



## **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

### **Fördjupad översiktsplan för Ostkustbanan**

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

Förslaget har varit föremål för samråd under tiden 16 april till den 15 maj 2013.

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 nu 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.

### **Samrådsmöte**

Ett allmänt **samrådsmöte** hölls i Bergsjögården den 6 maj 2013, där ett 100-tal personer deltog på mötet. Christina Englund redogjorde för förslaget för att sedan låta publiken ställa frågor.

### **Inkomna skriftliga synpunkter**

Nedan följer inkomna yttranden med kommentarer i kursiv stil, vissa yttranden är inte besvarade då det inte finns någon tydlig fråga eller att de är besvarade i tidigare yttranden.

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.

Följande har inkommit med synpunkter under utställningstiden:

#### **1. Myndigheter**

- 1.1 Länsstyrelsen Gävleborg
- 1.2 Trafikverket
- 1.3 Landstinget Gävleborg
- 1.4 Lantmäteriet

---

#### Plan o byggkontoret

Handläggare: Christina Englund • Tfn: • E-post: christina.englund@nordanstig.se  
Postadress: Box 56, 820 70 Bergsjö • Besöksadress: Södra vägen 14 • E-post: kommun@nordanstig.se  
Tfn växel: 0652-360 00 • Fax: 0652-109 12 • www.nordanstig.se • Org.nr: 212000-2312

## 2. Företag, organisationer och föreningar

- 2.1 Svenska Kraftnät
- 2.2 Gävleborgs fäbodförening
- 2.3 MittSverige Vatten AB
- 2.4 Naturskyddsföreningen Nordanstig
- 2.5 Gnarps Socialdemokratiska förening
- 2.6 Länsmuseum Gävleborg
- 2.7 Stockaby Vägförening
- 2.8 Intresseföreningen Allas Gnarp
- 2.9 Nordanstigs skoterklubb
- 2.10 8 st. föreningar

## 3. Kommunala nämnder och kontor

- 3.1 Norrhälsinge Miljökontor
- 3.2 Hudiksvalls Kommun
- 3.3 Sundvalls kommun

## 4. Övriga (avsändare har anonymiserats för att möjliggöra publicering på Internet, originalhandlingar finns att tillgå på samhällsbyggnadskontoret)

- 4.1 2013.1900
- 4.2 2013.1803
- 4.3 2013.1907
- 4.4 2013.1766
- 4.5 2013.1861
- 4.6 2013.1916
- 4.7 2013.1865
- 4.8 2013.1862
- 4.9 2013.1904
- 4.10 2013.1903
- 4.11 2013.1880
- 4.12 2013.1875
- 4.13 2013.1912
- 4.14 2013.1911
- 4.15 2013.1908
- 4.16 2013.1709
- 4.17 2013.1330
- 4.18 2013.1253
- 4.19 2013.1109 med flera Yttrande 1 (13 st.)
- 4.20 2013.1910 Yttrande 2 ( 10 st.)
- 4.21 2013.1893 Namn lista med 38 underskrifter
- 4.22 2013.1920

## 1. Myndigheter

### 1.1 Länsstyrelsen Gävleborg

#### Allmänna synpunkter

Kommunen har gjort ett förslag till ändring av den kommuntäckande översiktsplan där de relevanta allmänna intressena redovisas. Med undantag för en kortare sträcka mellan Gnarp och Årskogen ligger planens föreslagna järnvägsalternativ inom riksintresse för kommunikationer.

Planen är informativ och innehåller generellt relevanta delar som fokuserar på de frågor som är viktiga för att kunna ta ställning till de olika lokaliseringalternativen. Planförslaget utgår från kommunens förutsättningar, som med sitt geografiska läge interagerar med två regioner. Planen tar sitt avstamp i sin flerkärniga struktur och lyfter fram tydliga relevanta fakta för att underlätta ställningstagande av för- och nackdelar med de olika alternativen.

Det är dock viktigt att förtydliga utvecklingsområdenas status i den fortsatta planprocessen. Förslag som syftar på förbättringsåtgärder till planen föreslås löpande i detta samrådsyttrande.

#### Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden

Under samrådet ska länsstyrelsen enligt 3 kap 1 O § plan- och bygglagen särskilt

1. ta till vara och samordna statens intressen,
2. tillhandahålla underlag för kommunens bedömningar och ge råd i fråga om sådana allmänna intressen enligt 2 kap. som hänsyn bör tas till vid beslut om användningen av mark- och vattenområden,
3. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken,
4. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. verka för att bebyggelse och byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

#### Riksintressen

Riksintressen utgör områden som är av nationellt intresse ur specifika sektorsområden. Ibland utgör områden riksintressen ur flera aspekter. En översiktsplan ska särskilt ange riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Vid en konflikt ska det intresse som på lämpligast sätt främjar en långsiktig hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt ges företräde.

### Riksintresse kommunikationer

Riksintressen för kommunikationer (väg och järnväg) är tydligt redovisade i Planförslaget. Planförslaget ligger till största delen inom riksintresse för järnväg.

### Riksintresse kulturmiljö

I kommunen finns ett område (Centrala Jättendalsbygden) som är av riksintresse för kulturmiljövården och som berörs ett av korridoralternativen. I planförslaget konstateras att riksintresset kommer att påverkas negativt vid valt alternativ. Bedömningen om hur det påverkar värdena i riksintresset kan dock fördjupas i den fortsatta planprocessen.

### Riksintresse för naturvård

De två riksintresseområdena får naturvård som berörs av de olika alternativen redovisas tydligt i text och karta i planhandlingen. Där järnvägssträckningen kommer att beröra områden med höga naturvärden måste noggranna utredningar göras för att bedöma konsekvenserna av en utbyggnad. Det är speciellt viktigt vad gäller påverkan på de båda riksintresseområdena. Såväl Harmångersåns som Dyråns vattenområde hyser en intressant och värdefull fauna. Även åarnas strandkanter är intressanta genom sin flora. Utredningarna bör visa vilken påverkan på vattendragen som kan bedömas bli följden av de nya järnvägssträckningarna och hur man kan minska den påverkan. Vad gäller Dyrån kan konstateras att ju västligare sträckning som järnvägen ges desto större blir påverkan på naturmiljön.

### Riksintresse för vindbruk

Lokaliseringsalternativen tangerar riksintresset får vindbruk som ligger söder om Gnarp. Energimyndigheten har, såsom nämns i planförslaget, emellertid en pågående revidering av riksintressena. Ett av de av Energimyndighetens förslagna riksintressen ligger i höjd med Tjärnvik och berör utpekade område för Ostkustbanan.

*Kommentar: Bedömningarna fördjupas rörande påverkan på värdena för riksintresse för kulturmiljövård i Jättendal. Detta görs främst utifrån de bedömningsgrunder som MKB kompletteras med. beskrivningen av påverkan på riksintressena för naturvård fördjupas.*

### **Miljö kvalitetsnormer**

I PBL anges att översiktsplanen ska redovisa hur kommunen avser följa gällande miljö kvalitetsnormer i 5 kap. miljöbalken. Kommunen bedömer att gällande miljö kvalitetsnormer för luft inte riskerar att överskridas i och med ett genomförande av planen. Miljö kvalitetsnormer för buller är inte tillämpbara i Nordanstigs kommun. Buller är dock alltså en hälsofråga.

Vad gäller vatten redovisar planförslaget befintliga värden och en översiktlig beskrivning av hur planens genomförande kan komma att påverka status och möjlighet att nå uppsatta mål.

*Kommentar: Bedömningarna rörande bullerpåverkan fördjupas främst utifrån de bedömningsgrunder som MKB kompletteras med.*

### **Mellankommunala frågor**

Samtliga kustkommuner i Gävleborg arbetar i dagsläget med den kommunala översiktsplaneringen av Ostkustbanan. Översiktsplaneringen ingår som en del av ett projekt som drivs av Region Gävleborg och Trafikverket. Projektet syftar till att förbättra möjligheterna till satsningar på en ny Ostkustbana.

Länsstyrelsen anser att kommunernas deltagande i projektet bidrar till fokus på det mellankommunala perspektivet både inom länet men även gentemot Sundsvalls kommun i Västernorrlands län.

Påpekas kan dock att Hudiksvalls kommun, i sitt samrådsförslag, endast redovisade det västra alternativet vid gränsen till Nordanstigs kommun emedan två alternativa lokaliseringar redovisas i liggande förslag.

*Kommentar: Alternativen samordnas mellan Nordanstig och Hudiksvall vid kommungränsen.*

### **Hälsa och säkerhet**

#### Buller och vibrationer

Planförslaget lyfter fram buller och vibrationsproblematiken i de olika lokaliseringalternativen. Vid val av alternativ ska hänsyn tas till att omgivningspåverkan blir så liten som möjligt. De krav om riktvärdena som ställs i den samlade bedömningen är dock otydliga och svårtolkade. För att underlätta förståelsen är det också viktigt att förklara begreppet "planeringsfall", då detta begrepp är en central del i diskussionen kring buller. Det framgår inte i planhandlingarna vilket status utvecklingsområdena för bostäder och verksamheter har vid val av de olika alternativen. Detta är viktigt att klargöra för bedömningen av olika bullernivåer.

*Kommentar: Bedömningarna rörande bullerpåverkan fördjupas främst utifrån de bedömningsgrunder som MKB kompletteras med.*

#### Olyckor, översvämning och erosion

Jordartförhållandena redovisas översiktligt i planförslaget. Översiktsplanen behöver dock kompletteras med en översiktlig redovisning av eventuella geotekniska riskfaktorer (ras, skred och erosion) samt grundläggningstekniska svårigheter. En sådan redovisning utgör viktiga utgångspunkter vid strategiskt val av lämpliga alternativ. Redovisningen görs med fördel på karta.

Riskerna för ett förändrat klimat med ökande vattennivåer i sjöar och vattendrag har beaktats. Under hösten 2013 kommer ny information från SMHI. Denna bör inarbetas i den fortsatta planeringen. Det gäller även kommande översvämningskarteringar av vattendragen i Nordanstigs kommun. Vid markanvändning i anslutning till vatten bör risken för stranderosion beaktas, erosion förekommer bland annat i Gnarpsån. Höjda vattennivåer kan leda till ökad erosion vilket kan få till följd att risken för ras och skred ökar. Värt att notera är att den översiktliga karteringen över stabilitetsförhållandena som har utförts av MSB är begränsad till, vid utredningstillfällena, bebyggda områden. Det kan alltså finnas andra områden med förutsättningar för skred. Planen bör även kompletteras med en strategi över hur geotekniska utredningar och klarläggande av markförhållanden behöver utföras vid järnvägsplanering och eventuell detaljplanering. Det bör särskilt framgå eventuella behov av att klarlägga risker med avseende på ras, skred och erosion. Vid prövning av markens lämplighet för avsett ändamål bör utgångspunkten vara livslängden på bebyggelse, anläggningar etc där effekter av framtida klimat vägs in.

*Kommentar: Planförslaget kompletteras med geoteknisk karta där framtida utredningsbehov pekas ut.*

#### Farligt gods

Planförslaget berör farligt gods, dock endast översiktligt. Resonemanget kan utvecklas med hur de olika lokaliseringalternativen påverkar eventuella utvecklingsområden och de omgivande bebyggelseområdena vad gäller transporter med farligt gods.

#### Vatten och vattenförsörjning

Kommunen är tillsynsmyndighet, får de i planförslaget nämnda vattentäkterna. Skyddsföreskrifter finns för området sedan 2008. Föreskrifterna är ett bra stöd i den fortsatta processen.

#### Förorenade områden

Inom planområdet finns områden med potentiellt förorenade områden. Dessa bör beskrivas i planhandlingarna. Underlag får identifierade och inventerade objekt finns tillgängligt hos Länsstyrelsen.

*Kommentar: Planförslaget kompletteras med karta och beskrivning av förorenade områden.*

#### Barriäreffekter

I jämförelse med dagens förhållanden måste barriäreffekterna minimeras i ny sträckning och kommunen kan, i planhandlingarna, även med fördel utpeka de planskilda korsningar som prioriteras. Det gäller inom hela kommunen och underlättar då processen vidareförs till detalj arbetet när alternativa sträckningar har minimerats.

*Kommentar: När nu Trafikverket påbörjat projekteringen för nya EA kommer även planförslaget peka ut prioriterade planskilda korsningar som blir särskilt viktiga för tillgängligheten till stationslägena.*

### **Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)**

Som en del av planförslaget ingår en miljökonsekvens beskrivning.

Utifrån kända intressen och bestämmelser värderas ett nollalternativ och två alternativa lägen för en ny järnväg på en översiktlig nivå.

Konsekvenserna och olika åtgärdsförslag är tydligt beskrivna. I MKB:n nämns dock att bedömningarna görs utifrån ett nationellt perspektiv. Detta kan tolkas som att de inte görs på en lokal nivå, som ju är en del av syftet med en MKB för att kunna jämföra olika alternativ.

Konsekvensmatrisen som sammanfattar bedömningarna kan utvecklas genom att göra den mer detaljerad, då den i förslaget tappar mycket av den värdefulla informationen som beskrivs löpande i dokumenttexten.

Förutom det som har framförts tidigare i samrådsyttrandet har Länsstyrelsen i övrigt inga invändningar mot miljöbedömningens avgränsningar eller omfattning.

*Kommentar: MKB kommer att omarbetas och förtydligas med nya bedömningsgrunder.*

### **Övriga synpunkter**

#### Landskapsanalys

Områdena vid Harmånger, Bälingsjön, Jättendal och Gnarp hyser en känslig landskapsbild där skogsmark avbryts av öppet odlingslandskap. Områdena har höga natur- och kulturvärden, såsom planhandlingarna beskriver. Här måste noggranna utredningar till får att fastställa järnvägens exakta placering och därmed dess påverkan på landskapsbilden.

*Kommentar: Vi kommer inte ha det tekniska underlaget för att exakt lägesbestämma linjedragningen i vår fördjupade översiktsplan. Dock kan planförslaget påpeka vikten av att dessa utredningar utförs av Trafikverket.*

#### Jord- och skogsbruk

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse, därför bör resonemanget om avvägningar finnas med. Det är viktigt att även behandla utvecklingsområdena i avvägningarna. Brukningsvärd jordbruksmark får endast tas i anspråk för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. Vad gäller skogsbruk ska denna skyddas mot åtgärder som kan fårsvåra ett rationellt skogsbruk.

*Kommentar: Planförslaget kompletteras med ett resonemang om jord- och skogsbruket och avvägningar mellan de olika intressena.*

### Kommunikationer

Den framtida Ostkustbanan kommer att ha stor påverkan på det framtida transportarbetet och måste framförallt klara tillgänglighet, riskhänsyn och miljöpåverkan. Därutöver krävs att lokaliseringen klarar framtida transportbehov.

En viktig aspekt är att järnvägens behov ska tillgodoses såväl med gods- som för persontrafik. Vad gäller persontåg ska behoven från såväl fjärrtåg, snabbtåg som regionaltåg kunna tillgodoses på ett bra sätt.

Det är av stor vikt att så många människor som möjligt får tillgång till pendlingsstation, som inte nödvändigtvis är spårbunden. En samordning mellan olika trafikslag kan krävas och kommunen har även pekat ut rätt planförutsättningar på ett mycket tydligt sätt i samrådsförslaget.

### Natur och friluftsliv

Utöver riksintressenas naturvärden berörs ett antal områden med utpekade naturvärden såsom nyckelbiotoper, områden i våtmarksinventering och naturvårdsprogram. Utöver de områden som nämns i planförslaget finns även en nyckelbiotop väster om Bålingssjön som utgörs av barr naturskog kring en meandrande bäck. Nordost om Harmånger finns ett område som omfattas av ett naturvårdsavtal och i höjd med Harmånger finns ett objekt med högt naturvärde. Nordväst om Harsjön finns en gransumpskog som är utpekad som en nyckelbiotop. Mer om planområdets skogliga värden finns på <http://minasidor.skogsstyrelsen.se/skogensparlor/>

I MKB: anges att dispens inom biotopskyddsområden kan ges av länsstyrelsen. Det kan förtydligas med om det gäller generella biotopskydd eller utpekade områden. Dispens inom det sistnämnda ges av skogsstyrelsen.

De alternativa sträckningarna för järnvägen bedöms, utifrån ett naturvårds- och friluftslivsperspektiv, innebära i stort likartad påverkan på naturmiljön och områden med utpekade naturvärden. De olika alternativen till järnvägssträckning berör också förhållandevis få områden med höga naturvärden och påverkan på naturmiljön är ungefärligen likartad. Där järnvägssträckningen kommer att beröra områden med höga naturvärden/friluftslivsvärden är det viktigt att utredningar görs för att bedöma konsekvenserna av en utbyggnad.

*Kommentar: Planförslaget kompletteras med ovan nämnda naturvärden.*

### Kulturmiljö

Planförslaget redovisar kända fornlämningar i de olika lokaliseringalternativen. Redovisningen kan dock kompletteras då den i samrådsförslaget inte är helt fullständig.



*Kommentar: Planförslaget kompletteras med ej redovisade fornlämningar.*

### Övrigt

De föreslagna järnvägskorridorerna passerar många sjöar och vattendrag som alla omfattas av strandskyddsbestämmelserna. Hur strandskyddet kommer att påverkas av de olika sträckningarna är svårt att i detta skede bedöma. Strandskyddet och konsekvenserna för detta ska behandlas vid upprättande av järnvägsplanerna. Flera av de föreslagna bostads- och verksamhetsområdena är belägna inom strandskyddat område. Vid plangenomförande måste sedvanlig prövning enligt strandskyddsbestämmelserna ske. Det innebär att vid upprättande av ny detaljplan eller ändring av befintlig detaljplan ska strandskyddsfrågan prövas.

Kommunen ska i kommande planarbeten uppmärksamma vilken betydelse området har för djur- och växtliv och friluftsliv och samråda med länsstyrelsen om strandskyddets utformning inom planområdet. För att upphäva strandskyddet genom bestämmelser i en detaljplan krävs särskilda skäl. De särskilda skälen är desamma som vid dispens givning. Utöver de särskilda skälen ska intresset att ta ett område i anspråk väga tyngre än strandskyddsintresset. Länsstyrelsen tolkar planförslaget som att utvecklingsområdena som föreslås i denna plan inte ska behandlas som LIS-områden.

*Kommentar: Utpekande av LIS-områden kommer att ske i kommunens arbete med ny översiktsplan.*

### Kartmaterial

Kartmaterialet är välarbetat och informativt. I MKB:n saknas dock utvecklingsområdena för Årskogen.

### Redaktionella ändringar

I MKB: har en del av numreringarna på avsnitten blivit förskjutna.

## 1.2 Trafikverket

### **Inledning**

Ostkustbanan (OKB) sträcker sig mellan Stockholm och Sundsvall och utgör en viktig länk mellan södra och norra Sverige och utgör ett omfattande pendlingsstråk längs södra norrlandskusten.

Ostkustbanan är en viktig förutsättning för industri och näringsliv i hela Norrlands kustland. Den del som sträcker sig mellan Gävle och Sundsvall är enkelspårig och där råder nu stor kapacitetsbrist, som även kan förvärras.

### **Förutsättningar**

Trafikverket tar inte tydligt ställning för endera alternativ. Däremot vill vi förtydliga de planeringsförutsättningar som kommunens förslag medför.

Trafikverket ingår även i samarbetet inom "samordnad planering" som är ett samarbetsprojekt för hela sträckan mellan Gävle och Sundsvall.

### **Bedömning**

Den framtida Ostkustbanan kommer att ha stor påverkan på det framtida transportarbetet och måste framförallt klara tillgänglighet, riskhänsyn och miljöpåverkan. Naturligtvis måste lokaliseringen klara kommande transportbehov. En viktig aspekt är att järnvägens behov ska tillgodoses såväl med gods- som för persontrafik. Därutöver ska behoven från såväl fjärrtåg, snabbtåg som regionaltåg tillgodoses på ett bra sätt.

### **Ställningstagande**

Trafiken måste ledas genom områden där omgivningspåverkan är så liten som möjligt. Kommunen har även pekat ut viktiga faktorer som styr valet av linjesträckning och har tydligt redovisat dessa aspekter i översiktsplanearbete. Trafikverkets förordar att dubbelspår planeras in på ett så störningsfritt avstånd som möjligt. Stor hänsyn måste tas till gällande markanvändning, men ett visst intrång går inte att undvika och fysiska insatser måste även komplettera den utvalda sträckningen. Ny OKB är av stor lokal, regional och nationell betydelse.

Barriäreffekterna måste minimeras i ny sträckning och kommunen kan, i planhandlingarna, även med fördel utpeka de planskilda korsningar som prioriteras. Det gäller inom hela kommunen och underlättar då processen vidareförs till detaljarbetet när alternativa sträckningar minimerats.

Trafikverket anser att tillgänglighet är en av de viktigaste aspekterna tillsammans med hälsa, säkerhet och miljö. Det är därför av stor vikt att så många människor som möjligt får tillgång till en pendlingsstation, som ändå inte måste innehålla spårbunden trafik.

En samordning mellan olika trafikslag kan krävas och kommunen har även pekat ut rätt planförutsättningar på ett mycket tydligt sätt i samrådsförslaget.

### **Slutsats**

Planförslaget är mycket informativt och kommunen har också gjort strategiska bedömningar för vilka utvecklingsområden som frigörs vid nya linjesträckningar för Ostkustbanan genom Nordanstig.

Trafikverket ser positivt på fortsättningen av den kommunala och samordnade planeringen och har inget att erinra över planförslaget.

## 1.3 Landstinget Gävleborg

### **Kommentarer**

Landstingets inställning är att behovet av infrastrukturåtgärder på Ostkustbanan är nödvändiga för såväl gods- som persontrafiken ska kunna utvecklas. En satsning på tågtrafik är en viktig aspekt utifrån hållbarhet, trafiksäker och regional utveckling. För Gävleborg är stråket Stockholm-Sundsvall en mycket viktigt förbindelselänk både inom länet men även över länsgräns och för länets medborgare är den regionala tågtrafiken nödvändig för att kunna ta sig till jobb och studier. Dagens kapacitetsbrist på Ostkustbanan är ett stort problem och begränsar därmed trafikutvecklingen. I avvaktan på ett dubbelspår byggs nu mötesstationer för att hantera dagens behov av spårkapacitet, en nödvändig åtgärd i det korta perspektivet, men ingen långsiktig lösning. Med fler uppehåll förlängs restiden vilket gör att tåg minskar sin konkurrenskraft till vägtrafiken.

Två korridoralternativ har studerats genom Nordanstigs kommun en östlig och en västlig sträckning. De stationslägen som är aktuella att studera är lokaliserade till tätorterna Gnarp, Jättendal och Harmånger. Kommunstyrelsen har tidigare tagit ställning för att verka för minst två stationslägen. Detta för att ge goda förutsättningar för en god tillgänglighet för så många kommuninnevånare som möjligt och att skapa goda möjligheter för utveckling.

Landstingets utgångspunkt är att centrum är en viktig målpunkt för den regionala tågtrafiken. Att trafikförsörja större tätorter är också en framgångsfaktor för kollektivtrafiken. Gnarp är en sådan tätort som ligger längs Ostkustbanan och som är en etablerad station och har ett trafikutbud och resande som motsvarar ett starkt stråk för pendling. Att planera för ytterligare en regionalstågstation i Nordanstigs kommun kan övervägas och bör i så fall placeras i Harmånger som har ett större upptagningsområde och närhet till samhället än Jättendal Viktigt att poängtera är att ju fler stationer som finns så förlängs restiden totalt längs stråket vilket gör att järnvägens konkurrenskraft minskar i förhållande till vägtrafiken.

## 1.4 Lantmäteriet

Avstår från att lämna några synpunkter

## 2. Företag, organisationer och föreningar

### 2.1 Svenska Kraftnät

Så länge våra rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med Svenska Kraftnät, har vi inga invändningar mot aktuell plan.

## 2.2 Gävleborgs fåbodförening

De landskapstyper som berörs av korridorerna för Ostkustbanan och nya E4 är den centrala odlingsbygden, fåbodskog, mindre kulturbygd och skogsbygd.

Ostkustbanan och väg E4 utgör idag och kommer i fortsättningen att bilda fysiska och visuella barriärer. Fysisk barriäreffekt innebär påverkan på människors och djurs möjlighet att röra sig i landskapet. Visuell barriäreffekt innebär brutet synfält och skadar orienterbarheten i landskapet.

Utan att grunda åsikten på några djupare analyser förordas det västliga alternativet i översiktsplanen. En aspekt är att detta val är kortast och tar minst mark i anspråk. Fåbodskog berörs, och i större omfattning än vad som redovisas på karta. Detta bör beaktas. vallen, foto Nick Svensson

GFF uppmanar till skärpt uppmärksamhet för att mildra barriäreffekterna där Ostkustbanan mellan Årskogen och Gnarp bryter Vallstigen mellan Toppbodarna och Vallenbodarna (kultur Ri X 109). Fåbodmiljöer, som bl.a. de vid Skestavallen och Kungsgårdsvallen, kräver rymd och stor hänsyn.

*Kommentar: Synpunkterna beaktas.*

## 2.3 MittSverige Vatten AB

Efter att ha tagit del av materialet kan jag konstatera att konflikt kan uppstå i Gnarp. Trafikverkets korridor för OKB innefattar så vitt jag ser befintliga läget för Gnarps Reningsverk, samt även avloppspumpstationen norr om Gnarpån. Vi förmodar att detta är känt i Nordanstigs kommun och att hänsyn tas till detta.

Konstaterar också att i en av kommunens skisser verkar korridoren ligga väster om Gnarps Reningsverk. OKB-korridoren i Jättendal verkar tangera västra sidan av vattentäktsområdet.

Ser annars inga större konflikter i Harmånger, möjligen kan det västra förslaget tangera reningsverksområdet.

*MittSverige vatten har sedan gjort ett tilläggsyttrande:*

I det tidigare lämnade remissvaret för OKB-Nordanstig fördjupad översiktsplan, nämndes att östra OKB-korridoren tangerar västra sidan av vattentäktsområdet i Jättendal.

Vid diskussioner med funktionsansvarige för vattenskyddsområden Uno Schön Mittsverigevatten, bedömdes att helt avråda från den östra korridoren eftersom korridoren löper genom vattenskyddsområdets sekundära skyddszon.

*Kommentar: Kommunen förordar det västliga alternativet förbi Jättendal. Ett skydd av Jättendals vattentäkt motiverar bland andra aspekter ett bortval av det östra alternativet. Påverkan på Gnarps reningsverk studeras vidare i utställningsförslaget.*

## 2.4 Naturskyddsföreningen Nordanstig

### 1. Allmänt

Vi ser det som mycket positivt att järnvägen rustas upp. Biltrafiken svarar totalt sett för en hög andel av utsläpp (växthusgaser m.m) som är negativa för miljön. Det är därför nödvändigt att resande och transporter överförs från biltrafik till andra kommunikationsmedel och här har järnvägen en stor framtida roll. Allt som görs för att underlätta en sådan förändring är således positivt för miljön.

### 2. Övriga synpunkter

Även om järnvägstrafiken i sig är positiv för miljön jämfört med landsvägstrafik så medför ett järnvägsbygge ingrepp i naturen. Oavsett hur man gör kan det bli negativa effekter för flora och fauna (biologisk mångfald.) Här berörs således - oavsett alternativ - riksintressen för naturvård, våtmarker och nyckelbiotoper m.m. Detta är sammantaget sannolikt negativt ur naturskyddssynpunkt och åtgärder måste beskrivas och förberedas för att minimera dessa effekter (sådana är i planförslaget alltför vagt beskrivna vilket troligen beror på att planerna ännu är för odetaljerade och innehåller olika alternativ.)

Av MKB-sammanfattningen framgår att miljöfrågorna på mer detaljerad nivå kommer att beskrivas i planeringsprocessen för järnväg. Det är också först då, som det mera exakt går att bedöma de mer naturskyddsmässiga aspekterna. De måste då vägas mot de positiva miljöeffekter ökad järnvägstrafik medför. Önskvärt vore därför med en beräkning av de sistnämnda effekterna för att få en mer exakt och samlad bild av effekter för natur och miljö.

*Kommentar: MKB kommer att omarbetas och förtydligas med nya bedömningsgrunder som förhoppningsvis tillgodoser Naturskyddsföreningens synpunkter.*

Med tanke på resonemanget om olika stationslägen är det också högst önskvärt med en undersökning av hur resvanorna förändras beroende på stationsläge. Det är mycket angeläget ur miljösynpunkt att stationsläget/-lägena förläggs så att de(t) ger högsta möjliga antal resande.

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?

Sammanfattningsvis efterlyser vi en mer konkret och detaljerad beskrivning av samtliga konsekvenser för natur och miljö, såväl positiva som negativa, med beskrivningar över hur de negativa effekterna skall minimeras.

*Kommentar: Vi delar synpunkten att det hade varit värdefullt med en resvaneundersökning. Att utifrån den göra bedömningar om framtida resmönster blir ändå gissningar. Ännu är komplext med många påverkande faktorer. Vi har*

*istället valt att utgå från tillgänglig statistik och väga samman med utvecklingsområdenas potential vid stationslägena. Det är ett sätt att aktivt styra utvecklingen.*

## 2.5 Gnarps Socialdemokratiska förening

När tågstoppet i Gnarp skapades var det utifrån att Gnarp låg som den nordligaste punkten för Gävleborgs län inom då gällande länstrafiksområde. Detta har lett till en utveckling av orten och att många väljer att resa kollektivt. Rent boendemässigt har många Sundsvallsbor med fritidshus från Meningsand i norr till Särkfjärden i söder blivit året runt boende tack vare goda pendlingsmöjligheter till Sundsvallregionen.

Vad gäller arbets- och studiependling är det många som reser både norrut och söderut. Med tanke på befolkningsbilden på sträckan längs vägen Gnarp, Grängsjö, Gränfors till Bergsjö med bra bussförbindelser för arbets- och studiependling mot Sundsvallsregionen samt även söderut. Detta har visat sig vara positivt för unga människor att kunna flytta hem och samtidigt behålla sina jobb utanför kommunen. Detta har stor betydelse för framtida bansträckning och stationsläge. Det framtagna planförslaget ger vi stort beröm till och vi förespråkar det västra alternativet som innebär minst påverkan på bebyggelsen.

När det gäller framtida tågstopp förespråkar vi i första hand att stationsläget även fortsättningsvis blir i Gnarp utifrån befolkningsbilden på ca 5000 invånare i Gnarp med omnejd och vägsträckning mot Bergsjö, men vi ser gärna att det blir två tågstopp i kommunen.

Gnarps Socialdemokrater önskar att alla byar i Nordanstig skulle kunna få uppleva vad ett lättillgängligt stationsläge för cyklister och fotgängare betyder och anser därför att tågstoppet för pendling blir kvar i Gnarp. Det garanterar en fortsatt utveckling för bygden och kommunen.

## 2.6 Läns museet Gävleborg

### Läns museets synpunkter

Att anlägga en väg eller en järnväg innebär alltid påverkan på den befintliga kulturmiljön. De val som görs kan få stor påverkan för såväl fornlämningar som bebyggelsemiljön och landskapsbilden. Läns museet anser därför att det är bra att kommunerna valt att på ett tidigt stadium samverka kring frågor om Ostkustbanans och E4:ans framtida sträckningar och studera flera olika placeringar. Då det i detta fall rör dragning av cirka 3,5 mil dubbelspår med flera olika alternativa lägen blir frågan emellertid väldigt komplex och komplicerad att ta ställning till ur kulturmiljösynpunkt i detta skede. Här ska dock ett antal synpunkter lämnas med koppling till olika delar i samrådsförslaget:

### *Fornlämningar*

Länsmuseet har inte haft möjlighet att granska alla de fornlämningar som skulle kunna beröras av de olika alternativen. I WSP:s miljökonsekvensbeskrivning anges på sidan 39 att:

*”Fasta fornlämningar och andra kulturhistoriska objekt har oftast en begränsad geografisk utbredning. Därmed bedöms påverkan på dessa objekt, oavsett alternativ i detta övergripande skede som begränsad”.*

Länsmuseet vill dock i detta sammanhang tydligt påtala att det vid närmare granskningar ofta visar sig att fornlämningar många gånger har större utbredning än vad som tidigare har varit känt. Därtill är de inventeringar som har utförts tidigare vanligtvis ej heltäckande, vilket gör att det kan finnas många fler objekt inom ett utpekad område än vad vi idag känner till. Länsmuseet anser därför att det i ett tidigt skede bör utföras en särskild arkeologisk utredning för att studera vilka fornlämningar som berörs av de utpekade alternativen. Därigenom kan detta material ligga till grund för fortsatta ställningstaganden.

### *Stationslägen, föreslagna ny och befintlig bebyggelse*

De föreslagna stationernas placeringar kan komma att få stor betydelse för den framtida bebyggelseutvecklingen i de aktuella tätorterna och det är viktigt att detta vägs in i bedömningen av de olika alternativen.

Länsmuseet har ej haft möjlighet att ta ställning till hur de föreslagna områdena med ny bebyggelse, s.k. utvecklingsområden, påverkar upplevelsen av den befintliga bebyggelsemiljön i deras närområde. Inte heller har det varit möjligt att peka ut enskilda byggnader med högt kulturhistoriskt värde, vilka ligger inom de föreslagna spårkorridorerna i detta skede.

### *Landskapsbild och utformning av spår och broar*

Länsmuseet delar uppfattningen om att landskapsbilden i Harmångers, Jättendals och Gnarps dalgångar är särskilt känslig för påverkan, men det kan utöver dessa även finnas ett flertal andra platser som också kan komma få en helt annan landskapsbild i och med en ny spårdragning. I detta avseende är utformningen av spåret och dess placering i landskapet av stor betydelse. Höga bankar och djupa bergskärningar bör allmänt sett undvikas där så är möjligt. Utformning av broar i anslutning till särskilt värdefulla kulturmiljöer bör ägnas speciell omsorg.

### *De olika spåralternativen*

Länsmuseet har valt att i detta skede inte förorda något särskilt föreslaget korridor-alternativ då detta kräver betydligt mer utförligare avvägningar och detaljstudier. Däremot är det dock tydligt att en dragning av ett dubbelspår genom centrala Jättendalsbygden som är av riksintresse för kulturmiljövården, område K100, skulle få mycket stor negativ påverkan för de kulturhistoriska värden som finns i detta område och Länsmuseet anser således att detta i det längsta bör undvikas.

### *Samordning mellan Ostkustbanan och E4:an*

Länsmuseet delar kommunens uppfattning att det är viktigt att planeringen av dubbelspåret i möjligaste mån samordnas med motsvarande arbete för E4:an, för att i ett tidigt skede se var det är fördelaktigt att samordna järnvägs- och vägdragningen respektive på vilka platser detta av olika skäl ej är att föredra.

*Kommentar: Arkeologiska undersökningar genomförs för aktuella korridorer och i övrigt beaktas yttrandets olika delar.*

## 2.7 Stockaby Vägförening

Det är svårt att utläsa järnvägens exakta läge, men med utgångspunkt från det vi faktiskt kan se, noterar vi att

- Den västra korridoren kommer att, så vitt vi kan se, gå antingen rakt igenom Stockaby, eller mellan Stockaby och Ronneberg) den sistnämnda möjligheten ett område där det är närmast träs kartade förhållanden under större delen av året.
- Den västra korridoren kommer att gå mellan/över Stockaby och Ronneberg, och om inte endera bostadsområdet ska evakueras blir järnvägens enda möjlighet att fortsätta norrut via högspänningsgatan.
- Med det östra alternativet berörs, såvitt vi kan se, betydligt färre boende.

Stockaby Vägförening förordar, enligt beslut vid möte 7 maj 2013, det östra alternativet för ny järnvägssträckning genom Harmånger.

*Kommentar: Yttrandet beaktas och ytterligare geologiska undersökningar görs.*

## 2.8 Intresseföreningen Allas Gnarp

Intresseföreningen Allas Gnarp har noggrant och till bästa förmåga gått igenom förslaget. Handlingen är i sig välgjord och överskådlig och dubbelspåret är av stor betydelse för oss alla i kommunen. Vi lämnar dock dessa synpunkter utifrån föreningens syfte, att verka för ett attraktivare Gnarp. Vi högaktar kommunstyrelsens beslut att verka för två stationslägen då det ena i sådana fall blir beläget i Gnarp. Ställda inför risken att det av ekonomiska, eller andra, skäl ändå bara skulle bli ett stationsläge i kommunen vill vi för säkerhets skull påpeka några saker.

- Gnarp är den geografiska mittpunkten mellan Sundsvall och Hudiksvall
- Gnarps upptagningsområde består inte bara av Gnarps socken utan även Gränsforsområdet inklusive Baståsen med dess industri- och kulturaktiviteter. En fungerande lokaltrafik mellan Bergsjö och Gnarp finns dessutom redan
- Under sommartid fördubblas Gnarps befolkning på grund av fritidsboendet i bland annat Sörfjärden, Norrfjärden och Moningsand
- Planering pågår för en omfattande bostadsbebyggelse, restaurang med mera i Sörfjärden. För ny bebyggelse i centrala Gnarp finns redan kapacitet för VA



- Det är svårt att tro att resenärer från ett större upptagningsområde som Gnarp är kommer att ta bilen eller buss ner till Jättendal för att sedan åka upp till Sundsvall. Detsamma gäller från Harmånger upp till Jättendal för att pendla till Hudiksvall
- I direkt anslutning till det föreslagna stationsläget i Gnarp ligger en bensinstation med *såväl* regional som nationell busstrafik
- Att ha kvar tågstoppet i Gnarp är inget hinder för dom som studerar och arbetar i Gävle och vill pendla med tåg, men om man ser till möjligheterna att få folk att flytta till Nordanstig för att arbetspendla så är det Sundsvall man närmast ska titta på och då är det enda vettiga alternativet att man placerar stationen i Gnarp där vi har matbutik, skolor, förskolor, restaurang, bank, bensinstationer, frisörer, blomsteraffär samt diverse service samt mängder med fritidsaktiviteter för barn och ungdomar.

För att hålla det kort och koncist har vi efter dessa inledande och mer generella argument lämnat våra synpunkter på förslaget i punktform med sidhänvisning, utdrag ur texten samt efterföljande kommentar på följande två sidor.

### **S.13 "Hudiksvall och Nordanstig bildar ett gemensamt funktionellt arbetsmarknadsområde (F A område)"**

Antingen är detta en för oss okänd term eller så blandar man ihop SCB:s LA (Lokal arbetsmarknad) med Nuteks FA (Funktionella analys- och planeringsregioner)? Nämnas bör i vart också Sundsvallsregionen, ett arbetsmarknadsområde som innefattar Hudiksvall, Nordanstig, Medelpadskommunerna och Härnösand. Ska man gå efter Arbetsförmedlingens indelning av arbetsmarknadsområden ska också Ljusdal och Härjedalen ingå i samma område som Hudiksvall, men inte Sundsvall. Här får man se upp med de regionala skygglapparna.

### **S.13 "Tabeller, Ut- och inpendling kommunen"**

Tabellen visar hur pendligen till Hudiksvall, Sundsvall, Timrå och Gävle ser ut men en intressant och avgörande fråga är hur pendligen från respektive ort i Nordanstig ser ut. Hur stor andel av pendlandet fördelat på olika färdmedel påverkas överhuvudtaget av tågstoppets placering?

### **S.13 "Besöks- och turismnäringen är en växande näring som stora förväntningar ställs på. Branschen har goda möjligheter att utvecklas i kommunen"**

Denna näring är givetvis mycket viktig för en kommun som vår men den har begränsade ekonomiska effekter jämfört med inflyttning eller begränsad avflyttning till följd av försämrade pendlingsmöjligheter.

### **S.13 "Möjligheterna till goda kommunikationer är avgörande för att gymnasieeleverna med sina relativt långa resvägar ska orka genomföra sina studier på ett bra sätt"**

Frågan man ställer sig är om eleverna verkligen gynnas av ett extra byte vilket kommer att ske om de tar tåget till Hudiksvall för att komma till ex. Bromansgymnasiet. Hur många är det idag som åker med tåg och till vilken ort, Sundsvall eller Hudiksvall?  
Kan verkligen gymnasieelever i Hudiksvall pendla med tåg på ett vettigt sätt med tanke på att dom slipper byta transportsätt om dom tar bussen direkt?

#### **S.14 "Tabell, Antalet påstigande bussresenärer ... "**

Tabellen är halvt intetsägande då den inte visar mer exakt vart bussresenärerna kliver på och hur långt dom åker. Den visar bara att det är väldigt många som åker buss 34. Sedan kan man väl tro att dom flesta som åker buss 29 åker till Hudiksvall då tåget inte har den optimala tidtabellen för arbetspendlare till Hudiksvall. Är det troligt att resenärer från dom inre orterna i kommunen kommer att byta ut buss 34 mot att åka tåg från Jättendal? Det vore önskvärt med en aktuell resvaneundersökning som underlag för ett för bygden så viktigt beslut.

#### **S.15 "År 2011 utgick ca 11 800 resor från Gnarps station med X-tåget. Ca 5 700 resor gick söderut och 6 100 norrut"**

Vi efterlyser återigen en aktuell resvaneundersökning. Det borde göras en bättre studie genom att under en vecka intervjua resenärerna för att få reda på om dom arbetspendlar och vart ifrån dom startar sin resa osv. Detta borde även göras på busslinje 29 och 34.

#### **S.16 "Med ny utbyggd E4 kommer dessa tider att minska ytterligare."**

Säkert en missuppfattning men det framstår som att kommunen samtidigt förespråkar ökad bilpendling som man framhåller klimatsmart resande som argument på annat ställe i handlingen. Den bästa utväxlingen för miljön torde vara att förlägga stationslägen där det redan idag finns underlag, inte högst eventuella framtida underlag.

#### **S.17 "I det fall ett framtida stationsläge i Jättendal blir aktuellt blir väg 307 en viktig matarväg för tågresenärer i kommunens inre delar"**

Då man läser om väg 758 mellan Gnarps och Bergsjö hittar man inget om att denna väg kommer att bli en viktig matarväg om stationsläget placeras i Gnarps vilket faktiskt är fallet redan idag för arbetspendlare från Bergsjö, Gränsfors, Baståsen etc.

#### **S.25 "I den kapacitetsutredning som Trafikverket gjorde på regeringens uppdrag år 2012, framkom farhågor att persontrafiken skulle tvingas bort från järnvägen för att godset skulle få plats"**

Eftersom detta torde vara den ur kommunens synvinkel viktigaste meningen i denna handling vill vi som en parantes påpeka att budskapet inte nått ut till medborgarna i någon större utsträckning. Många ställer sig frågande till kommunens starka engagemang i dubbelspårsfrågan.

**S.26 "Målsättningen är att stationsläget ska vara tillgängligt för så många som möjligt som bor i samhället. Samtidigt som ingreppen i den befintliga miljön, på bostäder och i natur- och kulturmiljö ska begränsas."**

Här avses förstås samhället där stationsläget placeras, inte kommunen som helhet. Vikten av att begränsa ingrepp i natur- och kulturmiljö bör också understrykas.

**S.28 "Regionalstationsläget behöver lokaliseras/utformas så att de blir strategiska komplement till befintlig infrastruktur, som redan idag står för betydande värden"**

Stationsläget bör kunna nås smidigt till fots och tillgodose smidiga omstigningar mellan de olika transportsystemen. Dessa täcker i sin tur olika slag av tillgänglighetsområden. Hänsyn måste naturligtvis också tas till bytesupppoffringens negativa påverkan på reseupppoffringen. Man ställer sig frågan om ett eventuellt "attraktivt" strandnära boende i Häggviken kan eller ska påverka beslutet om placeringen och hur många bostäder har man planerat. Vi ska naturligtvis bygga vidare på det vi har i stället för att planera för nya samhällen med allt vad det innebär av VA, vägar, lokaltrafik etc.

**S.30 "Antalet regionalstågstationer utefter hela banan påverkar restiden, inte bara för regionalståg utan även de nationella tågen"**

Sett ur ett större perspektiv verkar det föga troligt att Nordanstigs kommun kommer att få fler än ett tågstopp oavsett Kommunstyrelsens aktningvärda beslut att verka för två stationslägen i kommunen.

**S.32 "I det fall kommunen bara skulle få en regionalstågstation kan Jättendal bli aktuell med sitt i kommunen centrala läge"**

Vi tycker oss ha förstått att det helt enkelt är ett förbiseende att inte samma formulering används i stycket om Gnarp. Detsamma gäller förstås huruvida en station i Gnarp skulle kunna fungera som omstigningspunkt till Hassela ski resort.

**S.37, tabell "Möjliga ytor för nya verksamheter (samt bostäder) inom 2 km"**

Eftersom man enbart använder termen verksamheter kan man undra om det bara är Gnarp som kan erbjuda mark för industriverksamheter (tillverkning, bearbetning etc.) och varför det i så fall inte framgår i handlingen.

Vidare verkar man vikta utpendlingen olika beroende på väderstreck några rader längre ner, man ger ett minusvärde för utpendling resor till Hudiksvall från Gnarp men ett plusvärde för resor till Sundsvall från Jättendal? Är denna tabell gjord i hänseende för de inre orterna i kommunen?

*Kommentar: Det är med dagens system inte möjligt att ta reda på exakt var resenärer kliver av, utan det skulle som du påpekar krävas intervjuer av samtliga resenärer.*

*Kommunen förespråkar inte resande med bil framför resande med tåg, men då det ofta inte är möjligt för stora delar av kommunens befolkning att klara sig utan bil så tas den aspekten upp.*

*Kommunen tror att persontrafiken med tåg kommer att finnas kvar under lång tid och är därför starkt engagerade i frågan om dubbelspår, men det är också en statlig angelägenhet som berör hela Sverige. Förbättrad infrastruktur har historiskt varit till*

*nytta för hela samhället och kommunen tror att så kommer fallet att vara även fortsättningsvis.*

*Om det blir så att kommunen bara får ett stationsläge så kommer valet inte att falla på Jättendal. Vid valet av ett läge så ligger Gnarp högst på prioriteringslistan.*

## 2.9 Nordanstigs Skoterklubb

### 2.10 8 st. föreningar

Redan under järnåldern var Jättendalsbygden ett av tre centralområden i Hälsingland med sina kungshögar i byn Kungsgården. Under tecknade föreningar förordar härmed ett stationsläge väster om nuvarande E4 i

Häggviken, i samband med ny dragning av OKB.

Centralt läge för hela kommunen och med närhet till Bergsjö centralort.

Dessutom intressant läge för skidanläggningen i Hassela Ski-resort samt Mellanfjärden och Hårte med kustnära boende och stora satsningar på turism- och upplevelseaktiviteter.

En utveckling av kommunen och bygden ses som en stor möjlighet i framtiden.

Attraktiva exploateringsområden som gynnar kommunen i stort och ekonomiskt vinnande projekt med stationsläge i Jättendal.

## 3. Kommunala nämnder och kontor

### 3.1 Norrhälsinglands Miljökontor

Miljökontoret tar inte ställning till de olika alternativen i detta samrådsskede.

Ärendet kommer i ett senare skede att behandlas av Norrhälsinglands miljö- och räddningsnämnd. Skillnader i konsekvenser är så pass marginella mellan alternativen att samtliga i samrådsskedet redovisade alternativ bör kvarstå i det framtida utställningskedet.

I planen redovisas alternativ 1 samt alternativ 2 i ett västligt och östligt läge.

Skulle alternativ uppdelningen istället kunna vara två olika alternativ i södra delen upp till Bälingsjön och sedan tre olika alternativ norr därom? Som vi ser det borde exempelvis en östlig sträckning i söder kunna kombineras med en västlig sträckning i norr.

Sträckan söder om kommungränsen ner till Långsjön i Hudiksvalls kommun borde ingå i MKB:n eftersom det kan finnas delar där som kan påverka valet av östlig eller västlig sträckning i Nordanstigs kommun.

Planen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (1-IKB) har en bra uppläggning och tar upp de aspekter som är viktiga för visa på vilka konsekvenser de olika utbyggnadsalternativen kan få. Våra kommentarer är därför främst på detalj nivå:

- Buller. Det skulle vara bra att visa på hur många som är bullerstörda av alternativ Ö, dvs nuläget. I MKB kap 7 beskrivs om miljö kvalitetsnormer

(MKN). Det som tas upp under rubriken buller är inte MKN och bör inte stå i detta kapitel.

- Naturvärden i MKB behöver värderas bättre mot varandra. Samråd med länsstyrelsen behövs för att bättre kunna göra detta. Exempel på detta är att strandskogarna väster om Kyrksjön, Harmånger är mycket känsliga mot ingrepp och riksintresset riskerar påverkas medan fågelskyddsvärdena vid Bälingsjön knappast berörs av utbyggnadsalternativen.
- Strandskydd gäller för flera av områdena som pekas ut som potentiella "utvecklingsområden i stråket". Miljökontoret anser att man bör avvakta utredning om LIS i dessa områden innan de pekas ut i denna plan.
- 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. Naturgrus får inte användas i projektet.

Vad gäller värderingen mellan de olika alternativen (sid 27 i planen samt sid 47 i MKB) så har vi följande kommentar:

Det är bra att det finns denna bedömning men med tanke på ovanstående kommentarer om bland annat naturvärden så delar vi inte alla slutsatser i tabellen. Alternativ 1 går i betydligt större grad i anslutning till befintlig sträckning vilket är positivt ur många aspekter. För sakområdet naturmiljö är ett första intryck att alternativ 1 ger mindre intrång än alternativ 2. Som poängteras i MKB:n så behöver den fördjupas så att slutsatserna om de olika alternativens påverkansgrad blir bättre. Tabellen har en central betydelse för bedömning av de olika alternativen.

*Kommentar: Samordning sker med Hudiksvall vad gäller val av korridor. Buller redovisas ytterligare i omarbetning av MKB:n. LIS-områden kommer slutgiltigt att ses på i samband med arbetet med kommunens nya översiktsplan.*

## 3.2 Hudiksvalls kommun

Hudiksvalls och Nordanstigs kommuner bildar en gemensam arbetsmarknadsregion.

Pendlingsrelationen, med stor inpendling från Nordanstig till Hudiksvall, men även en tydlig pendling i motsatt riktning, pekar på behovet av goda kommunikationer. Till detta kommer att majoriteten av Nordanstigs ungdomar väljer att bedriva sin gymnasieutbildning i Hudiksvall.

En nyckelfråga är antal stationslägen för regionaltågstrafiken i Nordanstigs kommun. Visserligen påverkar en utökning av stationslägena restiden för både regional- och fjärrtågstrafiken, men samtidigt skulle detta förstärka pendlingsmöjligheterna, för både arbete och utbildning. Detta givet att befolknings- och andra förutsättningar för valda stationslägen är de rätta. Hudiksvalls kommun anser mot den bakgrunden att det finns skäl för Nordanstig att gå vidare i fördjupningsarbetet med två stationslägen för regionaltågstrafiken.

Befolkningskoncentrationen kring stationslägena och tätorternas inbördes avstånd indikerar att Gnarp och Harmånger bör vara utgångspunkten om det ska finnas två stationslägen i Nordanstigs kommun. Hudiksvalls kommun förordar därför alternativ 2, den västliga sträckningen.

### 3.3 Sundsvalls kommun

#### Övergripande synpunkter

Sundsvalls kommun ser Nordanstigs fördjupade översiktsplan som ett viktigt steg i den samordnade planeringen för ett framtida dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall. Även Sundsvalls kommun arbetar med frågan och har inom ramen för vår kommunövergripande översiktsplanering gjort vissa fördjupade studier för att underlätta en framtida dubbelspårs utbyggnad. Kortare restider och förbättrad kapacitet på järnvägen är mycket viktigt både för Sundsvallsregionen och för Gävleregionen, där Nordanstig är en viktig nod längs sträckan. Ett nytt stationsläge bör ha god tillgänglighet till boende och infrastruktur i Nordanstig för att underlätta pendlingsutbytet mellan Sundsvall och Nordanstig.

Nordanstigs nya plan är överlag väl genomarbetad och pedagogiskt presenterad. En jämförelse av tänkbara stationslägen har redovisats vilket är ett bra beslutsunderlag inför framtida ställningstagande om stationsläge i kommunen.

#### Synpunkter på planens innehåll

I planens kartmaterial redovisas dels ett geografiskt planområde (s 8), dels de korridorer för Ostkustbanan som togs fram i Trafikverkets förstudie och dels två linjealternativ som uppfattas som smala korridorer. Det finns en oklarhet i hur man ska uppfatta dessa olika avgränsningar. På s 25 beskriver man att en rad tekniska aspekter måste klargöras innan man kan välja korridor och att detta ska göras av Trafikverket, medan man på flera andra ställen (t.ex. i förord och syfte) framhåller att man med kommunens FÖP som underlag vill lägesbestämma dubbelspårets sträckning för att möjliggöra annan markanvändning i närområdet.

Det finns ingen redovisning av hur linjealternativen tagits fram. Troligen är det tekniska underlaget inte tillräckligt för att ha en korridorbredd omfattande så lite som 100-200 m. Det vore lämpligare att utgå från Trafikverkets gällande korridorer med enstaka förslag till avsmalningar i känsliga passager samt utvidgningar där kommunen ser möjlighet till en bättre linjesträckning utanför befintlig korridor. Utifrån de justerade korridorerna kan Nordanstigs kommun föra ett resonemang vilken korridor som är mest fördelaktigt ur ett kommunalt perspektiv, utan att föregå de tekniska studierna.

#### Synpunkter på fortsatt arbete

Kommunen har redovisat en rad intressanta aspekter men inte alla

aspekter som behövs för att kunna göra en tydlig jämförelse av alternativen. Trafikverket behöver fylla på med sin kunskap och resurser i det fortsatta utredningsarbetet. Nordanstigs kommun bör avstå från att förorda bortval och kraftiga avsmalningar av de gällande korridorerna tills det finns en klar bild över de olika alternativens för och nackdelar både ur ett kommunalt och ett regional/ nationellt perspektiv. Annars finns det risk att man senare måste backa i processen vilket kan försena järnvägens färdigställande.

Exempel på aspekter som vore intressanta att belysa i det fortsatta arbetet är restider, byggnadstekniska förutsättningar (geoteknik, berg, linjeföring, kostnadsdrivande faktorer etc.), skillnader i antal bullerstörda boende m.m. Besvärliga passager finns i alla de berörda kommunerna. Det är viktigt att järnvägens övergripande funktion får väga tungt vid avvägningar mellan olika intressen. Generellt sett innebär det att korta restider, god kapacitet och stationslägen med god tillgänglighet till befolkning och målpunkter bör eftersträvas. Sundsvalls kommun deltar gärna i dialog om alternativen i det fortsatta arbetet med samordnad planering Ostkustbanan och välkomnar Nordanstig att bidra med idéer gällande motsvarande planering inom Sundsvalls kommun. Vårt planerade stationsläge i Njurundabommen kan säkert vara av intresse för boende i de nordligaste delarna av Nordanstigs kommun.

*Kommentar: Det är ett riktigt påpekande att kommunen bör avvakta Trafikverkets undersökningar innan man förordar ett visst alternativ. I övrigt beaktas yttrandet.*

#### **4. Övriga privatpersoner** (avsändare har anonymiserats för att möjliggöra publicering på webben, originalhandlingar finns på samhällsbyggnadskontoret)

##### 4.1 2013.1900

Jag anser att alternativet vad gäller sträckan genom Gryttje är oacceptabel pga. förödande påverkan på befintlig bebyggelse.

Jag förordar antingen nedanstående förslag, "alternativ 3", eller det s.k "alternativ 2"-väster om Gryttjestjärn.

##### **Alternativ 3 -med östligare sträckning jämfört med alternativ 1 och 2**

Dubbelspåret följer kraftledningen i anslutning till mötesplatsen i Tjärnvik, fortsätter därefter förbi Flark- passerar i närheten av f.d. Tjärnviks såg- fortsätter över Öran-ner mot Skesta och sedan förbi Rogsta över åkermarken och ansluter därefter till spåret söder om Rössbacken.

Fördelar med alternativ 3:

- Nästan inga fastigheter i Flark-Tjärnvik-Gryttje-Åckne-Bölc-Rogsta behöver rivas.
- Markförhållandena är bättre i detta alternativ.
- Bullret från dubbelspåret påverkar boende i mindre omfattning än övriga alternativ.
- Anläggningsbyggnationerna kan pågå nästan helt ostört.

- Bevarande av kulturbygden i nämnda orter.

Jag hoppas att denna alternativa sträckning enligt bifogad karta utreds och inkluderas inför utställningsskedet

*Kommentar: Yttrandet har beaktats i planarbetet.*

## 4.2 2013.1803

Tågstoppens lokalisering brukar normalt förläggas till platser där många människor är bosatta. Gnarp och Harmånger är två platser som uppfyller dessa villkor, medan Jättendal har framförts som ett resealternativ som blir helt beroende av omstigningar.

Att trafikverket skulle sanktionera tre tågstopp i Nordanstig kan nog anses uteslutet. Vi får nog kallt räkna med högst ett stopp.

För att kunna göra en seriös bedömning blir det nog nödvändigt att göra konsekvensbedömningar på alla alternativ.

I Gnarp finns redan ett tågstopp som nyttjas av allt fler resenärer. Om detta tågstopp plockas bort, eller flyttas till Jättendal/Harmånger så tappar man tusentals resenärer per år. Kan detta tapp kompenseras av ett ökat resande från andra byar om stationen flyttas?

Vilka nya busslinjer måste införas om stationslägena förändras, och vem står för kostnaderna?

Kan det bli aktuellt med indragningar eller begränsningar av befintliga busslinjer?

Många människor har inrättat sitt liv och sitt boende med hänsyn till allmänna kommunikationer, för att kunna pendla till sina arbeten. Hur påverkas deras liv vid en stationsflytt? *Kommentar: Yttrandet har beaktats i planarbetet och kommunen har också arbetat med att förbättra bussförbindelserna och fortsätter med det arbetet.*

## 4.3 2013. 1907

I egenskap av berörd fastighetsägare lämna följande synpunkter. Min familj har i flera generationer ägt och brukat en jord- och skogsbruksfastighet i Gryttje, Gnarp. Det är av stor vikt för bygdens utveckling att det finns god tillgång till fungerande, tillförlitliga och snabba kommunikationer. Av den anledningen är det positivt att en möjlig utveckling av Ostkustbanan utreds.

De presenterade förslagen till alternativa sträckningar av järnvägen visar dock på betydande brister:

- Ett stort antal hus berörs på ett sådant fatalt sätt att de måste rivas. Det är ytterst olyckligt om byar nära nog raderas. Detta gäller i synnerhet de sträckningar som föreslagits genom byn Gryttje.
- De föreslagna sträckningarna berör och i värsta fall förstör ett antal fornminnen av riksintresse. Det vore rimligt att miljökonsekvens beskrivningen hade genomförts mer noggrant så att dessa aspekter hade kunnat beaktas bättre.
- För att kommande invånare skall få en god boendemiljö krävs förutom att gamla och kulturbärande hus finns kvar, även att landskapsbilden inte domineras eller störs av en järnväg. De alternativ som innehåller spektakulära



broar och bankar är skräckexempel där en järnväg blir ett alltför dominerande inslag i landskapsbilden. En bra boendemiljö kräver dessutom att en stor hänsyn tas till bullerstörningar och vibrationer. I de föreslagna sträckningarna kommer många boende att påverkas av buller.

- Med ökad transport volym kommer också högst sannolikt en ökande mängd farligt gods att transporteras på järnvägen. Framtida sträckning av järnvägen bör därför läggas väl avskilt från befintligt boende för att undvika möjliga katastrofer.

I en glesbygd som Gnarp finns stora områden som inte är bebyggda. Att, som i översiktsplan, riva hundratalet hus i Gryttje framstår som extremt illa övervägt när det samtidigt finns stora möjligheter att genom en rakare sträckning låta järnvägen gå genom i princip obebyggda områden. En sträckning genom skogsmark ger dessutom skydd för buller och stör inte landskapsbilden lika genomgripande som i översiktsplanen.

Avslutningsvis vill jag i egenskap av fastighets- och skogsägare å det starkaste protestera mot de föreslagna sträckningarna av Ostkustbanan genom byn Gryttje. Gör om-gör rätt!

*Kommentar: Ytrandet har beaktats i planarbetet och en justering av korridoren har genomförts. (Se MKB och kartbilagor.)*

#### 4.4 2013.1766

I alla planer, speciellt i Miljökonsekvensbeskrivningen, borde vi ha en helhetssyn, vad gäller miljöfrågorna. Vi har här enligt min mening glömt att räkna in nedsmutsningen från den gamla järnvägsvallen. Då vi bygger nya järnvägsvallar, borde vi räkna med "livscykelanalys". Vi ser ju hur järnvägar, liksom vägar, är något som vi nyttjar en period, och sedan kasserar. Hur och vem ska betala kostnaderna för rivning av den gamla järnvägsvallen? Hur mycket gifter finns där?

Båda järnvägsalternativen kommer att förbruka nya åkerarealer och lämna förstörda marktytor efter sig (alltså gamla banvallar). Tillsammans med nya E4projektet kommer Jättendal snart att bestå av tre generationer landsväg plus två generationer järnväg, i nord-sydlig riktning. Ska vi gå med på det, eller kräver vi att gamla järnvägen ska tas bort också – åtminstone på vissa sträckor.

Tänk över följande:

- Hur mycket gifter finns i den nuvarande järnvägsvallen?
- Vem ansvarar för att återställa naturen efter att trafiken på gamla sträckningen lagts ner?
- Hur mycket av vallen blir kvar som en ful mur genom jordbrukslandskapet?
- Kan fyllnadsmassor från gammal järnvägsvall återanvändas vid nytt bygge?
- Kan åkerjorden vid nybygget deponeras och tas tillvara för att laga gammal åkermark?

- Vilket av de presenterade alternativa dragningarna är det billigaste miljöalternativet?
- Skall jordbruksmarken återställas, t.ex. i Jättendal och vem kan kräva det?  
*Kommentar: Du har rätt i att det ska finnas ett helhetstänk angående miljön i MKB:n, det anser vi att det gör. Gamla banvallar väljer kommunen att se på med möjligheter, de kan bli gång- och cykelvägar eller användas för jordbruket eller andra ändamål. Banvallar är generellt sett väldigt lite påverkade av olika föreningar i anknnytning till tågtrafik då det är länge sedan det användes andra energikällor än elektricitet för att driva tågen.*

#### 4.5 2013.1861

Vill lämna vårt stöd för förslaget med bansträckning öster om Tjärnviks trä som kom upp på informationsmötet i måndags. Det är ju helt överlägset de två andra alternativen att passera Gryttjestjärn och lämnar bebyggelsen i Gryttje-Tjärnviksområdet helt intakt. Ansluter man till det mittersta alternativet norrut så korsar man E4 söder om Årskogen och ansluter till alternativ väst. Söderut genom Gnarps dalgång ser ju det alternativet inte ut att ha nån större negativ påverkan än de andra alternativen.

Svårt att tro att industrispåret från Tjärnviks trä kan komma till någon användning, eftersom ingen träindustri får etablera där och borde därför inte påverka val av linjesträckning. *Kommentar: Det är inte troligt att det blir ett östligt alternativ, men vissa justeringar har gjorts för att minska påverkan på befintlig bebyggelse. Sticksåret från Tjärnvik bör enligt kommunen vara kvar då det finns möjligheter för olika sorters verksamheter att i framtiden nyttja det.*

#### 4.6 2013.1916

Vi ansluter oss till synpunkterna i samrådsyttrandet ang. utred. alt. 3

#### 4.7 2013.1865

Jag anser att ett stationsläge i Gnarp också fortsättningsvis är mest realistiskt, ligger mitt emellan Hudiksvall och Sundsvall också. Denna station används flitigt, och för att styrka det behöver man ha resvanestatistik att titta på.

Det kan vara svårt att bygga upp ett "nytt" stationsläge på ett mer lantligt läge som i ev. Jättendal. Mindre kommuner som Nordanstig gymnas inte av flera resecentra. Man når dessutom inte närboende på samma sätt i Jättendal som i Gnarp, då en del kan gå och cykla till stationsläget.

Jag förordar att vi har kvar stationen i Gnarp, ett säkert kort om Trafikverket m.fl. vill att vi ska åka kollektivt.

#### 4.8 2013.1862

Jag tänkte skriva några rader angående framtida stationslägen och vill samtidigt passa på att ge er beröm för det framtagna planförslaget där järnvägskorridorerna lagts på ett skonsamt sätt för boendemiljöer, natur- och kulturvärden.

Jag vill gärna vill se två framtida stationslägen i kommunen och vill samtidigt passa på att försöka förmedla hur mycket ett framtida tågstopp betyder för oss i Gnarp. Nuvarande tågstopp i Gnarp har varit betydelsefullt för oss och jag har funderar lite på varför det har varit lite av en succé med i snitt ca: 49 resande per dag om vi räknar 240 arbetsdagar per/år. Min analys är att det beror på att vi delat stationsläget i Gnarp med Bergsjö och har en fungerande busstrafik i mellan. Om vi tittar på befolkningsbilden ser vi att Gnarp + Bergsjö ger  $2254+2748=5002$  personer och det är ändå en ansevärd mängd människor. Lägg sen till resenärer från Jättendal 877 totalt 5879 i närområdet. Det här är viktigt tänka på så att vi kan behålla den fina utvecklingen som vi har längs vägen Gnarp-Grängsjö-Gränfors-Bergsjö. Det har gett unga människor en möjlighet att flytta hem och samtidigt behålla jobb som matchar deras utbildning.

Då vi har många boende efter den nyss nämnda vägen så har vi i fortsatt behov av en bra kollektivtrafik för pendlare, serviceresor och skolelever så att Gnarp, Bergsjö och byarna däremellan kan fortsätta att utvecklas tillsammans och kunna attrahera fler permanent boende i kommunen.

Jag önskar att alla byar i Nordanstig skulle kunna få uppleva vad ett lättillgängligt stationsläge (cykel och fotgängare) betyder och ser därför gärna ett fortsatt tågstopp för pendling i Gnarp så den fina utvecklingen kan bestå.

#### 4.9 2013.1904

En tydlig analys och ekonomisk kalkyl gällande placering av stationsbyggnad/er måste självklart göras **före** beslut och offentliggöras. Det förhindrar att man fattar fel beslut utifrån osakligt bytänkande.

Att göra konsekvensbeskrivning med kostnadsberäkningar **efter** att besluten är tagna, innebär i verkligheten ett stort risktagande och i många fall med oförutsedda utgifter som följd.

Alternativ 3 för sträckning av OKB, som presenterades vid mötet i Bergsjö den 6 maj 2013, bör ingående analyseras på samma sätt som de tidigare presenterade alternativen 1 och 2.

Nedanstående siffror visar intressanta uppgifter om antalet vuxna påstigande resenärer med buss. Tågstationen finns i Gnarp:

- Linje 29 Hudiksvall-Sundsvall, E4 parallellt med järnvägen **19.000** resenärer
- Linje 34 Hudiksvall- Bergsjö- Hassela **33.000** pers
- Linje 33 Bergsjö- Gnarp **4.000** pers
- Linje 35 Bergsjö-Jättendal /Harmånger **2.500** pers.

Hur kommer boende i de olika kommundelarna att i framtiden nyttja pendling med regionaltåg, söderut/norrut, beroende på stationens/ernas placering?

Följande hypotetiska påståenden bör beaktas.

**Hassela.**

Buss/bil hela sträckan via Bergsjö mot Hudiksvall.

- Trolig tidspillan genom att åka buss/bil till station för att sedan resa med regionaltåg.
- Buss/bil hela sträckan Sundsvall. Utökad anslutningstrafik krävs.

**Bergsjö**

- Buss/bil hela sträckan mot Hudiksvall/Sundsvall.
- Buss/bil till tågstation. I nuläget finns anslutningsbuss linje 33 till Gnarp
- I nuläget kan uppsamlingsområdena Gränsfors/Grängsjö åka med linje 33 till Gnarp.
- Med station i Jättendal krävs utökad anslutningstrafik.

**Ilsbo**

- Knappast att pendlare åker "omvägen" till en station för att ta tåget. Troligen med buss/bil direkt mot Hudiksvall och söderut.

**Stocka/Strömsbruk**

- Troligen med buss/bil direkt mot Hudiksvall.
- Tänkbart med buss/bil till tågstation om den ligger nära.
- Inte troligt att man väljer regionaltåg från J-dal eller Gnarp

**Harmånger**

- Troligen med tåg om stationen är placerad där. Antal personer med cykelavstånd 830. Antal personer med gångavstånd 460.

**Jättendal**

- Troligen med tåg om stationen är placerad där. Antal personer med cykelavstånd 480. Antal personer med gångavstånd 120.
- Upptagningsområdet längs "homovägen" har förhållandevis få boende. Utökad anslutningstrafik krävs för dessa.
- Mellanfjärden nämndes vid mötet, Utökad anslutningstrafik krävs.
- Buss/bil hela sträckan mot Hudiksvall/Sundsvall alt. till tågstation några km söderut eller norrut om station saknas.

**Njurunda /Årskogen**

- **Nya möjligheter** för tågstation i Gnarp. Trafikplatser längs nya E4 möjliggör kortare restid med bil till tågstation Gnarp för resor söderut jmf med att resa mot Sundsvalls station.
- Potential för nya utvecklingsområden.

**Gnarp**

- I dagsläget med tåg, buss eller bil.
- Resandefrekvensen med tåg skulle märkbart minska om tågstationen placeras på annan ort.

- Nuvarande upptagningsområde är stort och utökas genom utvecklingsområden norrut mot Njurunda.
- Kommunens planerade utvecklingsområde i Sörfjärden ökar upptagningsområdet.

Enligt uppgifter vet vi

- att regionaltågstopp i Gnarp fungerar.
- att Gnarp har ökat resandefrekvensen med **64 %** från 2006.
- att man nu har **23.000** av- och påstigande
- att **1320** personer i Gnarp har cykelavstånd (3km) till stationen. Jmf cykelavstånd i Jättendal 480 pers och i Harmånger 830 pers.
- att **480** personer i Gnarp har gångavstånd (1 km) till stationen. Jmf. Jättendal 120 pers, Harmånger 460 pers.

Det är en självklarhet inom företags- och privatekonomi att behålla fungerande projekt och struktur. Man satsar inte utan vidare på ett nytt, utan ingående analyser och ekonomiska kalkyler utifrån sakliga grunder.

Det skulle därför vara anmärkningsvärt att välja bort tågstationen i Gnarp för ett annat alternativ. Det krävs synnerligen starka skäl för att annat/andra alternativ skall komma i fråga.

Jag anser att den "fördjupade översiktsplanen för Ostkustbanan" bör förtydligas genom en mer konkret beskrivning inom dessa områden:

- Vilka resealternativ (bil/buss/tåg) väljer permanent- resp. fritidsboende?
- Resandefrekvens i nuläget och framtida prognos. In- och utpendling.
- I kommande rapport bör resandefrekvensen med Y buss och andra bussbolag som trafikerar E4 ingå. Bolagen har täta avgångar och stopp längs E4.
- Hur kommer anslutningstrafiken att anpassas till tågtider?
- Hur stora blir kostnaderna för utökad anslutningstrafik?
- Hur påverkar avståndet till station/ er valet av kommunikationsmedel?
- Hälsa/Miljö.
- Hur påverkas miljön av utökad anslutningstrafik (med bil/buss)?
- Hur kommer restiden att påverkas för boende i de olika kommundelarna?
- Kommer resekostnaden att minska/öka för privatpersoner?
- Kommer kommunala medel att behövas för finansiering av stationsbyggnad/er?
- Vilken ekonomisk kalkyl finns för ev. nya verksamhetsområden
- Vilken ekonomisk kalkyl finns för vatten- och avloppsanläggningar?
- E4/ OKB bör ligga i nära anslutning till varandra.
- Hur påverkar tågstationens framtida placering i Hudiksvall tillgängligheten till arbetsplatser för pendlare från Nordanstig?

*Kommentar: Angående "alt 3" se tidigare svar. När det gäller De olika byarnas busskommunikationer till de tänkta stationslägena så är det något vi*

*redan arbetar med och kommer så att fortsätta tills vi har fått till en så bra trafik som möjligt.*

#### 4.10 2013.1903

Jag är en av många andra som anser att det är nödvändigt att det blir dubbelspår på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall Härnösand.

Tyvär har inte utredaren fått något uppdrag att se över och föreslå en tillväxtp lan för bostadsbyggande och industribyggande för hela kommunen, utan bara på "kustområdet" utom för Strömsbruk, Stocka och Sågtäkten.

Utredaren skriver ganska omfattande i utredningen om gymnasielevernas pendling och annan arbetspendling från och till kommunen i dag, med både kollektiva medel och pendling med bil.

Tittar man på hela kommunens infrastrukturnät när det gäller vägar och järnväg borde det framgå i översiktsplanen och en infrastrukturutredning hur beräknade resesätt och resevanor kommer att ske i framtiden. Det är en stor brist att i en så viktig fråga inte ha en sådan undersökning som underlag.

På sid 28 **Viktigt för god tillgänglighet till fots och med cykel.** Hur viktigt det är att bostadsbebyggelse ligger inom närområde till framtida resecenter?!

Var kommer framtida etableringar av bostäder och andra verksamheter ske i vår kommun?

I kommunen har ett antal bensinmackar lagts ned, uppenbarligen för att bensinbolagen har bristande tilltro till utveckling på de orter där man dragit sig tillbaka.

Enligt förslaget kommer framtida disponibel mark att användas med, i Harmånger 617 657 m<sup>2</sup>, i Jättendal 647 445 m<sup>2</sup> och i Gnarp 1008 680 m<sup>2</sup>, totalt 2,27 miljoner m<sup>2</sup>.

Tror kommunens politiker på liknande utveckling för andra viktiga orter i Nordanstig under de närmast 25 - 50 åren?

I Harmånger och Gnarp finns VA områden där etablering av tågstation kan ske utan nämnvärda kostnader för kommunen. Hur realistiskt tror kommunens politiker på en stigande befolkningsutveckling framåt i tiden?

För att vara trovärdig bör man titta tillbaks 50 till 70 år och se var etablering av bostäder skett och hur befolkningsutvecklingen varit under den perioden. Med tanke på den kommunala ekonomin med stora VA investeringar i Sörfjärden och Mellanfjärden i framtiden kommer kommunens balansräkning att belastas mycket hårt och det gäller att prioritera.

Som kommunmedborgare yrkar jag att en konsekvensanalys av resevanundersökningar, beräknade resevanor och beräknade effekter av bostadsetableringar sker och att detta görs innan kommunfullmäktige fattar beslut om översiktsplan för Ostkustbanan.

*Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen ser på det du påtalar när det gäller framtida etableringar. Det jobbas även med en ny översiktsplan för hela kommunens utveckling samt en lokal- och bostadsplan. I dessa handlingar ser vi*

*just nu på flera av de frågor du ställer. Hur de olika politikerna ser på utvecklingen är nog olika men kommunen jobbar för att underlätta framtiden för de som bor här nu. Man kan inte dra några slutsatser för framtiden av de senaste 70 årens flytt och boendemönster. Dessa saker är föränderliga och påverkas av faktorer som är svåra att sja om. Vi kan bara göra våra bedömningar utifrån så aktuellt material som möjligt och sedan försöka planera långsiktigt.*

#### 4.11 2013.1880

- I möjligaste mån försöka bevara den genuina landsbygds miljön som är ett av bygdens signum. Låt järnvägen löpa parallellt med E4
- Lägga järnvägsstationen centralt i Gnarp vid E4, detta ger möjlighet till att skapa synergieffekter genom att nya företag kan etableras i närheten till stationen. Mark redan avsedd för nya företag enl. planering."
- Dessutom anser jag att stationen bör ligga i Gnarp för ett ökat/bibehållande av antal resenärer. Ett till tågstopp skulle med fördel kunna göras i Njurunda... kanske.

#### 4.12 2013.1875

Jag och min sambo har ganska nyligen köpt hus i Gryttje, Gnarp.

Jag är nyinflyttad i kommunen och flyttade hit för lugnet och den fina miljön som är här i Gnarp. Vi hade tänkt bo kvar i det fina huset resten av livet och bilda familj.

Men nu när de kommer upp att eventuellt den nya ostkustbanan ska hanna bredvid vårt hus alternativt över vårt hus känns det som att vi börja tänka om, och om det bli så att järnvägen går över/vid vårt hus, byter vi kommun.

Vi jobbar båda i Sundsvall så egentligen kunde vi ha bott där, men som sagt har vi valt att bo i Gnarp för att ha en lugn och tyst miljö. Därför skulle vi vilja att järnvägen drogs väster om Gryttjetjärn (Alternativ 2, väster).

Och i allmänhet tycker jag att man ska bevara det fina landskapet vi har i Gnarp och hålla järnvägen så nära E4 som möjligt för att slippa förstöra mer av det fina landskapet vi har här. Och om har jag förstått texten rätt så drabbas minst människor av att dra järnvägen Alternativ 2, väster om Gryttje, och de måste ju vara det bästa!

Nordanstigs kommun förlorar säkerligen mycket invånare då OKB dras igenom kommunen. Det är ju inte bara "lilla" jag och min sambo som tänker så...

*Kommentar: Vissa justeringar har gjorts se det nya förslaget och MKB.*

#### 4.13 2013.1912

I och med OKBs planerade sträckning försämras möjligheten för oss att ta oss till våra marker avsevärt.

- Hur påverkas möjligheten för oss att komma till våra skogsskiften och jordbruksmarker?
- Hur har Nordanstigs kommun tänkt när det gäller parallellvägar?

- Vad blir ersättningen för förlorad mark?
- Kommer ersättningsmark att erbjudas?  
*Kommentar: Det är Trafikverket som förhandlar om ersättningar och när det gäller parallellvägar så är det även där Trafikverket som tar fram dessa alternativ.*

#### 4.14 2013.1911

##### **Val av korridor**

Vad gäller framtida järnvägsdragning anser jag att man så långt det är möjligt, ska samordna korridor för E4 och järnväg, det är onödigt att framförallt genom bebyggelse skapa mer än en korridor om det är möjligt eftersom de belastar omgivningen med stressande buller/störningar.

Om det nu är så att fastigheter kommer i vägen, tycker jag man kan "offra" fastigheter som idag ligger helt nära E4 än att fastigheter med betydligt attraktivare lägen eventuellt drabbas av framtida järnvägsdragning. Med attraktiva lägen menar jag att det många gånger är fastigheter som ligger något perifert men ändå inom någorlunda gång/cykelavstånd till skola, affär, kommunikationer m.m. som efterfrågas av de som söker bostad på landsorten. De fastigheter som ligger helt nära trafikkorridorer är definitivt inget förstahandsval, om ens något alternativ, då man söker bostad.

Som boende i Gnarp vill jag förespråka alternativ 2 (västliga alternativet) med västlig dragning förbi Gryttjestjärn, detta alternativ påverkar enligt min mening befintlig bebyggelse i betydligt mycket mindre omfattning än alternativ 1. Dragning enligt alternativ 1 verkar i stället "pricka" så många fastigheter som möjligt i dess väg. Skulle det av någon anledning finnas behov av att utreda ytterligare ett alternativ kanske en dragning som genom Gnarp i ännu större utsträckning följer E4 vore att tänka på.

##### **Val av stationsläge**

Det nämns 3 tänkbara stationslägen i FÖP. Vad jag saknar är någon form av konsekvensbeskrivning för vad stopp på dessa lägen kan innebära. Hur stort reseunderlag kan det tänkas finnas? Vart någonstans kan resor tänkas gå? Vem åker och vart någonstans reser vederbörande? Det är ju omöjligt att till 100 % svara på detta, men skulle man inte utifrån hur resandet ser ut idag kunna presentera någon form av resandeunderlag för respektive stationsläge.

Utifrån det resonemang som förs i FÖP är bl.a. följande av stor betydelse för val av stationsläge:

1. Så många boende som möjligt inom gång och cykelavstånd för att få ett bra kundunderlag
2. Miljösmarta resor
3. Närhet/koppling till E4



Dessa är några centrala frågor då val av station ska göras. Även anslutande busstrafik, möjlighet till bostadsbebyggelse inom 2 km, utformning av station m.m. är viktigt, detta är dock möjligt att uppnå mer eller mindre oberoende av stationsläge.

Det är viktigt att stationen förläggs där den får en hög nyttjandegrad. På det viset skapas miljösmart resande för så många som möjligt, i tider med miljömål som att sänka koldioxidutsläpp borde detta vara en viktig parameter. Jag är övertygad om att det till absolut största delen är pendling till närliggande städer (H-vall, S-vall) som nu och i framtiden kommer utgöra huvudsakliga reseunderlaget, och för resor om ca 4-5 mil är närheten till station viktig, annars blir reseuppostringen alltför stor. Vad det gäller längre resor är det av mindre vikt att stationen finns inom gång/cykelavstånd. Det vore för Nordanstig helt fantastiskt om vi kunde få till 2, och allra helst 3, stationslägen, men hur troligt är detta.

Utifrån resonemanget ovan vill jag påstå att stationsläge Gnarp är den absolut starkaste kandidaten för tågstopp, inte något av de andra alternativen kan konkurrera vad gäller kundunderlag. Dessutom har vi idag ett väl fungerande stationsläge med hela tiden ökande resevolym, det vore mycket olyckligt om detta försvann då det skulle innebära att de flesta måste söka andra kommunikationsmedel vad gäller framför allt arbetspendling. Vill inte på något sätt mena att tågstopp endast ska vara i Gnarp utan vurmar verkligen för att vi i framtiden ska få fler än ett stopp i kommunen då detta skulle vara oerhört värdefullt. Om det dock visar sig att vi får endast ett stopp tycker jag valet är självklart utifrån resonemanget ovan och i FÖP. Vi kan inte basera framtida stationsläge på närhet till ett eventuellt framtida, som rapporten säger, attraktivt strandnära boende. Även om ett sådant skulle bildas har jag svårt att se att det skulle ge de ca 360 bofasta som krävs för att komma upp i samma volym som stationsläge Gnarp. Jag tycker i stället vi ska bygga vidare och satsa på de förtätade bostadsområden vi har idag och inte spekulera i nya områden.

*Kommentar: Se tidigare svar.*

#### 4.15 2013.1908

Vi flyttade hit från Uppland för tio år sedan och vi lever här med våra tre barn i åldrarna fem, nio och elva år.

Vi driver sedan nio år tillbaka ett jordbruksföretag med mjölkproduktion och landskapsvård som huvudsakliga inriktning! Vi byggde ny ladugård 2005 för 25 kor och byggde ut denna 2008/2009 till att rymma 55 kor plus ungdjur.

Numera betar våra djur strandängar till en total längd av ca 1,5 kilometer. Vårt företag består idag av 55 mjölkkor och 70 ungdjur av den utrotningshotade fjällkon. Vidare så brukar vi 125 ha åker, där merparten ligger samlade runt Bälingsjön. På den östra sidan sjön ligger våra huvudsakliga beten, medan vår foderareal ligger väster om sjön längs dagens E4:a. Ca 80 % av vårt vinterfoder kommer idag från denna areal väster om sjön.

Vi sysselsätter i dagsläget tre heltidjänster samt en säsongsanställd. Det är vi som ägare samt en tjej bosatt i Jättendal som arbetar här heltid för tillfället.

2012 tog vi ett beslut att utöka vårt företag. Men, eftersom detta är en långsiktig investering som inte räknas hem på 10 år, utan det är snarare på 30 års sikt som vi ser vår investering på, drog vi öronen åt oss, vågade inte satsa med all den osäkerhet som råder, både inom lantbruket som helhet men även om den nya E4:an och nya ostkustbanan. Osäkerhet som framför allt baseras på vad som händer med åkerarealerna väster om Bälingsjön. Att då satsa ytterligare fem miljoner på rörelsen var ett steg som vi inte var villiga att ta förrän ytterligare fakta kommit i dagen.

Konsekvenserna av ostkustbanan är för vår del:

Skulle alternativ 1 väljas förbi Bälingsjön blir konsekvenserna för vårt lantbruksföretag förödande. Byggs järnvägen på jordbruksmarken väster om sjön försvinner våra möjligheter att få vinterfoder till djuren. Ersättningsmark finns inte att uppbringa inom lämpliga avstånd. Vidare så är det tveksamt om det går att ha djuren beta på västra sidan om sjön med ett dubbelspår så nära inpå.

Slutsatsen vi drar av detta är att vi i så fall får avsluta vårt företagande i denna by och förmodligen i denna kommun, då det inte är ekonomiskt försvarbart att frakta foder så långa sträckor. Detta innebär alltså att ytterligare fyra till fem arbetstillfällen försvinner i en kommun som så skriande behöver flerlångsiktiga företag. Lägg därtill att varje mjölkbonde i snitt genererar ytterligare fem jobb så blir det ett betydande tapp.

Placeras dubbelspåret på åkermarken nära sjön får detta även betydande effekter på faunan runt hela sjön, lägg därtill att alla betande djur försvinner med igenväxande strandängar som följd och det blir förödande konsekvenser för ett tidigare mycket rikt fågel- och djurliv. På så vis lägger man en kall hand över ännu två byar i kommunen. I Böle är vi redan i dag starkt störda av buller från järnvägen, och skulle den placeras ännu närmare sjön kommer obehaget att medföra en ovilja att bo kvar i byn. Den inflyttning vi hitills haft i Båling motverkas också av en sådan placering. Bland annat har två familjer från Belgien flyttat dit, och en tredje familj är på gång. Men vem skulle vilja flytta till en by som är granne med ett dubbelspår?

Vi förespråkar således ett västligt alternativ där järnvägen placeras genom skogsmark förbi Bälingsjön. Skogsmark har vi gott om i detta landskap, åkermarken är dock väldigt begränsad. Vi anser att det vore vansinne att förstöra mer av Hälsinglands fina odlingsmark när tusen och åter tusen hektar skogsmark finns till förfogande. Placeras järnvägen längre västerut skonas även byarna Båling och Böle.

Att en järnväg är en långsiktig och viktig investering för Norrland förstår även vi. Men, och det här är ett stort men, vem vet hur vi förflyttar varor och människor om hundra eller om två hundra år? Ingen! Kanske järnvägen spelat ut sin roll redan om femtio år! Men att vi om hundra år, eller två hundra år eller för den delen om tre hundra år kommer behöva mat för att överleva det kan vi alla vara överrens om. Och med en

ökande befolkning på vår jord, vart skall vi framställa livsmedel så att det räcker till alla? Kommer vi i Sverige kunna fortsätta att vara beroende av en enorm import av livsmedel? Kommer det överhuvudtaget finnas tillgång till livsmedel att importera? Om inte, ska vi då överleva på tallbarr, barkbröd och grannmassa eftersom vi byggt järnvägar, köpcentra, hus mm på en stor del av vår åkermark.

Vi måste slå vakt om den goda jorden då denna är en ändlig resurs. När de stora krigen i världen handlar om odlingsbar mark ska vi i Sverige vara tacksamma för att det här funnits framsynta bakåtsträvare som sett till att vi bevarat vår åkermark och därmed bevarat förmågan att Sverige som nation kan vara självförsörjande på livsmedel och därmed kunna bestå som en suverän stat även i framtiden.

*Kommentar: Vi inser att oklarheten runt hur sträckningen kommer att bli påverkar er i väldigt stor grad. I dagsläget så kommer åkermarken kunna påverkas men man ser också på möjligheten att gå i ett västligare läge. Markundersökningar kommer att avgöra vad som är möjligt.*

#### 4.16 2013.1709

- 1) Förutom fördelarna ni tagit upp med en västlig sträckning norr om Gnarp kan tilläggas att det här finns en möjlighet till viltväxel om man gör en tunnel under E4 norr om Gryttjestjärn (se Karta 1). Om man dessutom kombinerar med en konstgjord viltövergång (faunapassage, ekodukt) över E4:an här så finns här en god möjlighet för djurlivet att röra sig mellan östra och västra områdena.
- 2) En annan betydelsefull faktor är att marken intill E4 mestadels är tallmo med ytnära berg till skillnad mot de östliga alternativen som ligger på en stor andel myrmark, vilket gör att mer grundarbete krävs där.
- 3) Framtidsutvecklingen gynnas med en sammanhållen miljö utan järnväg mellan E4 och Armsjön. Möjligheten att bil- och busspendla till Årskogen finns redan och kommer att kunna öka med nya E4 mellan Myre och Sundsvall. (Karta 4)
- 4) Ett dubbelspår kan kanske leda till en nystart av "rälsbusstrafik" mellan Hudiksvall och Sundsvall med stopp i Harmånger, Jättendal, Gnarp och Kvissleby.
- 5) I dagens läge finns ett stort resande med järnväg Gnarp-Sundsvall. Dessa kommer säkerligen ej att åka till Jättendal eller Harmånger för att åka norrut. Här krävs det nog en utredning för att se om det tappade resandeantalet kommer att ersättas av andra resenärer om stationen flyttas. I dagsläget är pendling Harmånger-Sundsvall minimal; kommer pendlarna från Bergsjö/Hassela att åka buss till Jättendal eller Harmånger för att byta till tåg? Knappast om man bara ska till Sundsvall eller Hudiksvall.
- 6) Igenom Bäling bör järnvägen läggas väster om E4 så länge som möjligt för att inte dela byn. (se Karta 3)
- 7) Mitt förslag till dragning genom mellersta Gnarp är mellan Åkne och Gryttje (se Karta 2)
- 8) Med en nydragning av järnvägen finns även möjlighet att tillgodose forslaget om en cykelled genom kommunen som presenterades på sidorna 60-63 i kommunens

Översiktsplan från 2004, då den nuvarande banvallen skulle kunna användas likt det man gjort i flera andra kommuner där järnvägar flyttats eller lagts ned. Jag tycker ni har presenterat ett positivt förslag med framtidstro, hoppas ni ser mina åsikter som positiva kompletteringar.

*Kommentar: Yttrandet beaktas.*

#### 4.17 2013.1330

*Inkom före samråds mötet*

#### 4.18 2013.1253

Vi är oroade över förslaget att dra spåren öster om Gryttjestjärn och önskar att fortsatt planering utgår från att dubbelspåret förläggs längs nuvarande sträckning väster om Gryttjestjärn.

Det finns många motiv till att välja det västra alternativet såsom

- 1) Undvika störningar och ingrepp i den täta bebyggelse som ligger längs den östra sträckan i byarna Gryttje och Tjärnvik. Kostnader och protester från boende elimineras till stor del.
- 2) Det östra alternativet innebär att dubbla spår måste byggas och marken är på flera ställen vattensjuk med en del myrmarker. Dessutom är det kuperad terräng på en del av sträckan.
- 3) Om man ansluter det nya dubbelspåret någonstans mellan byarna Åckne och Gryttje till befintligt spår, måste det innebära att kostnaderna blir betydligt lägre. Markförhållandena väster om det befintliga spåret bör vara ideala på en lång sträcka för att förlägga det nya parallella spåret. Även vid Gryttjestjärn finns det plats för detta spår öster om E4, med relativt bra markförhållanden. Med denna sträckning kommer man också naturligt att kunna ansluta mot den nya mötesstationen i Tjärnvik med reducerade ingrepp.
- 4) Industrispåret mot Tjärnviks trä kan till sin helhet bibehållas med en eventuell mindre ombyggnad vid anslutningen.
- 5) Området öster om Gryttjestjärn är en kulturbyggd med tät bebyggelse som formats under sekler till den levande bygd det är idag.

*Kommentar: Se tidigare svar och den nya fördjupade översiktsplanen.*

#### 4.19 2013.1109 ( flera i Yttrande 1( 13 st.))

Vi är oroade över alternativet att dra spåren öster om Gryttjestjärn och önskar att fortsatt planering utgår från att dubbelspåret förläggs på nuvarande sträckning 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.

*Kommentar: Se tidigare svar.*

#### 4.20 2013.1910 (flera i Yttrande 2 (10 st.))

Jag anser att inget av alternativen vad gäller sträckan förbi Gryttje är acceptabla pga. påverkan på befintlig bebyggelse och kulturlandskapet.

Jag vill att nedanstående alternativa sträckning, alternativ 3, utreds. (se bifogad karta)

##### **Alternativ 3 - med östligare sträckning jämfört med alternativ 1**

Dubbelspåret följer kraftledningen i anslutning till mötesplatsen i Tjärnvik, fortsätter därefter förbi Flark - passerar i närheten av f.d. Tjärnviks såg - fortsätter över Öran ner mot Skesta och sedan förbi Rogsta över åkermarken och ansluter därefter till spåret söder om Rössbacken.

##### **Fördelar med alternativ 3:**

- Tjärnviks såg är nedlagd och ingen träindustri kan etablera sig på detta område.
- Övergången över Dyrån är längre österut och därför fredas denna,

flodpärlmusslan finns väster om nuvarande E4.

- Nästan inga fastigheter i Flark-Tjärnvik-Gryttje-Ackne-Böle-Rogsta behöver rivas.
- Markförhållandena är mycket bättre i detta alternativ.
- Bullret från dubbelspåret elimineras.
- Grundvatten och vattentäkter påverkas i mindre omfattning.
- Eventuella vibrationer från dubbelspåret elimineras i stort.
- Det är allmänt känt att markförhållandena är dåliga i området av Gryttjestjärnen.

Det var svåra markförhållandena vid byggandet av industrispåret vid anslutningen till stambanan. (Flytlera)

- Industrispåret ner mot f.d. Tjärnviks trä påverkas ej.
- Anläggningsbyggnationerna kan pågå nästan helt ostört.
- Bevarande av kulturbygden i nämnda orter.

Jag hoppas ta gehör för dessa synpunkter så att en alternativ sträckning enligt bifogad karta utreds och inkluderas inför utställningsskedet

**Accepteras inte detta alternativ, förordrar jag alternativ 2-väster om Gryttjestjärn.**

*Kommentar: Vissa justeringar har gjorts. Se även tidigare svar och nytt planförslag.*

#### 4.21 2013.1893 (Namn lista med 38 underskrifter)

Vi anser att inget av alternativen vad gäller sträckan förbi Gryttje är acceptabla p.g.a påverkan på befintlig bebyggelse och kulturlandskapet.

Vi vill att nedanstående alternativa sträckning, alternativ 3, utreds. (se bifogad karta)

##### **Alternativ 3 - med östligare sträckning jämfört med alternativ 1**

Dubbelspåret följer kraftledningen i anslutning till mötesplatsen i Tjärn vik, fortsätter därefter förbi Flark - passerar i närheten av f.d. Tjärnviks såg - fortsätter över Öran ner mot Skesta och sedan förbi Rogsta över åkermarken och ansluter därefter till spåret söder om Rössbacken.

##### **Fördelar med alternativ 3:**

- Tjärnviks såg är nedlagd och ingen träindustri kan etablera sig på detta område.
- Övergången över Dyrån är längre österut och därför fredas denna,

flodpärlmusslan

finns väster om nuvarande E4.

- Nästan inga fastigheter i Flark-Tjärnvik-Gryttje-Åckne-Böle-Rogsta behöver rivas.
- Markförhållandena är mycket bättre i detta alternativ.
- Bullret från dubbelspåret elimineras.
- Grundvatten och vattentäkter påverkas i mindre omfattning.
- Eventuella vibrationer från dubbelspåret elimineras i stort.
- Det är allmänt känt att markförhållandena är dåliga i området av Gryttjes tjärnen.

Det var svåra

markförhållandena vid byggandet av industrispåret vid anslutningen till stambanan.  
(Flytlera)

- Industrispåret ner mot f.d. Tjärnviks trä påverkas ej.
- Anläggningsbyggnationerna kan pågå nästan helt ostört.
- Bevarande av kulturbygden i nämnda byar.

Vi hoppas att vi får gehör för dessa synpunkter så att en alternativ sträckning enligt bifogad karta utreds och inkluderas inför utställningsskedet

*Kommentar: Vissa justeringar har gjorts. Se även tidigare svar och nytt planförslag.*

#### 4.22            2013.1920

Stor blunder på inrådan från kommunen.

Folk har ju flyttat till detta bostadsområde av en orsak, och det är att man vill ha lugn och ro samt en trygg plats för barn att växa upp i.

Vad har ni använt för skala när ni ritat in spår område med säkerhets område inräknat? Blå? Röd?

Vad är det för fel på det befintliga stationsområdet?

Allt snack som pågår nu gäller bara regionen runt Bergsjö (kom inte med att det är Centralorten) för det är inte bara den som ska leva utan hela kommunen som t.ex. Stocka, Strömsbruk, Sågtäkten, Ilsbo och Hassela. Om man ser till E-4:ans nya dragning så är ju Bergsjö inte Centralt precis.

Dragningen ser ut att vara ett spara-pengar-spår eftersom det har dragits huvudsakligen över kommunens egen mark. Detta medför stora svårigheter för innevanarna istället.

*Christina Englund  
Stadsarkitekt*

*Ola Tollin  
Tf. Stadsarkitekt*

