

Samrådsredogörelse

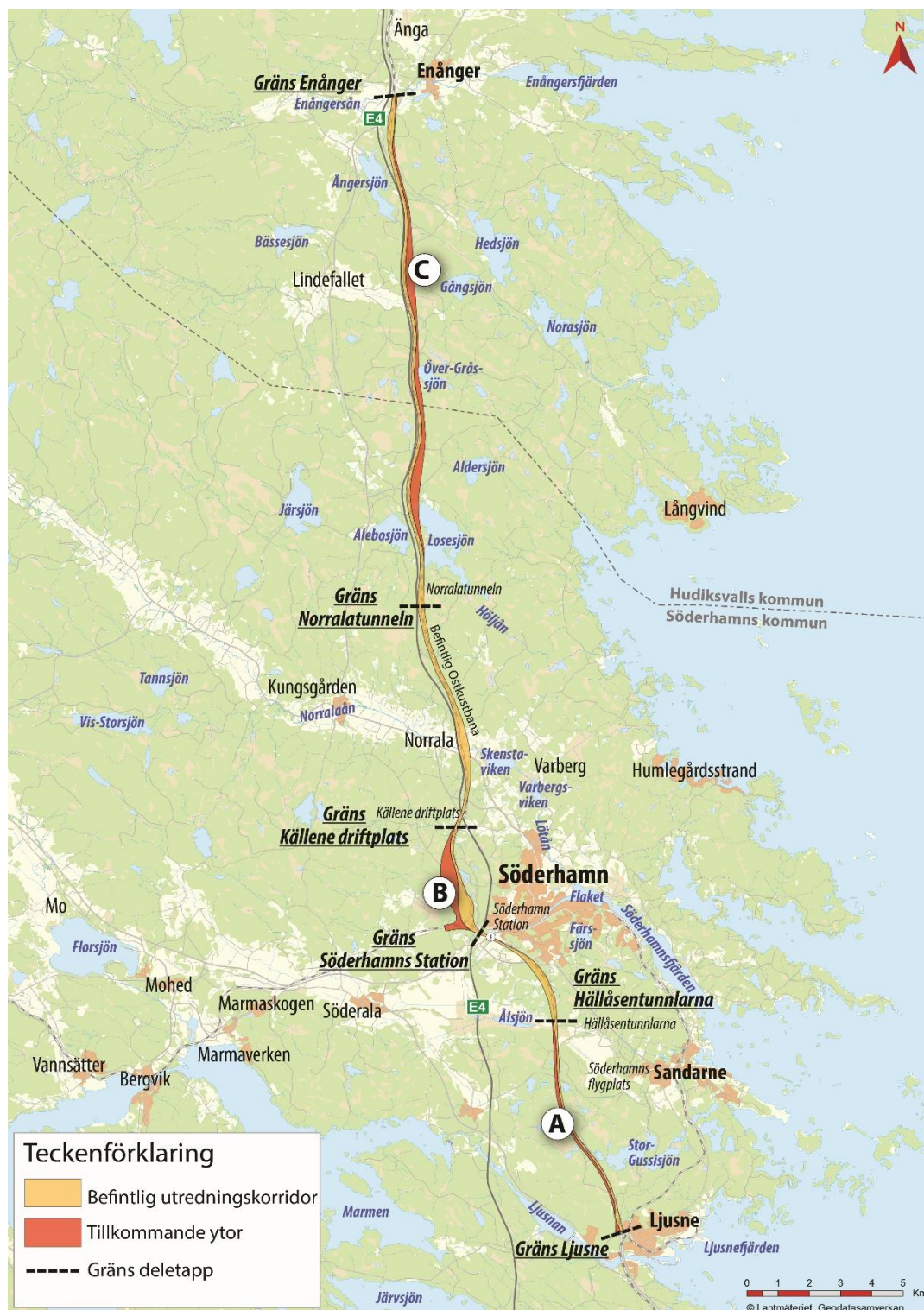
Samrådsunderlag för tillkommande ytor i korridoren

Ostkustbanan, Ljusne-Enånger

Söderhamns och Hudiksvalls kommuner, Gävleborgs län

2024-06-13

Ärendenummer: TRV 2016/71872



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Linnéa Säterberg & Emma Sjöberg, AFRY

Dokumentdatum: 2024-06-13

5.0

Ärendenummer: TRV 2016/71872

Version: 1.0

Kontaktperson: Peter Nyberg, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
1.1.	Bakgrund	4
1.2.	Aktuellt samrådsunderlag	5
2	Samrådskrets	5
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	9
3.1.2.	Samråd med berörda kommuner	11
3.1.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter	14

Förteckning över tidigare dokument

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

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

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

1 Sammanfattning

1.1. Bakgrund

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

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

För delsträckan Ljusne–Enånger, se Figur 1, har linjestudier utförts 2023. Syftet med dessa studier har varit att klarlägga om korridoren som definierats i förstudien är tillräcklig för standardhöjning av OKB eller om korridoren behöver utökas. Baserat på linjestudierna görs bedömningen att befintlig korridor behöver utökas i vissa delar för att säkerställa att tillkommande spår och tunnlar kan utformas med god byggbarhet. Det möjliggörs genom att tillkommande spår förläggs på tillräckligt avstånd från befintligt trafikerat spår. Med det kan utbyggnaden genomföras på ett rationellt sätt samtidigt som störningar för tågtrafiken minimeras.

Totalt redovisas tre tillkommande ytor benämnda A, B och C. Trafikverket har genomfört ett arbete med ett kompletterande samrådsunderlag för de tillkommande ytorna. Syftet är att redovisa ett underlag till länsstyrelsens beslut om en lokalisering av Ostkustbanan inom tillkommande ytor innebär betydande miljöpåverkan.

I tidslinjen på sida 9 sammanfattas planprocessen från 2010 fram till idag. Förteckning över tidigare dokument finns på sida 3.



Figur 1. Ostkustbanan, utredningskorridorer Val av lokalisering. Delen Ljusne-Enånger markerad med en röd cirkel.

1.2. Aktuellt samrådsunderlag

I mars 2024 presenterade Trafikverket Samrådsunderlag för tillkommande ytor för deletappen Ljusne-Enånger. Under samrådet inkom 18 yttranden från myndigheter, föreningar, organisationer, verksamheter och enskilda.

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

2 Samrådsrets

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

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

Brevutskick med inbjudan till samråd har gått ut till myndigheter, organisationer och verksamheter i samrådsretsen. Brevutskick med information om samrådet har även skett till särskilt berörda inom de tillkommande ytorna. Allmänheten har kunnat ta del av informationen om samrådet genom den annonsering som skett, se avsnitt 3.1.

3 Samråd

Samtliga inkomna synpunkter, yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll avseende samrådsunderlaget finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2016/71872. Avseende förstudien från 2010 återfinns samtliga inkomna yttranden, upprättade minnesanteckningar och protokoll diarieförda under diarienummer TRV 2010/25933.

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

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

I samrådsredogörelsen för förstudien framförde många instanser farhågor kring en utbyggnad till dubbelspår i direkt anslutning till befintlig sträckning, detta eftersom det riskerar att skapa stora störningar för pågående trafik under långa perioder.

För delsträckan Ljusne–Enånger har linjestudier utförts 2023. Syftet med dessa studier har varit att klarlägga om korridoren som definierats i förstudien är tillräcklig för standardhöjning av OKB eller om korridoren behöver utökas. Baserat på linjestudierna görs bedömningen att befintlig korridor behöver utökas i vissa delar för att säkerställa att tillkommande spår och tunnlar kan utformas med god byggbarhet. Det möjliggörs genom att tillkommande spår förläggs på tillräckligt avstånd från befintligt, trafikerat spår. Med det kan utbyggnaden genomföras på ett rationellt sätt samtidigt som störningar för tågtrafiken minimeras (tågstopp, hastighetsnedsättningar, zonschakt med mera).

Totalt redovisas tre tillkommande ytor benämnda A, B och C. I Figur visas befintlig korridor för Ostkustbanan markerad med orange färg och tillkommande ytor markerad med röd färg.

Trafikverket har genomfört ett arbete med ett kompletterande samrådsunderlag för de tillkommande ytorna. Syftet är att redovisa ett underlag till länsstyrelsens beslut om en lokalisering av Ostkustbanan inom tillkommande ytor innebär betydande miljöpåverkan.

I mars 2024 presenterade Trafikverket Samrådsunderlag för tillkommande ytor i korridoren, Ljusne-Enånger. Samråd hölls 2024-03-13 - 2024-04-16, synpunkter skulle lämnas senast 2024-04-17. Samrådsunderlaget har under samrådstiden funnits tillgängliga på Trafikverkets webbplats, i receptionen på Trafikverket i Gävle och Hudiksvalls kommun samt i Söderhamns stadsbibliotek.

Inbjudan till samråd (samrådsremiss) skickades ut enligt sändlista till särskilt berörda (fastighetsägare inom de tillkommande ytorna), myndigheter, föreningar, organisationer och verksamheter i samrådslokalskretsen 2024-02-26.

Annonsering med inbjudan till samråd har skett i följande tidningar:

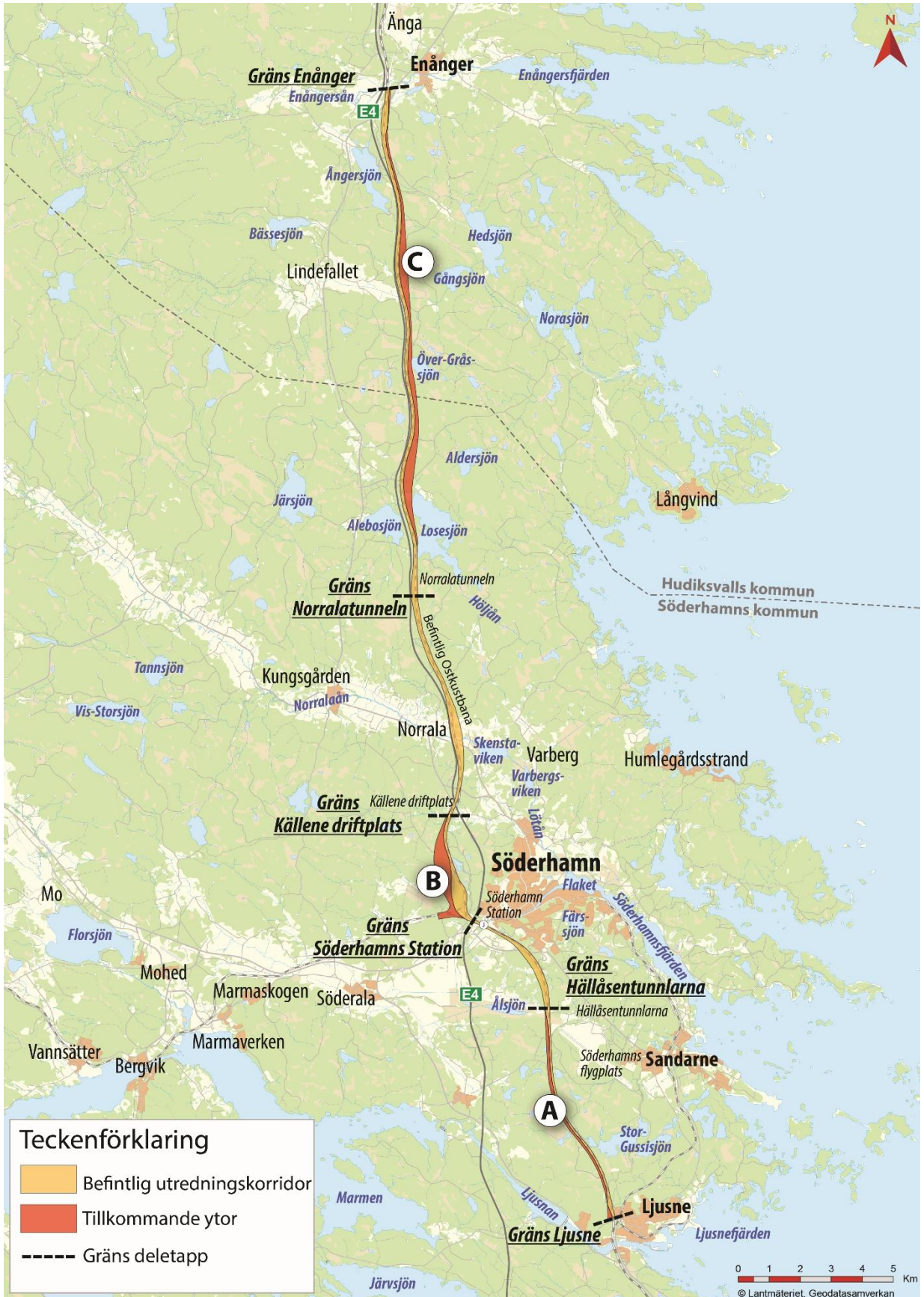
- Söderhamns-Kuriren (2024-03-08)
- Hudiksvalls tidning (2024-03-08)

Därtill har inbjudan till samråd skett genom följande media:

- Trafikverkets webbplats <https://www.trafikverket.se/Ljusne-Enanger>

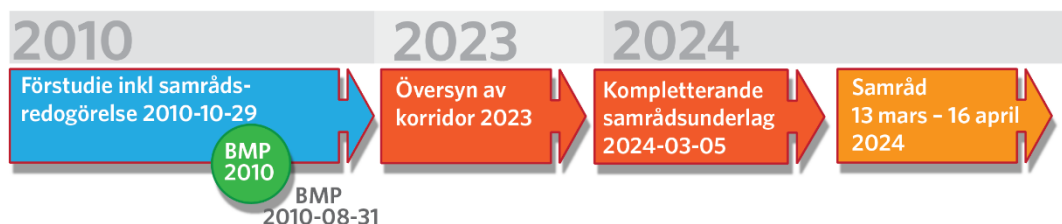
Under samrådet har totalt 18 yttranden inkommit. Inkomna synpunkter sammanfattas och kommenteras i avsnitten 3.1.1–3.1.4 nedan.

Med ”samrådsunderlag” i följande avsnitt avses ”Samrådsunderlag för tillkommande ytor i korridoren, Nytt dubbelspår Ostkustbanan, Ljusne-Enånger”, daterad 2024-03-05.



Figur 2. Deletappen Ljusne-Enånger. Tillkommande ytor markerade med röd färg.

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



Figur 3. Planprocessen för deletappen Ljusne-Enånger från 2010 fram till idag.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

De tillkommande ytorna är lokaliserade i Gävleborgs län. Nedan summeras och kommenteras inkommet yttrande från Länsstyrelsen Gävleborg avseende samrådsunderlaget.

Länsstyrelsen Gävleborg

Möte har hållits med Länsstyrelsen Gävleborg 2023-12-14. Länsstyrelsen Gävleborg inkom med ett skriftligt yttrande daterat 2024-04-17.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen påpekar vikten av att redovisa de områden för *Bevarandeprogram för odlingslandskapet* som berörs. I yta C gäller detta framför allt vid Losjö, där en stor del bevarandevärda områden ianspråkats, varför påverkan på området och de kulturhistoriska värdena behöver lyftas och beskrivas.

Länsstyrelsen anser att arkeologiska utredningar bör utföras inom samtliga tillkommande ytor.

Gällande riksintresset för kulturmiljövård Enånger (X234) ser länsstyrelsen att Trafikverket har gjort en väl avvägd bedömning huruvida skada på riksintresset kan komma att uppstå. Vidgningen av passagen ligger fortsatt utanför riksintresseområdet och uppfattas inte bli så omfattande att påtaglig skada riskeras.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Områden för *Bevarandeprogram för odlingslandskapet* som berörs redovisas i samrådsunderlaget avsnitt 4.4 *Kulturmiljö*.

Arkeologiska utredningar kommer att utföras i nästa skede.

Naturmiljö

Utifrån naturvärdessynpunkt ser länsstyrelsen inget utöver det som redan identifierats i samrådsunderlaget som påverkar järnvägsplanens genomförbarhet. Vid passage vid Ålsjön kan Natura 2000-tillstånd krävas. Ansökan bör inkomma i god tid.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket i kommande samrådshandling kommer att redovisa att riktvärden för buller vid bostadsbyggnader uppnås genom väl vald lokalisering, utformning och/eller skyddsåtgärder.

Länsstyrelsen utgår även från att Trafikverket i kommande arbete kommer att redovisa motiv till eventuell inlösen av bebyggda bostadsfastigheter mer utförligt, samt motivera till alternativa och bortvalda alternativ som skulle kunna undvikas.

I kommande samrådshandling förutsätter länsstyrelsen att frågan om förorenade områden och massor beskrivs mer i detalj. Två objekt som kan behöva särskild hänsyn är de deponier som enligt länsstyrelsens uppgifter ligger inom yta A och C.

Information om identifierade potentiellt förorenade områden längs bansträckningen finns i länsstyrelsens databas, EBH-stödet. Ytterligare information kan finnas hos kommunen.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att utreda och beskriva detta mer i detalj i nästa skede.

Strandskydd

Inom de tillkommande ytorna finns ett antal sjöar och vattendrag som omfattas av strandskydd. Även grävda diken kan finnas inom ytorna och i dessa fall behöver en enskild bedömning göras om de omfattas av strandskydd eller inte.

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

Jord- och skogsbruksmark

De tillkommande ytorna berör både jord- och skogsbruksmark, vilket är av nationell betydelse enligt 3 kap. miljöbalken. Brukningsvärd jordbruksmark får endast ianspråkta för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, vilket dubbelspåret utgör. Det är samtidigt viktigt att lokalisering och utformning väljs för att minimera negativa effekter på den pågående markanvändningen.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten och instämmer i vikten av en väl vald lokalisering och utformning för att minimera negativa effekter på brukningsvärd mark.

Rekreation och friluftsliv

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att järnvägen kan få betydande påverkan på friluftsliv och rekreationsmöjligheter men att påverkan kan mildras exempelvis genom väl lokaliserade passagemöjligheter.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten.

Miljö kvalitetsnormer

I den kommande processen ser länsstyrelsen fram emot att ta del av vilka skyddsåtgärder som ska utföras och hur de säkerställs så att fastställda miljö kvalitetsnormer i vatten och luft samt berörda miljömål nås.

En bedömning om genomförandet riskerar att påverka berörda yt- och grundvattenförekomster negativt behöver tas fram i det kommande planarbetet.

Inventering av flodpärlmussla behöver genomföras. Om musslor påträffas ska de flyttas uppströms arbetets plats och länsstyrelsen ska informeras.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att se över dessa aspekter i nästa skede.

Vattenverksamhet

All påverkan på vattendrag, sjöar och våtmarker vid anläggande av nytt dubbelspår kommer att hanteras som anmälningspliktig vattenverksamhet av länsstyrelsen och/eller som tillståndspliktig verksamhet av mark- och miljödomstol.

Berörda vattenskyddsområden ska behandlas i kommande samrådshandling. Även vattenskyddsområden som ligger utanför, men i planområdets närhet, kan anses vara berörda. Samverkan kring skydd av relevanta vattenskyddsområden ska ske med berörd VA-huvudman.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att behandla detta i nästa skede.

Invasiva främmande arter

Länsstyrelsen upplyser om att invasiva främmande arter såsom jätteloka och jätdebalsamin kan växa inom området för markarbetet. Verksamhetsutövaren kommer därför att ha ett stort ansvar för att minimera spridning av invasiva arter. En inventering av detta bör därför utföras innan exploatering. Jordmassor från områden med invasiva arter kan endast användas på plats. Måste sådana massor flyttas så ska de omhändertas på korrekt sätt. Ska invasiva växter röjas måste verksamhetsutövaren se till att växtmaterialet bränns och inte komposteras.

Trafikverket svarar: Utredningar avseende invasiva arter kommer ske i nästa skede när järnvägsplanens planförslag ska arbetas fram.

Klimat

Länsstyrelsen understryker vikten av att anpassa järnvägens utformning för ett varmare klimat och tidvis ökad nederbörd.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten och instämmer i resonemanget.

3.1.2. Samråd med berörda kommuner

De tillkommande ytorna är lokaliserade i Söderhamns och Hudiksvalls kommuner. Möte har hållits med kommunerna 2023-12-08. Nedan summeras och kommenteras inkomna yttranden från Söderhamns kommun och Hudiksvalls kommun avseende samrådsunderlaget.

Nordanstigs kommun har getts möjlighet att yttra sig men har inget att erinra mot förslaget.

Hudiksvalls kommun

Hudiksvalls kommun avgränsar sitt yttrande till att endast omfatta den del som är belägen i kommunen, vilken är yta C.

Hudiksvalls kommun framför att det är viktigt att Trafikverket alltid gör en noggrann analys om ytterligare ytor som avsätts för framtida järnväg verkligen behövs, eftersom detta påverkar kommunens planeringsförutsättningar. I dagsläget finns enbart ett känt utpekade område i översiktsplanen där de tillkommande ytorna riskerar att utgöra ett hinder eller på annat sätt negativt påverkar planeringsförutsättningarna i kommunen. Detta gäller ett tillkommande bostadsområde i den sydvästra delen av Enånger som kan komma i närheten av den utökade järnvägskorridoren.

Hudiksvalls kommun önskar förtydligande av Trafikverkets motivering ”...för att undvika sjöar” (avsnitt 3.1) som en grund till varför de tillkommande ytorna är nödvändiga. Kommunen kan inte se att befintlig utredningskorridor går över sjöar, däremot kommer tillkommande ytor närmare både Losesjön och Över-Gråssjön.

Trafikverket svarar: Av samrådsunderlaget framgår följande: ”Från Losesjön och norrut breddas korridoren på östra sidan av befintlig korridor. Breddökningen varierar och uppgår som mest till cirka 250 meter. Planläget för nytt spår blir därmed tillräckligt

långt från befintligt spår, samt att det går att inrymma förbigångsspår och en ny enkelspårstunnel. Utökningen medger att utbyggnad till dubbelspår kan ske med liten påverkan på befintlig trafikerat spår. Därtill kan nytt spår förläggas enligt målstandard och längre raklinjer, vilket ger framtida flexibilitet för växelanslutningar och för att undvika sjöar.”

Trafikverket noterar att den sista meningen i stycket ovan har en felskrivning. Följande är korrekt: ”Därtill kan nytt spår förläggas enligt målstandard och med längre raklinjer, vilket ger framtida flexibilitet för växelanslutningar mellan de båda spåren.”

Trafikverket vidhåller att den tillkommande ytan C erfordras för att säkerställa rationella förutsättningar för dubbelspårsutbyggnad och framtida flexibilitet för inplacering av förbigångsspår med tillhörande växlar.

Söderhamns kommun

Yta A

Söderhamns kommun framför att det pågår riskbedömning och utredningsarbete av Försvarsmakten gällande förekomst och spridning av PFAS-ämnen med yt- och grundvatten.

De understryker vikten av att ta hänsyn och anpassa åtgärderna till de av kommunen utpekade blå stråken och naturområden som nämns i förslaget.

Yta B

Söderhamns kommun påpekar vikten av att ta hänsyn till Stor- och Lilltjärnen och anpassa åtgärderna till dessa naturområden.

Triangelspåret mot Kilafors och stickspåret från och till Ostkustbanan anser Söderhamns kommun är viktigt att fortsatt beakta och värna om för att möjliggöra järnvägstransporter och omlastningsstationer.

Yta C

Söderhamns kommun anser att påverkan på strandmiljön, boende och jordbruksmarken runt Losesjön bör beaktas och tas hänsyn till. Kommunen framhåller även att det finns naturvärden i form av nyckelbiotop lövsumpskog och lövskog inom yta C. Då det inte går att undvika påverkan på naturvärden blir det aktuellt med kompensationsåtgärder.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna och kommer arbeta för att undvika och mildra påverkan på värdefulla miljöer i kommande skede.

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

Nedan redovisas inkomna yttranden från allmänheten och enskilda. Det har inkommit två yttranden från enskilda personer.

Behållande av befintlig järnväg för godståg och lägre hastighet

I ett yttrande framförs att den befintliga järnvägen mellan Gävle och Sundsvall borde behållas för godståg och lokaltåg med lägre hastighet, eftersom en rivning av denna genererar kostnader som skulle kunna användas till mer kostnadseffektiva lösningar och investeringar. Miljardbelopp har redan lagts på mötesplatser och upprustning av järnvägen.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. En utbyggnad till dubbelspår är grundläggande för att uppnå en funktionell och långsiktigt hållbar

transportförsörjning. Längs stora delar av sträckan Ljusne-Enånger avses befintligt spår att nyttjas och kompletteras med ytterligare ett spår så att en dubbelspårsfunktion uppnås. På andra delar erfordras nybyggnad av dubbelspår samt nya stationslägen till följd av att befintligt spår har allt för låg standard för att tillgodose den hastighetsstandard som gäller för projektet, dvs. största tillåtna hastighet av 250 km/h för snabba persontåg.

Att enbart nyttja befintligt enkelspår kan inte tillgodose de trafikbehov som finns längs Ostkustbanan, eftersom den kapacitet som erhålls med ett enkelspår är otillräcklig. Därtill kan inte heller trafikering längs det befintliga spåret tillgodose de stora potentialerna för samhällsutveckling avseende utökat arbetsmarknadssamspel, utökad utbildningspendling och tjänsteresor på längre avstånd, potentialer som kan tillvaratas med utvecklad snabbtågstrafik.

Att bibehålla enkelspåret för godståg och långsamtgående lokaltåg bedöms inte som ett alternativ eftersom även den regionala persontrafiken (lokaltågen) förutsätts kunna trafikera Ostkustbanan med hög hastighet, vilket ej är möjligt på befintligt spår. Det är därför av avgörande betydelse att ett dubbelspår tillskapas med hög hastighetsstandard och tillräcklig kapacitet för att tillvarata de potentialer för samhällsutveckling som framgår ovan.

Flera aspekter

I ett yttrande framförs synpunkter som gäller flera olika aspekter. Bland annat anser de berörda fastighetsägarna att ett dubbelspår väster om befintlig järnväg borde prioriteras framför föreslagen korridor. Att inte nyttja den delen anses vara slöseri av mark och det skulle även innebära minskad påverkan på skogsbruk, jakt och övrigt friluftsliv.

Vidare informerar fastighetsägarna om att en utbyggnad av Ostkustbanan öster om nuvarande sträckning skulle innebära att deras föräldrahem går förlorat. Något som inte kan ersättas med pengar. De anser även att en ny järnvägsdragning skulle vara ett gravt intrång som förstör byn Losjös genuina miljö och karaktär. Ökad trafik och placering av spår invid Losjöns strand kommer även försämra ljudmiljön för boende i övre delen av byn.

Det finns värdefull naturmark som skulle påverkas av en ny järnvägsdragning, så som "Labbes åker" och "Gustavs tallarna". Det framförs även att näset mellan Alebosjön och Losjön är en viktig korridor för vilt samt att området mellan Losjöns västra strand och befintlig järnväg nyttjas som viltpassage. De yttrande anser att populationen av älg och rådjur skulle påverkas negativt och bli för små för att vara livskraftiga.

Fastighetsägarna menar att samrådsunderlaget saknar beskrivning av varifrån material till den planerade järnvägen ska tas. Mark kommer sannolikt att tas i anspråk för transportvägar och sten/grustäkter som ytterligare gör påverkan på de platser med höga naturvärden samt nyckelbiotoper som beskrivs i samrådsunderlaget.

De upplyser även Trafikverket om att sjön heter Losjön vilket bör uppdateras genomgående i samrådsunderlaget. I underlaget ska det även stå att Höljeån rinner *från* Losesjön till havet, inte tvärtom.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Inplaceringen av ett dubbelspår för denna deletapp utgår ifrån att i största möjliga utsträckning dra nytta av befintligt enkelspår. Läget för det tillkommande spåret från Losesjön och norrut är på östra sidan av befintligt spår för att kunna utformas med god byggbarhet och målstandard samt för att minimera störningar för tågtrafiken. Se även Trafikverkets svar till Hudiksvalls kommun under avsnitt 3.1.2.

När nya järnvägar ska byggas för framtidens transportsystem är det tyvärr oundvikligt att enskilda personer och fastighetsägare drabbas. Trafikverket gör sitt yttersta för att undvika detta, men när en järnvägssträckning ska lokaliseras behöver även hänsyn tas till andra aspekter såsom funktion, miljö, kostnader och byggbarhet.

I nästa skede kommer Trafikverket att utreda var inom korridoren som en järnväg ska placeras. I samband med detta kommer en bullerutredning genomföras som visar vilka bullernivåer som uppstår i omgivningen och behovet av bullerskyddsåtgärder.

Större byggnationer, såsom en ny järnvägsdragning, innebär dessvärre alltid konsekvenser för naturvärden och djurliv. Trafikverket gör sitt yttersta för att mildra dessa konsekvenser genom väl utförda lokaliseringstudier, konsekvensbeskrivningar samt utformnings- och åtgärdsförslag. I nästa skede kommer behov och placering av faunapassager att utredas.

I detta skede är det för tidigt att säga varifrån material kommer att tas och om ytterligare täkter behövs för att tillgodose behovet av bergmaterial. Trafikverkets ambition är att i så stor utsträckning som möjligt återanvända jord- och bergmaterial som uppstår vid schaktarbeten i entreprenaden till byggande av järnvägsanläggningen.

Sjön benämns Losesjön i kartunderlag från Lantmäteriet samt i underlag från exempelvis länsstyrelsen. Trafikverket stämmer in i att Höljeån rinner från Losesjön till havet.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter

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

Försvarsmakten, Vattenfall och Sveriges geologiska undersökning (SGU) anger att de inte har något att erinra.

Ellevio

Ellevio har ledningar och anläggningar som berörs av samtliga utredningskorridorer. Det är viktigt att det i vidare planering och projektering säkerställs vilka elanläggningar som påverkas och hur de påverkas samt vilka åtgärder som krävs för att genomföra järnvägsplanen.

Vid luftledningar är det viktigt att säkerställa att ledningarna har erforderlig höjd över järnvägen, vilket är en fråga för Elsäkerhetsverket att besluta.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna.

Friluftsförbundet Hudiksvall

Friluftsförbundet Hudiksvall har i första hand tagit ställning till de tillkommande ytorna i område C och bedömer att förslaget inte medför några negativa konsekvenser ur naturhänsyn.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB har mandat att identifiera områden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar, den civila delen, enligt hushållningsförordningen och miljöbalken. MSB arbetar kontinuerligt med att identifiera mark- och vattenområden som kan vara av riksintresse (3 kap. 9 § andra stycket miljöbalken).

MSB har skickat ut en remiss med förslag till områden av riksintresse för totalförsvarets anläggningar, den civila delen. Förslaget omfattar samtliga ledningar och stationer i transmissionsnätet för el samt ledningarna i distributionsnätet för el mellan fastlandet och Gotland med tillhörande stationer. MSB vill uppmärksamma Trafikverket på att förslaget över tillkommande ytor för Ostkustbanan berör MSB:s förslag till områden av riksintresse för totalförsvarets anläggningar.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar att det inom ytorna kan tillkomma riksintresseområde för totalförsvarets anläggningar samt för ny järnväg.

Norråla fiskevårdsförening

Norråla fiskevårdsförening undrar hur utbyggnad av Ostkustbanan Ljusne-Enånger kommer att påverka deras sjöar och rinnande vattendrag. Föreningen noterar att Stortjärnen och Liltjärnen ligger inom utbyggnadsplanerna.

De undrar även hur Styvjebäcken, som är betydande lek- och uppväxtområde för havslekande öring, kommer att påverkas samt om Norrålaån förväntas påverkas där järnvägsspåren kommer att korsas. Norrålaån har stor betydelse för havsvandrade fisk och det pågår biotopvårdsåtgärder kring flodpärlmussla, havsöring med mera nedströms. Tanken är sedan att fortsätta uppströms där järnvägen korsar Norrålaån.

Även Måndagsbäcken, Höljeån och Losesjön ligger inom utbyggnadsplanerna, där främst Höljeån är betydande för lekande och vandrande fisk.

Trafikverket svarar: Det finns flera sjöar och vattendrag som kan komma att påverkas av en utbyggnad av Ostkustbanan. I samrådsunderlaget beskrivs i avsnitt 5.2.1 MKN för ytvatten *”Byggnation av järnväg intill, över eller i vattendrag kan skapa långvarig påverkan eftersom vattendragets hydromorfologi och hydrologiska regim kan förändras. Risk för negativ påverkan på ytvattnet och vattenlevande arter kan minska beroende på järnvägens slutliga läge, utformning, åtgärder i bygg- och driftskedet samt förståelse för de vattenlevande arternas specifika behov.”*

I avsnitt 5.5 Naturmiljö framgår att en järnvägsbro över vattendrag bland annat kan innebära hinder för djur att röra sig längs vattendraget, markförlust av strandzoner och skuggning av botten. Projektet är i ett tidigt skede och det är inte möjligt att mer ingående beskriva hur nämnda sjöar och vattendrag kommer att påverkas. Järnvägens läge och utformning kommer att studeras mer detaljerat i nästa skede.

Norrhälsinge Räddningstjänst och Räddningstjänsten södra Hälsingland

Norrhälsinge Räddningstjänst och Räddningstjänsten södra Hälsingland har inget att erinra avseende samrådsunderlaget i detta skede. Räddningstjänsterna ser positivt på att risken för olyckor på eller intill den planerade järnvägen beaktas även i det tidiga skedet då det kommer vara en viktig aspekt i det kommande planeringsarbetet.

Räddningstjänsterna ser med fördel att de erfarenheter som framkom i samband med skyfallet över Norralatunneln 2013 tas med i ett kommande arbete med riskanalyser och projekteringsarbeten för eventuella nya järnvägstunlar.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta och tar det med sig till kommande skede.

Sametinget

Sametinget uppmärksammar Trafikverket om vikten av dialog och rätt till inflytande gällande beslut där mark inom det samiska traditionella området berörs. Berörda samebyar ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande.

Sametinget informerar om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning avseende samisk markanvändning och hänvisar till deras vägledning som de tagit fram för att integrera samisk markanvändning i MKB-processen. Sametinget anser att Akwé: Kons riktlinjer ska tillämpas för att förebygga och mildra negativ påverkan på den samiska kulturen samt för att bidra till att uppnå respekt för traditionell kunskap och sedvanebruk som är fastställda i artikel 8j och 10c i Konventionen om biologisk mångfald.

Många aktörer önskar nyttja naturresurserna i Sápmi. En exploatering av marken innebär att landskapet runt omkring påverkas med förändrad natur och förutsättningar. Detta ger konsekvenser för renskötseln och den samiska kulturen, då den samiska markanvändningen som regel försämras.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket instämmer i vikten av dialogprocesser och möjlighet till inflytande. Berörd sameby har bjudits in till samråd avseende samrådsunderlaget.

Under fortsatt planläggningsprocess i kommande skede kommer fortsatta samråd att ske med Sametinget och berörd sameby.

Trafikverket har skickat konsultationsförfrågan till Sametinget som svarat att de inte begär någon konsultation för "Samrådsunderlag för tillkommande ytor, Ljusne Enånger".

Skogsstyrelsen

De tillkommande ytorna berör inget område som är skyddat av Skogsstyrelsen, men kommer att medföra viss påverkan på miljövärden och hydrologin i de områden som påverkas av verksamheten. Skogsstyrelsen anser att det är viktigt att vid planering av det kommande arbetet beakta naturvärdena för att eliminera negativ påverkan.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta och kommer att beakta naturvärdena i kommande skede.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät informerar Trafikverket om att de har en befintlig 220 kV-ledning, RL8 S7, inom utredningsområdet som är planerad att rivas. Projekten kan därmed behöva samverka, varpå fortsatt dialog är viktig.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta och avser att föra en fortsatt dialog med Svenska kraftnät.

Söderhamn Nära

Söderhamn Nära informerar om att det är viktigt att framkomlighet för tunga fordon för insamling av hushållsavfall både under byggtiden och efter driftsättning tillgodoses. I övrigt har de inga synpunkter på de tillkommande ytorna B och C.

Yta A passerar grundvattenmagasinet Ljusnaåsen och väster om utredningskorridoren finns en kommunal grundvattentäkt, Ålsjöns vattentäkt. Utifrån Ålsjöns grundvattentäkts väsentliga betydelse för Söderhamns kommuns dricksvattenförsörjning är det av yttersta vikt att:

- risker för ytterligare spridning av PFAS i samband med byggskedet och/eller på grund av förändrade grundvattenförhållanden till följd av byggnationen beaktas, förebyggs och minimeras.
- risker för negativ påverkan på den kvantitativa och kemiska statusen av grundvattnet och dess miljö kvalitetsnormer beaktas, förebyggs och minimeras.

- risker för påverkan på grundvattennivåer, grundvattenbildning och strömningsriktningar beaktas, förebyggs och minimeras.
- risker för olyckor och påföljande förorening i samband med byggskedet beaktas, förebyggs och minimeras.
- risker för föroreningar i samband med olyckor och utsläpp kopplat till när järnvägen är i drift beaktas, förebyggs och minimeras.

Söderhamn Nära informerar även om att hänsyn behöver tas till befintligt VA-ledningsnät som eventuellt kan beröras.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta arbetet. I nästa skede kommer Trafikverket att genomföra en riskanalys avseende risker kopplade till berörda grundvattenresurser.



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

www.trafikverket.se