

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Ostkustbanan, dubbelspår Gävle – Kringlan

Gävle kommun, Gävleborgs län

Järnvägsplan – val av lokaliseringalternativ, samrådshandling 2017-03-24

Ärendenummer: TRV 2016/71867



**Trafikverket**

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

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

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

Dokumentdatum: 2017-03-24

Ärendenummer: TRV 2016/71867

Kontaktperson: Kenth Nilsson, Trafikverket

<b>1. SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
<b>2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING .....</b>	<b>5</b>
<b>3. AVGRÄNSNING.....</b>	<b>5</b>
<b>4. FÖRSTUDIE .....</b>	<b>5</b>
<b>5. GÄVLE KOMMUNS FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLAN FÖR OSTKUSTBANAN .....</b>	<b>6</b>
<b>5. JÄRNVÄGSPLAN MED STATUS SAMRÅDSHANDLING – VAL AV LOKALISERINGSSALTERNATIV 2016-08-19 .....</b>	<b>7</b>
<b>5.1. Samrådskrets.....</b>	<b>7</b>
<b>5.2. Samråd.....</b>	<b>7</b>
5.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse.....	7
Länsstyrelsen i Gävleborg .....	7
Gemensamt samrådsmöte med Länsstyrelsen och Gävle kommun.....	12
5.2.2. Samråd med berörd kommun.....	12
Gävle kommun .....	12
5.2.3. Samråd med övriga berörda kommuner, myndigheter och organisationer.	15
Länsstyrelsen Västernorrland .....	15
Hudiksvalls kommun.....	15
Ockelbo kommun .....	15
Sundsvalls kommun .....	15
Strålsäkerhetsmyndigheten .....	15
Gästrik Räddningstjänst.....	16
Gästrik Vatten AB.....	16
Gävle Energi AB Elnät.....	18
Bergsstaten .....	19
Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) kommungrupp.....	19
Mellansvenska Handelskammaren .....	20
Ostkustbanan 2015 AB.....	21
Region Gävleborg .....	21
Partnerskapet Atlantbanan (Region Gävleborg).....	21
Sveriges geologiska undersökning.....	22
Statens geotekniska institut .....	22
Strömsbro Ängars Samfällighetsförening .....	22
Sjöfartsverket .....	23
Naturvårdsverket .....	23
Jordbruksverket.....	23
Försvarsmakten.....	23
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap .....	23
Energimyndigheten.....	23
SMHI.....	23
5.2.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda ....	24
Muntligen framförda synpunkter på det allmänna samrådsmötet .....	24
Skriftligen framförda synpunkter från allmänheten under samrådet .....	27

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

## 1. Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse avgränsas till respektive etapp utmed Ostkustbanan mellan Gävle och Njurundabommen. Aktuell etapp, Gävle – Kringlan, har tidigare sänts ut på remiss och samråd vid två tillfällen, dels inom ramen för förstudien ”dubbelspår Gävle-Sundsvall”, del inom ramen för Gävle kommuns fördjupade översiktsplan för dubbelspår.

Förstudien ”dubbelspår Gävle – Sundsvall” var ute på remiss under tiden 2010-05-05 – 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010. Förstudien omfattade hela sträckan mellan Gävle och Sundsvall. Under arbetet med förstudien hade en referensgrupp bestående av de fem berörda kommunerna (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall), Länsstyrelsen i Gävleborg, Region Gävleborg, Länsstyrelsen i Västernorrland samt Landstingen i Gävleborg och Västernorrland, haft nio möten med början 2009-06-15. Under samrådet.

Gävle kommuns fördjupade översiktsplans samrådshandling var under perioden 19 april – 10 juni 2013 varit ute på samrådsremiss. Under samrådet hölls också två stycken samrådsmöten i form av öppet hus. Med anledning av inkomna synpunkter under samrådet reviderades förslaget som sedan ställdes ut för granskning under perioden 20 okt – 1 dec 2014.

Under arbetet med samordnad planering av Ostkustbanan och framtagande av föreliggande järnvägsplan har regelbundna samrådsmöten hållits dels i en (stor-)grupp bestående av tjänstemän från respektive kommun utmed banan (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig och Sundsvall), representanter från de båda berörda länsstyrelserna (länsstyrelsen i Gävleborg samt Västernorrlands länsstyrelse) samt representanter från Region Gävleborg, dels i en styrgrupp bestående av politiker från respektive berörd kommun samt Region Gävleborg.

Samrådshandlingen, val av lokaliseringalternativ har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats samt på Trafikverkets kontor i Gävle under perioden 2016-08-22 – 2016-09-16. Information var handlingarna har funnits har delgivits genom brev och annons i lokaltidningen.

## 2. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har tagits fram inför aktuellt samråd med särskilt berörda/allmänheten och berörda myndigheter och organisationer inom ramen för val av lokalisering och har daterats 2016-08-19.

## 3. Avgränsning

Denna samrådsredogörelse avgränsas till respektive etapp utmed Ostkustbanan mellan Gävle och Njurundabommen. Här tas enbart synpunkter upp som berör projektet allmänt eller här aktuell etapp, Gävle - Kringlan.

## 4. Förstudie

Förstudien ”dubbelspår Gävle – Sundsvall” var ute på remiss 2010-05-05 – 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010. Förstudien omfattade hela sträckan mellan Gävle och Sundsvall. Under arbetet med förstudien fanns en referensgrupp bestående av de fem berörda kommunerna (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall), Länsstyrelsen i Gävleborg, Region Gävleborg, Länsstyrelsen i Västernorrland samt Landstingen i Gävleborg och Västernorrland, haft nio möten med början 2009-06-15.

Samråd med allmänheten har i huvudsak skett vid två tillfällen under förstudiearbetet. Det första tillfället var i oktober 2009 med ett informationsmöte i respektive kommun. Det andra tillfället var i samband med remissen av förstudien (2010-05-05 – 2010-06-15) hölls på samma sätt samrådsmöten i respektive kommun.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län beslutade 2010-08-30 att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan.

I den tidigare samrådsredogörelsen, daterad 2016-08-19, var de inkomna yttrandena till från förstudien redovisade. Till denna uppdatering har dessa plockats bort. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TrV 2010/25933.

## 5. Gävle kommuns fördjupade översiktsplan för Ostkustbanan

Gävle kommun har deltagit i ett regionalt samarbetsprojekt (Samordnad planering) under ledning av Trafikverket och Region Gävleborg, med syfte att samordna planeringen av en ny dubbelspårig Ostkustbana mellan Gävle och Sundsvall. Samtliga kommuner längs med sträckan har deltagit och respektive kommun har arbetat fram fördjupade översiktsplaner/översiktsplaner som behandlar utredningskorridorerna längs med sträckan. Trots att översiktsplanerna inte är en formell del i planlägningsprocessen enligt lagen om byggande av järnväg, så redovisas resultatet från deras samråd i den här samrådsredogörelsen, då det är ett värdefullt komplement till järnvägsplanens samråd.

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

I den tidigare samrådsredogörelsen, daterad 2016-08-19, var de inkomna yttrandena till Gävle kommun redovisade. Till denna uppdatering har dessa plockats bort men de finns läsa i sin helhet på Gävle kommun med diarienummer 12KS130.

## 5. Järnvägsplan med status samrådshandling – val av lokaliseringalternativ 2016-08-19

### 5.1. Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats utifrån bedömt behov anpassat till utredningens omfattning och bedömda påverkan. Samrådsretsen har stämts av med Gävle kommun samt Länsstyrelsen i Gävleborg som har fått möjlighet att lämna synpunkter.

### 5.2. Samråd

Under arbetet med samordnad planering av Ostkustbanan och framtagande av föreliggande järnvägsplan har regelbundna samrådsmöten hållits dels i en (stor-)grupp bestående av tjänstemän från respektive kommun utmed banan (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig och Sundsvall), representanter från de båda berörda länsstyrelserna (länsstyrelsen i Gävleborg samt Västernorrlands länsstyrelse) samt representanter från Region Gävleborg, dels i en styrgrupp bestående av politiker från respektive berörd kommun samt Region Gävleborg.

Samrådshandlingen har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats samt på Trafikverkets kontor i Gävle under perioden 2016-08-22 till 2016-09-16. Information var handlingarna har funnits har delgivits genom brev och annons i lokaltidningen.

Det har under samrådstiden varit möjligt att inkomma med synpunkter till Trafikverket. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden från samrådet finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2016/71867.

#### 5.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Gävleborgs län har deltagit på 13 storgruppsmöten under arbetet inom Samordnad planering. Viktiga frågor på dessa möten har varit målformulering, etappgränser, val av utredningsaspekter, prioriteringsgrunder, risker och framgångsfaktorer samt projektets hantering enligt nya planlägningsprocessen. På storgruppsmötena har också arbetets framdrift redovisats samt att berörda kommuner informerat om sitt översiktsplanarbete.

#### *Länsstyrelsen i Gävleborg*

Länsstyrelsen i Gävleborgs län har deltagit på 13 storgruppsmöten under arbetet med Samordnad planering. Viktiga frågor på dessa möten har varit målformulering, etappgränser, val av utredningsaspekter, prioriteringsgrunder, risker och framgångsfaktorer samt projektets hantering enligt nya planlägningsprocessen. På storgruppsmötena har också arbetets framdrift redovisats samt att berörda kommuner informerat om sitt översiktsplanarbete.

I sitt remissvar 2016-09-15 skriver länsstyrelsen att det är positivt att arbetet kommit så långt som till järnvägsplan. Länsstyrelsen vill lämna synpunkter gällande samrådshandlingen som följer nedan.

#### **Grundvatten**

Länsstyrelsen anser att det är bra att vikten av grundvatten som dricksvattenresurs och dess känslighet beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen och att detta samråtts med Gästrike Vatten.

Det känsligaste området finns vid Tolvfors/Skånebergsleden, där passerar den planerade järnvägen mycket nära det viktigaste uttagsområdet för dricksvatten. Vid en flytt av järnvägsspåret finns stor risk att grundvattentäkten förorenas. I miljökonsekvensbeskrivningen är dock konsekvensen för grundvattentäkten bedömd som måttlig, främst under byggskedet. Här bör även vägas in den ökande belastningen av trafik samt trafik med farligt gods. I riskbilden måste även planerna på att anlägga ett stationsområde och en omlastningsstation av gods vid Tolvfors tas med.

En konsekvensanalys av riskerna under både bygg- och driftskede bör göras för att kunna ta ställning till val av alternativ. Analysen bör göras i samråd med Gävle kommun och Gästrikre Vatten och möjliga skadeförebyggande åtgärder för grundvattnet bör diskuteras.

Det bör vägas in i analysen att stora samhällsintressen ställs mot varandra, exempelvis samhällsvinst vid det västliga alternativet, gentemot samhällskostnaden om vattentäkten förorenas.

Det bör också vägas in att Valboåsens dricksvattenanläggningar utgör förslag till riksintresse.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket och Gävle kommun har haft ett samrådsmöte med Gästrikre vatten och diskuterat riskbild för grundvattentäkten och omfattningen av nödvändiga utredningar i detta skede.

Trafikverket har tagit fram ett kompletterande underlag; *PM - Påverkan på grundvatten, Valboåsen*, som bifogas samrådshandlingen inför val av lokalisering.

I det västliga alternativet möjliggörs det att godsbangården kan flyttas till nytt läge i Tolvforssskogen, detta är inget som ingår i detta projekt.

#### **Vatten**

Ostkustbanan kommer att passera flera vattenförekomster som inte uppnår miljö-kvalitetsnormen "God status", vilka ska uppnå "God status" år 2021. Situationen för dessa får inte förvärras. Det bör ingå i miljökonsekvensbeskrivningen hur risken för negativ påverkan av vattenförekomsterna kan minimeras. Flera av vattenförekomsterna hyser mycket känsliga vattenlevande arter, för dessa vattenförekomster bör det redovisas hur risken att dessa påverkas negativt minimeras.

Det är en viktig aspekt att beakta påverkan på vattenföringen på grund av nya diken etc. Tabell 7.7.1-2 sidan 80 utgör en bra grund över detta. Detta är även en viktig aspekt att beakta i det fortsatta planeringsarbetet.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket har tagit fram *PM komplettering naturmiljö - Natura 2000 och naturreservat*, som bifogas samrådshandlingen inför val av lokalisering.

Hur risken för negativ påverkan av vattenförekomsterna kan minimeras kommer att utredas i kommande skede.

#### **Naturmiljö**

Länsstyrelsen delar inte Trafikverkets uppfattning att det går att ta ställning till påverkan på Natura 2000 Testeboån och Testeboån nedre. Det saknas information om hur brokonstruktionen kommer se ut och utföras, samt vilken påverkan som uppstår i vatten och strandzonen. Det är viktigt att i nästa planskede utreda vilka konsekvenser



som kan uppstå på artnivå vid passagen över Testeboån samt i tillrinnande vattendrag för att kunna ta ställning till behovet av tillstånd enligt 7 kap. 28 § miljöbalken. För att kunna bedöma konsekvenserna och avgöra lokalisering inom respektive korridor behövs utförliga naturinventeringar göras i fält, även i övriga områden med höga naturvärden.

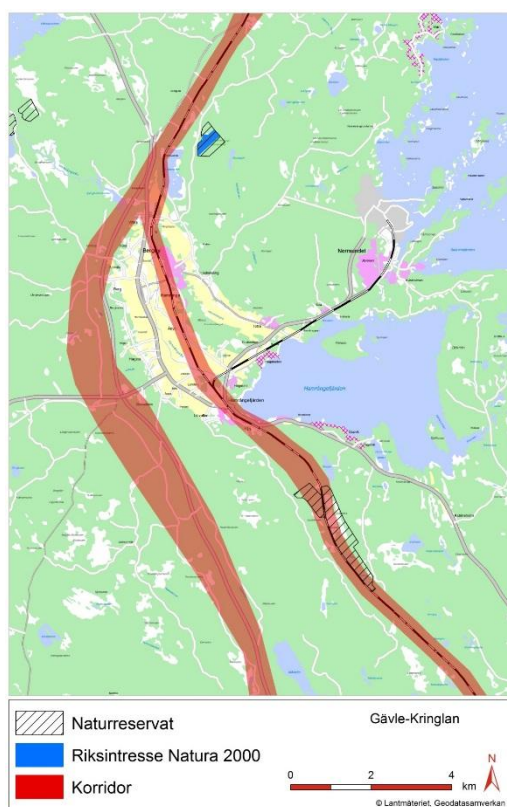
Det är bra och nödvändigt, som samrådshandlingen föreslår, att utföra naturinventeringar i fält även i övriga områden med höga naturvärden som berörs av den planerade järnvägen.

Hådells gammelskog saknas, som utgör naturreservat och Natura 2000.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket har tagit fram *PM komplettering naturmiljö - Natura 2000 och naturreservat*, som bifogas samrådshandlingen inför val av lokalisering. I detta PM beskrivs naturvärden och förväntad påverkan. I anläggningsskedet bedöms påverkan på Natura 2000-områdena Testeboån alternativt Testeboån Nedre och Testeboåns delta, för båda alternativen bli av kortvarig och ringa omfattning. I driftskedet bedöms påverkan på Natura 2000-områdena Testeboån alternativt Testeboån Nedre och Testeboåns delta, för båda alternativen bli obetydlig.

Hådells gammelskog ligger i norra delen av utredningsområdet, men utanför studerad korridor, se figur nedan. Hådells gammelskog är ett område som får utvecklas fritt mot urskog. Naturreservatet bedöms inte påverkas av planerad dubbelspårsutbyggnad. Text och karta om Hådells gammelskog kompletteras i samrådshandlingen inför val av lokalisering.



Figur 5.2-1. Karta som visar Hådells gammelskog

#### **Kulturmiljö**

Det östliga alternativet passerar genom gamla kulturbygder och berör flera värdefulla kulturmiljöer, inte minst i Strömsbro, som utgör riksintresse för kulturmiljön (Strömsbro X801). Här kan påverkan bli stor vid uppförande av planskilda korsningar med mera.

Befintlig järnväg är idag en del av kulturmiljön och har präglat landskapsbilden under lång tid. Därför bör det utredas vad som sker med denna om man väljer det västliga alternativet och det befintliga tas bort. Det bör framgå vad som ska göras med befintlig järnväg där den passerar samhällen och kulturmiljöer som har präglats av järnvägen.

Det västliga alternativet tangerar riksintresset Sättra X812. Järnvägen passerar också nära Tolvfors bruk, vilket är byggnadsminne. Påverkan på denna kulturmiljö och eventuell annan värdefull bebyggelse längs den västra korridoren behöver studeras närmare, liksom risken att träffa på tidigare okända forn- och kulturlämningar.

Varje fornlämning eller kulturlämning måste vägas mot varandra och den miljö som de befinner sig i. Flertalet av lämningarna i den västra korridoren är till större del av enklare karaktär, medan det östra alternativet innehåller något fler komplexa lämningar. Det bör studeras närmare för att kunna avgöra vilket alternativ som är att föredra. Det finns en stor sannolikhet att fler tidigare okända lämningar kommer upptäckas vid ny utredning. För att kunna bestämma lokalisering av järnvägen inom vald korridor måste mer detaljerade inventeringar och utredningar göras.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Där befintlig järnväg tas bort lämnas vanligen banvallen kvar sedan järnvägens byggdelar tagits bort. Skillnaden i landskapsbild blir då i stort sett att kontaktledningsstolpar med tiden byts ut mot träd och buskar som växer upp längs banvallen. Det är dock svårt att förutse vad som händer med den gamla banvallen sedan den rensats från järnväg. Järnvägsfastigheten övergår vanligen till annan ägare. Om ny ägare är kommunen kan banvallen exempelvis användas som gång och cykelstråk. På så vis består det kulturella värdet som resandeperspektivet medför. Även äldre byggnader som har anknytning till järnvägen, exempelvis banvaktarstugor, eller broar över mindre vattendrag kan ofta komma att finnas kvar i landskapet. Allt beror dock på vad ny ägare avser att göra, vilket inte kan förutses inom ramen för detta skede.

Om banvallen i sig bryter viktiga samband i natur- och/eller kulturmiljövärden finns det orsaker att ta bort banvallen och återställa landskapet till det skick det hade innan järnvägen byggdes.

I de fall järnväg rivs i samhällen frigörs mark för andra ändamål. Även här är det vanligt att den korridor genom samhället som järnvägen inneburit kan omvandlas till gång- och cykelstråk. Detta är dock något som hanteras i den kommunala planeringen, och exakta åtgärder är svåra att förutse i detta skede.

Trafikverket bedömer inte att enskilda forn- och kulturlämningar är av alternativskiljande betydelse. Båda alternativen innehåller flertalet forn- och kulturlämningar och övergripande bedöms det västra alternativet vara att föredra. I nästa skede görs linjestudier inom vald korridor, här kommer hänsyn att tas till enskilda forn- och kulturlämningar.

## Förorenad mark

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket beaktat föroreningsproblematiken och att inventeringar och undersökningar kommer att utföras i senare skeden. Det är viktigt att visa en plan på hur föroreningarna ska hanteras och tas om hand samt hur spridning av föroreningar ska förhindras. Det är också viktigt att riskerna för spridning av föroreningar utreds så att rätt åtgärder kan vidtas.

För djupare analys av riskerna med de olika alternativen krävs bättre kartmaterial. Utifrån det översiktliga kartmaterialet verkar både det östra och det västra alternativet beröra minst ett riskklass 1 område vardera. I öster finns RKL 1 objekt "Gefle manufaktur" och i väster RKL objekt "SJ centralförråd", båda dessa ligger helt eller delvis inom vattenskyddsområden.

I tabell 9.2.2-1 under rubriken Masshantering och förorenade massor finns rivning av befintlig Ostkustbana med i kolumnen för östligt alternativ. Om ny järnväg byggs enligt det västliga alternativet och rivning av befintlig bana kommer konsekvensen för rivningen uppkomma inom ramen för det västliga alternativet.

### **Trafikverket kommentar:**

Trafikverket noterar Länsstyrelsens yttranden om förorenad mark och beaktar detta i det fortsatta arbetet.

Vid val av Östliga alternativet kommer befintligt spår att behöva rivas på kortare delsträckor för att medge tillräckligt hög banstandard. Vid val av Västliga alternativet rivs befintligt spår i sin helhet. Nedan presenteras del av tabell 9.2.2-, 1 uppdaterad med hänsyn till masshantering och förorenade massor. Tabellen uppdateras i samrådshandlingen inför val av lokalisering.

*Del av tabell 9.2.2-1: Samlad bedömning för uppföljning av miljöaspekter.*

Miljöaspekt	Nollalternativ	Västligt alternativ	Östligt alternativ
Masshantering och förorenade massor	Inga anläggningsarbeten sker och inga konsekvenser avseende masshantering eller förorenad mark.	Få kända föroreningar inom studerad korridor. De få som är kända finns främst i det tätbebyggda området kring Näringen i Gävle. Rivning av befintligt spår kan komma att ge upphov till behov av masshantering och marksanering	Ett antal kända föroreningar med en stark koncentration av objekt i den norra delen av Gävle vilka kan komma att påverkas vid anläggningsarbeten. Rivning av befintligt spår vid kurvratningar kan komma att ge upphov till behov av masshantering och marksanering.

## Miljökonsekvensbeskrivningen

I miljökonsekvensbeskrivningens 7:e kapitel ingår enligt planbeskrivningen även inarbetade skyddsåtgärder. Inom vissa intresseområden finns separata rubriker för förslag till åtgärder i senare skeden, som inte kan fastläggas i järnvägsplan.

Länsstyrelsen anser att i det fall en skyddsåtgärd är inarbetad bör det framgå tydligt i miljökonsekvensbeskrivningen. Skrivningar med "bör" kan tolkas som att de inte är inarbetade såsom på sidan 82 där bron vid Spångholmsdammen enligt samrådshandlingen bör placeras intill E4 etc.

### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket kommer att beakta föreslagna skyddsåtgärder vid linjeplacering och utformning av järnvägen. I kommande skede kan dock nya förutsättningar uppkomma som hindrar föreslagna skyddsåtgärder eller påvisar att föreslagna skyddsåtgärder inte behövs.

### **Gemensamt samrådsmöte med Länsstyrelsen och Gävle kommun**

Tisdagen den 22 november hölls ett samrådsmöte med Länsstyrelsen Gävleborg tillsammans med en representant från Gävle kommun.

På mötet diskuterades Länsstyrelsens yttrande på Trafikverkets samrådshandling – val av lokaliseringalternativ, etapp Gävle-Kringlan, se sammanfattning av yttrandet ovan.

De punkter som diskuterades mest var grundvattentäkten Gävle-Valboåsen, Natura 2000 Testeboån och Testeboån nedre samt kulturmiljö.

Trafikverket tar fram ett PM för Gävle-Valboåsen utifrån befintligt material angående byggbarhet, geohydrologisk påverkan samt risker. PM:et bifogas samrådshandlingen inför val av lokalisering.

### **5.2.2. Samråd med berörd kommun**

#### **Gävle kommun**

Gävle kommun har deltagit dels i 13 storgruppsmöten dels i 16 styrgruppsmöten. Viktiga frågor på storgruppsmöten har varit målformulering, etappgränser, val av utredningsaspekter, prioriteringsgrunder, risker och framgångsfaktorer samt projektets hantering enligt nya planlägningsprocessen. På storgruppsmötena har också arbetets framdrift redovisats samt att berörda kommuner informerat om sitt översiktsplanearbete. På styrgruppsmöten har en redovisning och diskussion utifrån senaste storgruppsmötet hållits.

Förutom stor-/styrgruppsmöten har Trafikverket och tjänstemän träffat Gävle kommun vid 6 tillfällen. På dessa möten har järnvägens konsekvenser och möjligheter diskuterats utifrån Gävle kommuns synvinkel. Gävle kommun har informerat Trafikverket om närliggande utbyggnadsplaner som kan komma att påverka Ostkustbanan.

Gävle kommun har framfört önskemålet om att, vid ett eventuellt val av den västra korridoren och om Ockelbospåret måste behållas som anslutning till Gävle godsbangård, så vill de säkerställa att persontågen ändå kan anslutas mot det nya dubbelspåret för att kunna trafikera Gävle Västra.

Gävle kommun förordar val av det västliga alternativet mellan Gävle och Kringlan, de har tidigare antagit en Fördjupad översiktsplan för ny sträckning norrut.

#### **Gävle västra**

Vid val av det västliga alternativet möjliggörs en ny tågstation för regionaltåg. Detta skapar stora samhällsvinster både lokalt och regionalt. Viktiga målpunkter nås av det västliga alternativet, bland annat Gävle sjukhus, Gavlehov Arenaområde och bostadsområdet Sätra. Gävle kommun ser ytterligare lokala och regionala funktioner som skapas kring kollektivtrafiken för detta läge, vilket leder till stora lokala och regionala möjligheter med en sådan etablering. Gävle kommun har redan startat ett planeringsarbete för Gävle Västra.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket noterar att Gävle kommun förordar det västliga alternativet och tar det med sig i det fortsatta arbetet.

### **Byggbarhet**

En utbyggnad längs befintlig sträckning, Östligt alternativ, lär innebära att stora delar av sträckningen Gävle-Kringlan under en byggtid på 4-5 år blir en byggarbetsplats. Detta kommer få stora negativa konsekvenser för tågtrafiken, däremot blir trafikstörningarna vid utbyggnad av det västliga alternativet mycket begränsade för trafiken på Ostkustbanan.

Gävle kommun hoppas att störningsrisken så långt som möjligt kvantifieras i Trafikverkets beslutsunderlag och i övrigt tilläggs stor vikt vid det kommande beslutet om val av alternativ.

#### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket noterar synpunkterna.

### **Boendemiljöer**

Längs det västliga alternativet är det få bostäder/boendemiljöer som påverkas negativt av buller. I det östliga alternativet ligger flera hundra bostäder inom 50 m från befintlig järnväg, och inom en riskzon (150 m) i den östliga korridoren ligger ett tusental bostäder. Val av det västliga alternativet skulle också frigöra attraktiv mark för ny bostadsbebyggelse där järnvägarna (både Ostkustbanan och Norra Stambanan) idag ligger.

#### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket noterar synpunkterna.

### **Tolvforsskogen**

Gävle kommun planerar för ett stort (500 ha) verksamhetsområde/logistiknav i Tolvforsskogen väster om E4. Detta område är mycket intressant som logistisk knutpunkt. Vid val av det västliga alternativet kommer området Tolvforsskogen väster om E4 ha direkt anslutning till E4, E16, Ostkustbanan, Norra Stambanan, Bergslagsbanan och genom Hamnleden en direkt förbindelse till Gävle Hamn. Gävle kommun förbereder planering och exploatering för detta område.

Trafikverket har också genom *ÅVS-Transportnoden Gävle* föreslagit framtida etablering av godsbangård, personbangård och depåanläggningar i Tolvforsskogen. Detta skulle vara en stor betydelse för utvecklingen i Gävle, samt eliminera en stor risk som dagens godsbangård innebär där den ligger på vattentäkten som försörjer hela staden.

Val av det västliga alternativet möjliggör också en framtida dragning av Bergslagsbanan västerut, då den kan dras från det nya verksamhetsområdet i Tolvforsskogen norr om bebyggelsen i Lexe, Hagsström och Valbo. Detta skulle skapa förutsättningar för en bättre järnvägslösning på Bergslagsbanan på sikt samt förbättra boendemiljön.

#### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket noterar synpunkterna.

### **Plankorsningar**

I det västliga alternativet behöver dubbelspåret passera E4 två gånger. Vid passagen strax norr om Lexe behöver E4 antagligen sänkas, liksom även Hamnleden. Eftersom broarna blir exponerade kräver utformningen särskild omtanke.

En särskild besvärlig punkt i det östliga alternativet är korsningen med Hillevägen vid Oscarsbron i Strömsbro, men även korsningen med Vijvägen vid kyrkan i Bergby samt Hamrångevägen och Oppalavägen i Björke är korsningar som får stora konsekvenser på omgivningen.

Sammantaget är det västliga alternativet att föredra ur denna aspekt.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att beakta dessa i det fortsatta arbetet.

### **Landskapsbild**

Det östliga alternativet passerar i delar öppna landskap, ett nytt dubbelspår blir mer synligt i landskapet. Det passerar även närmare bostadsbebyggelse och kommer då utgöra en barriär för friluftslivet.

I det västliga alternativet tillkommer ingen ny barriärverkan då dubbelspåret till stor del kommer att ligga nära E4 där infrastruktur redan gjort ingrepp.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket noterar synpunkterna.

### **Vattentäkt**

Oavsett val av alternativ kommer Gävles huvudvattentäkt att beröras. Gästrike Vatten har tidigare förordat det västliga alternativet. Även om det tillkommit ny kunskap under tiden som visar på att det kommer krävas särskilt hänsyn till utbyggnaden – framförallt för delen förbi Nynäs/Marielund vid utfarten från Gävle – finns det ändå andra stora fördelar som talar för det västliga alternativet. Särskilt viktigt för vattentäkten är möjligheten att flytta godsbangården, men även att den västliga sträckningen berör vattentäkt över en kortare sträckning.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket noterar synpunkterna och har haft samrådsmöte med Gästrike Vatten och Gävle kommun inför val av lokalisering.

### 5.2.3. Samråd med övriga berörda kommuner, myndigheter och organisationer

#### **Länsstyrelsen Västernorrland**

Länsstyrelsen menar att för att förstå skillnaden i kostnader måste läsaren analysera avsnittet Kalkyl i PM Byggbarhetsutredning. Någon nettonuvärdeskvot framgår inte vilket gör det svårt att bedöma alternativen mot varandra i ett helhetsperspektiv.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket tar fram samlade effektbedömningar för prioriterade delsträckor utmed Ostkustbanan som ett verktyg i arbetet med den nationella transportplanen. Samhällsekonomi har inte bedömts vara en alternativskiljande aspekt mellan olika korridor.

#### **Hudiksvalls kommun**

Det är av stor vikt för hela regionen att det skapas förutsättningar för ett stationsläge för regionaltågstrafik så nära Gävle sjukhus som möjligt. Detta underlättar för ökad samverkan mellan länssjukvården i Gävle och Hudiksvall.

Det västra alternativet förutses innebära mindre störning för befintlig tågtrafik under byggtiden. Hudiksvalls kommun förordar det västliga alternativet.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket noterar att Hudiksvalls kommun förordar det västliga alternativet.

#### **Ockelbo kommun**

Ockelbo kommun förordar det Västliga alternativet.

Förutom de fördelar som lyfts fram i handlingen så skulle det även för Ockelboborna innebära en direkt linje till en framtida Gävle Västra station i närheten av sjukhuset.

En hög andel av befolkningen i Ockelbo pendlar till både studier och arbete, kollektivtrafiken är därav viktig för kommunen, särskilt tågtrafiken eftersom restiden är kort.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket noterar att Ockelbo kommun förordar det västliga alternativet.

#### **Sundsvalls kommun**

Sundsvalls kommun förordar det Västliga alternativet, alternativet skulle möjliggöra en nära anslutning till Gävle sjukhus och Gävle högskola, detta bedöms som betydelsefullt ur ett lokalt, regionalt och nationellt utvecklingsperspektiv.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket noterar att Sundsvalls kommun förordar det västliga alternativet.

#### **Strålsäkerhetsmyndigheten**

Det är önskvärt att magnetfälten kring Ostkustbanan kartläggs, vilket nämns i Miljökonsekvensbeskrivningen. Strålsäkerhetsmyndigheten ser positivt på att båda alternativen av korridor innebär små eller inga förändringar när det gäller elektromagnetiska fält.

Det finns en vetenskapligt grundad misstanke om förhöjd risk för barnleukemi för barn som exponeras för lågfrekventa magnetfält under de referensvärdesnivåer som anges i

SSMFS 2008:18. Man bör redan vid planeringen inom järnväg beakta teknikval och placering för att sträva mot att barn inte exponeras för förhöjda magnetfältsnivåer om det kan genomföras till låga kostnader och försumbara konsekvenser.

Strålsäkerhetsmyndigheten bedömer att Trafikverket agerar tillfredsställande ur strålskyddssynpunkt när man eftersträvar ett avstånd på minst 20 meter mellan järnväg och bebyggelse.

**Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i fortsatt arbete. När Trafikverket bygger och planerar järnvägar används standardiserade tekniska lösningar som minskar magnetfälten.

**Gästrike Räddningstjänst**

Gästrike Räddningstjänst förordar det Västliga alternativet, detta med avseende att sträckningen i mindre utsträckning går genom bebyggelse än det Östliga alternativet. Det minskar samhällsrisken. Oberoende vilken sträckning som Trafikverket väljer bör riskerna kring transporter med farligt gods på och i närheten av järnvägen analyseras mer ingående längre fram i projektet.

**Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket noterar att Gästrike Räddningstjänst förordar det västliga alternativet och beaktar synpunkterna.

**Gästrike Vatten AB**

Gästrike Vatten AB (GVAB) företräder Gävle, Hofors, Ockelbo och Älvkarleby kommuner som VA-huvudman.

Det är viktigt att mark- och vattenområden används för det ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov.

Skyddet av Gävle-Valboåsen behöver stärkas för att kunna stödja utvecklingen av bostäder i Gävle och tillgodose behovet av dricksvattnet. Gävle-Valboåsen är en stor "drickvattentransportled" som idag försörjer ca 85000 personer och verksamheter i Gävle med dricksvatten, år 2030 förväntas den försörja ca 120 000 personer. Det saknas reservvattenförsörjning för Gävle stad och alternativa vattenresurser är mycket begränsade i regionen.

Ett ökat skydd för Gävle-Valboåsen är i linje med de strategier som antagits i Gävle kommuns VA-strategi, VA-plan samt miljöstrategiska program. Speciellt vägvalet "Inom områden med värdefulla vattenförekomster bör kommunen vara restriktiv till ny exploatering om den kan antas ha en negativ påverkan på befintliga och framtida vattentäkter". Samt konsekvensen "Mark och naturresurser, som är viktiga för vatten- och avloppsförsörjning, skyddas på bekostnad av annan markanvändning. Detta innebär att exploatering och etablering av verksamheter får stå tillbaka i översiktsplaners utpekade områden". GVAB anser att detta bör vägas in och beskrivas i samrådshandlingarna inklusive MKB.

Gävle-Valboåsen är en anläggning som beslutats vara ett riksintresse, detta anser GVAB bör tas upp och belysas i planen. Det bör övervägas om de nya förutsättningarna utifrån Riksintresse för dricksvattenanläggning föranleder ett nytt samråd.

GVAB bedömer att det finns stor risk att det nationella miljömålet "Grundvatten av god kvalitet" inte kan uppnås och bedömer att negativ påverkan på miljökvalitetsnormer för grundvatten kan ske.



### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket har tagit fram ett PM ”Påverkan på grundvatten, Valboåsen” som bifogas samrådshandlingen inför val av lokalisering.

I detta skede av planprocessen ska Trafikverket besluta om val av järnvägskorridor. Både den västra och östra järnvägskorridoren passerar över Valboåsen. I och med att säkerställning av dricksvattenresursen är av vital betydelse för Gävle stad med omgivning genomfördes i järnvägsplanen en fördjupad undersökning vilket redovisas i ovan nämnda PM. Syftet var att redovisa lösningar kring byggbarheten för att i ett senare skede säkerställa att ett nytt dubbelspår, oavsett alternativ, kan byggas utan negativ påverkan på grundvattentäkten. Det gäller även påverkan under byggtiden.

PM:et visar att det idag finns byggmetoder som är tillämpbara för passager över vattentäkter. I nästa skede av planprocessen krävs en fördjupad riskutredning. Trafikverket håller för närvarande på att utarbeta ett nytt dokument kring riskanalyser. Handlingen är fortfarande i utredningsstadiet/koncept. I nästa skede av planprocessen föreslås denna handling ligga till grund för vilka skyddsåtgärder som bör genomföras kopplat till byggmetod och riskanalys.

Gävle-Valboåsen har beslutats vara ett riksintresse efter Trafikverkets samrådstid, detta kompletteras i samrådshandlingen inför val av lokalisering.

### **Planen påverkan på den allmänna dricksvattenförsörjningen**

Planen och MKB saknar helt beskrivning av påverkan på den allmänna dricksvattenförsörjningen för de olika alternativen. Detta anser GVAB bör revideras innan en helhetsbedömning av planens påverkan och konsekvenser kan ske.

I utförandeskedet bedömer GVAB att en mycket stor negativ påverkan på grundvatten och mark kan ske, och därmed medföra enorma konsekvenser för stadens vattenförsörjning. Alla typer av markarbeten, schaktning, pålning, spåntning och byggnationer kan påverka grundvattenbildning och grundvattnets flödesbild, samt vattnets kvalitet. Om det under genomförandet sker påverkan på vattentäkten och riksintresset för Gävle-Valboåsens dricksvattenanläggningar behöver det stoppas för att inte riskera Gävles vattenförsörjning.

GVAB anser att det inom byggbarhetsutredningen bör bedömas om respektive alternativ är genomförbart utan att riskera påverkan på Gävles dricksvattenförsörjning. En bedömning om byggbarhet bör föranledas av en fördjupad utredning av grundvattenförhållandena (hydrogeologisk utredning) i de preciserade spårsträckningarna, samt information om hur vald utförandemetod riskerar påverka vattentäkten. GVAB anser att Järnvägsplanen i nuläget inte utgör ett tillräckligt beslutsunderlag.

Det Västliga alternativet påverkar Gävle-Valboåsen i mycket stor grad. En utbyggnad av dubbelspår enligt det Västliga alternativet riskerar att negativt påverka betydelsefulla delar av Gävle-Valboåsens dricksvattenanläggning. En negativ påverkan kan medföra enorma konsekvenser för Gävle dricksvattenförsörjning, det kan medföra att hela eller delar av Gävle tätort blir utan vattenförsörjning. Det Östliga alternativet passerar fler grundvattenresurser och berör fler mindre grundvattentäkter. Det berör färre personer och verksamheter, alternativa lösningar för vattenförsörjningen är relativt lättare att åstadkomma än i det Västliga alternativet.

GVAB anser att riskerna med farligt gods undervärderas i det Västliga alternativet. GVAB anser att riskerna med transport av farligt gods över dricksvattenanläggningen bör utredas och hänsyn tas till risken för människors miljö och hälsa om vattenförsörjningen påverkas negativt.

### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket har tagit fram ett PM ”Påverkan på grundvatten, Valboåsen” som bifogas samrådshandlingen inför val av lokalisering.

I detta skede av planprocessen ska Trafikverket besluta om val av järnvägskorridor. Både den västra och östra järnvägskorridoren passerar över Valboåsen. I och med att säkerställning av dricksvattenresursen är av vital betydelse för Gävle stad med omgivning genomfördes i järnvägsplanen en fördjupad undersökning vilket redovisas i ovan nämnda PM. Syftet var att redovisa lösningar kring byggbarheten för att i ett senare skede säkerställa att ett nytt dubbelspår oavsett alternativ kan byggas utan negativ påverkan på grundvattentäkten. Det gäller även påverkan under byggtiden.

PM:et visar att det idag finns byggmetoder som är tillämpbara för passager över vattentäkter. I nästa skede av planprocessen krävs en fördjupad riskutredning. Trafikverket håller för närvarande på att utarbeta ett nytt dokument kring riskanalyser. Handlingen är fortfarande i utredningsstadiet/koncept. I nästa skede av planprocessen föreslås denna handling ligga till grund för vilka skyddsåtgärder som bör genomföras kopplat till byggmetod och riskanalysen.

### **Gävle Energi AB Elnät**

Det östliga alternativet kommer att påverka följande anläggningsdelar:

#### Lokalnät 12/0,4 kV

Lokalnätet påverkas längs sträckningsförslaget, framförallt stadsdelarna Näringen, Stigslund, Forsby, Hille, Norrmarken, Björke och Trödje. Trafikverket bör utföra en utförlig utredning av nya järnvägens påverkan på jordningssystemet.

Ytterligare samråd krävs för att bestämma omfattningen av de åtgärder som behöver utföras.

#### Regionnät 77 kV

Två 77 kV markkablar korsar idag befintligt spårrområde vid Hamnleden samt i höjd med Milbovåndan och kommer behöva beaktas i utredningsarbetet.

Dessa kablar omfattas av linjekoncession vilket innebär att en åtgärd som förändrar kabelns läge måste förgås av en ansökan som utförs av Gävle Energi AB och handläggs av Energimarknadsinspektionen. Handläggningstiden är normalt 1-1½ år.

Trafikverket bör utföra en utförlig utredning av järnvägens påverkan på jordningssystemet samt ytterligare samråd.

#### Fördelningsstation F6 Hille

Lokaliserad cirka 170 meter väster om befintligt spårrområde. Inga permanenta installationer får placeras närmare än 20 meter från ställverksområdet utan att specifika utredningar och samråd utförs.

Trafikverket bör utföra utredning av nya järnvägens påverkan på jordningssystemet i stationen.

Det västliga alternativet kommer att påverka följande anläggningsdelar:

#### Lokalnät 12/0,4 kV

Lokalnätet påverkas framförallt längs första delen av sträckningsförslaget (Gävle station – E4), med både korsande, längsgående och närliggande anläggningsdelar. Sträckan väster om E4 och norrut finns ett fåtal konfliktpunkter.

### Regionnät 77 kV

Ett flertal 77 kV markkablar kommer i konflikt med sträckningsförslaget. Samtliga kablar utgår från mottagningsstation ÄT411 Gävle Norra. Kablarna påverkas framförallt vid mottagningsstationen och i synnerhet den kabel som korsar spårområdet söderut. Kabeln som korsar järnvägen vid Norra Kungsgatan kan också komma i konflikt med sträckningsförslaget.

Dessa kablar omfattas av linjekoncession och måste ansökas om åtgärd krävs av Gävle Energi AB till Energimarknadsinspektionen. Handläggningstiden är normalt 1-1½ år.

Vattenfall Eldistribution AB äger de två 77 kV luftledningar som går västerut från ÄT411 Gävle Norra längsmed befintligt spårområde, dessa kommer påverkas. Gävle Energi AB hänvisar till Vattenfall för mer information.

### Mottagningsstation ÄT411 Gävle Norra

Mottagningsstationen ÄT 411 Gävle Norra är lokaliserad cirka 10 meter norr om befintligt spårområde. Stationen består av 77 kV ställverk, två inkommande 77 kV luftledningar är anslutna i västra delen av ställverket och sex utgående 77 kV markkablar, ansluter mot ställverket i nordlig, sydlig och västlig riktning. Transport- och serviceväg till ställverket ansluter till Lexevägen via järnvägsöverfart.

Då tillräckligt utrymme inte anses finnas mellan befintligt spårområde och planerade spår går inte ett sträckningsförslag norr om befintligt spårområde genomföra. Det innebär en stor kostnad att flytta ställverket, samt att samtligt koncessionspliktiga anslutna ledningar även måste flyttas. Sträckningsförslag söder om befintligt spårområde innebär att ställverket i princip kan vara kvar, dock kvarstår frågan om vad som händer med Vattenfalls luftledningar.

Tillgänglighet och transportmöjligheter till och från mottagningsstationen får inte försämrats.

### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket bekräftar att fortsatt samarbete kommer ske med både Gävle Energi och Gävle kommun gällande nät och mottagningsstation. Gällande mottagningsstation ÄT411 Gävle Norra kommer Trafikverket tillsammans med Gävle kommun, vid val av det västliga alternativet, samråda om lämpligast lokalisering av nät och mottagningsstation.

### **Bergsstaten**

Mellan Kringlan-Sunnäsbruk (17 km) ligger ett undersökningstillstånd benämnt "Bergbyn nr 1" i anslutning till befintlig järnväg, som innehas av Tasman Metals AB och är giltigt till 2019-06-19.

### **Trafikverkets kommentar:**

Undersökningstillståndet ligger utanför korridoren och inom avgränsningen för etappen Kringlan-Ljusne.

### **Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) kommungrupp**

LRF kommungrupp förordar det Västliga alternativet, dels för att all åkermark har betydelse för framtida livsmedelsproduktion och matförsörjning, därav är det bättre att dra dubbelpåret över skogsmark än åkermark. Samt att Miljöbalken tydligt visar att jordbruksmark inte ska tas i anspråk i detta fall, eftersom det väsentliga samhällsintressets behov kan tillfredsställas genom att annan mark tas i anspråk.

### **Sträckningsalternativ**

Skogsverket kommer att påverkas negativt oavsett vilken korridor Trafikverket väljer. LRFs medlemmar förutsätter att Trafikverket ser till att skogsägarna får "säkra

passager” för att kunna korsa järnvägen med rimliga avstånd. Detta då det ska kunna gå även i fortsättningen att bedriva skogsbruk på marken runtomkring det nya dubbelspåret utan att behöva få merkostnader eller utsättas för de riskmoment som järnvägen kommer utgöra.

### **Östra korridoren**

Detta alternativ skulle innebära att mycket jordbruksmark tas i anspråk vilket innebär negativa konsekvenser för jordbruket i området. Denna dragning angränsar även till områden med djurhållning och beten. Tillgängligheten till kvarvarande jordbruksmark kommer troligen också påverkas negativt, detta skulle försvåra framkomligheten för jordbruksmaskiner och transporter från kringliggande fastigheter. Det Östra alternativet riskerar även att påverka eventuella framtida vattentäkter negativt. Sammantaget menar LRF att dessa konsekvenser inte är godtagbara.

### **Västliga korridoren**

Utifrån de framtagna kartorna kan LRF inte utläsa några negativa konsekvenser för jordbruket. Fördelar med detta alternativ är bland annat att sträckningen ligger utanför bebyggelse och närheten till väg E4 som gör spåret lättillgängligt om ett tåg till exempel behöver utrymmas.

#### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket noterar att LRF förordar det västliga alternativet och de lämnade synpunkterna och kommer att beakta detta i det fortsatta arbetet.

#### ***Mellansvenska Handelskammaren***

Mellansvenska Handelskammaren förordar det Västliga alternativet.

Mellansvenska Handelskammaren anser att det Västliga alternativet möjliggör följande:

- Det blir en viktig knutpunkt för Ostkustbanan, Norra Stambanan, Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen.
- Ostkustbanans dubbelspår blir viktigt för Gävleborgs, Västernorrlands, Uppsala, Stockholms och Jämtlands län.
- Station Gävle Västra kan byggas, vilket förenklar för personal på Gävle sjukhus, Länsjukhusets patienter slipper besvärliga byten, det underlättar för Högskolans pendlare studenter. Samverkan skulle också leda till att patienter lätt kan komma till/från Gävle sjukhus från/till närliggande sjukhus.
- Det skulle också innebära att spåret går igenom Tolvfors som är Gävles nya planerade logistikområde. I detta område kan en rangerbangård med 750 meter långa spår anslutas, logistikparken kan erbjuda av- och pålastning av gods, allt Gävles gods som ej hanteras i Gävle hamn kan hanteras här, alla logistikföretag vill vara på ett och samma ställe och logistikparken får en bra knytning till Ostkustbanans containerhamn. Dessutom är det Västliga alternativet det robusta, miljövänliga och långsiktigt hållbara alternativet.

#### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket noterar att Mellansvenska Handelskammaren förordar det Västliga alternativet. Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

### **Ostkustbanan 2015 AB**

Ostkustbanan 2015 AB förordar det Västliga alternativet. Det nya västliga stationsläget med direkt koppling till tre olika banor och en närhet till Gävle Sjukhus, Högskolan i Gävle och bostäder är strategiskt viktigt för att möta behov av nya bostäder samt pendling.

Det Västliga alternativet är också det alternativ som bäst bidrar till att förstora arbetsmarknaden. Gävle Västra avlastar Gävle Central, vilket ökar den samlade kapaciteten för personresor med Gävle som start- och slutpunkt.

Det Västliga alternativet bidrar dessutom på ett bra sätt till de trafikpolitiska målen – tillgänglighet, robusthet och minskad negativ miljöpåverkan. Det Västliga alternativet påverkar inte trafiken på Ostkustbanan och Norra stambanan under byggtiden. Detta är av stor betydelse för en väl fungerande arbets- och studiependling samt industritransporter.

Då Mälardalen är överhettat kommer orterna längs Ostkustbanan få en ökad attraktionskraft i takt med att pendlingstiderna minskar och kapaciteten ökar. Detta gynnar även industrierna längs med kusten.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket noterar att Ostkustbanan 2015 förordar det västliga alternativet.

### **Region Gävleborg**

Region Gävleborg förordar det Västliga alternativet med ett nytt stationsläge – Gävle Västra.

Det Västliga alternativet med nytt stationsläge, Gävle Västra, skulle innebära stora fördelar för den regionala utvecklingen för såväl hela Gävleborg som omkringliggande län. Detta gäller för såväl sambandet mellan lokala arbetsmarknadsområden som för en välfungerande sjukvård och högre utbildning. Detta genom den samlokalisering av Ostkustbanan, Norra Stambanan och Bergslagsbanan som det Västliga alternativet innebär. Gävle Västra skulle även avlasta Gävle Central.

Region Gävleborg ser att det Västliga alternativet på ett bra sätt uppfyller flera av de mål som Trafikverket har att arbeta med, såsom tillgänglighet, ett robust trafiksystem och minskad negativ påverkan i form av buller med mera.

Det Västliga alternativet skulle inte påverka dagens trafik på Ostkustbanan och Norra Stambanan, vilket är av en stor betydelse för en väl fungerande arbets- och studiependling under byggtiden. För att möta Gävles fortsatta expansion är Gävle Västra strategiskt viktigt, bland annat för närhet till Gävle sjukhus, Högskolan och bostäder. Det är även eftersträvänsvärt att den funktionaliteten som det västliga läget ger för Gävle hamn då denne identifierats som ett viktigt transportstråk. Tolvfors Logistikpark kan inte förverkligas fullt ut utan det Västliga alternativet.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket noterar att Region Gävleborg förordar det västliga alternativet.

### **Partnerskapet Atlantbanan (Region Gävleborg)**

Partnerskapet Atlantbanan förordar det Västliga alternativet eftersom ett tåg uppehåll vid Gävle Västra skulle medföra stora vinster för tillgängligheten för samtliga Gävleborgs kommuner för viktiga målpunkter som Högskolan i Gävle och Gävle sjukhus. Om det även ges möjlighet för regionalstågstopp är vinsterna även stora för Västernorrlands och Jämtlands län.

**Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket noterar att Partnerskapet Atlantbanan (Region Gävleborg) förordar det västliga alternativet.

**Sveriges geologiska undersökning**

Sveriges geologiska undersökning (SGU) förordar det Västliga alternativet med hänsyn till grundvattenskyddet.

**Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket noterar att SGU förordar det västliga alternativet.

**Statens geotekniska institut**

Statens geotekniska institut (SGI) har lagt särskild vikt vid geoteknisk omgivningspåverkan respektive geotekniska säkerhetsfrågor omfattande bland annat ras, skred och erosion. Frågor om förorenad mark har inte beaktats i detta yttrande.

SGI:s bedömning är att de beskrivningar som rör geotekniska risker respektive omgivningspåverkan är överlag väl beskrivna.

Båda alternativen har ungefär lika lång sträcka som går över mark som behöver förstärkas. Dock har det Västliga alternativet en större andel torv, 3000 m jämfört med 900 m för det Östliga alternativet. Det framgår ur underlaget att det Östliga alternativet passerar en högre andel mark med dålig bärighet, där kommer förstärkningsåtgärder erfordras i högre utsträckning. SGI bedömer att det inte är tydligt för vad bedömningen av förstärkningsåtgärdernas omfattning är baserad på gällande det Västliga alternativet, och anser vidare att detta behöver förtydligas.

**Trafikverkets kommentar:**

Bedömningarna baseras på okulär genomgång av jordartskartan i GIS och är en summering av hur många spårmetrar (teoretisk spårinje inom respektive korridor) som passerar exempelvis torv, lera eller silt och därför bedöms behöva någon form av förstärkningsåtgärd. Fördjupade studier är nödvändiga i kommande skeden.

**Strömsbro Ängars Samfällighetsförening**

Strömsbro Ängars Samfällighetsförening är emot det östliga alternativet delvis för att alternativet ska passera över Gavleån vid Strömsbro koloniträdgårdar.

Ostkustbanan är en trafikerad bana och kommer troligtvis i framtiden trafikeras av fler tåg, vilket innebär att störningstillfällen ökar för de närboende. Trafikverket ska jobba mot miljömål, "God bebyggd miljö", det östra alternativet anses strida mot detta då det innebär fortsatt passage genom ett antal tätbebyggda områden. Dessa områden kommer utsättas för mer buller än idag.

Kostnaderna för det östliga alternativet borde bli höga jämfört med det västliga alternativet, fördyringar bör vara bulleråtgärder, inlösen av fastigheter, passager över vatten mm.

Det västra alternativet ger möjlighet till att på sikt flytta över Bergslagsbanan till det föreslagna läget för Ostkustbanan, läget mellan Lexe och Sätra. Detta gynnar boende längs Bergslagsbanan vid Lexe/Hagaström.

Det västra alternativet ger även möjlighet till att på sikt flytta ut gods- och rangerbangården från centrala delar av staden och på så vis få bort stora delar av godstrafiken från Gävle centrum.

Ett västra alternativ bidrar också till att flytta bort järnvägen från de tätbebyggda områdena, Stigslund, Strömsbro, Forsby, Hille, Björke mm, där järnvägen idag passerar norr om Gävle till den västra sidan om väg E4, där färre boende kommer att beröras.

***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket noterar att Strömsbro Ängars Samfällighetsförening föredrar det västliga alternativet.

***Sjöfartsverket***

Sjöfartsverket har inget att erinra.

***Naturvårdsverket***

Naturvårdsverket avstår från att lämna ett yttrande.

***Jordbruksverket***

Jordbruksverket har inga synpunkter att redovisa.

***Försvarsmakten***

Försvarsmakten har inga synpunkter att redovisa.

***Myndigheten för samhällsskydd och beredskap***

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har inga synpunkter att redovisa.

***Energimyndigheten***

Energimyndigheten har inga synpunkter att redovisa.

***SMHI***

SMHI har inga synpunkter att redovisa.

#### **5.2.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda**

Under samrådstiden för samrådshandlingen Järnvägsplan – val av lokaliseringsalternativ för Ostkustbanan, Gävle – Kringlan har ett samrådsmöte med allmänheten hållits. Samrådsmötet med allmänheten hölls i Hörsalen på Teknikparken i Gävle måndagen den 29 augusti 2016 kl. 18-20. Mötet besöktes av 18 personer.

På mötet höll Trafikverket sin samrådspresentation och visade de två kvarstående korridorerna. Tid var avsatt för ställande av allmänna frågor. De synpunkter som framfördes under det allmänna samrådsmötet presenteras nedan.

##### ***Muntligen framförda synpunkter på det allmänna samrådsmötet***

- Har ni tagit hänsyn till fornlämningen Nöttersvearna när ni placerade korridorerna?

Svar: Det finns många fornlämningar utmed båda sträckorna, dock flest utmed det Östliga korridoralternativet. Nöttersvearnas plats beskrivs i utredningen och bedöms inte direkt påverkas.

- När ni säger att järnvägen ska ligga nära E4, hur långa avstånd menar ni då att det blir mellan E4 och järnvägen?

Svar: Då järnvägen är en mycket stelare konstruktion än en motorväg (kräver större radier för att klara erforderlig hastighetsstandard) så kan inte järnvägen följa E4:an genom alla kurvor. Ett visst säkerhetsavstånd erfordras också, då Trafikverket inte vill att fordon som kör av E4:an ska riskera att hamna på spåret och tvärtom.

- Hur mycket har kommunen att säga till om i det här projektet?

Svar från Gävle kommuns representant: Det är Trafikverket som beslutar om val av korridor, men utredningen har gjorts i samråd med Gävle kommun och de har tydligt uttryckt sin önskan om val av korridor genom ett fullmäktigebeslut.

- Vid den nuvarande bangården finns det mycket mark som borde kunna gynna kommunen för bostäder?

Svar från Gävle kommuns representant: Ja, det är i alla fall bättre med bostäder än en godsbangård på kommunens vattentäkt.

- Kommer det Västliga alternativet ligga väster eller öster om E4:an?

Svar: Det Västliga alternativet startar vid Gävle Centralstation och korridoren korsar till västra sidan om E4:an ungefär i höjd med Gävle norra motorvägsinfart. Korridoren omfattar delvis E4:an utmed vissa sträckor. Naturligtvis är det bättre att undvika allt för många passager mellan väg och järnväg. Det är troligt att järnvägen kommer att ligga kvar på E4:ans västra sida så långt som möjligt norrut för att hålla kostnaderna nere. Ungefär i höjd med Bergby måste järnvägen korsa E4:an för att ansluta mot befintligt spår vid mötesstationen Kringlan. Men i dagsläget är järnvägens placering inte fastställd, linjens läge kommer att fortsätta utredas både avseende lokalisering inom korridoren och utformning i kommande skede (Järnvägsplan-planförslag). I anslutning



till järnvägen kommer också övriga tillhörande anläggningar att behöva anläggas som kommer att påverka en större del av korridoren.

- Hur blir det med industribanan till Norrsundet om den Västliga korridoren väljs?

Svar: Trafikverket ska möjliggöra för en framtida anslutning av industribanan mot Norrsundet. I dagsläget förs dock förhandlingar med industrin om att lämna över industrispåret till industrin.

- Vet man idag var de eventuella mötesstationerna i Hamrångebygden kan komma att placeras?

Svar: Det är inte beslutat var de eventuella stationslägena för Hamrångebygden ska placeras, dock finns det förslag på lokalisering. För det Västliga alternativet, vid Hagsta, föreslås en eventuell station söder om Ockelbovägen. I det Östliga alternativet föreslås den eventuella stationen placeras i Bergby norr om Vjvågen.

- Om den Västliga korridoren väljs kan det finnas en risk att tågen konkurrerar ut busstrafiken eller går det att ha tågtrafik och busstrafik parallellt?

Svar från Region Gävleborgs representant: Som det har sett ut tidigare har tågen konkurrerat ut bussen. Men vi har ambitionen att minska konkurrensen mellan tåg- och bussförbindelser.

- Hur många är det egentligen som vill ha en tågstation i Bergby? Jag är orolig att många busslinjer försvinner i Bergby och Norrsundet.

Svar: Vi vet i dagsläget inte hur många det är som vill ha en tågstation i Bergby. Det är något som kommer att utredas vidare om det blir aktuellt. Det Trafikverket har arbetat med hittills är att se över om det går att rent tekniskt anlägga en regionaltågsstation i Bergby respektive Hagsta. Detta för att möjliggöra en eventuell regionaltågsstation om det i senare skede visar sig att behovet finns.

- Vid skolan och kyrkan brukar skolungdomarna leka på spåret och hoppa undan i sista stund.

Svar: Trafikverket noterar detta.

- Det skulle vara bra om det går att ha kvar busslinjerna samtidigt som det ges möjlighet att ta tåget, som det är nu är det alltid fullt på bussarna.

Svar från Region Gävleborgs representant: Vi har ambitionen att minska konkurrensen mellan tåg- och bussförbindelser, så skulle det bli aktuellt med tågstopp i Hamrångebygden så kommer möjligheten att ha kvar bussförbindelserna att ses över.

- Det finns en befintlig gammal banvall som korsar det Västliga alternativet från Norrsundet. Det borde inte vara några större problem att fortsätta på den och ansluta mot det Västliga korridoralternativet. Den gamla banvallen går ut direkt där den planerade regionaltågsstationen för Hagsta är. Har ni tänkt på det alternativet istället för att belasta Bergby?

Svar: Detta var ny information för oss och det är just därför det är så bra med samråd. Trafikverket kommer att se över möjligheten att använda den gamla banvallen för industrispåret mot Norrsundet för det Västliga alternativet.

- Var hamnar överfarten över E4:an mot Kringlan för att ansluta till befintligt spår?

Svar: I dagsläget är järnvägens placering inte fastställd, linjens läge kommer att fortsätta utredas både avseende lokalisering inom korridoren och utformning i kommande skede (Järnvägsplan – Planförslag). Men ungefär i höjd med Bergby måste järnvägen korsa E4:an för att ansluta mot befintligt spår vid mötesstationen Kringlan.

- Blir järnvägen instängslad oavsett var den går någonstans?

Svar: Detta är svårt att säga i dagsläget då Trafikverkets riktlinjer ständigt uppdateras. Så de riktlinjer som gäller idag kan vara inaktuellt när det är dags för byggnation.

- Om man bygger järnvägen i det Västliga alternativet, vad händer med den befintliga järnvägen mot Ockelbo från Gävle Central?

Svar: Vid val av det Västliga alternativet är förslaget just nu att Norra stambanan/Ockelbospåret kopplas på Ostkustbanan in mot Gävle. Detta skulle innebära att det befintliga spåret för Norra stambanan/Ockelbospåret kommer att rivas.

- I ert räknesätt skiljer det 1,3 miljarder mellan det Östliga och Västliga alternativet. Hur mycket ser ni till det när ni väljer korridor eftersom det fanns mycket rött i den samlade bedömningen för det Östliga alternativet? Hur mycket rött måste det vara i den samlade bedömningen för att det dyrare alternativet ska väljas?

Svar: Kostnaden är bara en anläggningskostnad och det finns många andra vinster för samhället som inte går att räkna på. Det finns inget svar på exakt hur mycket rött som måste vägas upp av en kostnad.

- Är anskaffningsvärdet för skog och mark inräknat i kostnaden för det Västliga alternativet?

Svar: En generell kostnad för markåtkomst ingår i den grova kostnadsbedömning som gjorts till detta skede.

- Hur är det med upprustningskostnader för den befintliga delen som är tänkt att behållas?

Svar: En generell kostnad för byggnation av nytt spår utmed befintligt har använts i den grova kostnadsbedömning som tagits fram till detta skede. Inga detaljerade utredningar om behov av upprustning görs i detta skedet.

- Ett önskemål är att fortsättningsvis när ni ritar den Västliga korridoren så kan ni väl rita korridoren på den västra sidan av E4:an om det är så att järnvägen kommer att ligga där. För om den ligger på den östra eller västra sidan av E4:an kan ha stor betydelse.

Svar: Det västliga alternativet startar vid Gävle Centralstation och korridoren korsar till västra sidan om E4 ungefär i höjd med Gävles norra motorvägsinfart. Korridoren omfattar delvis E4 utmed vissa sträckor. Naturligtvis är det bäst att undvika allt för många passager mellan väg och järnväg, och det är troligt att järnvägen kommer att ligga kvar på E4:ans västra sida så långt som möjligt norrut, för att hålla nere kostnaderna. Men ungefär i höjd med Bergby måste järnvägen korsa E4:an för att ansluta mot befintligt spår vid mötesstationen Kringlan. Men i dagsläget är järnvägens placering inte fastställd, linjens läge kommer att fortsätta utredas både avseende lokalisering inom korridoren och utformning i kommande skede (Järnvägsplan – Planförslag). I anslutning till järnvägen kommer också övriga tillhörande anläggningar att behöva anläggas, som kommer att påverka en större andel av korridoren.

- Jag och frun har mycket mark runt om Axmartavlan, allt från skog som vi sparar i flera år, förråd och vägar. Hur ska vi tänka?

Svar: Vid intrång ska ersättningen täcka fastighetens marknadsvärdesminskning, dvs. skillnaden mellan fastighetens marknadsvärde innan järnvägsbygget och efter ska ersättas. I ersättningen för marknadsvärdesminskningen ingår ersättning för markintrång, byggnader som rivs, träd som avverkas m.m. Vid intrång i skogsmark beräknas marknadsvärdesminskningen med den s.k. Skogsnormen (Beräkningsnorm framtagen av Lantmäteriet för beräkning av ersättning vid intrång på skogsmark). Den 1 augusti 2010 gjordes en förändring i expropriationslagen som innebär att Trafikverket ska ersätta fastighetsägaren med ytterligare 25 % på den uppkomna marknadsvärdesminskningen.

### ***Skriftligen framförda synpunkter från allmänheten under samrådet***

#### **Närboende 1**

Förslag till omdragning av järnvägsspår till en västlig korridor från Gävle-norrut.

Bullernivån bör minimeras genom att sänka järnvägsbanan, alternativt bygga höga bullervallar. Bullervallarna för trafiken på hamnleden är idag undermålig, en förbättring av bullerskyddet från trafik och järnväg på samma gång är föredra.

Eftersom området mellan Lexe och Sättra används flitigt för rekreation mm bör järnvägsspåret dras så att området kan fortsätta att användas för ändamålet.

Bergslagsbanan bör dras om så att den ansluter till den norrgående banan. Om omdragning sker skulle det bland annat innebära att det blir färre plankorsningar, mindre buller för boende i Hagaström, Bleke och Lexe, minskar störningar och miljöpåverkan i form av stopp vid järnvägsövergångar, samt snabbare förbindelser ut och in till Gävle väster ifrån.

Dragningen bör anpassas med utgångspunkt från den expansion av bostäder som Gävle med omnejd förväntas få framledes.

Som helhet för den tänkta ombyggnaden bör man arbeta för att störningar för boenden minimeras.

#### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket noterar att västligt alternativ förordas. Flytt av Bergslagsbanan möjliggörs av det västliga alternativet. Hänsyn till närområden kommer att ske i nästa skede vid och vid detaljplanering.

## **Närboende 2**

Vid val av det västliga alternativet framförs samtliga synpunkter:

Pendelstation Gävle Västra, ökar möjligheter för pendlare, dock bör station och spår förläggas så att kulturmiljön och rekreationsområdet i området påverkas så lite som möjligt.

Förläggningen av nya järnvägsspår bör ansluta till Hamnleden så långt österut det är möjligt. Den befintliga transformatoranläggning som finns kan flyttas.

Sänk ner Hamnledens vägbana och lägg de nya järnvägsspåren på bro över vägen. Det skulle sänka bullernivån från trafiken på Hamnleden och minska det utrymme som måste tas i bruk för järnvägsspår.

Skogsområdet norr om Lexe och söder om Hamnleden är ett viktigt rekreationsområde och inverkan från nybyggnation måste minimeras.

Om det västliga alternativet väljs bör Bergslagsbanan även flyttas då det skulle innebära vinster i form av bland annat minskade risker med farligt gods nära bebyggelse, färre plankorsningar, mindre buller för alla boende i Hagaström, Bleke och Lexe, mindre störningar i form av stopp vid järnvägsövergångar samt snabbare förbindelser ut och in till Gävle.

Stor hänsyn till närområdet vid planering och utbyggnad av järnvägen bör tas.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket noterar att västligt alternativ förordas. Flytt av Bergslagsbanan möjliggörs av det västliga alternativet. Hänsyn till närområden kommer att ske i nästa skede vid och vid detaljplanering.

*Kenth Nilsson*

projektansvarig