

Samrådsredogörelse

Förstudie dubbelspår Gävle-Sundsvall



Projektledare

Harald Knutsen

Tel 026-14 46 59

harald.knutsen@trafikverket.se

Innehållsförteckning

1.	Planeringsprocessen och tidigt samråd	1
2.	Genomförande av samrådet	2
3.	Samråd med allmänheten	3
4.	Samråd med myndigheter och organisationer	10

1. Planeringsprocessen och tidigt samråd

Utbyggnaden av järnvägar är reglerad i Lag om byggande av järnväg, 1995:1649, (LBJ) samt Miljöbalken (MB). I 2 kap 1 § LBJ anges att den som planerar att bygga en järnväg ska genomföra en förstudie. I förstudien ska förutsättningarna för den fortsatta planeringen klarläggas och det ska anges om en järnvägsutredning enligt 1 a § behöver genomföras innan järnvägsplanen upprättas.

I förstudieskedet ska samråd ske enligt 6 kapitlet 4 § Miljöbalken med berörda länsstyrelser, kommuner och ideella föreningar som enligt sina stadgar har till ändamål att ta tillvara naturskydds- eller miljöskyddsintressen samt med den allmänhet som kan antas bli särskilt berörd (2 kapitlet 1 § LBJ). Efter samrådet ska länsstyrelsen, enligt 6 kap 4§ Miljöbalken ta beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om beslutet blir att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ställs särskilda krav på samrådet i nästa skede, alltså i järnvägsutredningen eller järnvägsplanen.

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter och yttranden som kommit in från allmänhet och myndigheter samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från det tidiga samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenteras också de inkomna synpunkterna och yttrandena.

Allmänt kan sägas att många av de synpunkter som kommit in handlar om frågor som hanteras i senare skede. Det är ändå mycket värdefullt att få dessa synpunkter tidigt i processen eftersom det ger en bra bild av vad som är viktigt att fokusera på i kommande arbeten och rent konkret är det också ett bra underlag för kommande upphandlingar av konsultuppdrag.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TrV 2010/25933.

2. Genomförande av samrådet

Under arbetet med förstudien har 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. Vid mötena har framtaget material i förstudien diskuterats och synpunkter har lämnats av mötesdeltagarna. Mötena har präglats av stor öppenhet och aktivt deltagande.

Särskilda samrådsmöten (ett eller flera) har också hållits med respektive kommun (utom Söderhamns kommun som har bedömt att det inte funnits särskilt behov av detta) där det funnits med fler kommunala representanter. På samma sätt har vi haft två samrådsmöten med Länsstyrelsen i Gävleborg (Länsstyrelsen i Västernorrland har bedömt att deras intressen har tagits tillvara genom deltagande i referensgruppen). I samråden med Hudiksvalls kommun har vi förutom mötesanteckningar/protokoll också tagit fram ett särskilt "PM-fördjupad studie Hudiksvall" (maj 2010), som ett underlag i förstudiearbetet och en förberedelse inför en kommande järnvägsutredning. I samrådet med Nordanstigs kommun har vi tagit fram ett särskilt PM "Planeringsunderlag för framtida hållplatsläge i Nordanstigs kommun" (2009-11-20), som ett underlag för kommunens kommande val av hållplats.

Vi har vidare fört samråd med två vägprojekt längs E4 (E4-Sundsvall och Kongberget-Gnarp) inom dåvarande Vägverket.

3. Samråd med allmänheten

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. Syftet med dessa möten i ett mycket tidigt skede av förstudiearbetet var att redan från början få information om viktiga frågor och aspekter att fokusera på i förstudien, och att tidigt informera om vad som är på gång. Informationsmötena var välbesökta och vi nådde på detta viset drygt 200 närboende eller potentiellt berörda. Vi fick dessutom en del medial uppmärksamhet vilket når ännu många fler.

I samband med remissen av förstudien (2010-05-05 – 2010-06-15) höll vi på samma sätt samrådsmöten i respektive kommun. Inbjudan skedde genom annonsering i ortstidningar kompletterat med anslag på Trafikverkets hemsida och kommunernas hemsidor. För att nå fler berörda och tillmötesgå särskilda önskemål, kompletterade vi dessutom detta med ytterligare tre samrådsmöten (Bergby, Njurunda och Gnarp), där annonseringen skedde mer lokalt. Under remisstiden har förstudien också funnits tillgänglig i annonserad lokal i respektive kommun.

Förutom detta har vi informerat vid ett par andra tillfällen som anordnats av andra aktörer. Det har dessutom varit ett stort antal telefonsamtal och mejl, vilket tyder på att projektet har uppmärksammats. På försommaren 2010 genomförde vi en attitydundersökning där ca 1000 personer tillfrågades. Resultatet visar på att det finns behov av mer riktad information i kommande skede, men att den allmänna kännedomen om projektet är god.

Under arbetets gång har Trafikverket genomfört följande samrådsmöten med allmänheten.

Samråd med	Plats	Datum	Deltagare	Dokumentation
Informationsmöte	Hudiksvall	2009-10-06	Ca 60	Minnesanteckningar
Informationsmöte	Söderhamn	2009-10-07	Ca 25	Minnesanteckningar
Informationsmöte	Jättendal	2009-10-08	Ca 35	Minnesanteckningar
Informationsmöte	Sundsvall	2009-10-14	Ca 50	Minnesanteckningar
Informationsmöte	Gävle	2009-10-15	Ca 40	Minnesanteckningar
Vapelnäs intresseförening	Stockvik	2010-03-17	Ca 40 boende	Noteringar
Hudiksvalls vänner	Hudiksvall	2010-03-22	Ca 40 medl.	Noteringar
Samrådsmöte	Svartvik	2010-05-10	Ca 35	Minnesanteckningar
Samrådsmöte	Jättendal	2010-05-11	Ca 30	Minnesanteckningar
Samrådsmöte	Söderhamn	2010-05-17	Ca 30	Minnesanteckningar
Samrådsmöte	Hudiksvall	2010-05-18	Ca 50	Minnesanteckningar
Samrådsmöte	Gävle	2010-05-25	Ca 25	Minnesanteckningar
Samrådsmöte	Bergby	2010-05-27	Ca 45	Minnesanteckningar
Samrådsmöte	Njurunda	2010-06-14	Ca 65	Minnesanteckningar
Samrådsmöte	Gnarp	2010-06-16	Ca 45	Minnesanteckningar

Tabell 1 Genomförda samrådsmöten med allmänheten

3.1 Muntligen framförda synpunkter på allmänna samrådsmöten

Vid de inledande informationsmötena fokuserade vi vårt budskap mycket kring syftet med dubbelspåret, och att förklara hur processen ser ut. De frågeställningar som kom upp handlade också mycket om mer övergripande frågor som trafikering (både andelen godstrafik och vad som händer när Botniabanan är klar), buller, den fortsatta framdriften (framför allt när val av alternativ sker), kopplingen till projektet med nya mötesstationer, restider/hastigheter, kommunal delaktighet, vägtrafik (E4), säkerhet/plankorsningar, kostnader, etappindelning/prioritering av utbyggnaden, vad som händer med det gamla spåret och allmänna frågor kring samhällsnyttan.

Självklart kom det också frågor kring fastighetsinlösen – när detta kan bli aktuellt och hur Trafikverket går till väga. Andra specifika frågor/synpunkter som kom upp var bl.a. hur vi löser genomfarten genom Sundsvall, hur vi tar hänsyn till naturintresset inkl. odlingslandskapet och boendemiljöer kring Skrängstasjön, bullerfrågor kring Armsjön (avser befintlig bana), läget för ny hållplats i Nordanstigs kommun, om dubbelspåret ska gå genom eller utanför Hudiksvall och var stationen/resecentrum ska ligga, hur vi bygger tunnlar i anslutning till Norralatunneln och Hälläsätunnelnarna samt triangelspår i Söderhamn mot Kilafors.

Vid samrådsmötena i maj/juni presenterade vi en samrådshandling inkl. korridorer för kommande dubbelspårsutbyggnad. Frågorna/synpunkterna handlade därför naturligtvis mycket om dessa korridorer. Även nu var det många allmänna frågor som t.ex. bredden på korridorerna, varför inte välja alternativ nu, störningar på befintlig trafik i samband med nybyggnad av dubbelspår, hänsyn till vilt, farligt gods och uppgifter om lokala miljöintressen och markförhållanden. Dessutom återkom många av de samma frågorna som kom vid informationsmötena i oktober.

Mer specifika frågor/synpunkter som kom var:

- Varför inte västlig sträckning väster om Nolby (varför enbart alternativ genom Njurundabommen)
- Ska ett regionalstågstopp ligga i Kvissleby eller Njurundabommen
- Nytt dubbelspår bör gå väster om Gryttjestjärn och fortsätta på västra sidan av E4 förbi Årskogen
- Industrispåret i Tjärnvik måste finnas kvar
- Kan befintligt spår i Gnarp användas som lokalt industrispår i framtiden

- Det bör göras en resvaneundersökning för Nordanstig
- Hur blir ersättning för jordbruk eller annan rörelse
- Sker det en samordning med E4 Kongberget-Gnarp
- Vilken hänsyn tas till K-märkta byggnader
- Viktigt med höjder vid passage av Hallstaåsen och hänsynen till vattentakten
- Bredda korridoren så att den även går väster om E4 förbi Hudiksvall
- Möjliggöra kombiterminal utanför Hudiksvall
- Hur påverkas persontrafiken till Iggesund
- Tågstopp Bergby eller Hagsta
- Ny anslutning för Bergslagsbanan vid västligt alternativ ut från Gävle

På många av frågorna/synpunkterna framgår Trafikverkets syn i de minnesanteckningar som fördes vid mötet (dessa har också lagts ut på projektets hemsida). Många av frågorna blir också obesvarade i förstudien och skjuts vidare till kommande järnvägsutredningar. Vissa frågor tog vi dock hem och funderade vidare på, och ger här följande svar på dessa:

- Avfärdandet av västligt alternativ förbi Nolby kommer att beskrivas tydligare i slutrapporten
- Vi har vidgat korridoren väster om Gryttjestjärn och vidare norrut till Länsgränsen så att en utbyggnad ska vara möjlig även väster om E4 på denna sträckning
- Efter samråd med Hudiksvalls kommun har vi valt att inte bredda korridoren så att den även går på västra sidan om ny E4 väster om Hudiksvall. En utbyggnad väster om E4 skulle strida mot kommunens översiktsplan och planerad markanvändning och kommunen avråder därför från en sådan utvidgning av korridoren.

3.2 Skriftligen framförda synpunkter från allmänheten

Totalt kom det in 49 skriftliga synpunkter från allmänheten. Det finns ett mycket stort engagemang samlat i dessa synpunkter vilket är positivt för det fortsatta arbetet. Många yttranden stödjer förslaget om dubbelspår Gävle-Sundsvall och många ger positiv återkoppling på genomfört samråd i förstudien.

Här följer en sammanfattning av synpunkterna:

Allmänna frågor

Några synpunkter tar upp oron för att få sitt hus inlöst, och vill att deras fastighet ska skonas. Andra vill ha mer detaljerade kartor som visar var ett framtida dubbelspår hamnar i förhållande till den egna fastigheten.

Några synpunkter framhåller behovet av att ett nytt dubbelspår byggs för höga hastigheter och nämner både 300 och 350 km/tim, samt restider Sundsvall-Stockholm under 2 timmar.

Någon tar upp behovet av att säkra skoterpassager vid ett nytt dubbelspår.

Trafikverkets kommentarer:

Det är oundvikligt att det uppstår oro kring idéer som innebär nybyggnad av järnväg delvis i nya områden. Samtidigt är det viktigt att framhålla att en förstudie inte handlar om enskilda intressen. Därför har vi så långt som möjligt visat kartor i liten skala för att fokusera på principer/allmänna frågor och inte detaljer/enskilda frågor.

Direktivet för ett nytt dubbelspår Gävle-Sundsvall har ett planeringsmål på 250 km/tim för konventionella tåg (utan lutande vagnskorg som finns på X2000). Samtidigt står det också att vi där så är möjligt ska eftersträva en geometri som möjliggör hastigheter upp till 300 km/tim. De höghastighetsbanor som utreds Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö kommer att vara banor exklusivt för höghastighetståg. Det dubbelspår vi nu planerar mellan Gävle och Sundsvall kommer att ha blandad person- och godstrafik, med stora skillnader i hastighet.

De restidsmål som omfattas av förstudien gäller sträckan Gävle-Sundsvall och då är målet 1 timme för ett direkttåg (utan stopp).

Frågan om skoterpassager liksom andra behov knutna till det rörliga friluftslivet kommer att hanteras i kommande skeden.

Strömsbro

Från Strömsbro Ängars Samfällighetsförening har vi fått synpunkter på den östra korridoren som passerar Testeboån vid Strömsbro koloniträdgårdar. De anser att förslaget motverkar regeringens miljömål om god

bebyggd miljö, eftersom många närboende kommer att påverkas negativt. De menar också att alternativet kommer att innebära höga kostnader med utbyggnad i anslutning till Testeboån.

De hänvisar också till att det västra alternativet ger en högre standard och även ger en bättre potential för framtida utveckling (koppling till Bergslagsbanan och ett nytt läge för framtida godsangård). Sammantaget ger det västra alternativet mindre störning för boende än det östra alternativet.

Trafikverkets kommentarer:

De frågor som Strömsbro Ängars Samfällighetsförening tar upp kommer att redovisas tydligt i kommande järnvägsutredning. Vid kommande val av alternativ är det ett övergripande mål att dubbelspåret ska kunna genomföras med minsta möjliga intrång i miljön, där givetvis boendemiljön är en viktig fråga.

Hagsta

Några synpunkter nämner ett känt hasselbestånd (Nöttesvearna) vid Hagsta, samt andra lokala naturintressen. En synpunkt har också kommit om att E4 i framtiden kan behöva bli fyrfilig.

Trafikverkets kommentarer:

I förstudien är fokus på att beskriva övergripande värden. Dock är det bra att redan nu få kunskap om mer lokala värden för att kunna ta hänsyn till dessa i kommande skeden. Synpunkten om framtida utveckling av E4 är också en viktig synpunkt för kommande skeden.

Bergby/Hamråde

Det har kommit en synpunkt som vill ha hållplats i området oavsett västra eller östra alternativet, men också en synpunkt som inte vill ha hållplats i Bergby.

Trafikverkets kommentarer:

I en kommande järnvägsutredning är det viktigt att göra en mer detaljerad analys kring behov och placering av hållplats i båda alternativen. För Gävle kommun är det viktigt att möjliggöra för en framtida hållplats i detta område.

Njutånger

Vägsamfälligheten Boda-Njute tycker att ett nytt dubbelspår bör placeras väster om den nya E4-sträckningen, och hoppas att de får fortsätta påverka utformningen i det fortsatta arbetet.

Trafikverkets kommentarer:

Som det framgår i andra delar av samrådsredogörelsen kommer vi inte att föreslå dubbelspår väster om den nya E4-sträckningen Enånger-Hudiksvall. Däremot finns det en ambition att samordna väg och järnväg i möjligaste mån trots att detta sker med förskjutning i tiden. Det kommer att bli många tillfällen till samråd och påverkan i det fortsatta arbetet.

Hudiksvall

Det har kommit många synpunkter kring framtida järnvägslösning för Hudiksvall. Många av synpunkterna förespråkar en lösning med nytt dubbelspår utanför Hudiksvall. Flera vill se en lösning väster om ny E4. Många tar också upp frågor kring placering av resecentrum samt hur man ska lösa vägförbindelser och busstrafik i samband med ett nytt resecentrum. Ytterligare någon tar också upp behovet av industrispårsanslutning i detta område.

Knutet till frågan om dubbelspår väster om E4 finns det också förslag att gå väster om E4 redan från Boda/Njutånger och bl.a. passera över sjön Yan.

Samtidigt finns det synpunkter som förespråkar en lösning genom staden, delvis med en nedgrävning. Det finns också synpunkter mot en bro över järnvägen vid Håstavägen och oro för den trafik som kan bli i detta område.

Ytterligare någon tycker att dubbelspåret inte ska passera Iggesund, utan att det räcker med bussar, men att godsspår ska finnas för Iggesunds Bruk.

Trafikverkets kommentarer:

I förstudien redovisas bara principlösningar för ny järnvägsdragning utanför Hudiksvall. Samma sak gäller behovet av förbindelser åt olika håll i Måsta beroende på vilket alternativ och vilka kombinationer som ska finnas kvar. Med alla dessa varianter blir bilden lätt oklar. Det blir därför en viktig uppgift för kommande järnvägsutredning att skapa tydliga alternativ där det också går att utläsa konsekvenser, och där även frågan om resecentrums placering, vägförbindelser och busslösningar måste beskrivas.

När det gäller dubbelspår väster om ny E4 har vi fått ett tydligt svar från Hudiksvalls kommun om att detta inte är aktuellt, eftersom det strider mot intentionerna i kommunens översiktsplan. Vi föreslår därför inte dubbelspår väster om ny E4. Det gäller även söderut kring Yan-sjöarna.

För alternativet med persontrafiken kvar genom staden kommer frågan om bro vid Håstavägen att beskrivas närmare i järnvägsutredningen.

Möjligheten att trafikera Iggesund med persontåg ska studeras noga i kommande järnvägsutredning, liksom lösningar för att säkerställa effektiv godstransport till Iggesunds Bruk.

Harmånger

Från boende i Stering utanför Harmånger har vi fått synpunkten att dubbelspåret bör följa befintlig sträckning öster om Harsjön och Kyrksjön för att minska intrång och störningar på ny bebyggelse.

Trafikverkets kommentarer:

Båda alternativen kommer att studeras noga i kommande järnvägsutredning där det också mycket tydligare kommer att framgå hur bostadsbebyggelse kan bli påverkat.

Jättendal

Det har kommit en synpunkt som förordar en lösning med ny sträckning väster om brandstationen och en hållplats i detta område.

Trafikverkets kommentarer:

Detta är fortfarande ett av alternativen som kommer att studeras noga i kommande järnvägsutredning. När det gäller lokalisering av hållplats i Nordanstigs kommun, avvaktar vi ett besked från kommunen. Detta besked kommer att vara avgörande för lokalisering av en framtida hållplats.

Bälinge

En synpunkt har kommit som oroar sig för att väganslutning till ett företag i Bälinge kan försämrats.

Trafikverkets kommentarer:

I kommande skeden kommer väglösningar kring dubbelspårsförslagen att vara en viktig fråga. Utgångspunkten är att det inte ska bli sämre, utan oftast blir det istället bättre väglösningar. Dessutom blir det inga plankorsningar med ett nytt dubbelspår.

Gnarp

Från Gnarp har det kommit in en synpunkt om att dubbelspåret bör byggas intill befintligt spår genom Gnarpsskurvan för att spara jordbruksmark och minska intrånget i befintlig bostadsbebyggelse.

Trafikverkets kommentarer:

Ett nytt dubbelspår ska byggas med perspektivet att det ska gälla för nästa hundra år. Det går då inte att uppnå önskad prestanda med dagens geometri genom Gnarp. I kommande järnvägsutredning blir det viktigt att hitta en lösning öster om E4 som minimerar påverkan både på jordbruk och bostadsbebyggelse. Det finns dessutom en del bostadsbebyggelse även längs befintlig järnväg genom Gnarp.

Gryttjestjärn

Det har kommit många och välformulerade synpunkter kring förslaget att dra dubbelspåret öster om Gryttjestjärn. De åberopar den gamla kulturbebyggelse som finns på östra sidan och även befarade geotekniska problem att bygga järnväg söder om Gryttjestjärn. De anför också att landskapet öster om tjärnen är mycket kuperad. De tar också upp argumentet med det nyligen anlagda industrispåret till Tjärnviks trä.

Trafikverkets kommentarer:

I samband med samrådet har vi fått förslag om att vidga korridoren så att den nu också går väster om E4 från Gryttjestjärn och norrut. Ett av skälen varför en sträckning öster om tjärnen var intressant var nämligen geometriska begränsningar med en lösning väster om tjärnen men samtidigt öster om E4. Genom att passera E4 går det att hitta bättre geometri. Vi är medvetna om de övriga problem som anføres kring en lösning på östra sidan tjärnen, men väljer ändå att

behålla förslaget i detta skede, för att kunna göra en tydligare konsekvensbeskrivning i en kommande järnvägsutredning inför val av alternativ.

Skrängstasjön

Flera synpunkter har kommit som föreslår att det nya dubbelspåret byggs i en rak linje väster om Skrångstasjön. De anser att värdefull åkermark på östra sidan annars skulle gå åt, och att påverkan på sjön med sitt fiske och rika fågelliv skulle påverkas negativt. Även badstrand och ridvägar påverkas negativt. De hänvisar också till att det är dålig mark med lösa jordar i området på östra sidan.

Trafikverkets kommentarer:

Det finns många goda argument i de synpunkter som kommit. Samtidigt finns det också stora osäkerheter kring alternativet på västra sidan och inte minst intrånget i Njurundabommen (se nedan). En järnvägsutredning är därför nödvändig där bl.a. geotekniska förhållanden undersöks och andra aspekter beskrivs mer detaljerad, innan ett val av alternativ kan ske.

Njurundabommen

Flera boende i Njurundabommen har gått ihop om en gemensam skrivelse där de starkt protesterar mot det västliga alternativet söderifrån in mot Njurundabommen. Oavsett lösning genom Njurunda finns problem med ökad trafik och buller, olycksrisk och farligt gods. När nu E4 flyttas bort och man fått till bra lösningar för det lokala vägsystemet, öppnas nya möjligheter för bostadsbebyggelse. De upplever att förslagen på dubbelspår förstör dessa möjligheter och att särskilt det västra alternativet innebär inlösen av många bostäder. De hoppas kunna vara med och påverka i det fortsatta arbetet och att tillsammans kunna få till bästa möjliga lösning.

Ytterligare en synpunkt har kommit som föreslår att dubbelspåret istället byggs längs den nya E4-sträckningen väster om Nolby.

Trafikverkets kommentarer:

Helt klart är att passagen av Njurundabommen kräver mycket detaljerade studier i kommande skede. De problem som de boende tar upp är högst relevanta och behöver därför utredas för att säkerställa en godtagbar lösning. Samtidigt är vi här i ett läge där det inte finns något rimligt alternativ att gå utanför Njurundabommen. Den synpunkt som kommit om att följa den nya E4-sträckningen finns besvarat i förstudiens slutrapport kapitel 4.3.

Det kommer också att ställas stora krav på det fortsatta samrådet för att hitta möjliga och acceptabla lösningar för passagen av Njurundabommen, oavsett val av alternativ i den södra delen. Trafikverket kommer att bjuda in till en omfattande samverkan kring detta.

4. Samråd med myndigheter och organisationer

4.1 Samrådsmöten

Under arbetets gång har Trafikverket genomfört samrådsmöten enligt tabell 2. På kommande sidor sammanfattas vad som framkommit under dessa möten.

Samråd med	Plats	Datum	Dokumentation
Inledande möte med referensgruppen	Hudiksvall	2009-01-28	Minnesanteckningar
Referensgruppsmöte 1	Söderhamn	2009-06-15	Protokoll
Hudiksvalls kommun	Hudiksvall	2009-06-18	Noteringar
Gävle kommun	Gävle	2009-06-26	Noteringar
Referensgruppsmöte 2	Sundsvall	2009-09-02	Protokoll
Sundsvalls kommun	Sundsvall	2009-09-02	Noteringar
Nordanstigs kommun	Bergsjö	2009-09-15	Noteringar
Länsstyrelsen i Gävleborg	Gävle	2009-10-05	Noteringar
Referensgruppsmöte 3	Hudiksvall	2009-10-06	Protokoll
E4-projektet Kongberget-Gnarp	Gävle	2009-10-20	Noteringar
Referensgruppsmöte 4	Jättendal	2009-12-09	Protokoll
Green Cargo, Gävle godsbangård	Gävle	2010-01-12	Minnesanteckningar
Nordanstigs kommun	Bergsjö	2010-01-22	Protokoll
Referensgruppsmöte 5	Gävle	2010-01-27	Protokoll
Hudiksvalls kommun	Hudiksvall	2010-02-01	Protokoll
Länsstyrelsen i Gävleborg	Gävle	2010-02-04	Protokoll
Gävle kommun	Gävle	2010-02-10	Protokoll
Hudiksvalls kommun	Hudiksvall	2010-02-25	Protokoll
Referensgruppsmöte 6	Sundsvall	2010-03-22	Protokoll
Sundsvalls kommun	Sundsvall	2010-03-22	Minnesanteckningar
Hudiksvalls kommun	Hudiksvall	2010-04-09	Protokoll
Referensgruppsmöte 7	Telefonmöte	2010-04-28	Protokoll

Tabell 2 Genomförda samrådsmöten med myndigheter och organisationer

Sundsvall

- För Sundsvalls kommun är det av stor vikt att det kan etableras en hållplats för regionalståg i Kvissleby/Njurunda i samband med en dubbelspårsutbyggnad. Trafikverket har lagt in detta som en förutsättning i förstudien.
- Sundsvalls kommun påpekar att en permanent lösning för järnvägen genom Sundsvall måste vara klar innan man bygger dubbelspår. Förstudiens avgränsning är södra infarten till bangården i Sundsvall. Frågan om järnvägen genom Sundsvall hanteras därför inte i förstudien för dubbelspår Gävle-Sundsvall. Trafikverket måste hantera frågan i de prioriteringar som görs mellan olika projekt framöver.
- Tillsammans med projekt E4-Sundsvall har Sundsvalls kommun deltagit i samråd kring möjligheten att samlokalisera ett nytt dubbelspår med ny E4-sträckning mellan Myre (söder om Njurunda) och Stockvik. En utbyggnad genom bebyggelsen i Njurundabommen och Nolby/Kvissleby kommer att innebära stora intrång i befintliga bostadsmiljöer. Därför har förslaget att bygga nytt dubbelspår längs den nya E4-sträckningen studerats. Kommunen har tidigare framhållit betydelsen av en hållplats för regionalståg i de södra kommundelarna. I ett läge väster om Nolby skulle en sådan hållplats bli mindre attraktiv. Dessutom skulle en ny järnvägssträckning i detta område innebära kraftigt intrång i Sundsvalls vattentäkt (inre skyddsområde) samt riksintresseområdet Nolby med många fornlämningar. Med den stela linjeföring som en ny järnväg får, skulle ett dubbelspår i detta område stöta på både gravfält och andra högklassade fornlämningar. Med tanke på det omfattande och långvariga arbete som föregått E4-utbyggnaden, har vi konstaterat att en järnvägsutbyggnad i detta område med väsentligt större ingrepp i både riksintresseområdet för kulturmiljön samt vattentäkten, är ett ogörligt förslag. I slutrapporten kommer det att finnas en mer utförlig beskrivning av varför detta alternativ avfärdas. Frågan har tagits upp till diskussion vid två tillfällen under förstudiens gång, men med samma slutsats båda gångerna.
- Kommunen framhåller att den kulturminnesskyddade bebyggelsen i Svartvik måste skyddas från ingrepp i samband med utbyggnad av dubbelspår. Vi noterar att det här finns ett starkt skyddsbehov och detta kommer att studeras mer i detalj i kommande skeden.

Nordanstig

- Industrispårsanslutningen till Tjärnviks trä måste finnas kvar med samma funktion som idag.
- Frågan om lokalisering av ny hållplats inom Nordanstigs kommun är en svår kommunal fråga. Från Trafikverket har vi meddelat att detta i huvudsak är en kommunal fråga att avgöra. Det är redan i förstudien klart att den befintliga hållplatsen i Gnarp inte kan finnas kvar. Inom förstudiearbetet har vi tagit fram ett enkelt planeringsunderlag med trafikeringsuppgifter som hjälp i kommunens analys. Kommunen kommer att ta beslut om hållplatsläge vid en kommande järnvägsutredning.
- I samråd med kommunen har vi valt bort alternativ som antingen följer befintlig bana genom Gnarps dalgång (Gnarpskurvan) eller på annat sätt passerar dalgången väster om tätorten. Det finns därför bara en korridor kvar för passage av Gnarps dalgång och den ligger i sin helhet på östra sidan av E4.
- Kommunen har framhållit starka önskemål om det västliga alternativet kring Jättendal. Vi håller med om att det finns många goda argument för detta alternativ, men kan inte med de uppgifter vi har i förstudien utesluta det andra alternativet genom Jättendal. Valet av alternativ kommer att ske i en kommande järnvägsutredning.

Hudiksvall

- Den stora frågan för Hudiksvalls kommun är naturligtvis om järnvägen ska gå genom centrum eller utanför, och med det också frågan om läge för en framtida station/resecentrum. Vi kunde tidigt i förstudien konstatera att ett dubbelspår i markplan i befintligt läge är uteslutet. Det kom också tidigt upp förslag om olika tunnelloseringar. För att förtydliga dessa frågor tog vi fram en fördjupad studie kring de olika lösningarna. Arbetet var egentligen inte en del av förstudien utan mer en förberedelse för kommande järnvägsutredning. I denna fördjupade studie kunde vi beskriva en del konsekvenser av de föreslagna tunnelalternativen. Med detta underlag har så kommunen valt att i sitt remissyttrande avfärda tunnelalternativen.
- För den sträckning som går utanför centrum (enkel- eller dubbelspår beroende på val av alternativ) har vi efter tydliga önskemål från kommunen snävat in korridoren så att en ny sträckning ska kunna ligga så nära E4 som

möjligt, dock på östra sidan av E4. Likaså är det ett starkt önskemål att passage av Hallstaåsen ska ske så nära E4 som möjligt.

- I det alternativ där båda spåren läggs utanför centrum förordar kommunen att en ny station/resecentrum placeras nära Rv 84, och att möjligheterna för en framtida godshantering i nära anslutning tas tillvara.
- I ett tidigt skede av förstudien fanns det en utredningskorridor som från den västliga korridoren nordväst om Iggesund vek av i mer östlig riktning och passerade öster om Vibolångsjön. Efter tydliga invändningar från kommunen har vi i förstudien avfärdat detta alternativ.
- Kombinationen av dubbelspår utanför Hudiksvall och dubbelspår längs befintlig sträckning genom Iggesund avfärdas. Detta med motiveringen att det inte går att uppnå tillfredsställande geometri för snabbtåg i området kring Måsta.
- Val av alternativ för Hudiksvall kommer därför indirekt att kunna påverka val av alternativ för Iggesund. Oavsett om persontrafiken kommer att gå genom Iggesund eller i ny sträckning väster om Iggesund, måste godstrafiken till Iggesund finnas kvar. Hur detta ska ske kommer att bestämmas i järnvägsutredningen. I järnvägsutredningen bör det också finnas ett förslag till ny hållplats för regionaltåg i det alternativ där persontågstrafiken på Iggesund försvinner. En sådan hållplats bör enligt kommunen ligga i närheten av Enånger.
- Vid Änga väster om Enånger har vi enats om att smalna in korridoren så att den i huvudsak följer befintlig bana. Detta eftersom en östligare dragning här berör viktiga intressen och inte ger någon tydlig vinst för järnvägen.

Söderhamn

- Kommunens viktigaste synpunkt har varit att skapa förutsättningar för framtida godshantering (logistikcentrum) i anslutning till det triangelspår som ska byggas mellan Ostkustbanan och tvärbanan Söderhamn-Kilafors. Mycket av dessa förutsättningar läggs fast när triangelspåret byggs (2014). Detta sker i ett annat projekt, men hänsyn tas till ett framtida dubbelspår.
- En annan viktig fråga för Söderhamns kommun är att industrispårsanslutningar till hamn i Ljusne blir kvar liksom förbindelsen till Vallviks Bruk. Båda anslutningarna är viktiga förutsättningar för det fortsatta arbetet.

Gävle

- För Gävle kommun är det av stor betydelse att få till en regional hållplats vid Tolvfors (Gävle Västra) där anslutning kan ske med regionaltåg både från Bergslagsbanan, Ostkustbanan (både norrifrån och söderifrån) samt Norra Stambanan. Många andra instanser har också framhållit detta önskemål.
- Om det västliga alternativet väljs i en kommande järnvägsutredning kan detta påverka funktionen på Gävle godsbangård negativt. I samråd med operatörerna på bangården har vi därför i förstudien valt att behålla befintligt spår (Ockelbospåret) från E4 genom Åbyggeby och Forsby ned till godsbangården. Visserligen finns det tankar om en framtida ny godsbangård i anslutning till det västra alternativet i Tolvforskogen (väster om E4), men detta ingår inte i förstudien för nytt dubbelspår.
- Likaså finns det önskemål om en ny sträckning för Bergslagsbanan gemensamt med Ostkustbanan och Norra Stambanan norr om Lexe, och sedan en ny sträckning för Bergslagsbanan norr om Hagaström. Förstudien för dubbelspår på Ostkustbanan möjliggör detta, men frågan ingår inte i förstudien.
- För kommunen är det viktigt att det finns möjlighet till en hållplats för regionaltåg i Bergby eller Hagsta (beroende på val av alternativ).
- De mellanalternativ som tidigt i förstudien skissades genom Forsby/Åbyggeby samt väster om Mårdängsjön har avfärdats med motiveringen att de inte tillför någon fördel jämfört med de föreslagna alternativen.
- Kommunen har också pekat på de problem som finns för vägtrafiken i anslutning till Oscarsbron i Strömsbro, något som måste lösas om ett dubbelspår ska dras fram i detta område.
- I det västliga alternativet bör passage av Testeboån ske så nära E4 som möjligt för att minimera skadan på de naturintressen som finns i området. Det blir viktigt i det fortsatta arbetet med järnvägsutredning att definiera de lösningar som är nödvändiga/möjliga i detta område inför val av alternativ.

Generellt

Förövrigt har många instanser uttryckt farhågor kring en utbyggnad till dubbelspår i befintlig sträckning. Detta eftersom det riskerar att skapa stora störningar för pågående trafik under långa perioder.

Diskussioner har också förts kring prioritering av delsträckor. Prioriteringen för kommande järnvägsutredningar finns det dock en samlad förståelse för. Prioriteringen av en framtida utbyggnad kan komma att påverkas av många faktorer framöver och kan därför behöva ses över flera gånger innan det är dags för byggnation.

• Gävle kommun
• Hudiksvalls kommun
• Sundsvalls kommun
• Länsstyrelsen i Gävleborgs län
• Landstinget Gävleborg
• Branschföreningen tågoperatörerna
• Naturskyddsföreningen i Västernorrland
• Handelskammaren Mittsverige
• Statens geotekniska institut
• Boverket
• Svenska Kraftnät
• Rikstrafiken
• Norrtåg
• Söderhamns kommun
• Nordanstigs kommun
• Region Gävleborg
• Länsstyrelsen i Västernorrlands län
• Landstinget Västernorrland
• Naturskyddsföreningen i Gävleborg
• Mellansvenska Handelskammaren
• Naturvårdsverket
• Sveriges geologiska undersökning
• Bergsstaten
• Skogsstyrelsen
• Riksantikvarieämbetet
• Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Tabell 3 Remissinstanser som fått försändelse av samrådshandlingen

4.2 Skriftliga yttranden

I tabell 3 anges de remissinstanser som har fått Trafikverkets Förstudie, Samrådshandling maj 2010, för yttrande.

I tabell 4 listas de remissinstanser som lämnat skriftliga yttranden på samrådshandlingen. På kommande sidor sammanfattas i nummerföljd enligt tabell inkomna yttranden och Trafikverket ger sina kommentarer kring de inkomna synpunkterna.

	Datum	Instans
1	2010-05-31	Boverket
2	2010-06-03	Nordanstigs kommun
3	2010-06-07	Riksantikvarieämbetet
4	2010-06-08	Skogsstyrelsen
5	2010-06-09	Landstinget Gävleborg
6	2010-06-09	Naturvårdsverket
7	2010-06-09	Rikstrafiken
8	2010-06-10	Hudiksvalls kommun
9	2010-06-10	Länsstyrelsen Gävleborg
10	2010-06-11	SGI (Statens geotekniska institut)
11	2010-06-15	MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)
12	2010-06-15	Gävle kommun
13	2010-06-15	Sundsvalls kommun
14	2010-06-15	Svenska Kraftnät
15	2010-06-17	Söderhamns kommun
16	2010-06-17	Region Gävleborg
17	2010-06-18	Landstinget Västernorrland
18	2010-06-30	SGU (Sveriges geologiska undersökning)
19	2010-07-02	Mellansvenska Handelskammaren
20	2010-07-02	EU - projektet Ostkustbanan (OKBAB)
21	2010-08-17	Branschföreningen Tågoperatörerna
22	2010-08-30	Länsstyrelsen Gävleborg
23	2010-08-31	Länsstyrelsen Västernorrland

Tabell 4 Remissinstanser som lämnat skriftliga yttranden

1 - Boverket, 2010-05-31

Boverket bevakar främst frågor av principiellt intresse från nationellt perspektiv kring plan- och byggfrågor, samt hushållning med mark och vatten. Boverket menar det är positivt att förstudien tar ett samlat grepp för hela sträckan Gävle-Sundsvall, och tycker även att det är positivt att gestaltungsfrågor tas med i ett tidigt skede.

Boverket pekar vidare på vikten av samordning med kommunal planering, och att man i ett samordnat planeringsarbete behandlar hur förutsättningarna för utveckling i orterna längs sträckningen påverkas av en järnvägsutbyggnad.

Trafikverkets kommentarer:

Att beskriva en sträcka på närmare 22 mil i en och samma förstudie innebär visserligen vissa praktiska problem (t.ex. kartredovisning), men vi har liksom Boverket ansett att det är viktigt i detta skede att beskriva helheten.

Med det förhållandevis omfattande samarbete vi haft under förstudien med berörda kommuner, tycker vi förutsättningarna för god samordning är de bästa. Några av kommunerna har dessutom haft god framförhållning och redan tidigare redovisat reservat för framtida järnvägsutbyggnad i sina översiktsplaner, som även överensstämmer med alternativ som redovisas i förstudien. Vi ska se över förstudiens beskrivning av de möjligheter till utveckling i berörda orter som ett nytt dubbelspår kan innebära, men framför allt blir detta en viktig fråga i kommande järnvägsutredningar då också konkreta stationslägen ska beskrivas.

2 - Nordanstigs kommun, 2010-06-03

I arbetet med förstudien har angetts olika prioritet för utbyggnadsetapperna. Enligt detta ligger etappen genom Nordanstigs kommun i prioritetsgrupp 2, men kommunen anser att etappen bör ligga i prioritetsgrupp 1.

Kommunen vill att dubbelspåret i möjligaste mån ligger i gemensam korridor med E4's sträckning genom kommunen. Det överensstämmer dessutom med kommunens översiktsplan. Under 2010 kommer kommunen att påbörja arbetet med revidering av översiktsplanen. Då kommer också valet av hållplatsläge i kommunen att aktualiseras.

Kommunen vill också poängtera vikten av att behålla anslutningen till Tjärnviks industri i Gnarp.

Trafikverkets kommentarer:

Prioriteringen av etapper avser i första hand det fortsatta arbetet med järnvägsutredningar. I denna prioritering där stor vikt ligger på kapacitet, men även aspekter som aktuell samhällsplanering, restidvinst och risk för förseningar, gör vi fortfarande bedömningen att etappen genom Nordanstigs kommun (Långsjön-Länsgränsen) ligger i prioriteringsgrupp 2. Det som däremot skulle kunna ändra denna prioritering är om vägprojektet E4 Kongberget-Gnarp (ligger i Nationell Transportplan med byggstart 2016-2018) skulle pekas ut för gemensam utbyggnad med dubbelspår i samma sträckning.

Genom stora delar av kommunen ligger ett av alternativen i anslutning till befintlig eller planerad sträckning för E4. Valet av alternativ sker dock först i järnvägsutredning med mer utförligt underlag kring markförhållanden, miljöfrågor, kostnader m.m. Eftersom vi förstått att valet av hållplatsläge i kommunen är en svår fråga, har vi i förstudien valt att hålla detta val öppet. Hållplatsläge kommer därför att beslutas i kommande järnvägsutredning.

Oavsett val av alternativ är det en förutsättning att industrianslutning till Tjärnviks industri ska behållas.

3 – Riksantikvarieämbetet, 2010-06-07

Riksantikvarieämbetet anser att en fördjupad analys bör genomföras med syftet att identifiera ytterligare områden eller platser med kulturvärden som är betydelsefulla för landskapets karaktär och därför kan vara lämpliga att helt eller delvis undvika. Detta för att kunna göra bästa val av alternativ i kommande järnvägsutredning.

De nya eller förändrade stationslägen som planeras bör utgå från en fördjupad analys av tätorternas förutsättningar att ta emot den nya järnvägsanläggningen, när det gäller kulturarvet i bebyggelsen och i landskapet. Det är också viktigt att ta utgångspunkt i de kommunala översiktsplanernas ambitioner och avsikter att förvalta och utveckla kulturarvet i bebyggelse och landskap.

De anser att förstudien hanterar landskapet som helhet mycket översiktligt och företrädesvis från ett påverkansperspektiv. De anser att man bör utreda landskapets förutsättningar i hela det område som kan komma att beröras, utan att vara låst av föreslagna linjesträckningar. De hänvisar till sträckan Linköping-Borås i projektet Götalandsbanan som ett gott exempel. Genom en liknande analys kan man bredda den beskrivning av känsliga områden som räknas upp i förstudien, och även fånga in områden som är känsliga ur andra aspekter, där lösningen kanske inte i första hand är en gestaltungsfråga.

Som ett nästa steg i arbetet och inför val av korridorer för de olika delsträckorna bör arbetet därför fördjupas för att identifiera ytterligare sådana områden eller platser med kulturmiljövärden som är betydelsefulla för landskapets karaktär och därför kan vara lämpliga att helt eller delvis undvika.

Trafikverkets kommentarer:

I förstudiearbetet har en bredare ansats till landskapsanalys skett än det som redovisas i förstudien. Orsaken till att detta inte redovisats är en bedömning av att denna analys inte tillförde ytterligare kunskap kring urvalet av de aktuella utredningskorridorer som redovisas i förstudien. Vi tar dock till oss Riksantikvarieämbetets synpunkter (liksom andra instanser som också berört detta), och kommer att göra en tydligare beskrivning av landskapet både ur natur- och kulturmiljösynpunkt i kommande skede. Vi bedömer att det framför allt gäller utbyggnadsetapperna mellan Enånger och Dingersjö. Särskilt blir detta viktigt när korridorerna ska snävas in och definieras tydligare.

Analys av förutsättningar för nya stationslägen blir helt klart en viktig fråga i kommande skede. Detta har avsiktligt berörts översiktligt i förstudien eftersom syftet inte är att göra avvägningar mellan alternativ i detta skede. Det är också viktigt att planering av stationslägen sker i nära samverkan med berörd kommun och även av denna anledning har vi valt att inte forcera frågan i förstudien.

4 - Skogsstyrelsen, 2010-06-08

De påpekar att det inom förstudieområdet finns känsliga områden med skyddsvärda natur- och kulturvärden, och att de förväntar sig beskrivning av förekomster och hantering i kommande MKB. De bedömer vidare att ett antal biotopskyddsområden kommer att påverkas. Inom dessa områden finns en noggrann reglering av vilken verksamhet och vilka åtgärder som får vidtas.

Trafikverkets kommentarer:

Vi är medvetna om och har även i förstudiearbetet tagit del av uppgifter om många skyddsvärda objekt och områden. Med tanke på förstudiens geografiska utbredning har vi valt att redovisa de mer överordnade intressen i detta skede. I kommande skede blir det givetvis en viktig uppgift att ge en mer detaljerad redovisning av de intressen som kan påverkas och hur eventuella intrång kan minimeras. Vi tar tacksamt del av de uppgifter som Skogsstyrelsen tillhandahåller i dessa sammanhang.

5 - Landstinget Gävleborg, 2010-06-09

Landstinget vill understryka behovet av dubbelspår på Ostkustbanan och att Trafikverket avsätter medel till fortsatt arbete med järnvägsutredningar på sträckan. Landstinget anser att dubbelspåret är den enskilt viktigaste infrastrukturensatsningen i Gävleborg. Dagens enkelspåriga järnväg har brist på kapacitet och störningskänsligheten är mycket stor. I prioritering med andra tåg är det en risk att nuvarande regionaltågssystem får sämre förutsättningar att tillgodose de behov som finns att arbets- och studiependla mellan orter längs stråket Gävle-Sundsvall. Under 2000-talet har Landstinget Gävleborg satsat mycket på att utveckla den regionala tågtrafiken i Gävleborgs län, och resandet har ökat från 110 000 resor 2002 till 390 000 resor 2009.

Pågående utbyggnad av mötesstationer längs befintlig bana är en kortsiktig lösning för att klara dagens kapacitetsbrist, men är inget långsiktigt alternativ eftersom restiden förlängs om fler tåg ska trafikera banan.

Landstinget förordar alternativ i västligt läge norrut från Gävle eftersom detta binder samman Ostkustbanan med Norra Stambanan och Bergslagsbanan, och möjliggör en ny station vid Gävle sjukhus.

De vill även framföra att Trafikverket på ett föredömligt sätt involverat olika parter i framtagandet av förstudien.

Trafikverkets kommentarer:

Vi instämmer i Landstingets beskrivning av behovet och problembilden. När det gäller val av alternativ sker detta först i nästa skede – järnvägsutredning, men helt klart är möjligheten för en framtida hållplats för regionaltåg vid Gävle sjukhus ett viktigt argument. Trafikverket tycker också det är viktigt att bedriva ett fortsatt planeringsarbete för att vara väl förberedd ifall nuvarande prioriteringar ändras. Dock måste vi också anpassa vårt arbete efter de gällande politiska prioriteringar som görs.

Vi tackar också för synpunkten på det sätt arbetet bedrivits.

6 - Naturvårdsverket, 2010-06-09

De ställer sig positiva till järnvägsinvesteringar förutsatt att dessa kan genomföras utan att stora negativa konsekvenser uppstår för natur- och boendemiljön.

De efterlyser en bättre beskrivning av det nya dubbelspåret roll i transportsystemet som helhet, bl.a. en analys av potentialen för överflyttning av gods- och persontrafik från väg till järnväg, och hur detta bedöms påverka koldioxidutsläppen.

Naturvårdsverket anser att förstudien inte har ett tillräckligt helhetsperspektiv när det gäller landskapsfrågorna, att den geografiska avgränsningen är väl snäv med tanke på det tidiga planeringsskedet och att utgångspunkterna vid alternativgenerering bör beskrivas tydligare. Vidare ser de ett behov av att en preliminär bedömning av behov av tillståndsprövning gällande Natura 2000 sker i samråd med berörda länsstyrelser. Där Natura 2000-områden berörs bör utredningsområdet inte vara alltför snävt avgränsat.

De anser att förstudien har drivits för långt med avgränsning av regelrätta korridorer och jämförelse mellan dessa. Detta är ett arbete som bör lämnas till utredningsskedet då informationen om det landskap som berörs i regel är begränsad i förstudieskedet.

Naturvårdsverket anser att beskrivningen av hur alternativgenerering gått till och hur miljöfrågorna vägts in i detta arbete är bristfällig. Kopplingen mellan redovisade alternativen och uppställda projektmål behöver förtydligas, inte minst när det gäller påverkan på miljön. De tycker också det kan uppfattas som projektmålen har varit överordnade miljöförutsättningar och att det behövs tydligare motiv för de avgränsningar som nu skett i förstudien.

Resonemang kring konsekvenser av nollalternativet bör även inkludera en diskussion kring vilka konsekvenser ökade transporter med övriga transportmedel kan få.

Naturvårdsverket anser att utgångspunkten i projektet bör vara att helt uppnå de riktvärden som Riksdagen antagit. Bullerpåverkan är även en viktig fråga när det gäller rekreation och friluftsliv samt naturmiljö, vilket bör framgå i förstudien.

Naturvårdsverket anser att det behövs ett tydligare landskapsperspektiv vid beskrivning av förutsättningar, formulering av projektmål för miljö och jämförelse av alternativ. Nuvarande projektmål och beskrivning av naturmiljön fokuserar helt på skyddade och utpekade områden, vilket gör att t.ex. fragmentering av landskapet och barriäreffekter för vilt förbises. De tycker också att lokala anpassningsåtgärder bör tas med i kostnadsberäkningen så tidigt som möjligt. Där järnvägen kan komma att gå nära befintlig E4 krävs att anpassningar för vilt samordnas med vägens utformning.

I de fall där områden av riksintresse berörs och den geografiska avgränsningen av korridorerna är snäv bör en preliminär bedömning av risken för påtaglig skada ske redan i förstudieskedet.

Järnvägsutbyggnad i ny sträckning innebär ofta kraftig påverkan på den naturliga hydrologin. I förstudieområdet finns ett stort antal våtmarker utpekade i länsstyrelsernas våtmarksinventering. Att så långt som möjligt bevara de hydrologiska sambanden bör vara en tydlig målsättning i den fortsatta planeringen.

Naturvårdsverket anser att en naturmiljöinventering med naturvärdesbedömning bör göras för aktuella korridorer i kommande järnvägsutredningar.

De ifrågasätter förstudiens bedömning av att miljöriskerna i byggskedet är små. Ett projekt av den här storleken kommer att innehålla flera komplexa anläggningskonstruktioner och beröra många känsliga naturområden. Naturvårdsverket anser därför att det finns betydande miljörisker som behöver hanteras, främst i byggskedet.

Trafikverkets kommentarer:

Vi tar till oss Naturvårdsverkets synpunkt att vi i förstudien inte lyckats presentera dubbelspårrets roll i transportsystemet som helhet. Det kan bero på järnvägens systematiska indelning i stråk och banor där helheten ibland hamnar i skymundan för det enskilda projektet. Frågan är också svårhanterlig i enskilda projekt och bör hanteras i mer övergripande nationella sammanhang. Samma sak gäller diskussionen om nollalternativets konsekvens för andra trafikslag.

Trafikverket har startat projektet "Åtgärder för att minska koldioxidutsläpp" där olika projekt i olika skeden aktivt ska påbörja ett systematiskt sätt att arbeta med minskade koldioxidutsläpp och förhoppningsvis kommer vi kunna göra en noggrannare redovisning kring koldioxidutsläppen i kommande järnvägsutredningar.

Beträffande bristande beskrivning av påverkan på landskapet som helhet har Trafikverket i detta projekt valt att se det storskaliga förstudieområdet som redan påverkat av infrastrukturkorridorer. I det perspektivet bedöms förändringen som liten jämfört med områden där helt nya korridorer tillkommer. Annars håller vi med om att ett projekt i denna storleksordning naturligtvis innebär stora lokala förändringar och påverkan. Vi kommer att belysa detta tydligare i kommande järnvägsutredningar.

Vi förstår också att förstudieområdet kan upplevas som snävt med tanke på det tidiga skede projektet befinner sig i. Dels kan man bli lite lurad av kartskalen – på vissa håll är utredningskorridorerna 1-2 kilometer breda – men de framstår ändå på en lång sträcka som smala korridorer. Dels har vi genom de definierade hastighetskrav en mycket stel geometri (radier helst över 5000 meter) som ska anpassas till ett antal restriktioner i form av tätorter, sjöar och andra natur- och kulturintressen. Detta sammantaget gör att det aktuella området för ett framtida dubbelspår blir begränsat.

Samtidigt är det också ett bekymmer med denna typ av tidiga studier där genomförandet ligger mycket långt fram i tiden, att stora områden beläggs med korridorer och genom detta starkt begränsar markanvändningen och på det sättet skapar stora problem för enskilda. Vi har därför haft en strävan att inte ta med onödigt stora områden i korridorerna, utan gjort en bedömning där vi inte ser några fördelar med en järnvägsdragning att på dessa ställen snäva in korridoren till det aktuella området för kommande järnvägsdragningar.

Korridorvalen i anslutning till berörda Natura2000-områden har under förstudiearbetet diskuterats med länsstyrelsen för att i möjligaste mån kunna inkludera ett lämpligt läge att korsa N2000-områdena. Trafikverket anser att de val av korridorbredder som gjorts vid känsliga områden är välbedömda och rimliga.

Flertalet av berörda Natura2000-områden berör vattendrag som korsar järnvägens riktning genom landskapet och kan därför inte undvikas helt. En korridor som lokaliseras genom eller i närheten av ett Natura 2000-område kan ofta antas innebära en sådan påverkan att tillstånd enligt 7:28a miljöbalken kan komma att krävas. Det kan däremot sällan i förstudieskedet utslutas att tillstånd kan komma att krävas. Förstudiearbetet handlar om att hitta genomförbara alternativ bland annat genom att identifiera de förutsättningar och begränsningar som finns för projektet. För att kunna genomföra någon bedömning om projektet på ett betydande sätt kan påverka miljön i berörda Natura2000-områden krävs betydligt mer långtgående underlag än vad som finns i en förstudie. Påverkan är bland annat beroende av utformning och genomförande som studeras i kommande skeden.

Naturvårdsverket har synpunkter på de avgränsningar som Trafikverket gjort i förstudieskedet när det gäller alternativgenerering och korridorval. Vi kommer att göra en tydligare beskrivning av de alternativ som avfärdas och genom detta tror vi att den samlade beskrivningen ska bli tydligare i slutrapporten.

När det gäller de risker som uppkommer i och med byggandet av ett infrastrukturprojekt av denna storlek har Naturvårdsverket rätt i att det finns betydande miljörisker. Trafikverket kommer att korrigera texten i slutrapporten efter Naturvårdsverkets synpunkt.

I övrigt tar Trafikverket till sig de synpunkter som Naturvårdsverket lämnat kring bl.a. buller, hydrologi m.m. och hoppas att de kommande järnvägsutredningarna ska besvara och förtydliga de frågeställningar som kvarstår.

7 - Rikstrafiken, 2010-06-09

Rikstrafiken anser att Ostkustbanan bör byggas ut till dubbelspår snarast möjligt. Den pågående utbyggnaden av mötesstationer är långt ifrån tillräcklig. Rikstrafiken påpekar att det är gjort omfattande investeringar i Botniabanan och Ådalsbanan som inte kan utnyttjas fullt ut med nuvarande brist på kapacitet längs Ostkustbanan. Dessutom satsar staten via Rikstrafiken 150 mnkr under en femårsperiod i Norrtågprojektet som också kommer att generera mer resande på Ostkustbanan.

De anser att dubbelspåret bör byggas ut i etapper för att uppnå gradvis förbättrad kapacitet och åtgärda de värsta flaskhalsarna först.

När det gäller val av alternativ anser Rikstrafiken att dubbelspårutbyggnaden bör planeras så att så många som möjligt av de mötesspår som nu ska byggas kan användas. De efterlyser uppgifter om detta i förstudien.

För att persontrafik på järnväg ska vara så attraktiv som möjligt är det önskvärt att stationslägena är så centrala som möjligt i större orter. Rikstrafiken förordar därför att behålla nuvarande stationsläge i Hudiksvall. Detta tillsammans med synpunkter ovan om de nya mötesspårerna gör att Rikstrafiken förordar att dubbelspårutbyggnad på långa sträckor bör ske i anslutning till befintlig sträckning. Även om det innebär något sämre spårsträckning, menar Rikstrafiken att det kan ge en snabbare utbyggnad. Däremot pekar de på delen norr om Hudiksvall och specifikt Gnarpkurvan som delar där det finns större behov av helt ny sträckning.

Trafikverkets kommentarer:

Vi delar helt Rikstrafikens syn på behovet. Den etapplösning som vi presenterar gör det möjligt att ta i bruk etapperna allt eftersom. Samtidigt vill vi understryka att det kommer att finnas en begränsande flaskhals tills dubbelspåret är komplett. Det går därför inte att få ut de stora kapacitetseffekterna innan sista etappen i dubbelspåret är byggd.

Vi håller med om att det behövs en bättre beskrivning av hur de nya mötesstationerna som nu ska byggas passar in i dubbelspåret. Generellt kan vi säga att det är svårt med de geometriska krav som ställs till det nya dubbelspåret att anpassa sig till befintlig bana. Detta talar emot Rikstrafikens syn att det nya dubbelspåret bör byggas ut i anslutning till befintlig sträckning. Det finns också en stor risk med utbyggnad längs befintlig sträckning att det nya dubbelspåret kommer att korsa befintlig bana på ett stort antal platser och att det blir stor påverkan på tågtrafiken under byggtiden. Detta är viktiga frågor som måste studeras noga i kommande järnvägsutredning.

När det gäller stationsläge i Hudiksvall håller vi med om att det i utgångspunkten är viktigt med centralt placerade stationslägen. Det finns dock ett antal frågor som behöver belysas i kommande järnvägsutredning innan vi ser vad som totalt sett är den bästa lösningen för Hudiksvall och Ostkustbanan.

16 Förstudie Gävle - Sundsvall

8 - Hudiksvalls kommun, 2010-06-10

Kommunen inleder med att konstatera att redan befintlig trafik motiverar dubbelspår för att fungera tillfredsställande.

Kommunstyrelsen har redan nu beslutat att alternativen med tunnel under Hudiksvall kan uteslutas med hänsyn till kostnader och påverkan på stadsmiljön under byggtiden. Återstående alternativ bör klargöras i järnvägsutredning som kommunen förutsätter påbörjas kring årsskiftet 2010/2011.

De tycker förstudien formulerar behovet på ett bra sätt, men vill ytterligare förtydliga behovet med följande målsättning: **Fullt utbyggt dubbelspår Gävle-Sundsvall år 2020!**

Detta krävs för industrins försörjning av råvaror från Norrland, för att flytta över gods- och persontransporter till järnväg samt för att bygga samman södra Norrlandskustens arbetsmarknader och samtidigt korta tidsavståndet till Stockholmsregionen.

För kommunen är det angeläget att järnvägsutredning för delen som berör Hudiksvall startar omedelbart efter det att förstudien avslutats då valet av sträckning har stor betydelse för den fortsatta fysiska planeringen i kommunen.

Kommunstyrelsen beslutar att avvakta järnvägsutredningens resultat innan ställning tas till vilket av de två återstående alternativ som ska förordas. Vid behandling av ärendet i kommunstyrelsen gjordes dock en notering att moderaterna förordar alternativet med persontrafiken på befintlig bana genom centrum och godstrafiken på nytt spår utanför staden.

Trafikverkets kommentarer:

Genom vårt samråd med Hudiksvalls kommun har vi diskuterat en hel del kring tunnelloösningar. Vi har från Trafikverket uttryckt en viss skepsis, men samtidigt sagt att vi låter tunnelloösningarna finnas kvar tills kommunen känner att man har tillräckligt med fakta för att ta ställning. När nu kommunen genom beslut i kommunstyrelsen utesluter dessa alternativ, väljer vi därför att plocka bort dessa och förpassa de till kapitlet avfärdade alternativ.

Trafikverkets ambition är att starta en järnvägsutredning för delen genom Hudiksvalls kommun så snart den ekonomiska planeringen medger detta,

9 - Länsstyrelsen Gävleborg, 2010-06-10

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om behovet av utbyggnad till dubbelspår på sträckan. De anser också att förstudien ger en bra beskrivning av de olika alternativen och de berörda allmänna intressena är redovisade på ett korrekt och överskådligt sätt med tydliga kartor.

De föreslagna järnvägskorridorerna påverkar bland annat ett flertal värdefulla och skyddsvärda natur- och kulturmiljöer samt många boende. Nuvarande sträckning löper genom flera tätorter, nära bebyggelse och har radier som på många sträckor inte är anpassade till högre hastigheter. En utbyggnad efter befintlig bana kan medföra betydande svårigheter. En ny västlig sträckning kan därför ha flera fördelar, exempelvis ur kulturmiljö- och hälsosynpunkt. Oavsett alternativ kommer naturmiljön ofrånkomligt att påverkas negativt av ett så omfattande projekt. Vilket av de två utredningsalternativen som innebär minst påverkan på naturmiljön beror på hur och i vilken utsträckning förekommande naturvärden kommer att beröras. Intrång i skyddade områden såsom naturreservat och Natura 2000 bör dock i möjligaste mån undvikas.

Vid kommande detaljering och beskrivning är det viktigt att ha i åtanke att en ny järnvägssträckning också innebär nya stationslägen med väganslutningar och också nya järnvägsanslutningar till anslutande banor, industrier och hamnar.

Länsstyrelsen förordar i detta skede inget val av alternativ, men ger ändå vissa synpunkter kring de olika delsträckorna:

Gävle-Axmartavlan – mycket talar för det västliga alternativet. En samlokalisering mellan järnväg och E4 är skonsammare ur kulturmiljö- och boendesynpunkt. Länsstyrelsen pekar på planerna på en regionaltågstation vid Gävle sjukhus och en framtida flytt av godsbangården till Tolvforsskogen (väster om E4), men också negativ påverkan på bostadsområdet Lexe och att ett tågstopp i Bergby/Hamråde kommer att ligga på ett relativt stort avstånd från tätorterna.

Axmartavlan-Ljusne – i anslutning till Axmar bruk planeras ett nytt naturreservat och vid Skärjån berörs ett Natura 2000-område. Länsstyrelsen bedömer att båda alternativen är möjliga, men förutsätter att Natura 2000-området kring Skärjån inte skadas av projektet.

Ljusne-Enånger – Länsstyrelsen har i detta skede inga synpunkter på vilken sida om befintligt spår det nya spåret ska ligga.

Enånger-Långsjön – Länsstyrelsen ser vissa fördelar med det alternativ som passerar Iggesund eftersom det innebär att befintligt stationsläge för regionaltåg behålls centralt i Iggesund, ändå tycker länsstyrelsen att fördelarna med en samlokalisering med ny E4

förbi Njutånger fram till Hudiksvall överväger. Dock behöver industriförbindelsen till Iggesund finnas kvar.

När det gäller lösning kring Hudiksvalls tätort anser länsstyrelsen att dagens resecentrum ur resesynpunkt är mycket välbeläget. Med hänsyn till bland annat säkerhet och framkomlighet (både trafik på spår och väg) är dock länsstyrelsen tveksam till att även i framtiden trafikera befintlig järnväg genom staden. Möjligen skulle en viss persontrafik kunna behållas på spåret om ombyggnad sker till planskild korsning vid någon av överfarterna i centrum. De flaggar för att påverkan på kulturmiljö och landskapsbild kan bli påtaglig både i områden kring passagen av området Björka/väg 84, men också i de norra delarna i anslutning till Hallstaåsen samt byarna Mo, Sanna, Slasta, Skogsta m.fl. samt Vålsta och Malsta längre norrut. Länsstyrelsen förordar inget alternativ i detta skede.

Långsjön-länsgräns Y-län – kring Harmånger kan det västra alternativet innebära intrång i miljöerna kring Stering och Stockaby. Ur kulturmiljösynpunkt kan därför en utbyggnad längs befintlig sträckning öster om Kyrksjön vara lämpligare.

I Jättendal bör den västliga korridoren längs planerad E4 vara ett lämpligare alternativ av hänsyn till riksintresset för kulturmiljö i det känsliga odlingslandskapet.

Den nya sträckningen genom Gnarp kommer sannolikt att innebära stark negativ påverkan på odlingslandskap, bebyggelsemiljö och kulturlämningar (bl.a. byarna Gryttje, Åckne och Gällsta). Här finns dock inget alternativ.

Synpunkter inför kommande MKB

Oavsett val av alternativ blir det betydande påverkan på landskapsbild och kulturmiljö. Det blir nödvändigt att genomföra särskilda utredningar enligt lagen om kulturminnen och det kan finnas betydligt fler forn- och kulturlämningar än det som finns redovisat. Arkeologiska undersökningar kommer också att bli nödvändiga i senare skede. En övergripande landskapsanalys som belyser projektets inverkan på miljön i stort är också nödvändig. Det kommer ställas höga krav på en objektiv redovisning av projektets effekter i kommande MKB, med förslag på skadeförebyggande åtgärder.

Utöver de områden med naturvärden som beskrivs i förstudien kan våtmarksinventeringsobjekt (VMI), nyckelbiotoper och andra specifikt utpekade områden (dessa anges närmare i Länsstyrelsens yttrande) påverkas. Detta bör uppmärksammas i kommande MKB. Flera riksintresseområden för naturvård kan komma att beröras. Dessa ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljön. Flera Natura 2000-områden kan komma att påverkas. Tillstånd krävs för att bedriva verksamheter eller

vidta åtgärder i dessa områden. Även utanför områdets gränser kan tillståndsplikt bli aktuellt. Dispens från berörda naturreservatsföreskrifter och biotopskyddsbestämmelser kan också bli aktuellt. Enligt länsstyrelsens material förekommer rödlistade arter inom förstudieområdet. Flera av dessa omfattas av åtgärdsprogram för hotade arter och en kommande MKB bör redovisa hur negativ påverkan på dessa arter ska undvikas. MKB ska även beskriva anslutande åtgärder (t.ex. dikning) och hur miljön påverkas under anläggningstiden.

Ett stort antal både mindre och större vattendrag ska passeras. Några av dessa har höga värden vad gäller fiskarter, flodkräftor och musslor. Detta behöver studeras särskilt i kommande skede. Passage av vattendrag bör i första hand ske på broar utan mellanstöd i vattnet. Länsstyrelsen vill särskilt betona att omgrävning av ett vattendrag är ett mycket riskfyllt ingrepp som ska tillämpas som absolut sista alternativ. Samrådskontakt med berörd fiskevårdsförening bör tas.

Den kommande MKB:n ska även redovisa hur utpekade friluftsområden påverkas, vilka hänsyn som tas till grundvattenförande åsar och vattenskyddsområden, vilka bullerdämpande åtgärder och ev. vibrationsdämpande åtgärder som kan bli aktuella, hur elektromagnetiska fält kan påverka lokaler intill järnvägen, hur schaktmassor ska hanteras och hur ev. förorenade massor (bl.a. sulfidjordar) tas om hand.

Vidare påpekar länsstyrelsen att miljöbalkens hänsynsregler också ska beaktas under byggtiden och att arbetsmoment som alstrar buller, vibrationer och damm endast bör ske under normal arbetstid i områden där boende kan påverkas. Enskilda brunnar bör inventeras före och under byggtiden och skyddsbestämmelser för kommunala vattentäkter och vattenskyddsområden ska beaktas. Aktuellt förstudieområde ligger både inom Testeboåns och Delångersåns översvämningssområde. Inom delar av området råder bristande stabilitet med risk för ras och skred. Risk- och säkerhetsproblematiken måste utvecklas i kommande MKB. Slutligen ska miljö kvalitetsnormer för vatten (samt ev. övriga) redovisas och beaktas, hur järnvägssträckningar kan komma att påverka vindkraftsintressen, hur planerade åtgärder överensstämmer med fastställda miljömål och hur hänsynsreglerna beaktas, samt att MKB:n ska redovisa vilka ytterligare samråd och anmälningar/ tillstånd som krävs och att projektet integreras i pågående eller kommande översiktsplanarbeten.

Trafikverkets kommentarer:

Vi noterar ett viktigt påpekande om att en järnvägsutbyggnad också innebär andra stora förändringar i markanvändning, genom vägbyggen (både permanenta och tillfälliga), nya hållplatslägen, industrianslutningar, hamnanslutningar m.m. Detta är förändringar som är viktiga att beskriva i kommande skeden.

Förövrigt lämnar Länsstyrelsen ett mycket fylligt yttrande som har stort värde för det kommande arbetet med järnvägsutredningar med tillhörande MKB, med bl.a. konkreta förslag på studier och analyser som bör göras. Vi upplever också att det finns en mycket positiv vilja att hitta lösningar och vi känner därför stor tillförsikt i att vi genom ett bra samråd ska hitta de bästa möjliga lösningar kring de natur- och kulturintressen som vi ofrånkomligt kommer i beröring med.

Vi noterar också intressanta synpunkter kring alternativen för centrala Hudiksvall.

10 - SGI (Statens geotekniska institut), 2010-06-11

SGI anser att förstudien i tillräcklig omfattning belyser viktiga geotekniska och miljögeotekniska frågeställningar som byggnadstekniska förutsättningar, risken för översvämningar, kontakt med grundvattenresurser och risken för att komma i kontakt med markföroreningar.

SGI vill särskilt framhålla geotekniska svårigheter i östra korridoren genom Hudiksvall (ytligt eller nedsänkt) och passagen av Dingersjö (Ljungans dalgång respektive hylla på brant sluttning söder om Sundsvall) där det krävs omfattande underlag inför val av alternativ.

Trafikverkets kommentarer:

Vi noterar oss särskilt dessa utpekade områden.

11 - MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap), 2010-06-15

MSB avstår från att yttra sig.

12 - Gävle kommun, 2010-06-15

Gävle kommun ser det som mycket positivt att förstudien har gjorts och att det därmed tagits ett första steg mot att genomföra den mycket viktiga utbyggnaden av dubbelspåret. Kommunen ser det som mycket viktigt att visa ett väl avgränsat reservat för det framtida dubbelspåret i sin översiktsplanering.

För att den järnvägslösning som väljs ska kunna klara de krav som ställs i framtiden anser Gävle kommun att det finns några tunga argument för det västra alternativet. Möjligheten till tågstopp för alla regionala tågförbindelser vid Gävle sjukhus (som även kan betjäna teknikparken och högskolan), även möjligheten att i framtiden utveckla en logistisk knutpunkt i Tolvfors (väster om E4) och att en utbyggnad i västra alternativet innebär enbart marginell påverkan på befintlig trafik, är viktiga argument för det västra alternativet. Det västra alternativet är även bättre för kulturmiljön även om det passerar skyddade miljöer såsom Tolvfors och Vifors bruk. Det östra alternativet berör fler kulturmiljöer och innebär intrång i öppna odlingslandskap och påverkar möjligheten till rationellt jordbruk. Kommunen vill också trycka på att det är angeläget att beakta möjligheten att ordna ett tågstopp i Bergby/Hagsta oavsett val av alternativ.

Kommunen berömmar Trafikverkets ambitiösa dialog under förstudiearbetet med såväl allmänhet som berörda kommuner. De har vid flera tillfällen under förstudiens gång kunnat lämna förslag och synpunkter, men vill ändå passa på att nämna några detaljer:

- I redovisningen saknas informationen att Axmar Bruk är redovisat som kulturmiljö i kommunens kulturmiljöprogram, och dessutom saknas området för det blivande kulturreseptatet vid Axmar Bruk som länsstyrelsen kommer att besluta om under 2010.
- De saknar en beskrivning av kulturskyddade områdets status vad gäller värde och formellt skydd och en analys av hur påverkan kan mildras.
- Gävle Hamn har stor betydelse för godstransporterna och bör därför nämnas bland förutsättningar och som en viktig målpunkt.
- I beskrivningen av känsliga områden saknas passagen av Testeboån och Strömsbro.
- Det bör tydligt redovisas vad som händer med den nuvarande sträckningen om en ny järnväg byggs i det västra alternativet.

Trafikverkets kommentarer:

Utan att kommunen gör ett tydligt förordande av alternativ, framgår det ändå att det västra alternativet i utgångspunkten är att föredra. Flera instanser har varit inne på samma tanke och vi kan också i utgångspunkten tycka att en hel del talar för ett västligt alternativ. Eftersom det känns som ett stort val inför framtiden tycker vi liksom kommunen att en järnvägsutredning med väsentligt mer detaljerade uppgifter ska ligga till grund för detta val. Vår ambition är att starta upp en järnvägsutredning för delen Gävle-Axmartavlan så snart den ekonomiska planeringen medger detta.

De mer detaljerade synpunkterna angående Axmar bruk, Gävle hamn och känsliga områden vid Testeboån och Strömsbro som kommunen lämnar ska vi ta med oss till den revidering av förstudien som sker till slutrapporten och förstudiens ställningstagande. Trafikverket tar även till sig övriga synpunkter och hoppas på att kommande järnvägsutredningar ska kunna besvara och vidareutveckla dessa frågeställningar.

13 - Sundsvalls kommun, 2010-06-15

Sundsvalls kommun ställer sig positiv till den föreslagna etappindelning och prioritering som innebär att etappen närmast Sundsvall är högt prioriterad. De vill också framhålla att det för järnvägens funktion och regionens utveckling är viktigt att järnvägen genom centrala Sundsvall så snart som möjligt får en bra lösning.

De saknar en tydligare motivering till varför alternativ har avförts.

En viktig fråga för Sundsvalls kommun är dragningen av järnvägen genom Hudiksvall. En dragning utanför centrala Hudiksvall medför kortare restider mot Gävle/Stockholm, men samtidigt sämre förutsättningar för dagpendling mellan Iggesund/Hudiksvall och Sundsvall. Val av alternativ kan först göras efter en fördjupad studie av för- och nackdelar med respektive alternativ. Med hänvisning till järnvägens funktion vill Sundsvalls kommun passa på att förordna en västlig korridor närmast Gävle eftersom detta möjliggör en station i anslutning till Gävle sjukhus.

Förutom planerna på en ny kombiterminal i Tunadal bör möjligheten att komplettera med en mindre terminal söder om Sundsvall utredas, för att minska hanteringen av kemiindustrins gods.

Alternativ väst söder om Njurundabommen skär igenom samhället på ett sätt som gör det svårare att utveckla Njurundabommen och utnyttja den möjlighet som uppstår när E4 flyttas. Den barriär som alternativ väst innebär skapar både miljöproblem och svårigheter för en bra stadsbyggnadsstruktur. Utifrån denna aspekt är alternativ öst att föredra.

Vid järnvägsviadukten i Njurundabommen (Skedlovägen) krävs en bättre lösning än den smala öppning som finns. Anläggandet av dubbelspåret gör detta möjligt, och kommunen hoppas detta kan ske så tidigt som möjligt. Ytterligare passage(r) längre söderut bör också studeras.

I anslutning till passage över Ljungan på ny järnvägsbro finns långt framskridna planer på ett seniorboende. Dubbelspåret kommer att ligga nära varför bullerdämpande åtgärder måste komma till stånd.

Trafikverkets kommentarer:

När det gäller järnvägen genom centrala Sundsvall ingår inte detta i uppdraget med dubbelspår Gävle-Sundsvall. Vi förstår samtidigt att det finns ett klart samband och håller med kommunen om att det bör finnas en lösning också på denna fråga innan ett dubbelspår på Ostkustbanan är en realitet.

Delen som beskriver avfärdade alternativ ska förtydligas. Det är också riktigt att val av alternativ för Hudiksvall och infarten till Gävle inte bara är en fråga för den enskilda kommunen utan behov och intressen knutna till dessa val påverkar ett mycket större område.

Vi noterar de övriga frågorna som viktiga aspekter att studera i kommande skeden.

14 - Svenska kraftnät, 2010-06-15

Svenska kraftnät (SvK) har kraftledningar som löper genom förstudieområdet. Vid korsning av eller parallellgång med dessa gäller ett antal tekniska riktlinjer och krav. SvK planerar också för att ersätta befintlig ledning mellan Hällsjö (Matfors) och Valbo med en ny ledning vid kusten vilket kan påverka ett framtida dubbelspår. Vid detaljplanering av järnvägen ska samråd ske med SvK innan detaljerade planer fastställs och helst 2,5 år innan bygget är klart.

Trafikverkets kommentarer:

Även om en utbyggnad av dubbelspår ligger ett antal år fram i tiden, är det redan i järnvägsutredning bra att konkretisera konflikter med större kraftledningar, inte minst för att fånga upp detta i kostnadskalkylerna.

15 - Söderhamns kommun, 2010-06-17

Söderhamns kommun anser att en satsning på dubbelspår är den enskilt viktigaste tillväxtskapande åtgärden för regionen. De påpekar att det inte bara ger snabbare transporter utan framför allt pålitligare transporter. Bättre spårkommunikationer höjer regionens attraktionskraft, både som boendeort för privatpersoner och som etableringsort för företag. Det gör även att regionens förutsättningar för såväl in- som utpendling för arbete och studier förbättras avsevärt.

Kommunstyrelsen har beslutat att:

- förorda det västliga alternativet söder om Ljusne eftersom detta ger mindre påverkan för boende och mindre trafikstörningar under byggtiden.
- Anslutningen mot Orrskärshamnen i Ljusne är av stort regionalt intresse med dess kvaliteter med stort vattendjup och kajanläggningar. Anslutningen bör utredas noggrant i kommande utredning.
- Västra alternativet in mot Gävle förordas eftersom detta ger en anslutning för regionaltåg mot Gävle sjukhus och Högskolan.

Trafikverkets kommentarer:

Vi noterar att kommunen redan nu förordar det västliga alternativet söder om Ljusne. Vi anser dock att en järnvägsutredning med mer detaljerade uppgifter måste ligga till grund för detta val och behåller därför båda alternativen i förstudien.

Hamnanslutningen till Orrskär liksom andra hamn- och industrianslutningar är precis som kommunen påpekar viktiga att studera noggrant i kommande skede. För den totala funktionen på dubbelspåret är det viktigt att hitta hållbara lösningar för dessa behov.

16 - Region Gävleborg, 2010-06-17

Region Gävleborg anser att dubbelspår längs Ostkustbanan är av yttersta vikt för regionens fortsatta utveckling och tillväxt. Ett nollalternativ (dagens bana med sju nya mötesstationer) är fullständigt oacceptabelt. Ostkustbanans betydelse såväl lokalt, regionalt och interregionalt mellan Stockholm och Umeå kan inte nog betonas. I förlängningen påverkas all järnvägstrafik mellan Nordkalotten och Europa och därmed även transportmöjligheterna för betydelsefulla råvaror. Det är därför nödvändigt att utredningsarbetet fortskrider i rask takt och att det snarast tänkbart kommer till stånd ett dubbelspår längs Ostkustbanan.

Man kan idag se en mycket positiv trend med en ökad efterfrågan på transportmöjligheter på järnväg. Dessa anspråk begränsas av den bekymmersamma kapacitetsbrist som idag är ett faktum på Ostkustbanan. Detta innebär att en orimlig mängd gods idag och under överskådlig tid transporteras via landsväg.

Botniabanans snara färdigställande påverkar kapacitetsbristen på sträckan Stockholm-Umeå ytterligare. Ett dubbelspår bidrar till ökad kapacitet, minskade effekter vid förseningar samt kortare restider, vilket är avgörande för bland annat arbetspendling och näringslivets transporter. Ur tillgänglighetsaspekt är fler stationslägen med närhet till tätorter positivt. Det är även viktigt att fjärrtågen trafikerar regionens huvudorter.

Region Gävleborg förordar ett nytt stationsläge vid Gävle sjukhus där all regionaltågstrafik från Ostkustbanan, Norra stambanan och Bergslagsbanan sammanstrålar. Tillgängligheten till Gävle sjukhus är en viktig regional fråga, och även tillgängligheten till Högskolan förbättras med detta.

Gävleborg har haft en synnerligen positiv utveckling av regionalt resande på järnväg under de senaste åren. Därför är det mycket angeläget att den attraktiva kollektivtrafiken som redan finns kan fortsätta att utvecklas. Detta har en påtaglig inverkan på Gävleborgs möjligheter till regionförstoring. De vill slutligen understryka att en minskning av transporter på väg, till fördel för järnväg, innebär stora fördelar ur miljö- och klimatsynpunkt.

Trafikverkets kommentarer:

Vi kan bara instämma i Region Gävleborgs analys när det gäller behovet av dubbelspår. Likaså strövan att skapa närhet till tätorter. Här kan det dock visa sig att vissa kompromisser blir nödvändiga. Detta ska kommande järnvägsutredningar ge svar på.

17 - Landstinget Västernorrland, 2010-06-18

Landstinget betonar att förstudien beskriver en investering som redan borde vara beslutad och påbörjad. Den situation som idag och in till dess dubbelspåret är klart kommer att finnas med stor kapacitetsbrist på banan är inte acceptabelt. Bristen på kapacitet innebär att den positiva utveckling av gods- och persontrafiken kommer att avstanna och en fortsatt kraftig övergång till miljöanpassade transporter inte blir av. Det är lika svårt att acceptera att kapacitetsbristen kommer att leda till längre gångtider för persontågen och därmed försämrade konkurrenskraft.

Landstinget Västernorrland ser det inte som sin uppgift att yttra sig över banans sträckning i landskapet, men det är viktigt att den nya banan kan producera effektiva transporter. Därför ser de problem med de sträckningar som följer nuvarande bana. Med byggtider på 7-10 år blir sträckningar som omöjliggör vanlig tågdrift på befintlig bana förödande för tågtrafikens utveckling. Landstinget bedömer därför att det är nödvändigt att välja sträckningar som så lite som möjligt påverkar den tågtrafik som bedrivs på befintlig bana.

De betonar också vikten av att investeringen vid beräkning av samhällsnyttan i den kommande planeringsprocessen inte bedöms enbart som en enskild investering, utan bedömningen ska göras utifrån investeringens betydelse för hela sträckan Stockholm-Umeå.

Landstinget Västernorrland ser fram emot en snar igångsättning av investeringen med ett arbetssätt som gör att byggnadstiden kan minimeras.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket jobbar på uppdrag av regeringen och får därför förhålla sig till de investeringsplaner som beslutas. Samtidigt är det en lång planeringsprocess i investeringar av denna storleksordning. Av den anledningen har Trafikverket trots att projektet saknas i Nationell Transportplan valt att fullfölja en förstudie. Inför Trafikverkets ställningstagande i förstudien kommer en bedömning göras om projektets fortsatta framdrift. I övrigt håller Trafikverket med Landstingets beskrivning av kapacitet och trafiksituation.

Trafikverket har också uppmärksammat de stora problem det innebär att bygga ny järnväg i anslutning till befintlig järnväg med tät trafik. I kommande arbete med järnvägsutredningar där alternativen med nysträckning ska ställas mot utbyggnad i befintlig sträckning, kommer denna aspekt att studeras noggrant, och även hanteras i alternativens kostnadsberäkningar.

I den metodik som gäller för uträkning av samhällsnyttan, saknas i stora delar effekter på längre avstånd, regionalförstoringseffekter, nya resmönster och förändrad samhällsutveckling till följd av nya pendlingsmöjligheter. Detta gör att projektet enligt räknemodellen inte får den positiva

samhällsnytta som det borde få. Det blir därför viktigt för det fortsatta arbetet med projektet att också visa på de positiva effekter som faller utanför i denna beräkning.

18 - SGU (Sveriges geologiska undersökning), 2010-06-30

SGU betonar att de geologiska förutsättningarna i förstudien har fått en mycket översiktlig beskrivning och att det därför kommer att krävas stor insats för att säkerställa nödvändig information i det fortsatta arbetet. T.ex. framför de att det är mindre lämpligt att presentera isälvsmaterial och svallsediment på samma sätt eftersom dessa förekomster har helt olika geologiska och byggnadstekniska förutsättningar (jordlagrens uppbyggnad och grundvattenförhållanden).

De påpekar att förstudien nämner förekomster av sand och grus, men att det inte framgår något om naturgrusmålet där naturgrus bör ersättas med krossberg. Många av de isälvsavlagringar som berörs är dessutom mer eller mindre grundvattenförande. Det kommer därför krävas noggranna undersökningar av dessa områden.

SGU anger några särskilt viktiga frågor utan att gå i detalj på hela sträckan:

- På delen Gävle-Axmartavlan löper befintlig järnväg på långa sträckor parallellt med Gävleåsen. Det västra alternativet skär också över denna ås och det är av stor vikt att grundvattenskyddet säkerställs. Åsen har stor betydelse för vattenförsörjningen i Gävleområdet. De efterlyser uppgifter om detta i förstudien och betonar också vikten av att det görs en fördjupad analys av påverkan och sårbarhet i kommande skede.
- I det västra alternativet väster om Hamrånge förekommer mer ytnära berggrund (hälltytor) än det som framgår av den presenterade kartan.
- Passage av åsen söder om Enånger omnämns inte och framgår inte av kartan.
- För passagen av Halstaåsen i Hudiksvall bör även riskerna för påverkan av grundvattnet behandlas. En hög nivå på järnvägen bör vara att föredra vid passage av Halstaåsen.
- Den västra korridoren ger mindre ingrepp i åsen vid Harmångersåns dalgång. Vid Jättendal ger det västra läget troligen mindre stabilitetsproblem. Vid Årskogen och upp mot Armsjön ökar sannolikheten att finsediment underlagrar svallsanden i den östra delen av korridoren.
- Vid tunnelbygge genom Böleberget kan Stormyran eventuellt komma att påverkas. Detta bör säkerställas genom kompletterande utredning.

Trafikverkets kommentarer:

Vi kommer att se över de delar i förstudien som handlar om grusåsar som passerar på vägen och komplettera med SGU:s uppgifter. Samma sak gäller påpekandet om naturgrusmålet. Övriga uppgifter kommer till nytta vid planering av och genomförande av kommande järnvägsutredningar.

19 - Mellansvenska Handelskammaren, 2010-07-02

Handelskammarens synpunkt är att det är mycket viktigt att dubbelspåret byggs så fort som möjligt.

20 - EU-projektet Ostkustbanan (OKBAB), 2010-07-02

De skriver att den situation som råder idag och till dess dubbelspåret är klart kommer att innebära en tilltagande kapacitetsbrist som inte är acceptabel. Vidare att bristen på kapacitet innebär att den positiva utveckling av gods- och persontrafik som baninvesteringarna norr om Härnösand ger möjlighet till kommer att avstanna och en fortsatt kraftig övergång till miljöanpassade transporter inte blir av. Regionens industriella tillväxt kommer på grund av detta att hämmas. Kapacitetsbristen kommer därtill att leda till längre restider för persontågen och därmed försämrad konkurrenskraft för regionens företag och sämre attraktivitet och svagare utveckling för kommunerna längs Norrlandskusten.

OKBAB betonar vikten av att personresor Stockholm-Sundsvall kan ske på 2 timmar med tåg i 250 km/tim. De ser stora problem med en utbyggnad efter befintlig sträckning eftersom detta riskerar att skapa stora störningar i tågtrafiken under många år. De förordar därför byggnation i ny sträckning hela vägen.

Ostkustbanan är en viktig länk i den Botniska korridoren och det är viktigt vid beräkning av samhällsnyttan att inte enbart bedöma nyttan för den enskilda investeringen, utan bedömningen ska göras utifrån investeringens betydelse för hela sträckan Stockholm-Umeå.

OKBAB ser fram emot att investeringen påbörjas snarast möjligt med ett arbetssätt som gör att byggnadstiden kan minimeras.

Trafikverkets kommentarer:

Synpunkterna från OKBAB liknar många av de synpunkter som kommit från andra instanser, och som därmed redan finns kommenterade i samrådsredogörelsen.

Vi noterar oss synpunkten kring den samhällsekonomiska beräkningen och ska eftersträva en tydligare beskrivning av dessa effekter i det fortsatta arbetet.

21 - Branschföreningen Tågoperatörerna, 2010-08-17

De tycker det är en besvikelse att dubbelspår Gävle-Sundsvall inte finns med i den nationella transportplanen. Det betyder att en del av de nyttor som Botniabanan och investeringarna på Ådalsbanan avsett inte kommer samhället till del på många år. En fortsatt enkelspårig Ostkustbana kommer att begränsa marknadsutvecklingen och antalet tåg, förlänga res- och transporttider och minska tillförlitligheten hos tågplanen.

I förstudien anges att dagens bana kompletterat med sju nya mötesstationer ska kunna trafikeras med 75-80 tåg per dygn. Det är optimistiskt i överkant även vid bantekniskt optimala förhållanden. Banan kommer att trafikeras av tåg med mycket varierande trafikuppgifter och tekniska egenskaper, som driver upp behovet av bankapacitet. Att konstruera en tågplan för 75 tåg på 22 mil enkelspår skulle i praktiken kräva sådana tidtabellslagda uppoffringar av res- och transporttid att den blir marknadsmässigt ointressant. En realistisk tågvolym bör snarare omfatta 60-65 tåg/dygn, dvs. i stort dagens trafik.

Trafikverket bör inte förespegla att enbart förtätade mötesstationer skulle ge kapacitet för 75-80 tåg/dygn.

Det är viktigt att en dubbelspårsutbyggnad inte fastnar i ett antal partiella dubbelspår. I normalfall är det mycket svårt att få ut varaktigt nytta av partiella dubbelspår.

Utöver de allmänna fördelarna med dubbelspår i nytt stråk tillkommer även ett starkt behov att minimera trafikpåverkan under byggtiden. Tidsvinster med de nya stråken kan delvis kompensera trafikpåverkan av utbyggnader längs befintlig bana med en tidsföljd mellan etapperna som tar hänsyn till detta. Branschföreningen förordar följande etappindelning:

- Gävle-Axmartavlan-Ljusne, i västligt läge
- Ljusne-Enånger, bör byggas efter etapperna söder om och norr om
- Enånger-Långsjön, i västligt läge alternativt tunnel under staden med nytt resecentrum
- Långsjön-Gnarp, i västligt läge men med östlig linjerätning vid Gnarp, bör genomföras som en tidig etapp
- Dingersjö-Länsgränsen, i västligt läge bör också genomföras som en tidig etapp. Därefter genomförs de trafikpåverkande deletapperna Sundsvall-Dingersjö och Länsgränsen-Gnarp.

Projektet bör inkludera anslutningsspår för industrier, triangelspår mot Bergslagsbanan och anslutning till Norra Stambanan.

Vissa av de nya mötesstationer som i den Nationella transportplanen föreslås byggas ser ut att hamna utanför korridorerna i ett rationellt lokaliserat dubbelspår. Det är därför viktigt att inte utbyggnaden av mötesstationer tas till intäkt för att uppskjuta den mycket angelägna utbyggnaden till dubbelspår.

Trafikverkets kommentarer:

Vi ser liksom Branschförningen behovet av dubbelspår, men måste samtidigt förhålla oss till de investeringsplaner som beslutas nationellt.

De frågeställningar som tas upp kring pågående utbyggnad av mötesstationer hanteras av Trafikverket i annat sammanhang. Vi kommer dock att se över de kapacitetsberäkningar som tidigare är gjorda, och liksom Branschförningen är vi upptagna av att det skapas ett system som fungerar i praktiken och inte enbart teoretiskt.

Vi delar Branschförningens syn att en utbyggnad av dubbelspår på delar av sträckan ger en begränsad effekt och att målsättningen därför bör vara ett dubbelspår hela vägen. Vi noterar oss också synpunkterna kring utbyggnadsordningen, och kommer att se över denna i takt med att projektet kommer in i den ekonomiska planeringen.

Om det västra alternativet norrut från Gävle väljs i en kommande järnvägsutredning, kommer anslutning till Norra Stambanan att ingå i projektet. Det samma gäller befintliga industrispårsanslutningar som måste anslutas till nytt dubbelspår samt att lösningar för kommande behov ska tas med i planeringen. Triangelspår mot Bergslagsbanan ingår dock inte i projektet.

Hur pågående utbyggnad av mötesstationer kommer att passa in i ett framtida dubbelspår beskrivs i förstudiens slutrapport.

22 - Länsstyrelsen Gävleborg, 2010-08-30

Länsstyrelsen har tidigare yttrat sig kring sakinnehållet i förstudien. I denna skrivelse meddelar de sitt beslut om att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet gäller de delar som ligger inom Gävleborgs län.

Länsstyrelsen anser att genomfört samråd har tillfört värdefullt underlag till projektet och noterar med tillfredsställelse att Trafikverket avser att beakta synpunkterna i kommande arbete.

Trafikverkets kommentarer:

Länsstyrelsens beslut kommer att ligga till grund för det samråd som ska ske kring den fortsatta processen i de olika utbyggnadsetapperna.

23 - Länsstyrelsen Västernorrland, 2010-08-31

Länsstyrelsen Västernorrland lämnar i samma yttrande synpunkter kring förstudiens sakinnehåll samt att de meddelar sitt beslut om att projektet antas innebära betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen bedömer att de alternativ som redovisas i förstudien är genomförbara och rekommenderar Trafikverket att gå vidare med järnvägsutredning. De anser att det är mycket viktigt att planeringsarbetet snarast möjligt fortsätter och förordar en nydragning av dubbelspår i västlig korridor.

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 godstransportörerna måste framhållas även i ett nationellt och europeiskt perspektiv. Botniska korridoren är en viktig länk i Europas godstransportsystem och planeringen av nya logistikcentra, bl.a. Sundsvalls hamn, ställer ytterligare krav på kapacitet och banstandard.

En viktig aspekt är att en eventuell dragning intill befintligt spår inte får störa trafiken i för stor omfattning. Möjligheten att införliva och nyttja mötesstationer, befintliga eller planerade, i det blivande dubbelspåret måste också belysas i kommande skede.

Alternativen ligger i närheten av befintliga transportstråk, i väst E4 och i öst befintlig järnväg. Landskapsbildningen kommer oavsett alternativ ändå att förändras. Planeringen, byggandet och utförandet av järnvägen måste ske med hänsyn till en rad miljöer och värden (kulturmiljöer, odlingslandskap, barriär för både människor och djur, buller och vibrationer m.m.). På sträckan Dingersjö-Sundsvall finns bara ett alternativ, intill befintlig E4 och järnväg, varför förändringen i landskapsbildningen inte bedöms bli alltför dramatisk.

Inom Västernorrlands län kommer dubbelspåret att beröra tätbebyggda områden – i söder Armsjön med fritidsbebyggelse – norrut huvudsakligen permanentbebyggelse. Även flera verksamheter, bl.a. större industrier, kan påverkas, och det kan finnas många målpunkter utmed sträckan på båda sidorna av järnvägen med behov av passager för bl.a. GC- trafik. Kurvrättning och breddning med ytterligare spår innebär att fler fastigheter än idag blir direkt berörda av störningar från järnvägstrafiken. Bullerskärmar kan bli aktuella och dessa bör samordnas med åtgärder mot vägtrafikbuller.

För kommande arbeten är det av stor vikt att ta fram historiska beskrivningar och ta reda på befintlig kunskap i syfte att upptäcka om det finns risk för att föroreningar kan förekomma för områden där

industriell verksamhet har bedrivits. En plan för hantering av förorenade massor bör upprättas i tidigt skede.

Gällande miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten ska tillämpas. Verksamhetsutövaren ska beskriva hur man kommer att tillgodose kravet på att uppnå god ekologisk status/potential (2015/2021) och god kemisk status (2015) i de vattenförekomster som passerar.

En riskanalys ska göras där förväntade klimatförändringar vägs in med bl.a. risker för ras, skred och höga flöden.

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. Dagens kapacitetsbrist 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 försämrade konkurrenskraft för regionens företag. Det är viktigt att den slutgiltiga sträckningen väljs utifrån att personresor mellan Stockholm och Sundsvall kan ske på två timmar.

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. Beräkningsmodellen som används är undermålig, och bör snarast modifieras då den istället för helheten mellan Stockholm och Umeå bedömer delsträckor. En stor del av modellen fokuserar dessutom på persontrafik, inte godstrafik.

Länsstyrelsen lämnar också mer specifika synpunkter på de två delsträckorna inom länet:

Länsgränsen-Dingersjö

Ur kulturmiljösynpunkt bedöms det östra alternativet något skonsammare än det västra. I kommande skede krävs dock särskilda utredningar och arkeologiska undersökningar enligt kulturminneslagen.

Ur naturmiljöperspektiv kan en västlig dragning möjligen vara att föredra. Här krävs dock mer detaljerad utredning, bl.a. med hänsyn till påverkan på Skrängstasjön. Olika naturvårdsobjekt kan komma att påverkas i båda alternativen, liksom det finns riksintresseområden samt ett Natura 2000-område där negativ påverkan måste undvikas.

Det finns också både sumpskogsobjekt, nyckelbiotoper och biotopskyddsområden som kan beröras, och länsstyrelsen bedömer att en översiktlig

naturinventering behöver göras för framtagande av MKB. Detta är också ett material som kan användas vid dispensansökningar.

Ur ett jordbruksperspektiv är det östliga alternativet att föredra, då det tar minst ny mark i anspråk. Det finns ett program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden som omfattar områdena kring Bölesjön och Skrängstasjön.

I kommande MKB vill länsstyrelsen se en tydligare beskrivning av de olika vattendrag som kan påverkas och hur man kommer att gå till väga för att minimera ev. negativa effekter av bygget. Detta kan t.ex. specifikt gälla krav på redskap och maskiner och risk för spridning av kräftpest.

Dingersjö-Sundsvall

I området kring Nolby kan det finnas fornlämningar även i närheten av befintlig järnväg. Här är det viktigt att särskilda utredningar planeras in i nästa skede, och arkeologiska undersökningar kan förväntas bli aktuella i senare skeden.

Ur naturmiljösynpunkt handlar det på denna delsträcka mest om att minimera barriärverkan.

Trafikverkets kommentarer:

På samma sätt som i Gävleborg kommer beslutet om betydande miljöpåverkan att ligga till grund för det fortsatta samrådet.

Alternativens påverkan på befintlig trafik samt anpassning till de nya mötesstationerna blir viktiga aspekter att belysa i kommande skede.

Även om det idag saknas en gemensam beräkningsmodell för väg- och järnvägsbuller, kommer Trafikverket ta ett samlat ansvar och vi förutsätter även att en ny beräkningsmodell kommer att tas fram.

Vi noterar Länsstyrelsens synpunkter kring förorenade områden, hantering av förorenade massor, kvalitetsnormer för vatten, riskanalys kring klimatförändringar m.m., och kommer att beskriva dessa frågor i kommande skede. Samma sak gäller de specifika synpunkter som Länsstyrelsen lämnar kring respektive delsträcka.

Vi håller med om att det finns brister i gällande modell för samhällsekonomiska beräkningar. Samtidigt ska alla järnvägsprojekt tillämpa samma modell. Det är också viktigt att betona att en samhällsekonomisk analys även ska värdera andra aspekter än de som är beräkningsbara och ingår i den samhällsekonomiska kalkylen. Efter en översyn av beräkningen ligger dessutom nettonuvärdeskvoten för projektet nu kring noll.

www.trafikverket.se

Ärendenummer: TRV 2010/25933



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Rödavägen 1
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se

TRAFIKVERKET. OKTOBER 2010.