

## UTSTÄLLNINGSPROJEKT

### Fördjupad översiktsplan för Ostkustbanan

Ett förslag har upprättats till fördjupad översiktsplan (FÖP) i syfte att lägesbestämma dubbelspårssträckningen genom kommunen. Kopplat till dubbelspårssträckningen blir lokalisering av regionalstågsstationer, markanvändning och integrering i landskap och tätorten inklusive kopplingar till nya E4 särskilt viktiga.

Förslaget har varit föremål för utställning under tiden 3 oktober till den 7 december 2016.

Planarbetet har skett parallellt med kommunerna längs sträckningen Gävle- Sundsvall och samordning har skett i projektet "Samordnad planering" initierat av Trafikverket och Region Gävleborg. Under 2013 och fram till april 2014 har vi i projektet Samordnad planering tagit fram gemensamma värderingsgrunder som ska ligga till grund för bortval av korridorer som idag är riksintresse för framtida järnväg. Alla kommuner har alltså inväntat utställningsskedet tills detta arbete är färdigt.

#### Inkomna skriftliga synpunkter

Nedan följer inkomna yttranden med kommentarer i kursiv stil.

Vi har i vissa fall kortat ner yttrandet och valt ut de delar som vi bedömer som relevanta. Originalhandlingarna finns att tillgå på Plan- och byggkontoret. Det har totalt inkommit 22 yttranden under utställningstiden:

#### 1. Myndigheter och kommuner

- 1.1 Länsstyrelsen Gävleborg
- 1.2 Region Gävleborg
- 1.3 Norrhälsinge miljökontor
- 1.4 Hudiksvalls kommun (KS)

#### 2. Företag, organisationer och föreningar.

- 2.1 Ellevio AB
- 2.2 E.ON Sverige AB
- 2.3 MittSverige Vatten AB
- 2.4 Gnarps Socialdemokratiska förening
- 2.5 Naturskyddsföreningen Nordanstig
- 2.6 Jättendals sockenförening ek. för
- 2.7 Samlat yttrande; Bestå AB/Sjömärket, Hotell Mellanfjärden, Trolska skogen, Mellanfjärdens teater, Fiskehamnsföreningen, Fiskbutiken, Kardells Jordbruk & Entreprenad, Ice Sport Nordic.

- 2.8 Samlat Yttrande; Moderaterna Nordanstig, Liberalerna Nordanstig, Hassela Ski Resort, namnlista med privatpersoner.

### 3. Övriga

(Avsändare har anonymiserats för att möjliggöra publicering på Internet, originalhandlingar finns att tillgå på samhällsbyggnadskontoret).

- 3.1 Samlat yttrande från fyra privatpersoner.
- 3.2 Anonymt yttrande.
- 3.3 Enskilt yttrande, privatperson.
- 3.4 Sju identiska yttranden från privatpersoner.

## Myndigheter

### 1.1 Länsstyrelsen Gävleborg

#### *Redogörelse för ärendet*

Nordanstigs kommun har upprättat förslag till fördjupad översiktsplan för dubbelspår längs Ostkustbanan. Förslaget har skickats till Länsstyrelsen för granskning.

Enligt plan- och bygglagen 3 kap. 16 § ska Länsstyrelsen under granskningstiden avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Yttrandet ska i första hand omfatta hur planen tillgodoser statens särskilda bevakningsområden. I detta sammanhang utgörs de av riksintressen, miljö kvalitetsnormer, mellankommunala och regionala frågor samt hälsa och säkerhet. Länsstyrelsens yttrande ska ingå som en del i det antagna tillägget till översiktsplanen.

#### *Allmänt*

Det är positivt att kommunen föreslår centrala regionalstågsstationer med goda gång- och cykelförbindelser. Det är också positivt att kommunen ser möjligheter till att utreda attraktiva områden för boende och verksamheter i närheten av stationslägena.

Länsstyrelsen anser att en samlokalisering med E4 är positiv ur flera aspekter. Genom en samlokalisering blir den totala miljöpåverkan större i den kombinerade korridoren men medför istället att områden intill kan lämnas orörda. Den barriär som uppstår blir bredare och påtagligare men istället minskar uppsplittringen i landskapet med en barriär istället för två. Ur kommunikationssynpunkt medför närheten av E4 positiva kombinationseffekter mellan trafikslagen och möjliggör även en snabb evakuering i händelse av eventuella tågstörningar.

Det nya dubbelspåret passerar känsliga paltier med öppna dalgångar och odlingslandskap som har stor betydelse för landskapsbilden och kulturmiljön. I området finns även grundvattenformationer, skyddsvärda naturmiljöer och bostadsbebyggelse. Projektet innebär stora utmaningar för att järnvägen ska ge en så liten miljö- och omgivningspåverkan som möjligt. Dubbelspåret öppnar också för stora möjligheter beträffande resande och näringsliv i kommunen och regionen.

Nedan följer synpunkter på utmaningar och risker som den planerade järnvägen medför. Dessa bör beaktas i den sammanvägning som måste göras inför val av alternativ. Utifrån tillgängligt underlag kan ett antal aspekter särskilt urskiljas som kan få stor betydelse i lokaliseringen av dubbelspåret:

- Påverkan på grundvatten
- Påverkan på naturmiljön
- Påverkan på landskapsbild och kulturmiljö
- Samlokalisering med E4
- Centrala stationslägen

## *Synpunkter utifrån Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden*

### *Riksintressen*

Granskningshandlingen redovisar riksintressen som finns inom järnvägs- korridorerna eller som kan tänkas påverkas av dessa.

Båda järnvägskorridorerna korsar riksintressena Dyrån och Harmångersån. Påverkan på Dyrån blir påtagligare i det västliga alternativets västra korridor vid Dyrån eftersom Dyråns källområde ligger väster om E4. Påverkan på hydrologi och vattenkvalitet i detta område utgör ett hot mot riksintresset.

Länsstyrelsen ser gärna av den anledningen att järnvägen förläggs öster om E4 vid passagen av Dyrån.

Kommunen har tagit hänsyn till befintliga underlag av betydelse för kulturmiljön. Såväl riksintressen som fornlämningar och bevarandeområden för odlingslandskapet har beaktats. Redovisningen är dock översiktlig, och det framgår därför inte om det finns enstaka bebyggelse eller landskapsavsnitt av högt kulturhistoriskt värde som kan komma att påverkas i de olika korridorerna.

Områden som är kända för höga kulturhistoriska värden och som kräver särskilt beaktande är de rika kulturmiljöerna i dalgångarna: Harmångerområdet, riksintresse kulturmiljö i Jättendal, området i anslutning till Bälingsjön samt Gnarpområdet. Länsstyrelsen instämmer därför i kommunens bedömning att den västra korridoren förefaller lämpligare ur kulturmiljösynpunkt.

En arkeologisk utredning kommer dock att krävas för att ta reda på om det finns okända och oregistrerade fornlämningar som berörs av arbetsföretaget.

### *Miljö kvalitetsnormer*

#### *Grundvatten*

Det planerade dubbelspåret kommer att passera flera grundvattenförekomster med risken att försämra dess status. Grundvattenförekomsterna Harmånger och Gnarp (isälvsavlagringar) samt Jättendal (bergförekomst som inte utgör en beslutad vattenförekomst i VISS) är dricksvattentäkter och bör beaktas och skyddas ur ett långt perspektiv. Även om dagens uttagsbrunnar ligger uppströms planerad järnväg är det viktigt att skydda förekomsterna i sin helhet och beakta dessa om viktiga resurser för den framtida vattenförsörjningen.

Planhandlingarna bör beskriva vilka vattenförekomster, inklusive inströmningsområden, som är känsliga för olika typer av påverkan, både under drift och under anläggningsskedet, samt vilka åtgärder som behövs för att bibehålla eller förbättra miljö kvalitetsnormerna, exempelvis grundvattenskydd. Det saknas information om ingrepp såsom planskilda korsningar vilka kan påverka grundvattnet negativt.

Det bör framgå i planbeskrivningen att sårbarhets- och konsekvensanalyser måste tas fram för dricksvattentäkterna, omfattande hela vattenförekomsterna och dess inströmningsområden. Geohydrologiska undersökningar bör göras innan val av järnvägssträckning samt lokalisering av stationslägen och planskilda korsningar.

Länsstyrelsen vill poängtera vikten av att följa gällande skyddsföreskrifter för samtliga berörda vattenskyddsområden; Gnarp, Jättendal och Harmånger.

Sett från perspektivet vattenskydd förordar Länsstyrelsen det östliga alternativet, förutom på sträckan förbi Jättendal där det västliga alternativet föredras.

Även Sveriges geologiska undersökning (SGU) vill påpeka att man i planeringsarbetet bör se till Harmångersåsen samt Gnarpsåsen som helhet. I framtiden kan behov uppstå som gör att uttag kan behöva ske på andra platser än idag. Störst aktsamhet bör ske i delarna närmast vattentäkterna. Det är också viktigt att hänsyn tas till grundvattenresursen i övriga delar av åsarna inklusive tillrinningsområdena till de respektive åsarna.

I höjd med Harmånger så innebär både det västra och det östra spåralternativet en påverkan på Harmångersåsen. Utifrån nu tillgängligt underlag kan en bedömning göras att den västliga dragningen hydrauliskt sett kommer att innebära ett större ingrepp. Hur stor påverkan blir beror dock i stor grad på val av spårhöjd samt utformning av viadukter. En följd kan bli permanent sänkta grundvattennivåer i de fall man väljer en låg spårhöjd alternativt underfarter. En sänkt grundvattennivå till följd av sådana lösningar bör undvikas för att minimera risken att man minskar vattentillgången i Harmångers vattentäkt.

Även i övriga områden där järnvägen berör någon av de två åsarna bör spårhöjden läggas så högt som möjligt för att minimera behovet av schaktning respektive grundvattennivåsänkning samt minska risken för förorenings spridning. En större omättad zon medför ett bättre grundvattenskydd. Utöver en bibehållen omättad zon bör även andra skyddsåtgärder vidtas, där så behövs, i syfte att verka för ett bra grundvattenskydd såväl vid anläggning som vid driften av järnvägen.

Vid Jättendal så innebär det östra alternativet en något större risk för den allmänna vattentäkten i berg. Dock skulle det behövas ett mer ingående underlag rörande förutsättningarna vid vattentäkten för att kunna utföra en utförlig bedömning. Även om vattentäkten utgörs av berg så bör inte de risker som följer av arbetet med järnvägen underskattas.

#### *Ytvatten*

I miljökonsekvensbeskrivningen lyfts skyddet av vatten och behovet av vattenverksamhet. Det är viktigt att detta även implementeras och tydliggörs i den slutgiltiga planbeskrivningen.

Både den östliga och västliga järnvägskorridoren berör ett antal markavvattningsföretag vilka inte har tagits upp i handlingarna. Markavvattningsföretagen har rättskraft och får inte påverkas negativt vid framtida järnvägsarbeten. I yttrandets bilaga 2 finns en karta som visar var det finns markavvattningsföretag inom berört område.

I bilaga 2 i miljökonsekvensbeskrivningen framgår att flera ytvattenförekomster som kan komma att beröras riskerar att inte uppnå god ekologisk och kemisk status 2021. I huvudsak beror detta på morfologisk påverkan från mänsklig aktivitet. Bilagan bör även kompletteras med information om grundvattenförekomster med tillhörande miljö kvalitetsnormer som finns i området.

#### *Mellankommunala frågor*

Mellankommunala frågor hanteras på ett bra sätt genom arbetet med "Samordnad planering" som omfattar hela Ostkustbanesträckningen mellan Gävle och Sundsvall.

## *Hälsa och säkerhet*

I miljökonsekvensbeskrivningen nämns att vibrationsproblem kan uppstå längs vissa delar av den planerade järnvägen där den löper över finkorniga sediment. Statens geotekniska institut (SGI) vill komplettera med information om jordarter. Vid Harmånger passerar det västra alternativet över partier med finsediment. Detaljerade uppgifter saknas men bedömningen är att finsedimenten är mäktigast vid passagen av Harmångersån. Vid Jättendal visar borringar längs den befintliga järnvägen på ett djup av upp till sju meter i finsediment vid passagen av bäcken mellan Lunde och Lindsta. Sannolikt är sedimenten något grundare i det västra alternativet.

Vid Bälingsjön löper det östra alternativet över finsediment medan det västra alternativet som löper längs den befintliga järnvägen går över moränterräng med bättre stabilitet.

Vid Gnarp finns de största mäktigheterna av finsediment troligen i det östra alternativet och i området runt bäcken som rinner genom dalgången och ansluter till Gnarpsån vid Gällsta. Osäkerheten är dock stor då detaljerade uppgifter om sedimentdjupen saknas.

I området sydost om Harmånger finns ett område med mycket tydliga moränrygggar som i allmänhet sticker upp mer än tio meter kring den omgivande terrängen. Dessa ryggar finns både norr och söder om Harmångersåsen i området. Vid en eventuell dragning av järnvägen längs detta alternativ kan schaktningsarbetena bli omfattande i detta läge och förändringen i landskapsbilden mycket stor med många skärningar genom moränryggarna.

Miljökonsekvensbeskrivningen har efter samrådet kompletterats med tydligare beskrivningar av klimatförutsättningar och risker för stranderosion, ras och skred, även om kompletteringen med "geoteknisk katta där framtida utredningsbehov pekas ut" (såsom anges som kommentar i samrådsredogörelsen) fortfarande saknas.

Sammantaget har kommunen uppmärksammat de geotekniska säkerhetsfrågorna på ett godtagbart sätt.

### *Övriga synpunkter*

#### *Kartor*

I planbeskrivningen saknas en redovisning på karta av etapperna som beskrivs i text på sidan 26.

Järnvägskorridoren som redovisas på kartan på sidan 32 stämmer inte med texten om Dyrån.

#### *Övrigt*

Läsandet skulle underlättas om alternativen namnges konsekvent. I karta och även i viss text i miljökonsekvensbeskrivningen kallas alternativen 1 och 2. I övrigt kallas alternativen östligt och västligt alternativ. I den samlade



bedömningen finns alternativen Västligt alternativ, Västligt alternativ-väst om Gryttje samt Östligt alternativ för etappen Åmyran-Årskogen. I

planbeskrivningen under rubriken "Val av korridor" på sidan 26 beskrivs det västliga alternativet för denna etapp följa längs Gryttjetjärnens västra sida vilket inte stämmer med den samlade bedömningen. Rubriceringen av alternativen bör ses över så att de blir konsekventa.

Ärende

I ärendet har landshövding Per Bill beslutat och Helena Dahlberg varit föredragande. I handläggningen har Maria Hysing, Emma Gyllbäck och Anna-Karin Johansson från miljöenheten, Eva Hedström från naturvårdsenheten, Anna Westin från kulturmiljöenheten, Lise Ekenberg och Maria Andersson från enheten för samhällsutveckling och samhällsskydd deltagit.

Utöver Länsstyrelsens medarbetare har representanter från Statens geotekniska institut och Sveriges geologiska undersökning deltagit i handläggningen av yttrandet.

*Kommentar:*

*I sitt yttrande har Länsstyrelse tagit hjälp och samrått med Statens geotekniska institut och Sveriges geologiska undersökning. Man har sett på de områden som berör dessa verksamheter. "Påverkan på grundvatten, Påverkan på naturmiljön, Påverkan på landskapsbild, påverkan på kulturmiljö, Samlokalisering med E4, Centrala stationslägen."*

*I yttrandet tar man främst upp saker som berör de möjliga negativa konsekvenser som byggandet kan innebära. Detta är viktiga synpunkter, men de är främst något som Trafikverket måste ta hänsyn till när järnvägsplanen utformas. Åsikterna i yttrandet tas med vidare som information till Trafikverkets utredare. I övrigt påpekas några hänvisningsfel.*

## 1.2 Region Gävleborg

Hållbarhetsnämnden beslutar

1. Förslaget till yttrande över fördjupad översiktsplan Ostkustbanan godkänns och översänds till Nordanstigs kommun.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Sammanfattning

Nordanstigs kommun har fördjupad översiktsplan för Ostkustbanan på utställning 11 oktober till 7 december 2016. Planen har upprättats i syfte att bestämma dubbelspåret sträckning genom kommunen. I järnvägsutredningen har två korridorval studerats, ett östligt och ett västligt. De alternativa stationslägen som studerats har varit Gnarp, Jättendal och Harmånger. Under samrådet har Nordanstigs kommun tagit ställning till att endast verka för två stationslägen i gällande utställningsförslag, Gnarp och Harmånger.

Region Gävleborg står bakom det yttrande som Landstinget Gävleborg gav genom X-trafik under samrådet 2013 (X-trafik ingår sedan 2015 i Region Gävleborgs Hållbarhetsförvaltning). Då liksom nu betonar vi att infrastrukturåtgärder på Ostkustbanan är nödvändiga för att såväl gods- som persontrafiken ska kunna utvecklas.

I samrådet 2013, då tre alternativ fortfarande fanns, fastslogs att det vid sidan av Gnarp kunde vara motiverat att planera för ytterligare en regionaltågstation i Nordanstigs kommun och att denna i så fall skulle placeras i Harmånger med ett större upptagningsområde och närhet till samhället än Jättendal.

Samrådsyttrandet 2013 från dåvarande Landstinget Gävleborg är alltså relevant och aktuellt.

Ur ett regionalt utvecklingsperspektiv - och för att stärka kommunens förutsättningar för boende och pendling såväl söderut i länet som norrut mot Sundsvall – är det motiverat att verka för två regionala tågstationer i Nordanstig, en i Gnarp och en i Harmånger.

*Kommentar:*

*Nordanstigs kommun har tagit del av yttrandet.*

### 1.3 Norrhälsinge miljökontor

Översiktsplanen behandlar förslag till sträckning av nytt dubbelspår för Ostkustbanan genom Nordanstigs kommun. För att förkorta restider och kunna utöka antalet resande och godstransporter på järnväg är ett nytt dubbelspår nödvändigt.

Miljökontoret har i ett första samråd 2013 lämnat synpunkter i samrådsskedet för den fördjupade översiktsplanen för Ostkustbanan.

I den fördjupade översiktsplanen finns flera alternativa korridorer utpekade med förslag till var dubbelspår för Ostkustbanan ska dras. Nollalternativet innebär att det befintliga enkelspåret mellan Gävle och Sundsvall består men att sju nya mötesstationer byggs ut vilket innebär en ökning av trafiken.

Miljökontorets och räddningstjänstens synpunkter

Ny dragning av dubbelspår av OKB förbi Nordanstigs kommun är komplext men innebär ändå förhållandevis små konflikter. Intrycket av handlingarna är att de på ett bra sätt presenterar både de nackdelar och de fördelar som de olika korridorerna har. För de ansvarsområden som miljökontoret och räddningstjänsten tittar på så är det inte tydligt att någon av korridorerna är att föredra. Vi bedömer det därför som viktigt att samtliga korridorer ligger kvar inför slutligt val.





### Risk och säkerhet

Riskerna med att farligt gods transporteras i närheten av där många människor vistas kan komma att utökas med att dubbelspår anläggs. få boende finns inom de föreslagna korridorerna och det är svårt att se att någon av korridorerna är alternativskiljande.

Det är viktigt att inte järnvägen kommer att utgöra ett hinder för räddningstjänsten så att den snabbt kan ta sig förbi. Planskilda korsningar med väg är därför en viktig åtgärd. Utan åtgärder riskerar dessa problem att förstärkas med ökad tågtrafik.

### Hälsoskydd

Till nackdelarna ur hälsoskyddssynpunkt hör främst att de problem som redan finns med störningar av buller och vibrationer för närboende. Med den västra korridoren fram till Åmyran minskar problemen i Jättendal påtagligt men viss försämring kan ske i närheten av Harmånger. I den östra korridoren blir få berörda i korridoren förbi Harmånger men problemen förstärks i Jättendal. Miljökontoret har fått några klagomål i Jättendal från boende som bor nära järnvägen. Norr om Gnarp är sannolikt ett västligt alternativ bättre för området Gryttje med omnejd.

### Dricksvatten

Vi håller med författarna att det finns små eller inga risker för vattentäkterna i Gnarp och Harmånger med föreslagna korridorerna. I närheten av Jättendal ligger dock den östra korridoren i kanten av vattenskyddsområdet samt uppströms vattentäkten. Här är därför den västra korridoren att föredra.

### Naturvård

Ur naturvård- och naturresurssynpunkt innebär föreslagna korridorerna upp till Harmånger påverkan på riksintresseområdena för naturvård men det är svårt att bedöma vilken av korridorerna som ger störst påverkan. Förbi Jättendal skulle man slippa den påverkan av landskapsbilden som järnvägen idag utgör om järnvägen läggs i den västra korridoren.

### Stationslägen och nya E4:an

I översiktsplanen redogörs för ett antal framtida stationslägen där stationer i Gnarp och Harmånger verkar mest aktuella. I planen beskrivs dock bara stationsläge för västlig korridor förbi Harmånger och västlig korridor förbi Gnarp. Vad skulle det innebära för stationslägena om alternativ korridor läggs? Hur kommer resandet förändras i andra stationslägen?

Nydragningen av E4:an genom Nordanstig måste vara en viktig faktor vid beslut om var dubbelspår för OKB ska läggas. Det är bra ur många synpunkter om de båda trafikslagen till så stor del som möjligt kan samlokaliseras inom samma korridor, bland annat för att minska påverkan på naturmiljöer och skapa så få barriärer som möjligt. Exempelvis bör en västlig järnvägskorridor förbi Harmånger bli naturlig om E4 läggs öster om Harmånger. Även förbi Gnarp och norr om Gnarp är en samlokalisering med E4:an att föredra.



### Sammanfattande bedömning

Som nämnts ovan är det viktigt att samtliga föreslagna korridorer bibehålls. Vissa korridorer kan dock bli både mer och mindre intressanta när det är klart var E4:an ska anläggas. En samlokalisering mellan E4:an och OKB är att föredra.

Ur de ansvarsområden som miljökontoret och räddningstjänsten verkar kring så bedöms sannolikt västra korridorer såväl mellan Kommungräns-Åmyran som Åmyran-Årskogen vara att föredra. Positivt är att man behåller en relativ närhet till tätorterna Gnarp och Harmånger i västligt läge som gör det attraktivare att komma till de stationslägen som planeras. Bullerproblem och påverkan på vattentäkten och landskapet minskar förbi Jättendal i ett västligt läge.

Det östliga läget i sträckan Kommungräns-Åmyran kan vara att föredra ur naturresurssynpunkt då delar av sträckning kommer att gå där dagens OKB går.

#### *Kommentar:*

*Norrhäringe Miljökontor kommer med viktiga synpunkter gällande samlokalisering och vilka korridorer som de anser vara bäst lämpade. Yttrandet tas med i det vidare arbetet.*

## 1.4 Hudiksvall kommun

Kommunstyrelsen beslutar att inte erinra mot planförslaget. Detta under förutsättning att högst två stationslägen för regionalståg förläggs inom Nordanstigs kommun (Gnarp och Harmånger).

#### *Kommentar:*

*Nordanstigs kommun har tagit del av yttrandet.*

## **Företag, organisationer och föreningar.**

### 2.1 Ellevio AB

Vi har tagit del av underlaget för fördjupad översiktsplan av ostkustbanan och har följande synpunkter.

Ellevio äger 130 kV-ledningar som berörs av samtliga korridorer strax norr om Jättendal och söderut i utredningsområdet, se bifogad karta för ungefärliga ledningssträckningar. Ledningarna är tryggade av ledningsrätt. Ledningens minsta höjd över elektrifierad järnväg ska enligt starkströmsföreskrifterna ELSAK-FS 2008:1 bestämmas enligt samråd mellan järnvägs- samt ledningsinnehavare.

Vid ändrad ledningssträckning krävs ny koncession vilken beviljas av energimarknadsinspektionen. En eventuell ombyggnad eller flytt av ledningen bekostas av Trafikverket och en skriftlig överenskommelse gällande finansiering måste finnas mellan Ellevio och Trafikverket innan planen kan antas.



*Kommentar:*

*Nordanstigs kommun har tagit del av yttrandet.*

## 2.2 E.ON

Yttrande över fördjupad översiktsplan för Ostkustbanan

E.ON välkomnar denna plan och satsningen på en hållbar infrastruktur som en viktig grundbult i byggandet av ett hållbart samhälle. Även E.ON äger samhällsviktig infrastruktur och lägger stor vikt vid hållbarhetsfrågor och har för avsikt att inom energibranschen i norden driva omställningen till helt förnybar och återvunnen energi.

Inom planområdet bedriver E.ON verksamhet genom sitt dotterbolag E.ON Elnät Sverige AB (fortsättningsvis E.ON Elnät eller bolaget). På uppdrag av E.ON Elnät vill jag framföra följande synpunkter på planförslaget.

Inom planområdet har E.ON Elnät en väl utbyggd infrastruktur avseende elnät. Nätet är utbyggt på sådant sätt att kommuninvånarnas och andra kunders efterfrågan på el kan tillgodoses på lagstadgat vis, vilket kan sägas vara en av E.ON:s viktigaste uppgifter. Med lagstadgat vis innebär bl a att E.ON måste se till att el levereras utan nämnvärda avbrott. I annat fall blir berörda bolag skadeståndsskyldiga gentemot den drabbade kunden. Av den anledningen måste berörda bolag se till att ständigt ha fungerande system för elöverföring.

E.ON:s utgångspunkt i alla ombyggnadsprojekt är att sträva efter att om möjligt behålla befintlig infrastruktur i befintligt utförande och läge. På så vis uppstår det inga kostnader för ledningsombyggnad och bolaget behöver inte lägga ned möda på nya, alternativt ändrade markupplåtelse. De markupplåtelse och koncessionsbeslut som svarar mot befintliga ledningars placering och utförande har föregåtts av omfattande arbete i form av framtagande av tillståndshandlingar, förrättningsarbete, förhandlingar med markägaren och diverse beslutsprocesser.

Om planens genomförande ändå aktualiserar ombyggnad av E.ON Elnäts ledningar vill bolaget samarbeta för att åstadkomma de planerade förändringarna. Ett första steg är då att undersöka om de önskade åtgärderna är tekniskt möjliga. Om så är fallet är E.ON Elnäts utgångspunkt att den som begär åtgärderna också skall bekosta dem. En annan utgångspunkt är att berörda bolag får samma rättigheter gentemot markägaren i ledningens nya läge efter flytten som de hade före. Den som begär åtgärderna måste också stå för ersättningen för den nya och ändrade markupplåtelsen till den markägare som upplåter mark för ledningar i nya lägen. Slutligen måste E.ON garanteras åtkomst till samtliga sina ledningar även under byggskedet. För att kunna avhjälpa fel som uppstår och garantera oavbruten leverans.

Vad gäller åtgärder på ledningar som omfattas av koncessionsbeslut vill



E.ON Elnät informera om att ändringar av sådana ledningar kräver nytt koncessionsbeslut. E.ON Elnät vill understryka att ett koncessionsärende är en lång process, som kan ta flera år att få beslutad. Då ombyggnad av regionnätledningarna är omfattande både tidsmässigt och kostnadmässigt är det viktigt att förutsättningarna för ombyggnad klarläggs tidigt. E.ON förutsätter i så fall att samtliga ombyggnadskostnader inklusive kostnader för koncessionshantering/ansökan tas av den som begär ändringen.

E.ON Elnät har såväl lokalnät (lågspänningsanläggningar) och regionnät (högspänningsanläggningar) inom planområdet. Regionnätet består av följande luftledningar: 30kV Klockarberget — Sandbäcken, 40kV Sandbäcken — Bergsjö, 40kV Sandbäcken - Vattlång, 40kV Sandbäcken — Gnarp. Samt fördelningsstationer M61 40kV i Gnarp och M62 130kV i Sandbäcken.

*Kommentar:*

*Nordanstigs kommun har tagit del av yttrandet.*

### 2.3 Nordanstigs Vatten AB

Nordanstigs Vatten AB har inget ytterligare att tillägga till Översiktsplanen för Ostkustbanan. Remissvar i tidigare skeden gäller.

*Kommentar:*

*Nordanstigs kommun har tagit del av yttrandet.*

### 2.4 Gnarps socialdemokratiska förening

Från Gnarps S-förening sida har vi inga synpunkter på förslaget till Fördjupad översiktsplan för Ostkustbanan utan anser att planen ser genomarbetat ut.

*Kommentar:*

*Nordanstigs kommun har tagit del av yttrandet.*

### 2.5 Naturskyddsföreningen Nordanstig

Samrådsredogörelsen ang. ”gamla banvallar”

Naturskyddsföreningens svar på föregående plan i maj 2013 (sid.13) har delvis besvarats. Vi saknar fortfarande en kommentar till följande påpekande:

*”Av planförslaget framgår hur nuvarande spårområde i Gnarp kan nyttjas för andra ändamål. Vi saknar liknande beskrivningar för övriga delar av nuvarande spårområden och banvallar, där tågtrafiken upphör. Vad händer där? Återställs marken?”*

Återanvänd våra naturresurser



Norrhälsinglands miljökontor påpekar (Samrådsredogörelsen sid.21) *"I projektet bör kommunen ha som målsättning att det eftersträvas att en massbalans uppnås. En massbalans minskar behovet av extern brytning av berg och behov av tippar."* Vi undrar om det vore möjligt att med en smart ordning av nybyggnationerna kunna återanvända delar av den gamla banvallsmassan, och på så sätt även minska uttag ur bergtäkter.

Det borde även vara möjligt att deponera den schaktade åkerjorden från nybyggen av järnväg och landsväg, för att kunna återställa marken efter de gamla spåren över jordbruksområdena.

Undvik barriäreffekter

Både Länsstyrelsen och Trafikverket påpekar (samrådsredogörelsen sid.6 och sid.10) att barriäreffekter skall motverkas med planskilda korsningar. Vi menar att rivning av den gamla banvallen och återställande av skog och åkrar eliminerar en av barriärerna.

*Kommentar:*

*Nordanstigs kommun har tagit del av yttrandet och anser att förslagen om massbalans är bra och intressanta. Dessa kommer att vidarebefordras till Trafikverket. Undvikandet av barriäreffekter är viktigt och kommer att följas upp vidare under planarbetet.*

## 2.6 Jättendals sockenförening ek. för.

Allt talar för Jättendal

Vi har med stort intresse och entusiasm tagit del av Nordanstigs kommuns FÖP avseende Ostkustbanan och stationslägen Nordanstig. Redan tidigt stod det klart för oss att Jättendal är det bästa alternativ av de som redovisas i FÖP:en

En rad fakta pekar på Jättendal som stationsläge; Jättendal är dessutom utan diskussion centrum i kommunen såväl fysiskt som virtuellt vilket ger de bästa möjligheterna att i Jättendal bygga upp det kollektivtrafiknav som kan försörja hela kommunen med goda och täta kollektiva förbindelser. Den som i framtiden kommer att resa med bil når också Jättendal på det bästa vägnätet i kommunen. Jättendal ger därmed optimal tillgänglighet för alla såväl boende som besökande till Nordanstigs kommun. Det centrala läget i Jättendal gynnar den växande turistnäringen; då tänker vi bl.a på skidturismen till Hassela Sport samt sommarturismen till Mellanfjärden med Trolska skogen och övriga turistaktiviteter.

Vi vill därför med denna skrivelse framföra vår förhoppning att stationsläge Jättendal får prioritet bland beslutsfattare inom Nordanstigs kommun och Trafikverket.

*Kommentar:*

*Nordanstigs kommun har tagit del av yttrandet. Att Jättendal utan diskussion är centrum i kommunen såväl fysiskt som virtuellt kan diskuteras. Geografiskt är det möjligt men*



*utifrån de gängse beräkningar som används för ett framgångsrikt stationsläge så är inte Jättendal varken 1:a eller 2:a alternativ. Här tar man utgångspunkt i hur många som kan gå och cykla till ett stationsläge först och främst. Sedan kommer de som skal pendla till stationsläget och då gör inte några få minuters ökad pendlingstid med buss eller bil någon avgörande skillnad.*

**2.7 Samlat yttrande; Bestå AB/Sjömärket, Hotell Mellanfjärden, Trolska skogen, Mellanfjärdens teater, Fiskehamnsföreningen, Fiskbutiken, Kardells Jordbruk & Entreprenad, Ice Sport Nordic.**

### **TÄNK TILL - TÄNK NYTT— TÄNK UTVECKLING!**

Nordanstig är som en större tårtbit när man tittar på kartan, den bredaste delen mot havet och toppen på trekanten några mil bortom Hassela. Som en geografisk mittpunkt i denna tårtbit ligger Jättendal.

Vi ser Jättendal som den ort som skall ligga nr. 1 i prioriteringslistan över var ett stationsläge skall planeras och byggas i Nordanstig, här kommer ett antal fakta som talar för detta;

1. Järnvägen går rakt igenom Jättendal och parallellt med e:4an.
2. Platsen nås med demokratiskt kortaste tid för alla innevånare i Nordanstig.
3. Platsen har räddningsstation.
4. Platsen har turistbyrå.
5. Platsen ligger 10 min. bilfärd från Bergsjö (vilken är kommunens huvudort och största befolkningsort).
6. Platsen är en huvudkorsning för turismen (Hassela, Mellanfjärden, Trolska Skogen, Gästhamnen, m.fl.) vilket tillsammans genererar 200,000 besökare/år. Här krävs det möjliga kommunikationer, bra vägar, nära avstånd i tid.
7. Gott om plats att bygga både anläggning och parkeringar.

Vare sig det slutligen blir en eller två stationslägen i Nordanstig, så ser vi absolut Jättendal som prioritering nummer ett.

#### *Kommentar:*

*Nordanstigs kommun har tagit del av yttrandet. I övrigt se yttrandet ovan.*

### **2.8 Samlat Yttrande; Moderaterna Nordanstig, Liberalerna Nordanstig, Hassela Ski Resort, namnlista med privatpersoner.**

Synpunkter gällande fördjupande översiktsplan för Ostkustbanan och stationsläge Nordanstig Undertecknade framför härmed begäran om att stationslägena Gnarp/Jättendal behandlas lika i förarbetet så att beslutet, i det fall kommunen får ett stationsläge, grundas på hela kommunens behov och förutsättningar. Med det vill vi att



verksamheten får i uppdrag att vidareutveckla alternativet för ett centralt stationsläge i Nordanstig innan beslut ska fattas i Kommunfullmäktige om att förordna stationsläge till Trafikverket.

Översiktsplanens syfte är att utreda bästa placeringsalternativ för den nya järnvägen och stationsläge(n) för x-tåget med hänsyn taget till markanvändning och integrering i landskap och tätort inklusive kopplingar till nya E4.

De föreslagna stationernas placeringar kan komma att få stor betydelse för den framtida utvecklingen för persontrafiken, destinationsnäringen, kompetensförsörjningen och näringslivet i stort. Det är därför viktigt att samtliga

aspekter vägs in i bedömningen av de olika alternativen för ett stationsläge i Nordanstigs kommun.

Inledningsvis finns det motsägelser i det befintliga materialet. Under rubriken "Arbete och Pendling" i utställningsmaterialet står det att "Av totalt ca 4 500 förvärvsarbetande i Nordanstig både bor och arbetar 2 800 personer i kommunen." Det stämmer inte med tabellen som visas på samma sida. Av totalt ca 4 500 förvärvsarbetande i Nordanstig både bor och arbetar 2 200 personer i kommunen. Ytterligare 580 pendlar in från andra kommuner och 1 700 pendlar ut till andra kommuner. Enbart det påvisar att underlaget för de föreslagna stationslägena är i behov av vidare översyn och utveckling.

Om alternativet blir två stationslägen i kommunen anser vi naturligtvis att Harmånger/Gnarp är den enda rimliga kombinationen men i den händelse att det blir ett stationsläge bör Gnarp/Jättendal behandlas lika i förarbetet så att beslutet grundas på hela kommunens behov. Det är den utgångspunkten vi har med följande synpunkter. Vår huvudsakliga invändning är att det nuvarande materialet och därmed förslaget om placeringen stationsläge saknar viktiga bedömningar av tillväxt och utveckling samt möjligheterna för viktiga näringar, befintliga så som framtida, att säkerställa kompetensförsörjning och kundunderlag. Till detta vilar det befintliga beslutsunderlaget till stor del på faktagrunder som inte på ett relevant sätt speglar hela Nordanstigs befolkning, geografi, näringsliv, resemonster eller vårt framtida nyttjande av spårburen trafik.

Vi anser att nyttjandet av tåget borde stå i fokus. I dagsläget sker enbart enbart 1% av resor i Nordanstig med tåg. För miljön, ökade in- och utpendlingsmöjligheter och kommunens destinationsnäringar vill vi se att den andelen starkt ökar. Skall detta bli möjligt behöver stationen placeras så att vi som kommun får maximal nytta av den. Det betyder att reseanledningar, dagspendling, parkeringsmöjligheter för kort och lång tid, besöksnäringssnytta och kompetensförsörjning samt naturligtvis behov av godstrafik för kommunens tunga näringar också måste beaktas innan ett bra beslut kan fattas.

Det befintliga materialet missgynnar både i utredningsdjup och förutsättningar ett centralt stationsläge. Huvudsakligen då det grundar sig på hur många som kan ta sig till stationsläget till fots eller med cykel (inom 30 minuter till fots dvs högst 3 km mellan utgångspunkt och station). Detta trots att vi i Nordanstig är ett bilburet folk vilket bevisas av statistiken i underlaget. För att ge ett rättvisare perspektiv på tillgängligheten behöver den räknas mot c:a 30 minuters bilfärd. Vårt förslag är att avstånden därför bör sättas till 10 respektive 35 km mellan utgångspunkt och stationsläge.



Vårt antagande är då att ett centralt stationsläge framstår i ett annat ljus då det knyter ihop kommunens delar mot centrum och ger alla näringar och innevånare i kommunen en likvärdig restid till stationsläget. Vi vill dock inte dra några förhastade slutsatser med att ett centralt stationsläge är det bästa för kommunen, utan endast att en likvärdig utvärdering av de respektive möjligheterna utförs.

Av den anledningen ser vi behov av följande kompletteringar innan kommunen rekommenderar vilket stationsläge vi föredrar till trafikverket:

- Ett genomarbetat förslag på ett centralt beläget resecentrum i anslutning till E4/järnvägsstation, med en restid om 30 minuter till och från slutdestination.
- Att en perspektivskiss på ett centralt stationsläge och stationsnära utvecklingsområde finns med i underlaget som tillägg till det som finns om Gnarp stationsläge.
- Ett genomarbetat förslag på hur båda stationslägena kan utveckla resandet till kommunens destinationer. Med ca 200,000 besök genom turismen vill vi att man analyserar utvecklingspotentialen för reseanledningar som Trolska Skogen, Hassela Ski, Sörfjärden, Mellanfjärden, Gränsfors med antingen ett centralt eller ett perifert stationsläge.
- En detaljerad perspektivskiss för Jättendals med en västlig spårdragning inkluderande ett prospekt för att attrahera nya näringar och utveckling av ett centralt resecentrum med möjlighet för lokala näringar att verka och synas. Vi ser här en stark möjlighet att etablera restaurang och drivmedelsstation samt gör plats för långtidsparkering.
- Att man analyserar hur attraktionsvärdet för kompetensförsörjning till kommunen och andra stora arbetsgivare påverkas med ett centralt stationsläge. (I dag har vi en inpendling av 580 personer per dag och för dessa kan stationsläge spela stor roll).
- En analys av hur många av de 1 020 som pendlar till Hudiksvall och de 410 som pendlar till Sundsvall som sannolikt kommer att ersätta resande med bil eller buss med tåg och om placeringen av stationsläge påverkar deras beslut.
- Att man analyserar kommande stationslägen i Hudiksvall och Sundsvall avseende möjligheten till långtidsparkering där och hos oss för dem som reser längre sträckor.
- Att man genomför en benchmarkinganalys av tågets betydelse för destinationsnäringen. (Så som finns om Åretåget och tåget till Järvsö)
- Att en perspektivskiss på ett centralt stationsläge och stationsnära utvecklingsområde finns med i underlaget och inte enbart ett för Gnarp vilket missgynnar andra alternativ.

Vi vill gärna se att vitala remissinstanser, så som Nordanstigs Företagarförening med Näringslivsrådet och Turistföreningen får i uppdrag att yttra sig i frågan, samt att Nordanstigs kommun som arbetsgivare analyserar attraktionsvärde och kompetensförsörjningen med de olika lägena på station.

Vi vill gärna se att översiktsplanen för stationsläge tydligt är kopplat till den nya Tillväxtstrategi som antagits.

Vi vänder också mot att värderingstablan för de olika stationslägena är inte viktad. Dvs att de olika aspekterna inte tillskrivs olika värde beroende på hur viktiga de är för kommunen och samhällsutvecklingen. För att möjliggöra en likvärdig analys av de olika alternativen förordar vi följande förändringar av förutsättningarna:





- Restiden vidgas till 30 med bil eller buss.
- Restid destinationer (NY) Lägg till kategori med avstånd och restid från stationsläge till de största arbetsgivarna samt till besöksmålen i kommunen (Hassela Ski, Gränsfors, Mellanfjärden, Sörfjärden)
- Innevånare som nås skall ökas från ”inom 1 och 3 km” till ”inom 10 och 35 km”
- E4-nära ska illustreras med en perspektivskiss där E4 och ett stationsläge byggs ihop med parkering, rastplats, restaurang och bensinstation.
- Utveckling ska i större grad fokusera och prioritera utveckling av verksamheter före bostäder då tillgänglighet räknas med bil och ett modernt resecentrum i första hand är en industri/kontors/handelsplats/rastplats.
- Ekonomi ska prioritera anläggningskostnad före symbolvärde.
- Pendling bör prioriteras högre än övriga kategorier då det är av stor vikt för både kompetensförsörjning till Nordanstig och som boendekommun för utpendlare.
- Oavsett stationsläge vill vi redan nu/kan vi förorda att kommunen väljer den västra spårdragningen.

I övrigt anser vi att politiken och verksamheten i Nordanstig ska ta fram likvärdigt underlag enligt ovan så att Fullmäktige har en rimlig möjlighet att välja att rekommendera det stationsläge som bäst gynnar hela Nordanstig, dess näringar och innevånare.

#### *Kommentarer från privatpersoner*

Inför en så otroligt viktig fråga bör underlaget för beslutet vara så noggrant undersökt och beaktat det bara går, med tanke på framtida behov och utveckling, för hela kommunen. Ej att förglömma elbil/bussutveckling, närhet till bef. byggnader med t.ex. närhet till räddningstjänstens lokaler, vilka idag används som turistbyrå och kan användas ytterligare t.ex. laddningsstation m.m.

Det vore bättre för fler byar i kommunen om det låg en tågstation mer centrerat än vad den gör nu. På så vis kan fler nyttja tågen som går.

Jättendals utomordentligt centrala läge i kommunen, med flera möjligheter till vidare transporter i flertalet riktningar.

Jättendal måste väl ur geografiskt samt vägmässigt vara det bästa och centrala valet.

Det bästa alternativet för utveckling av Nordanstigs kommun

Det bästa läget för alla resenärer.

Jättendal är centralt!

Sunt förnuft. Jättendal är mest centralt och man måste ta hänsyn till alla här i Nordanstig så att alla har en möjlighet att ta sig till tågstationen på så kort tid som möjligt. Vilket gör jättendal till en ypperlig plats. Detta skulle även skapa en utvidgning av kommunen i helhet och få tyst på hysterin om en centralisering av Bergsjö. En station i jättendal skulle förenkla vardagen för många.

Jättendal är i alla aspekter den centralaste placeringen av en tågstation i Nordanstig.

Alternativ till stationsläge skall utredas på basis av hela kommunens behov!

Som pendlande till Stockholm från Bergsjö vill jag att man utreder hur långtidspendling gynnar de olika lägena utifrån vilka boendeorter folk yrkespendlar mest.

*Kommentar:*

*Nordanstigs kommun har tagit del av yttrandet. Att ändra de parametrar som Trafikverket satt upp för att få fram vad som är ett lämpligt stationsläge är inte något som kommer att göras. De parametrarna är vedertagna och underbyggda med statistik från hela Sverige. Att verka för två stationslägen i Nordanstigs kommun är ett politiskt beslut som planavdelningen har arbetat utifrån. Ska detta ändras så ska det göras den politiska vägen. Utifrån ett planperspektiv är inte Jättendal en bra lösning. När det gäller efterfrågan på ytterligare undersökningar så är detta inte gängse i översiktsplanearbete att man fördjupar sig på detaljnivå. Översiktsplanearbete ska se på saker från ett övergripande perspektiv och det är inte möjligt att i så stora arbeten gå ned på djupet i detaljundersökningar utan att använda orimligt stora resurser i form av både tid och pengar. Kommunen anser att de riktlinjer som finns för utredningen har följts. Ska ytterligare utredningar göras så måste det ske utifrån ett politiskt beslut. Att detta yttrande kommer i slutet av ett flerårigt planarbete är olyckligt eftersom chansen att yttra sig funnits ved flera tidigare tillfällen både genom samråd och politiskt.*

## Övriga

### 3.1 Samlat yttrande från fyra privatpersoner.

Yttrande över Fördjupad översiktsplan för Ostkustbanan, avsnitt Harmånger  
Till att börja med vill vi påpeka några felaktigheter i handlingarna: Sid 35: det står att dubbelspåret kommer att tangera villaområdet Ronneberg och byn Stocka.

Byn heter inte Stocka, den heter Stockaby. Stocka ligger ute vid havet, Stockaby ligger ett stenkast från den befintliga järnvägen. Fastigheterna har däremot beteckningar som "Stocka X:X." På kartan är Gammelån inritad i omedelbar närhet till järnvägen. Gammelån korsar i själva verket vägen mellan Strömsbruksvägen och Lönnånger strax före det första varningsmärket för järnvägen, ungefär 75 meter före avtagsvägen till vänster mot Stockaby.

#### Synpunkter:

Vi motsätter oss den föreslagna dragningen, som med största sannolikhet också kommer att få sällskap av den nya E 4, om planen förverkligas. I alla modeller som hittills har skickats ut till berörda fastighetsägare har Trafikverket betonat vikten av att samordna de två projekten. Dubbelspårig järnväg och mötesfri, trefilig E4 innebär i praktiken att allt utrymme mellan den befintliga järnvägen och Ronneberg tas i anspråk. Den planerade korridoren för OKB sammanfaller på kartan med ett E4- alternativ där den nya vägen planeras in omedelbart väster om det befintliga järnvägsspåret och rakt över fastigheterna i Stockaby och vid Prästbron. Detta bekräftades också av Trafikverkets representant, som svar på en direkt fråga under vårens informationsmöte i Jättendal. Korridorerna rör inte mindre 15 fastigheter där det bor människor; såväl ensamstående som familjer. Fastigheten Harmångers Prästgård 1:7, vid Prästbron, utplånas enligt planen av det tänkta stationshuset, liksom ytterligare ett bebott hus på andra sidan vägen. I Stockaby försvinner 13 hem, om planen godkänns.



I Stockaby, och de två bebodda hushållen närmast Prästbron, bor till övervägande del relativt nyblivna pensionärer, personer som står i begrepp att pensionera sig inom kort och är inne i processen, samt boende som redan har varit pensionärer en tid. Två unga barnfamiljer har nyligen köpt hus och etablerat sig i Stockaby, tagit lån, börjat rusta upp sina hus och uthus och planerar för en framtid här — i en by som för övrigt varit bebodd åtminstone sedan 1600-talet. Övriga är äldre, och har planerat och investerat för ett någorlunda bekymmersfritt åldrande i sina hem, i ett grannskap där det finns trygghet i omgivningen och med varandra. Tillvaron och den tryggheten riskerar att raderas för alla. Att på äldre dagar tvingas skiljas från sitt hem skulle vara en stor sorg, ett stort trauma, i många avseenden likvärdigt med att förlora en närstående, och ovissheten under planeringstiden är ett allvarligt stressmoment för oss.

Till detta kommer de ekonomiska faktorerna. Två fastighetsägare, som hittills har bott i Stockholmsområdet, har under ett antal år renoverat sina hus för hundratals tusen kronor. De är just nu i färd med att flytta permanent till de hus i Harmånger som de har förberett som

bostäder för sin tid som äldre — efter många år som fritidsboende. Är de välkomna hit, eller kommer de inte ens över tröskeln innan de visas bort? Andra har bott längre på Harmångers Prästgård och i Stockaby, och har försakat, amorterat och sparat i fastigheten för att åtminstone kunna bo till en någorlunda rimlig kostnad när yrkeslivet har tagit slut och det är dags att leva på en knapp pension. Att hitta ett likvärdigt boende till samma månadskostnad blir omöjligt om fastigheterna blir tvångsinlösta, och de investeringar och egna arbetsinsatser som blivit gjorda under 20, 30 års boende och mer, är förgäves. Många har haft rätt spartanska omständigheter, för att kunna bekosta djupborrade brunnar, reningsanläggningar för vatten, nya avloppsanläggningar, takbyten, fasadrenoveringar och annat underhåll, samtidigt som de mindre kostsamma men regelbundet återkommande renoveringsinsatserna efter förslitning, byten av sänkpumpar och annan utrustning, har dragit sin del av budgeten. Det är pengar som vi aldrig lär få tillbaka, om fastigheterna blir tvångsinlösta. Att börja på nytt är inte tänkbart, eftersom man dels inte vill skuldsätta sig när man blir äldre, dels får man inga nya lån som pensionär. Om man nu ens skulle vilja. Har kommunen över huvud taget någon uppfattning om hur bostadsfrågan för de som bor i de 15 hushållen praktiskt skulle lösas? Var står likvärdigt boende för 15 hushåll att finna i Harmånger?

Vi motsätter oss att järnvägsspåret (och nya E4) byggs där vi bor. Om kommentaren om E4 verkar irrelevant, ber vi att få påpeka att Trafikverket självt ständigt gör samma koppling, och samma koppling återkommer på flera ställen i översiktsplanen. När frågor har blivit ställda till Trafikverkets företrädare har de kortfattat blivit bortviftade med att “det är alltid någon som drabbas av infrastrukturen”. Och att “länsstyrelsen ligger på oss för att vi inte ska ta åkermark i anspråk”. På kartan i planen har Nordanstigs kommun dock utan att blinka ritat upp bostäder på områden som idag är åkermark (se karta sid 35), och Trafikverkets hänvisning till länsstyrelsens ovilja mot att åkermark tas i anspråk verkar därför en aning inkonsekvent. Kan man bygga bostäder på åkermark, så kan man dra järnväg och E4 på åkermark också. Stockaby består för övrigt också till stora delar av åkermark, som i så fall bör värnas på samma sätt. Vidare i förslaget: “En station i Harmånger skulle gynna



utvecklingen av kustnära, attraktivt boende.” Vi har redan ett attraktivt boende i Stockaby, och har svårt att förstå varför vi som redan finns här skulle behöva lämna våra hem för att ge plats åt andra.

Vi bor här, och det borde betyda mer än åkermark i en tid när svenska jordbrukare på olika sätt uppmuntras att lägga ned sina verksamheter. Öster om den befintliga järnvägen består jordbruket för övrigt enbart av delvis utarrenderad vall, äng och mindre beteshagar, ingen djurhållning förutom ett par hästar. Sverige är ett glesbefolkat land som har gott om plats för både vägar och järnvägar utan att bebyggda områden behöver tas i anspråk och hela byar schaktas bort i infrastrukturens namn. På fastigheten Stocka 10:2 i Stockaby bedrivs idag också näringsverksamhet, primärproduktion av honung, och där finns en av för närvarande sex bigårdar, lokal som är anpassad för verksamheten samt lagerytor om nära 200 kvadratmeter fördelat på två byggnader. Verksamheten ökar från år till år. Småföretagen är viktiga för kommunens överlevnad och givetvis för företagarna själva. Det vore på sin plats att underlätta, hellre än att försvåra eller helt ödelägga förutsättningarna för verksamheten.

Åter till Gammelån, som alltså rinner i en trumma under vägen, ungefär 150 meter före järnvägsövergången. Den är numera grundligt igenväxt, och utgör en del av den träskmark

som ligger mellan Strömsbruksvägen och Stockaby. Det området är mycket vattensjukt och är ofta översvämmat, och ter sig som ett ganska olämpligt stråk för att bygga järnväg och väg.

Nu är det naturligtvis så att man kan avhjälpa ett sumpigt område. Kan man skicka folk till månen så kan man dränera ett träsk.

Men då kan man också finna lämpligare ställen för järnväg och väg. I förslaget omnämns “reseupoffringen” för resenärer med “målpoint Hudiksvall”. Ett besynnerligt ord med en ganska obegriplig innebörd. Var i förslaget finns medkänslan för den upoffring vi förväntas göra, om förslaget verkställs och vi tvingas bort från våra hem? När man läser förslaget får man närmast intrycket att vi inte finns över huvud taget — vi omnämns ingenstans — eller att vi åtminstone inte är värda att vägas in när planerna tillverkas. I förslagets avslutningsrader står det: “Om E4 förläggs i östligt läge innebär placeringen möjlighet att utveckla positiva symbolvärden”. Detta är alltså en uttalad målsättning för den parallella planeringen för ny E4, i anslutning till ny OKB och rakt över våra hem. Vi har svårt att förstå de positiva värdena i detta. Att 15 hushåll riskerar att jämnas med marken, och huvudsakligen äldre människor görs hemlösa, framgår inte av förslaget och är ett scenario som väl knappast kan rymmas inom “positiva symbolvärden”.

Tvärtom. Vi anser att ni bör hitta lösningar som inte utplånar en hel by, och gör de boende hemlösa. Ingen vill skiljas från sitt hem. Det är viktigare än att tågresenärer (och bilburna resenärer på en ny E4) kommer några minuter tidigare fram. Frågan är inte om det är möjligt. Det är uteslutande en fråga om vilja. Förslagets horisont är, enligt papperen, 2030. Vår horisont sträcker sig längre mot framtiden än så, tro det eller ej. Våra hus är mer än hus, de är våra hem och ska förbli våra hem även efter 2030. Vi tänker inte flytta.



*Kommentar:*

*Nordanstigs kommun förstår er oro, vilken är befogad och relevant. I den utsträckning det är möjligt så kommer vi att göra vad som är möjligt för att undvika att privatpersoner påverkas. Men som ni också nämner i ert yttrande så*

*är det alltid någon som drabbas negativt av ny infrastruktur. Kommunen planerar för framtiden och detta innebär att man verkar för ett stationsläge i Harmånger. Om detta inte placeras så centralt som möjligt så försvinner vitsen med det och stationsläget och samhällets utveckling kommer inte ha de förutsättningar som behövs för vidare utveckling av kommunen.*

### 3.2 Enskilt yttrande, privatperson

Med förvåning läser jag att en ny station planeras i Harmånger! Varför väljer man inte att lägga en station i Jättendal istället, då det blir närmare för alla i kommunen. En station i Jättendal, som är en centralpunkt för hela kommunens invånare måste väl vara ett mycket bättre alternativ! Hälsningar besviken Nordanstigsbo!

*Kommentar:*

*Nordanstigs kommun har tagit del av yttrandet.*

### 3.3 Enskilt yttrande, privatperson

Vore det väldigt besvärligt för Er att ställa ut den på biblioteken runt om i kommunen? Er webbplats fungerar dåligt och många ute i byarna har inte datorer.

*Kommentar: När det gäller samråd, utställningar och granskningar så följer vi de regler om annonsering och offentliggörande som finns i Plan- och bygglagen (PBL). Detta innebär bland annat att man rent fysiskt kan ta del av handlingarna på kommunkontoret. Vi kommer inte ställa ut handlingarna på de olika biblioteken i kommunen. Vi har varje år mellan 20 – 30 planer som i olika skeden ska ställas ut och kan därför inte tillhandahålla denna annars fina service. Vi tar med oss frågan vidare och se hur vi gör i framtiden.*

### 3.4 Identiska yttranden från åtta privatpersoner

Synpunkter på fördjupad översiktsplan angående OKB genom Gnarp

Jag är positiv till dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall. Detta kan komma att innebära ett lyft både för regionen och för miljön inför framtiden.

Jag är däremot oroad över alternativet att dra spåren öster om Gryttjestjärn och önskar



att fortsatt planering utgår från att dubbelspåret förläggs på nuvarande sträckning vid E4 väster om Gryttjestjärn.

Motiven till detta är bl.a.

- Området öster om Gryttjestjärn är en kulturbygd med tät bebyggelse som formats under sekler till den levande bygd det är idag.
- Området öster om Gryttjestjärn är en dalgång med kuperad terräng. I närheten av

sjön är jordbruksmarken sank med låg bärighet.

- Anslutningen till f.d. Tjärnviks trä kan ligga kvar om spåret läggs utifrån befintlig bana väster om Gryttjestjärn. Industrispåret måste i annat fall läggas om till en betydande kostnad.

*Kommentar:*

*Nordanstigs kommun har tagit del av yttrandet och anser också att ett västligt läge är att föredra.*

#### **Av utställningen föranledda förändringar av förslaget**

Inga stora ändringar har föranletts av de yttranden som har kommit in, utan de är enbart av redaktionell art. Det är frågan om rättelser av felstavade namn, sidhänvisningar och liknande.

#### **Ställningstagande efter utställning**

Plankontoret anser att planen kan gå vidare till antagande

#### **Medverkande tjänsteman**

T.f. Stadsarkitekt Ola Tollin