områden blir berörda samtidigt som andra lämnas vilket bland annat bör påverka kommunens bostadsplanering.

Efter ombyggnad beräknas spåren med högre hastigheter än idag, samtidigt som trafikeringen beräknas öka. Detta innebär ökad störningsrisk avseende buller och vibrationer då bullret ändrar karaktär. Störningsnivån utomhus från luftburen påverkan kan relativt enkelt beräknas med utgångspunkt från hastigheten och eventuell skärmverkan. Vibrationer som fortplantas via marken kräver dessutom geoteknisk kunskap för att beräknas.

Det kan bli aktuellt att uppföra artificiella skärmar för att avskärma bl.a. bostäder utmed järnvägen. Åtgärderna bör samordnas med åtgärder mot vägtrafikbuller. Störningsnivån kan i vissa fall också åtgärdas med speciell grundläggning. Tekniska åtgärder som minskar utbredning av buller och vibrationer bör prioriteras högre än trafikrelaterade åtgärder som hastighetsbegränsningar. Det kommer också att bli aktuellt att göra åtgärder vid närliggande fastigheter eller att lösa in dem. Av framtida underlag bör framgå var och när tekniska åtgärder kan bli aktuella.

Förorenade områden

Längs Västernorrlands kust, särskilt sträckan Dingersjö - Sundsvall har storskalig industriell verksamhet pågått många år. De processer som bedrivits har medfört att områden även utanför nuvarande industriområden kan vara påverkade av föroreningar. Förstudien belyser problematiken med förorenade områden på ett för det här skedet relevant sätt. Det kan förtydligas att det är av stor vikt att ta fram historiska beskrivningar i syfte att upptäcka om det finns risk för att föroreningar kan förekomma för områden där industriell verksamhet har bedrivits.

Längs sträckan Dingersjö - Sundsvall har efterbehandling av förorenade områden genomförts. Vid bland annat Svartvik norra har efterbehandling pågått i flera år och kommer att färdigställas 2010. Vid Stockvik har en rad åtgärder vidtagits på övre och nedre industriområdet. Vid Kubal pågår utredning om föroreningsituationen.

Den inventering av förorenade områden (MIFO) som genomförs av länsstyrelsen och kommunen är inte färdigställd. Vid fortsatt utredning bör även potentiellt förorenade områden beaktas på samma sätt som i förstudien

”klassade områden”, samt finnas med på kartor och i text. MIFO-inventeringen ska inte ses som heltäckande. Kunskap om förorenade områden kan även finnas på annat håll.

En plan för hantering av förorenade massor bör upprättas i tidigt skede av projektet. Förorenade massor ska hanteras/omhändertas på rätt sätt så att spridning av förorening inte sker. Hantering av förorenade massor ska anmälas till tillsynsmyndigheten. Om strategi för hantering av förorenade massor saknas medför detta ofta ökade kostnader och fördröjning av tidsplaner.

Vatten

Vattenmyndigheten har beslutat om miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten. Dessa normer gäller och ska tillämpas.

Inom vattenförvaltningen används miljö kvalitetsnormer för att ange krav på vattnets kvalitet i flera olika avseenden. Vattenkvaliteten bedöms utifrån en mängd olika kvalitetsfaktorer och uttrycks som mått på vattnets yt- eller grundvattenstatus. De grundläggande kvalitetskraven inom vattenförvaltningen, som uttrycks i form av miljö kvalitetsnormer, syftar till att alla vattenförekomster ska uppnå minst god yt- eller grundvattenstatus eller god ekologisk potential senast den 22 december 2015 eller 2021.

Verksamhetsutövaren behöver beskriva på vilket sätt man kommer att tillgodose kravet på att uppnå god ekologisk status/potential 2015/2021 och god kemisk status 2015 i de vattenförekomster som passeras. Information om vattnens yt- och grundvattenstatus samt miljö kvalitetsnormer finns i databasen VISS, VattenInformationSystem Sverige, www.viss.lst.se.

Klimat, risk- och sårbarhet

De förväntade klimatförändringarna belyses i förstudien och vägs in i de risk- och sårbarhetsbedömningar som görs. Det kan handla om risker för ras, skred och höga flöden. En riskanalys ska göras. Länsstyrelsen hänvisar i övrigt till SGI:s yttrande.

Näringsliv

Tillkomsten av dubbelspårig järnväg på Ostkustbanan är en förutsättning för en framtida tillväxt i Västernorrland. För att näringslivet ska kunna utvecklas behövs goda förbindelser både för personer och för gods. Kapacitetsbristen som finns redan idag är ett problem på Ostkustbanan kommer att bli än mer uppenbar då Botniabanan startar sin trafik 2011. Kapacitetsbristen kommer därtill att leda till längre restider för persontågen och medföra försämrad konkurrenskraft för regionens företag.

I *Regional systemanalys 2010-2020* lyfter de fyra nordligaste länen gemensamt fram Botniska korridoren, i vilken Ostkustbanan ingår som den mest prioriterade transportkorridoren.

Det är viktigt att den slutgiltiga sträckningen väljs utifrån att personresor mellan Stockholm och Sundsvall kan ske på två timmar med tåg i 250 km/h. Ostkustbanan kommer att vara avgörande för näringslivets utveckling i regionen och därför ser vi det som viktigt att arbetet påbörjas snarast.

Den långa byggtiden på 7-10 år talar även för att det är nödvändigt att välja sträckningar som i minsta möjliga mån påverkar dagens trafik på Ostkustbanan. Länsstyrelsen förordar därför att byggnation av dubbelspår sker i ny sträckning hela vägen.

Den samhällsekonomiska kalkylen i förstudien visar en negativ nettonuvärdeskvot för Ostkustbanan Gävle - Sundsvall. Beräkningsmodellen som används är undermålig, och bör snarast modifieras då den istället för helheten längs Ostkustbanan mellan Stockholm och Umeå bedömer delsträckor. En stor del av modellen fokuserar dessutom på persontrafik, inte godstrafik.

Synpunkter på delsträckan länsgränsen mot Gävleborgs län till Dingersjö

Kulturmiljö: De alternativa sträckningarna berör båda kulturmiljöer med fornlämningar. I det östra alternativet berörs främst ett område öster om Bölesjön/Skrängstasjön. Detta alternativ bedöms dock, utifrån den kända fornlämningsbilden, som något skonsammare än det västra alternativet.

I kommande skede krävs särskilda utredningar och arkeologiska undersökningar enligt kulturminneslagen.

Naturmiljö: En dubbelspårig järnväg innebär självfallet stora ingrepp i naturmiljön och konsekvenser i form av att ny mark tas i anspråk, barriärer m.m. Området mellan Gårdsjön och Ljungan är tämligen rikt på olika naturvårdsintressen. Ur naturmiljöperspektiv kan en västlig dragning möjligen vara att föredra men inför ett ställningstagande får en utredning föreligga.

Riksintresseområdet för naturvård Skrängstasjön och Mingen (Y 71) berörs av järnvägskorridoren i östlig sträckning. Värdeomdömet citeras: "Mingen är Medelpads bästa fågelsjö och fyller en viktig funktion både som rast- och häckningslokal. Den närbelägna Skrängstasjön är landskapets förnämsta rastsjö för flyttande fåglar. Sjöarna och särskilt Mingen är med sin slättkaraktär ovanliga i regionen och därför mycket skyddsvärda och intressanta fågelbiotoper. Representativa naturbetesmarker vid Billfallet-Skrängstasjön i form av betad sötvattenstrandäng. Växtsamhällen med arter som stagg, ormröt, åkerbär och pillerstarr."

Mingen berörs inte av korridoren, men Skrängstasjön kan beröras i det fall en östlig dragning inom korridoren väljs. En östlig dragning förstärker även barriären mellan Skrängstasjön och Mingen. En västlig dragning, väster om E4, påverkar inte riksintresseområdet.

Naturvårdsobjektet Telångsmyran (nr 81288, naturvärde 2) kommer sannolikt att påverkas vid en dragning väster om E4.

Naturvårdsobjektet Böleberget (nr 81150, naturvärde 3) kan påverkas vid en dragning i östligt läge.

Naturvårdsobjektet Betesmarker i Maj (nr 81426, naturvärde 3) ligger nära västliga sträckningens västra korridorkant.

Strandäng på Billfallet 1:1 (nr 81249, naturvärde 1), Myr NV Långmyren (nr 81087, naturvärde 3) Strandäng på Skedlo 1:13 (nr 81250, naturvärde 2) Växtlokal i Skedlo (nr 81307, naturvärde 2) kan nämnas som objekt som ligger helt eller delvis inom korridoren. Länsstyrelsen bedömer dock risken för negativ påverkan som liten.

Om östlig dragning väljs måste negativ påverkan på riksintresseområdena, tillika Natura 2000-områdena Stormyran (Y 73, SE0710193) och Mäckelmyran (Y 70, SE0710192) undvikas. Det är framför allt hydrologiska förändringar som utgör hotbilden mot områdenas värden. Eftersom områdena ligger högre än järnvägen och på relativt behörigt avstånd bedöms påverkansrisken som liten.

Längs sträckan finns förutom ovan nämnda värden dessutom ett antal sumpskogsobjekt och något enstaka naturvärdesområde (känt från nyckelbiotopsinventering).

Biotopskyddsområden kan förekomma längs sträckan och dispens från föreskrifterna kan behövas.

Länsstyrelsen bedömer att det behövs en översiktlig naturinventering för mkb-skedet. Här kan även påträffade biotopskydd beskrivas och detta material kan då användas vid dispensansökan.

Areella näringar:

Jordbruksaspekten finns beskriven i samrådshandlingarna och det östliga alternativet för sträckan länsgräns Gävleborg till Dingersjö är att föredra ur ett jordbruksperspektiv, då det tar minst ny mark i anspråk.

Ett stort område mellan Gästa i söder och Åmon i norr, via Bölesjön och Skrängstasjön finns med i programmet för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden (Skrängstasjön, nr 8110, värdeklass B) från 1993.

Vattendrag och fiske: Ljungan, Majån – Stångån, Åbäcken, Åstjärnbäcken, Stanningsbäcken samt en del mindre vattendrag berörs av projektet.

I avsnittet "Förutsättningar – naturmiljö", sid 37, har man kort kommenterat nedre Ljungan som riksintresse för naturvård och "Här trivs den så kallade ljunganlaxen". Ljungan hyser som bekant betydligt fler arter än lax så när miljökonsekvensbeskrivning skrivs är det viktigt att belysa även övriga arter, både

i Ljungan och övriga vattendrag som kommer påverkas av bygget. Då man läst vidare till sidan 43 har man kommit till avsnittet "Förutsättningar – rekreation och friluftsliv". Här har man över huvud taget inte nämnt fiske.

I kommande mkb till järnvägsutredningen vill länsstyrelsen att det beskrivs hur järnvägsbygget kommer att påverka både små och större vattendrag och hur man kommer gå till väga för att minimera ev. negativa effekter av bygget. Eftersom det i Gävleborgs län finns signalkräftor i ett flertal vattendrag är det viktigt att beakta risken för att sprida kräftpest. Signalkräfta är nästan alltid bärare av kräftpest och dessa sporer kan spridas med redskap och maskiner som används i vattenarbeten. Eftersom vi i Västernorrland inte har några lagligt inplanterade signalkräftor (och ingen kännedom om illegala heller) är det av största vikt att vi skyddar våra flodkräftbestånd från att smittas av kräftpest.

Synpunkter på delsträckan Dingersjö – Sundsvall

Kulturmiljö: Inom korridoren ligger ett flertal fornlämningar, vid Nolby, inom riksintresset Ljungans dalgång, bl.a. en av länets största gravhögar. Gravhögen vårdas och bedöms ha ett mycket högt bevarandevärde. I den fortsatta sträckningen mot norr berörs även spridda gravar i form av rösen och stensättningar av korridoren.

Kulturlandskapsanalyser som belyser påverkan och konsekvenser för miljön behöver genomföras och finnas med som underlag i planeringsarbetet.

Då betydligt fler fornlämningar kan finnas inom angivna korridorer är det viktigt att särskilda utredningar (enligt lagen om kulturminnen (KML)) planeras in och genomförs i tidigt skede så att kunskapen om fornlämningarna tidigt kommer med i planeringsarbetet.

Arkeologiska undersökningar kan förväntas bli aktuella i senare skeden.

Naturmiljö: Eftersom utbyggnad till dubbelspår i detta avsnitt måste ske intill befintlig bana, handlar det naturmiljömässigt till större delen om att undvika att skapa nya barriärer. Det kan t.ex. handla hänsynstagande under byggtiden samt om att undvika att skapa vandringshinder i de vattendrag som passeras. Ljungans (riksintresseområde för både friluftsliv FR8108 och naturvård Y 69) passage samt naturvårdsobjektet Vapelbäcken nr 81438, naturvärde 3 kan nämnas.

Naturvårdsobjektet Betesmark på Dingersjö 15:1 m.fl. (nr 81258, naturvärde 3) ligger direkt väster om befintlig järnvägsbro över Ljungan.

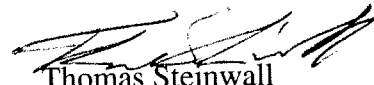
2010-08-31

343-2850-10

I detta yttrande har även sektionschefen för samhällsplanering Nina Loberg, landsbygdshandläggare Dan Tjell, arkeolog Pia Nykvist, miljöhandläggarna Owe Kullerstedt, Annika Dahl och Katarina Zeipel, beredskapshandläggare Hi Johanna Hillgren, fiskerikonsulent Johan Lundgren samt näringslivshandläggare Ulrika Appelberg deltagit.



Sten-Olov Altin
Länsråd



Thomas Steinwall
Planekolog

Kopia:

Länets kommuner:

Sundsvalls kommun, 851 85 Sundsvall

Härnösands kommun, 871 80 Härnösand

Kramfors kommun, 872 80 Kramfors

Sollefteå kommun, 881 80 Sollefteå

Timrå kommun, 861 82 Timrå

Ånge kommun, 841 81 Ånge

Örnsköldsviks kommun, 891 88 Örnsköldsvik

Berörda kommuner i Gävleborgs län:

Gävle Kommun, 801 84 Gävle

Söderhamns kommun, 826 80 Söderhamn

Hudiksvalls kommun, 824 80 Hudiksvall

Nordanstigs kommun, Box 56, 820 70 Bergsjö

Landstinget Västernorrland, 871 85 Härnösand

Landstinget Gävleborg, 801 88 Gävle

Länsstyrelsen Gävleborg, 801 70 Gävle

Västernorrland läns Trafik AB, Box 114, 872 23 Kramfors

Branschföreningen Tågoperatörerna, Box 555 45, 102 04 Stockholm

Avdelningarna