



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådshandling, Utkast till planbeskrivning,  
Dubbspår Dingersjö–Kubikenborg

Författare: Afry

Dokumentdatum: 2024-05-23

Projektnummer: 149753

Ärendenummer: TRV 2023/66694, TÄHS 2024-000008

Version: 1.0

Kontaktperson: Monika Wingård, projektledare

# Förord

Detta utkast till planbeskrivning är en del av samrådshandlingen för dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan, delen Dingersjö–Kubikenborg. Samrådshandlingen redovisar ett förslag till sträckning för dubbelspåret och anger permanenta och tillfälliga markanspråk som erfordras för byggande och drift av järnvägsanläggningen.

Samrådshandlingen omfattar:

- Utkast till planbeskrivning
- Utkast till miljökonsekvensbeskrivning
- Samråds-karta, översikt
- Samråds-karta, översikt, inklusive tillfälliga nyttjanderätter under byggtiden
- Samrådsredogörelse
- Gestaltungsprogram
- PM Berörda planer

Monika Wingård

Projektledare

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Sammanfattning.....</b>	<b>6</b>
1.1	Beskrivning av projektet .....	6
1.2	Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv .....	6
1.3	Samlad bedömning .....	8
1.4	Markanspåk och pågående markanvändning .....	9
1.5	Fortsatt arbete .....	9
1.6	Genomförande och finansiering .....	10
<b>2</b>	<b>Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål.....</b>	<b>11</b>
2.1	Bakgrund .....	11
2.2	Planläggningsprocess .....	11
2.3	Fyrstegsprincipen.....	12
2.4	Järnvägsplanens omfattning .....	13
2.5	Ändamål och projektmål .....	14
2.6	Tidigare utredningar och beslut.....	16
<b>3</b>	<b>Förutsättningar .....</b>	<b>18</b>
3.1	Befintligt transportsystem .....	18
3.2	Trafik och användargrupper .....	24
3.3	Lokalsamhälle och regional utveckling .....	26
3.4	Miljö och hälsa .....	36
3.5	Riksintressen .....	39
3.6	Byggnadstekniska förutsättningar .....	41
<b>4</b>	<b>Samrådsunderlag för tillkommande ytor .....</b>	<b>42</b>
4.1	Tillkommande ytor .....	42
4.2	Bedömning av miljöpåverkan .....	42
<b>5</b>	<b>Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv .....</b>	<b>45</b>
5.1	Val av korridor .....	45
5.2	Komplexitet.....	49
5.3	Bortvalda utformningsalternativ.....	79
5.4	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs .....	85
5.5	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som utreds i planarbetet .....	85





















<b>Jämlik tillgänglighet</b>		
<b>OKB Ändamål</b>	<b>OKB Projektmål</b>	<b>Projektspecifika mål: OKB Dingersjö–Kubikenberg</b>
Att göra transportsystemet mer tillgängligt och tillgodose transportbehoven likvärdigt för alla människor.	Placering av resecentrum/stationer ska möjliggöra en god tillgänglighet och effektiv bytestpunkt.	En framtida station för resandeutbyte i Kvissleby respektive Bredsand ska inte omöjliggöras.

<b>Minska miljöpåverkan</b>		
<b>OKB Ändamål</b>	<b>OKB Projektmål</b>	<b>Projektspecifika mål: OKB Dubbelspår Dingersjö–Kubikenberg</b>
Att eftersträva de nationella miljökvalitetsmålen genom att öka järnvägens konkurrenskraft och andel av transporterna samt minimera järnvägens miljöpåverkan.	Ostkustbanan ska vara ett attraktivt transportalternativ.	
	Utformningen av järnvägsmiljön ska anpassas till omgivande landskap, stadsmiljö samt boendemiljö och hälsa.	<p>Passager för oskyddade trafikanter placeras i väl avvägda lägen samt ska vara tillgängliga och trygga.</p> <p>Faunapassager anläggs på strategiskt utvalda platser och utformas med hänsyn till varje specifik artgrupp som bedöms beröras.</p> <p>Miljöer kring broar, stödmurar och slanter gestaltas med hänsyn till omgivningen och dess karaktär.</p> <p>Siktlinjer mot vattenlandskapet från bostadsområdena behålls och förstärks.</p> <p>Ett läsbart kulturarv med avseende på sågverksepoiken och industrisamhällets framväxt bevaras.</p>
	Järnvägen ska utformas med hänsyn till skyddade och värdefulla miljöer.	<p>Inget intrång i Tingstahögen ska ske.</p> <p>Det kulturhistoriska sambandet mellan Tingstahögen och Ljungan bevaras.</p> <p>Det värdefulla grönstråket utmed Ljungan bevaras.</p> <p>Passerbarheten för vattenlevande organismer i berörda vattendrag bibehålls och förbättras där så är lämpligt.</p> <p>Inga skador i Svartviks kyrka exteriört eller interiört under byggskedet.</p>

<b>Byggbarhet</b>	
<b>Projektspecifika Ändamål</b>	<b>Projektspecifika mål: OKB Dubbelspår Dingersjö–Kubikenberg</b>
God byggbarhet eftersträvas med så små störningar som möjligt för befintlig järnvägstrafik under byggtiden.	Trafikering av befintlig järnvägssträcka ska fortgå under byggskedet förutom under planerade avstängningar.
Tillse att etapputbyggnadsplaneringen genomförs med hög kvalitet.	
Riskanalyser ska följa arbetet med etappplanering.	

<b>Kostnader</b>	
<b>Projektspecifika Ändamål</b>	<b>Projektspecifika mål: OKB Dubbelspår Dingersjö–Kubikenberg</b>
Utformning och lokalisering av järnvägsanläggningen som medger en acceptabel byggnads-kostnad.	En optimal utformning med en acceptabel kostnadsnivå.
Kostnadsaspekten ska kontinuerligt beaktas när järnvägsanläggningen utformas mer i detalj.	











### 3.1.4 Befintliga vägar

Järnvägsplanen berör ett flertal statliga, kommunala och enskilda vägar samt ett flertal gång- och cykelvägar i både plan och planskilt. Dessa redogörs för nedan.

#### Statliga allmänna vägar

##### E4

E4 går i nord-sydlig riktning och har stor regional och nationell betydelse. E4 går strax väster om samhällena Njurundabommen, Nolby och Kvissleby fram till Kubikenborg. E4 har hög standard (mötesseparerad 2+2) och en årsmedelsdygnstrafik (ÅDT) på cirka 12 600 fordon i ett snitt mellan Nolby och Svartvik. E4 ingår TEN-T-nätet.



Figur 3.1:3 Befintliga vägar längs planerad järnvägssträcka.





## 3.2 Trafik och användargrupper

### *Dagens järnvägstrafik*

Ostkustbanan trafikeras i dag av både persontåg (snabbtåg, nattåg och regionaltåg) och godståg. Antal tåg på de olika delsträckorna mellan Gävle och Sundsvall C under 2020 visas i tabell 3.2:1 nedan.

Tabell 3.2:1 Dagens trafikering längs Ostkustbanan (2020), antal tåg per vardagsmedeldygn.

	Gävle–Kringlan–Söderhamn	Söderhamn–Hudiksvall	Hudiksvall–Gnarp	Gnarp–Sundsvall C
Godståg	11	11	11	11
Snabba persontåg	18	18	14	14
Nattåg	4	6	6	6
Regionaltåg	14	14	17	16
<b>Totalt</b>	<b>47</b>	<b>49</b>	<b>48</b>	<b>47</b>

Persontrafiken på Ostkustbanan är omfattande, dels nattåg i relationen Göteborg–Sundsvall–Luleå/Duved, dels snabbtågstrafik Stockholm–Gävle–Sundsvall/Umeå. Därtill finns regional persontrafik i form av X-trafiks tåg Gävle–Sundsvall. Turtätheten för de interregionala persontågen och regionaltågen är ett tåg per timme och riktning.

Restider med snabbtåg Sundsvall C–Gävle C är 2:06–2:10 timmar. Restiderna med snabbtåg i motsatt riktning Gävle C–Sundsvall C är något längre, mellan 2:09–2:34 timmar, varav merparten mellan 2:09–2:12 timmar.

Regionaltågens restider mellan Gävle C och Sundsvall C är i spannet 2:09–2:30 timmar, för båda riktningarna.

Nattågens trafikupplägg innebär att nattåget till/från Jämtland (71/72) och Luleå (91/92) växlas om i Sundsvall så att en gemensam del går till/från Göteborg (via Söderhamn–Kilafors) och en gemensam del till/från Stockholm. Därutöver går ett separat nattåg Narvik–Stockholm (93/94).

På Ostkustbanan finns genomgående kombitåg med målpunkter i bland annat Mälardalen, Hallsberg Umeå och Luleå. De regionala målpunkterna är främst Sundsvall och Gävle, där det finns rangerbangårdar, kombiterminaler och hamnar. Flera stora industrier längs kusten har spåranslutningar och nyttjar järnvägen för såväl insatsvaror som för färdiga produkter.

### Trafikering och restider, Basprognos 2040

Basprognosen visar en väsentlig ökning av antalet tåg jämfört med i dag. I nedanstående tabell framgår trafikering enligt Trafikverkets basprognos 2040 för delsträckorna mellan Gävle och Sundsvall C.

Tabell 3.2:2 Trafikering längs Ostkustbanan enligt basprognos 2040, angivet i antal tåg per vardagsmedeldygn.

	Gävle–Kringlan–Söderhamn	Söderhamn–Hudiksvall	Hudiksvall–Gnarp	Gnarp–Sundsvall
Godståg	19	30	30	30
Snabba persontåg	24	24	24	24
Övriga persontåg	28	28	28	28
<b>Totalt</b>	<b>71</b>	<b>82</b>	<b>82</b>	<b>82</b>

Restiden Gävle–Sundsvall för regionaltåg av typen X50 uppgår i basprognosen 2040 till cirka 2:24 timmar. Detta är långsammare än dagens snabbaste restid med regionaltåg på sträckan och beror delvis på den tilltagande kapacitetsproblematiken längs Ostkustbanan.

### Lokaltrafik

Väg 562 trafikeras av stadstrafiken (linje 4) till Bredsand och förortstrafiken (linje 120) till Njurundabommen. Mellan Bredsand och centrala Sundsvall (hållplats Stenstan) tar det cirka 20 minuter med stadstrafiken och mellan Njurundabommen och centrala Sundsvall (hållplats Stenstan) tar det cirka 35 minuter med landsbygdstrafiken. Linje 120 går via väg 562 på vardagar och via Appelbergsvägen (nedre Bredsand) på helger och sommaren. Under ombyggnaden av väg 562 leds alla turer om via Appelbergsvägen. Från Njurunda resecentrum går det på vardagar bussar mot Skottsund och Kvissleby (linje 123), Lörudden och Galström (linje 126), Ortsjön (linje 128) och Långsjön (linje 129).

### Godstrafik på anslutande industrispår

Transporter på industrispåret sker till Stockviks Övre och Nedre industriområden. Till det nedre industriområdet sker en växling per dag, måndag–fredag, från Sundsvall C. Tåget går ut från Sundsvall C vid klockan nio och går tillbaka från Stockvik vid klockan 15. Vid ett till två tillfällen per vecka växlar tågsetet även till övre området.

De anslutna industrispåren nyttjas i dag av Nouryon Surface Chemistry som ligger på det övre industriområdet samt av Nouryon Stockvik Södra och Nordic Carbide som båda ligger på det nedre industriområdet. Järnvägen används bland annat för transport av karbid samt flera flytande medier.





















### **3.4 Miljö och hälsa**

I detta avsnitt beskrivs översiktligt förutsättningarna för de miljö- och hälsoaspekter som behandlas i projektet. I järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning beskrivs miljö- och hälsoaspekter mer ingående.

#### **3.4.1 Stads- och landskapsbild**

Järnvägssträckan går genom ett storslaget kuperat kustlandskap som sträcker sig mellan kusten i öster och höga bergskullar i väster. Terrängen är bitvis mycket brant sluttande mot vattnet och de branta bergssidorna är till stor del skogsklädda. Nolbykullen med sin utmärkande form utgör områdets främsta landmärke. Lägre belägna partier förekommer främst vid Nouryon och i Bredsand.

Sträckan är tätbebyggd, med såväl bostadsområden som verksamhetsområden nära befintlig järnväg, E4 och väg 562. Den dramatiska terrängen skapar naturliga gränser för bebyggelsegrupperna och därmed flera mindre landskapsrum som förhåller sig till det storslagna, havsnära landskapet. Området kan översiktligt indelas i fyra olika landskapstyper: skogslandskap, öppna landskap, bebyggelse och industrilandskap.

#### **3.4.2 Buller och vibrationer**

Längs sträckan finns boendemiljöer i Nolby, Kvissleby, Hemmanet, Svartvik, Vapelnäs, Övre Bredsand, Nedre Bredsand, Fläsian och Kubikenborg. Det finns även bostäder vid Skottsund och Haraberget som ligger på andra sidan av Ljungan. På sträckan finns skolor, förskolor och andra typer av verksamhet såsom vårdlokaler och kontor.

#### **3.4.3 Kulturmiljö**

Området Kvissle-Nolby-Prästbolet är mycket rikt på fornlämningar och monumentala storthögar berättar om att det här funnits en stormannagård från slutet av 300-talet. I området ingår Tingstagärdesbacken, här har det ursprungligen funnits tre stora gravhögar, i dag finns en bevarad; Tingstahögen (L1935:27:67).

Svartviksområdet är ett av de bäst bevarade industrisamhällena i länet. Här finns såväl herrgårdsanläggning liksom verksamhetsbyggnader, kyrka, bostäder med mera kvar. Kyrkvägen sammanbinder Svartvik med Hemmanet och invid Kyrkvägen ligger Gillska stugan som är en av få bevarade arbetarbostäder från sågverksepoken i Svartvik.

Vid bergen i väster finns lämningar från bronsåldern i form av rösegravar. De anlades omedelbart invid den dåtida havsstranden, omkring 30 meter över dagens havsnivå.

#### **3.4.4 Naturmiljö**

Flera naturvärdesobjekt med visst naturvärde och enstaka naturvärdesobjekt med påtagligt naturvärde har avgränsats längs sträckan. Objekten med påtagligt naturvärde utgörs av grupper med äldre ädellövträd med alm och lönn, hållmarkskog med äldre träd samt Vapelbäcken med dess närmiljö. Flera naturvärdsarter av kärlväxter samt en kräldjursart har noterats vid tidigare utförd naturvärdesinventering, varav ett antal är fridlysta. Utdrag av inrapporterade arter till SLU Artportalen visar flera fynd av rödlistade, fridlysta och skyddsklassade arter inom och intill utredningsområdet.















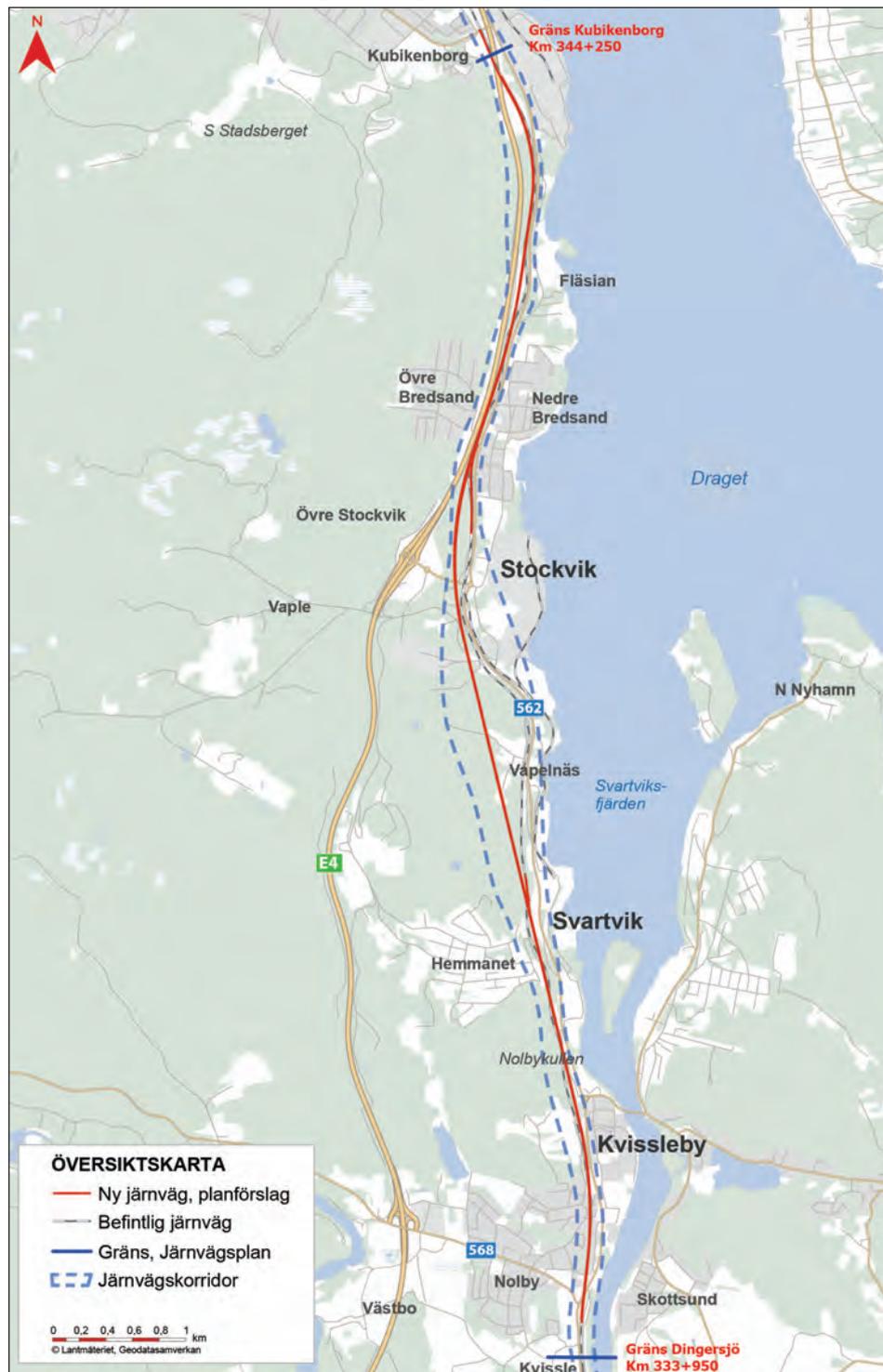
Figur 4.1:1 Tillkommande ytor.



## 5 Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv

### 5.1 Val av korridor

I den förstudie som föregått arbetet med denna samrådshandling anges en korridor inom vilken dubbelspåret mellan Dingersjö och Kubikenborg ska anläggas. Förslaget till utformning av dubbelspåret inryms i angiven korridor, förutom i de delar som framgår av kapitel 4, se figur 5.1:1.



Figur 5.1:1 Översiktskarta.







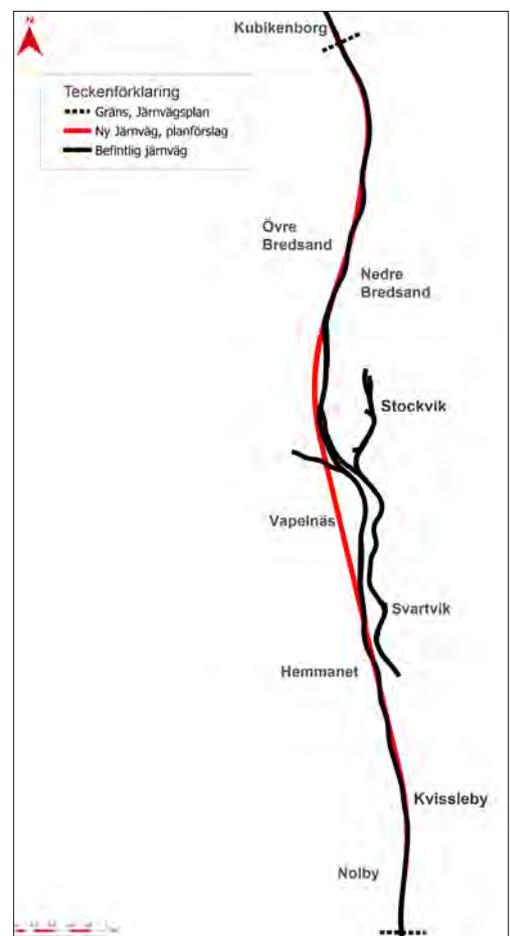
- I och med att profilen för en skärning kan läggas högre jämfört med en tunnel (där profilen behöver ”tryckas ner” för att åstadkomma bergtäckning), blir massöverskottet inte större med skärning jämfört med tunnel.
- Samtliga alternativ innebär påverkan på närliggande boendemiljöer och ett antal bostäder längs den södra delen av Klyvarvägen behöver lösas in oavsett alternativ.
- Påverkan på natur och åtföljande barriärverkan blir påtaglig med skärning men barriärverkan kan mildras med att en eller flera planskilda passager för vilt och friluftsliv anläggs över skärningen på lämplig plats.
- Baserat på ovanstående rekommenderas att fortsatt arbete inriktas mot en utformning med skärning.

## 5.2 Komplexitet

Utbyggnaden till dubbelspår inom angiven korridor är en komplex uppgift som behöver beakta ett flertal aspekter:

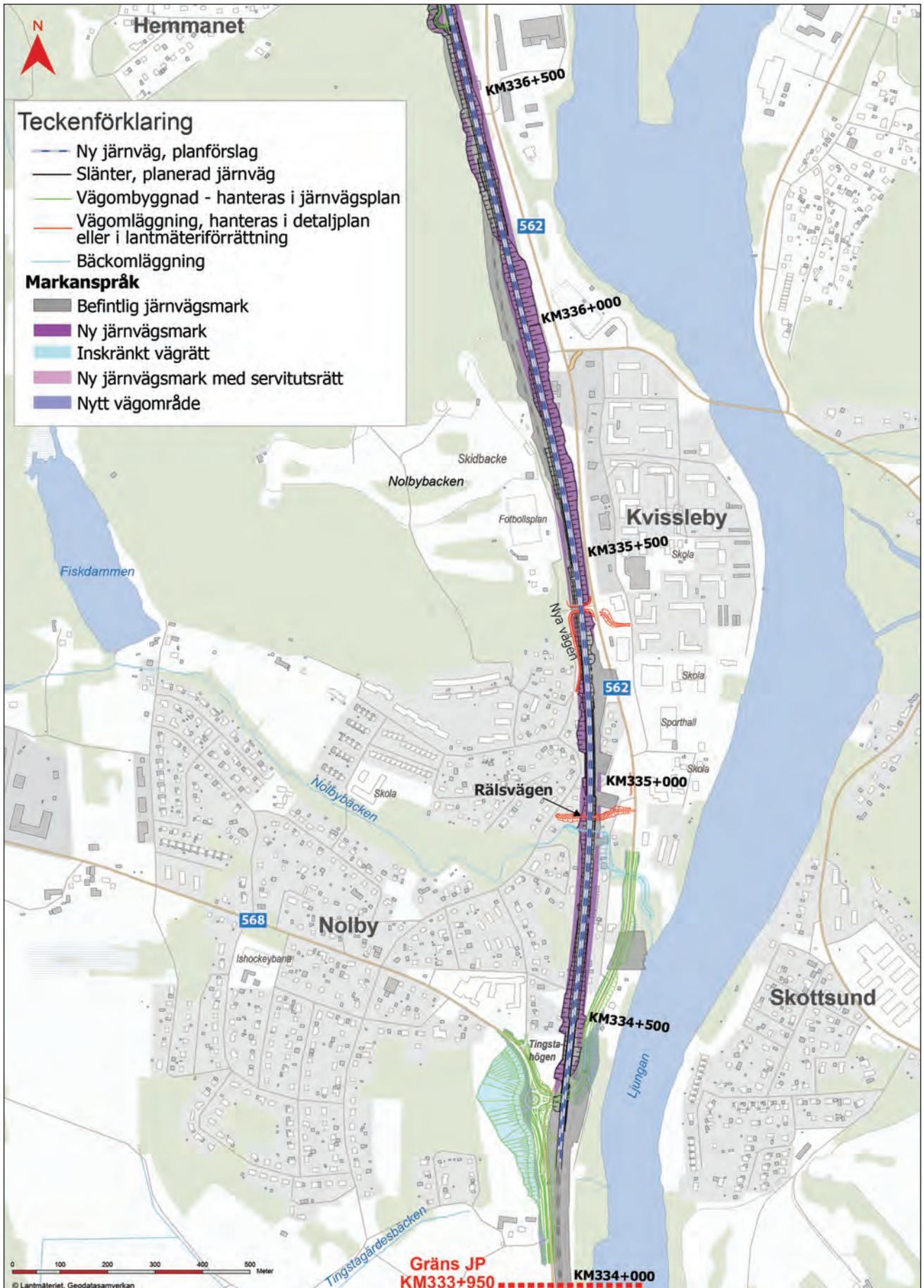
- Angiven målstandard innebär att de anpassningar och snäva kurvradier som befintligt enkelspår är utformat med inte medges utan dubbelspåret behöver ges en rakare sträckning med större kurvradier. Dubbelspår innebär även en bredare sektion jämfört med enkelspår, vilket påverkar markanspråken.
- Servicevägar ska ansluta till samtliga växlar och teknikbyggnader längs dubbelspåret.
- Räddnings-/Insatsvägar ska anläggas på väl avvägda platser och företrädesvis samordnas med de servicevägar som anläggs.
- Ett större antal befintliga, korsande vägar behöver byggas om samordnat med dubbelspårsutbyggnaden, varav några av vägarna i dag har begränsad fri höjd under järnvägen, vilket behöver åtgärdas vid nybyggnad.
- Längs sträckan finns ett stort antal närboende (nära 6 000 personer), ett flertal verksamheter samt målpunkter bland annat för friluftsliv och närrekreation. Det ställer stora krav på bullerskyddsåtgärder och trygga och tillgängliga passagemöjligheter över dubbelspåret.
- Därtill finns ett flertal skyddsvärda miljöer, såväl avseende natur som kulturmiljöer, som ska beaktas.
- Terrängen är längs stor del av sträckan starkt sluttande ut mot havet, vilket begränsar möjligheterna till en följsam inpassning i landskapet.
- Byggandet av dubbelspåret behöver till övervägande del genomföras nära eller i läget för befintligt spår. Samtidigt finns krav på att befintlig tågtrafik ska upprätthållas under byggtiden annat än vid planerade tågstopp. Det ställer höga krav på att åstadkomma en rationell indelning av entreprenader och etapper.

Ovanstående aspekter innebär att utformningen av järnvägsanläggningen inrymmer ett stort mått av komplexitet.



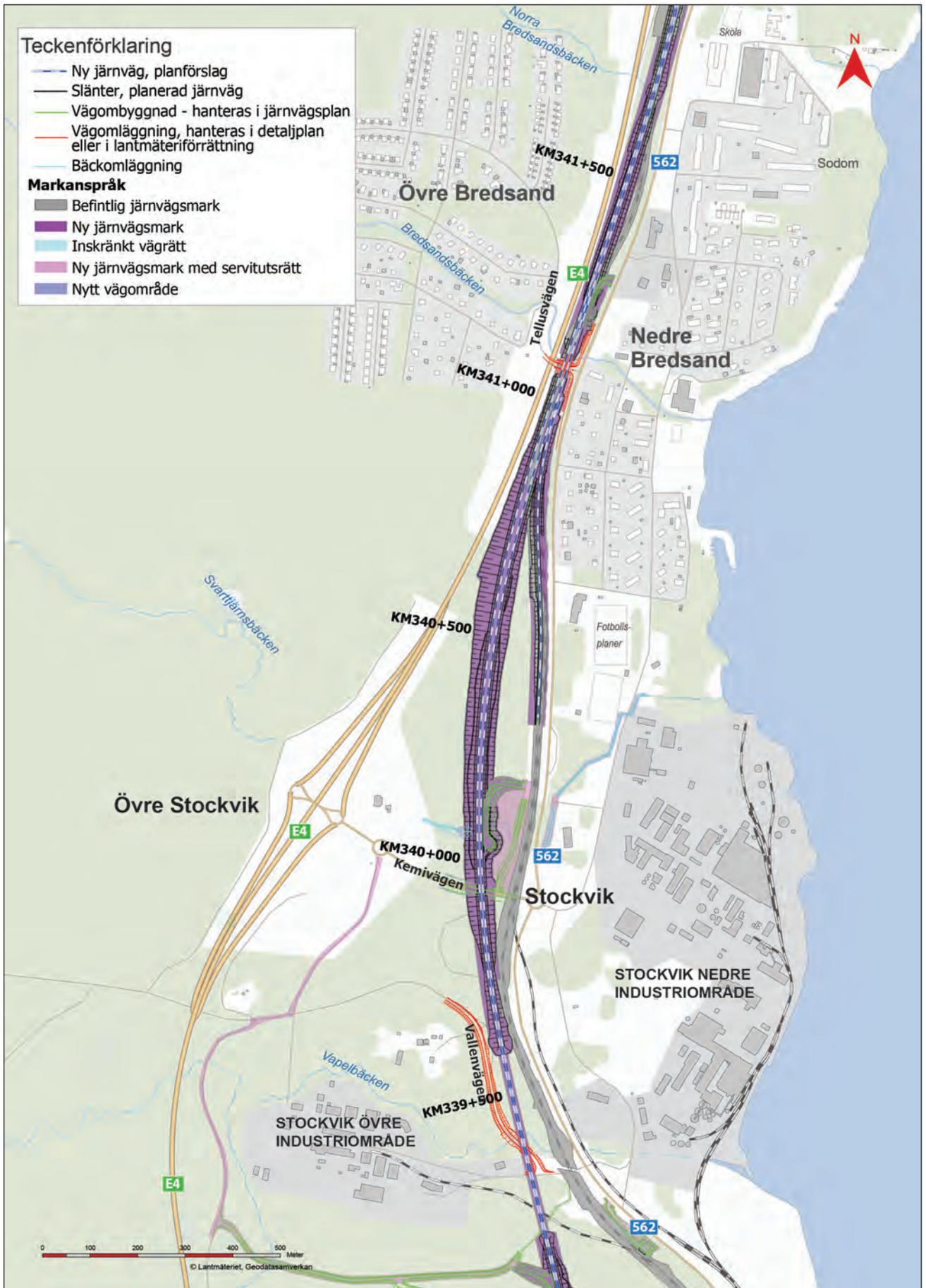
Figur 5.2:1 Merparten av den cirka tio kilometer långa dubbelspårsutbyggnaden behöver ske i direkt närhet av befintligt spår.



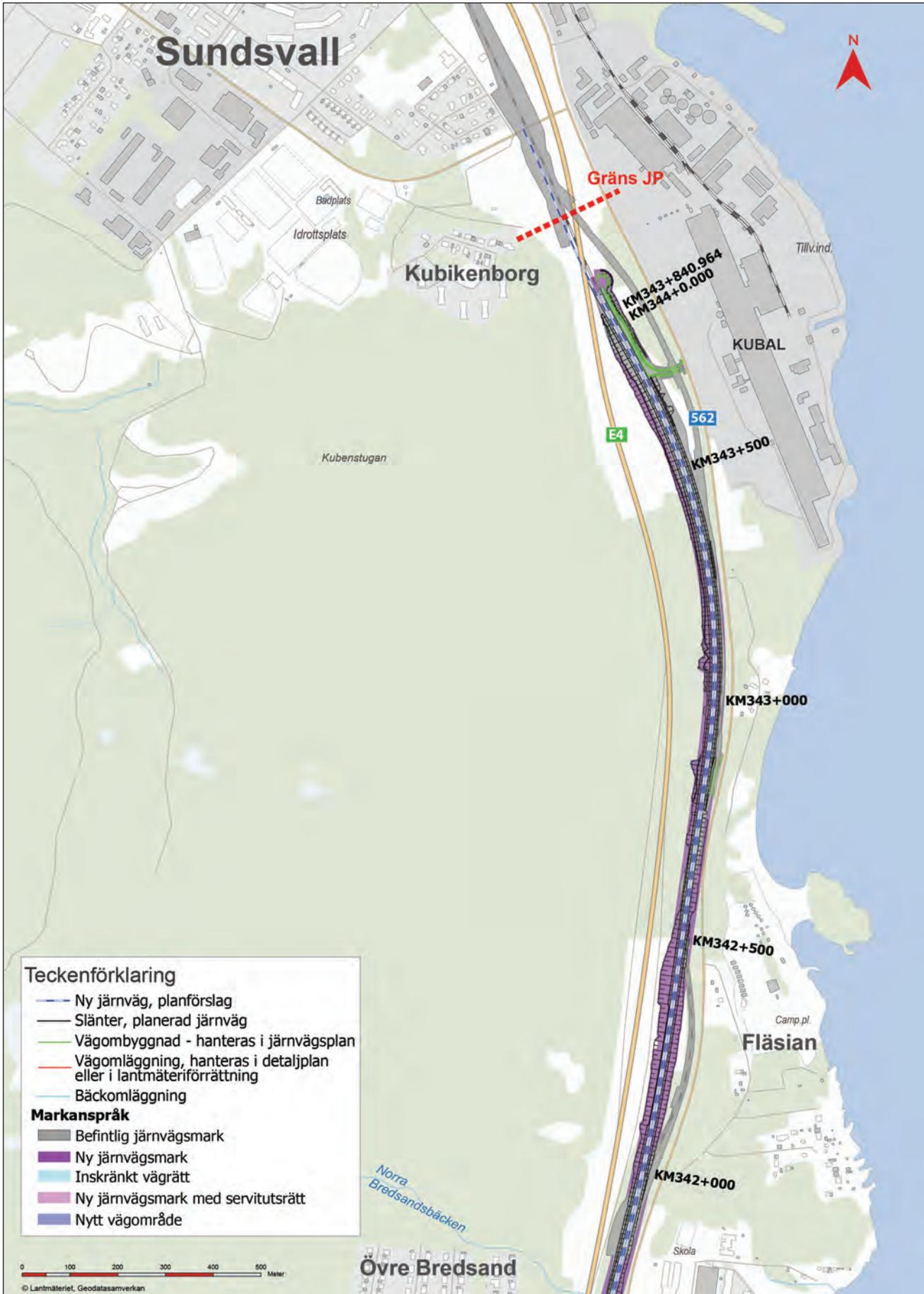


Figur 5.2:1 Samrådskaart, planförslaget, del 1.





Figur 5.2:3 Samrådskartan, planförslaget, del 3.



Figur 5.2.4 Samrådskarta, planförslaget, del 4.

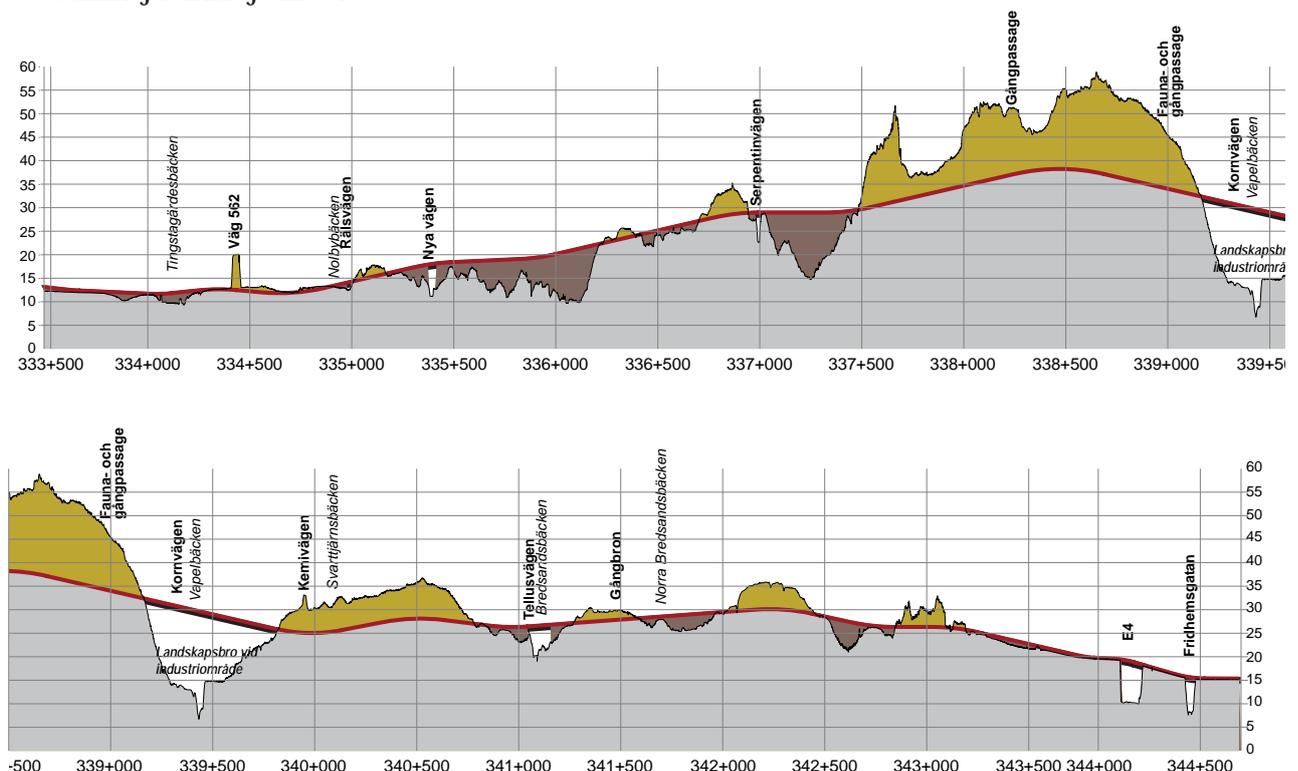
## 5.2.3 Bankar och skärningar

Djupare skärningar erhålls längs följande delsträckor:

- Strax söder om Serpentinvägen erhålls en cirka 200 meter lång skärning (km 336+750–336+950) med största djup av cirka sex meter.
- Skärning genom berget i Vapelnäs, cirka 1 650 meter lång (km 337+500–339+150). Största skärningsdjup uppgår till nära 25 meter.
- Längre skärning från Kemivägen och norrut (km 339+800–340+750). Största skärningsdjup uppgår till cirka tio meter.
- Skärning i höjd med Fläsian (km 342+100–342+350), största skärningsdjup cirka sex meter.
- Dubbelspåret ligger på skrå i bergssidan (km 342+850–343+100), största skärningsdjup cirka sju meter.

Högre bankar erhålls längs följande delsträckor:

- Från korsningen med Nya vägen och cirka 800 meter norrut (km 335+300–336+200). Dubbelspåret är förlagt på skrå längs bergssidan som sluttar ner mot havet. Bankhöjden uppgår som mest till drygt tio meter.
- Från Serpentinvägen och cirka 400 meter norrut (km 336+000–336+400). Dubbelspåret är förlagt på skrå längs bergssidan som sluttar ner mot havet. Bankhöjden uppgår som mest till drygt tio meter.
- Dubbelspåret förläggs högt över befintlig mark i Vapledalen, som mest knappt 20 meter över befintlig mark (km 339+150–339+800). På delen km 339+200–339+620 förläggs dubbelspåret på bro, norr och söder därom på bank.
- Dubbelspåret ligger på skrå i bergssidan (km 339+150–339+800), största bankhöjd cirka sju meter.



Figur 5.2:5 Profilritning för nytt dubbelspår enligt planförslaget.



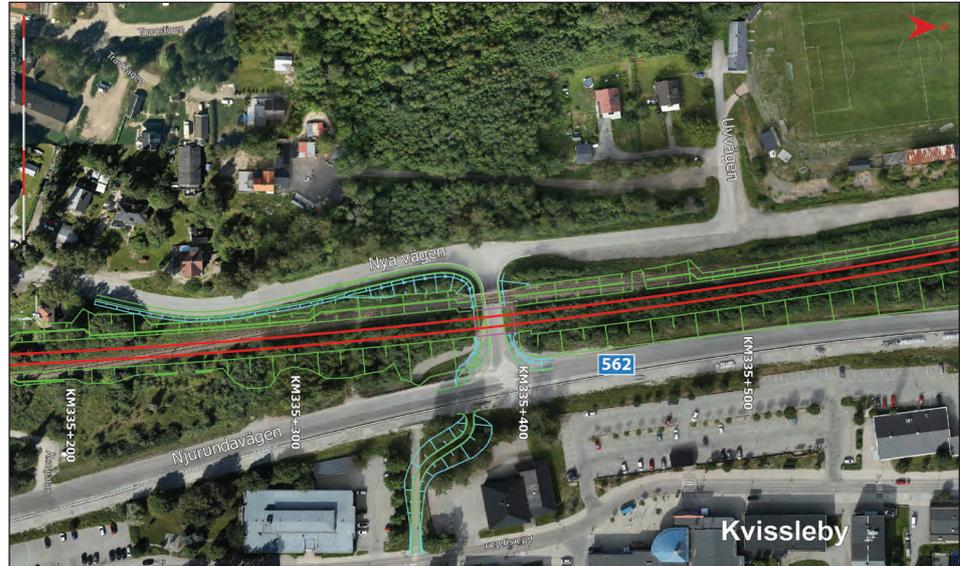






### Nya vägen

Nya vägen byggs om i samband med att dubbelspårsbro anläggs, se figur 5.2:13. Spårprofilen höjs något jämfört med befintligt spår vilket gör att full fri höjd erhålls för vägtrafik (4,7 meter). En gångbana förläggs under dubbelspårsbron och vidare söderut längs Nya vägen. Vid väg 562 ansluter gångbanan till en gångpassage i plan över väg 562.



Figur 5.2:13 Nya vägen.

### Grindbacksvägen

Grindbacksvägen, längs km 336+100–336+600, stängs.

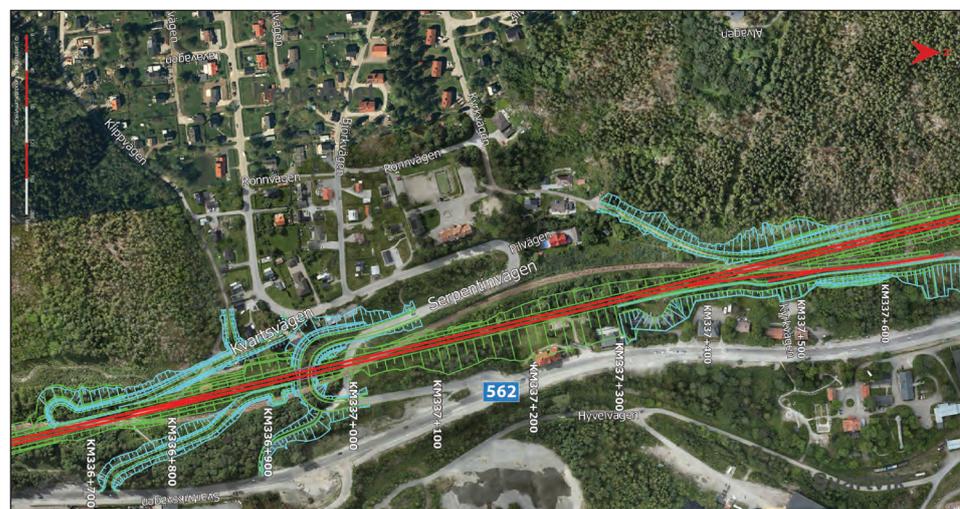
### Befintlig friluftsstig

Befintlig friluftsstig (Slottsbacksvägen) som korsar befintlig Ostkustbana i plan utgår och ersätts eventuellt av en ny friluftsstig mellan Hemmanet och Nolby.

### Hemmanet

Serpentinvägen byggs om med ett något sydligare planläge, se figur 5.2:14. Den ombyggda sträckan utformas med full fri höjd för vägtrafik (4,7 meter) och separat gång- och cykelbana. Längslutningen blir som i dag, det vill säga cirka åtta procent. Anslutning till "smitvägen" söderut bibehålls för gång och cykel.

Kyrkvägens korsning med järnvägen stängs och Kyrkvägen ansluts till den service- och räddningsväg som följer dubbelspåret på den västra sidan genom skärningen i berget i Vapelnäs. Kvartsvägen och del av Klippvägen utgår.



Figur 5.2:14 Serpentinvägen och Kyrkvägen samt servicevägar för åtkomst till växlar och teknikbyggnader.



### Ängsvägen

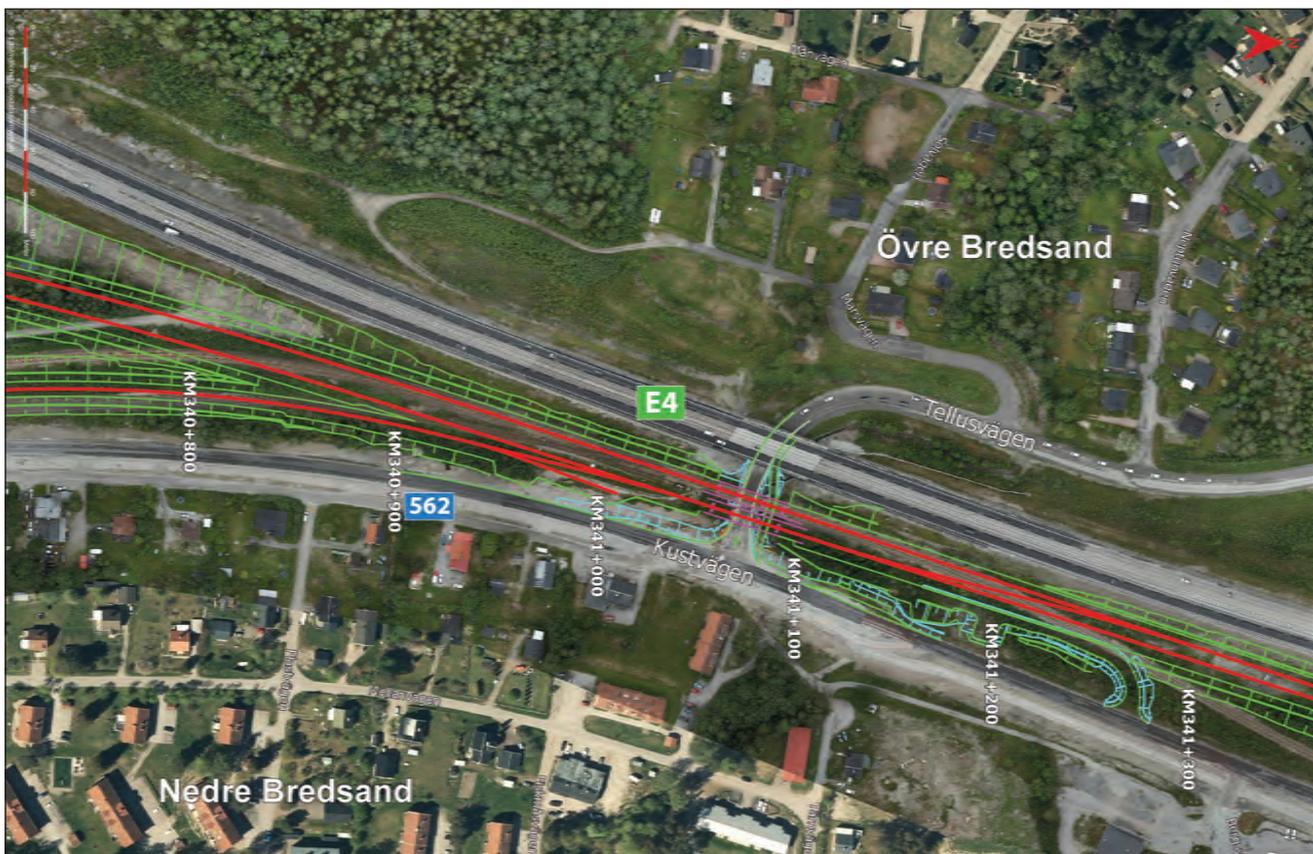
Ängsvägen stängs vid km 339+770 och vid km 339+920.

### Kemivägen

Ny vägbro över dubbelspåret. Vägprofil påverkas ej.

### Tellusvägen

Befintlig enkelspårsbro utgår och ersätts av två enkelspårsbroar. Tellusvägen byggs om med full fri höjd för vägtrafik och med separat gång- och cykelbana, se figur 5.2:17.



Figur 5.2:17 Tellusvägen.

### Gång- och cykelbro

Befintlig gång- och cykelbro bibehålls vid km 341+490. Enstaka brostöd kan påverkas och åtgärdas om så erfordras.

Del av Enbärsstigen, del av Lingonstigen och Hjortronstigen utgår.

### Övrigt

Längs sträckan har servicevägar, som också får en funktion som räddningsvägar, inplacerats där åtkomst till teknikbyggnader och växlar erfordras. Avseende skärningen genom berget i Vapelnäs följer en service- och räddningsväg på västra sidan av dubbelspåret genom hela skärningen.











### Järnvägsbro över E4

År 2014 byggdes en enkelspårig balkbro parallellt med planerad ny bro. I samband med detta byggdes även brostöd för kommande bro samt att det togs fram bygghandlingar för en broöverbyggnad. Bron kommer utformas likt befintlig intilliggande bro som en balkbro i två spann, se figur 5.2:26. I kommande skeden kommer gestaltningsmöjligheter att utredas.

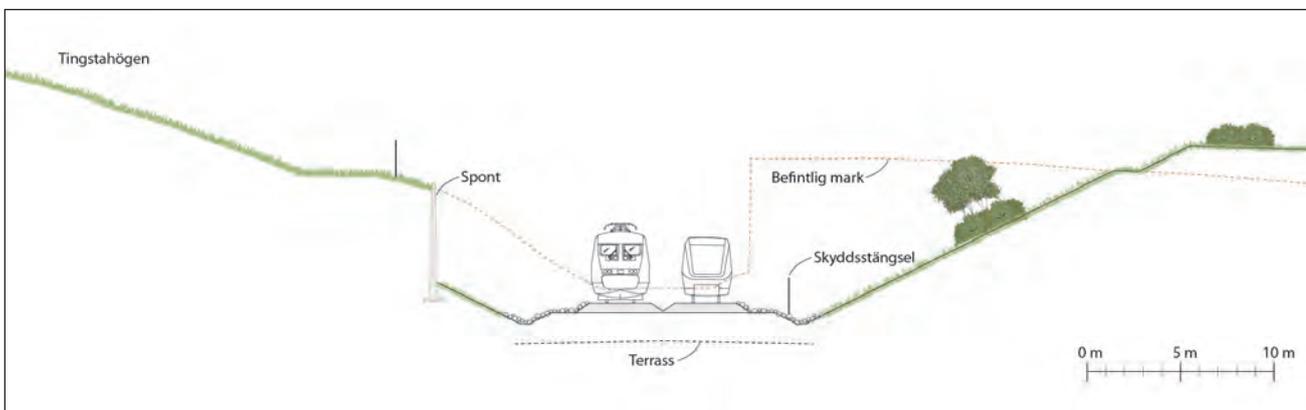


Figur 5.2:26 Illustration på planerad lösning vid passagen av E4.

### Stödmurar

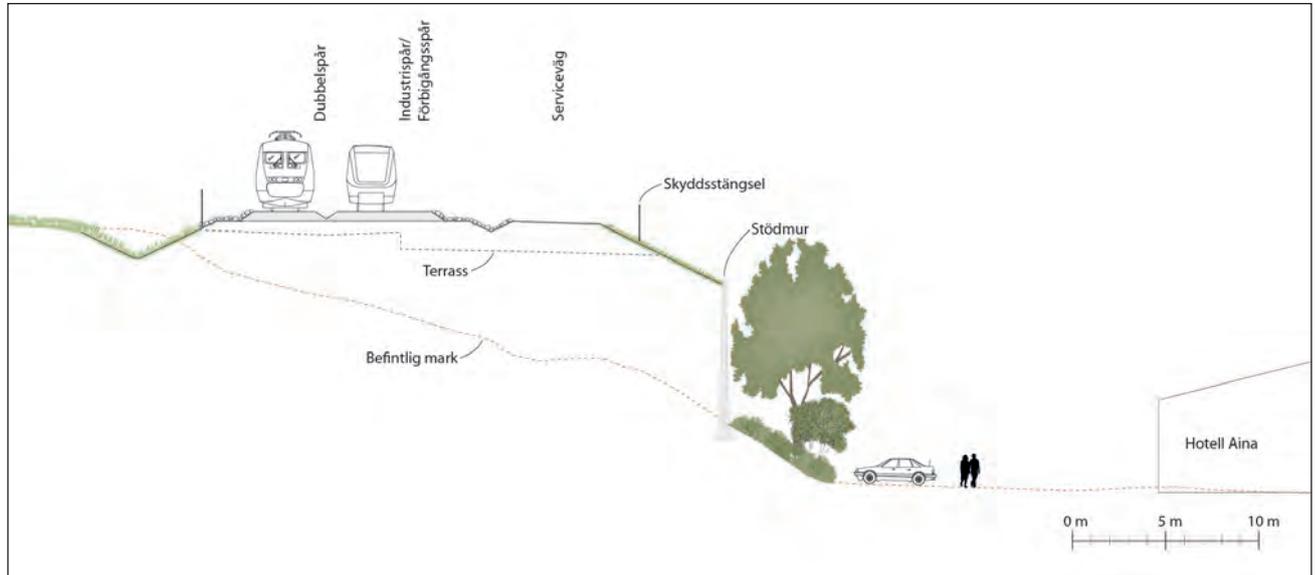
Längs sträckan planeras stödmurar eller andra stödkonstruktioner vid:

- I höjd med Tingstahögen (km 334+450) på en sträcka av cirka 130 meter.



Figur 5.2:27 Tvärsektion vid Tingstahögen.

- Vid Gamla vägen (km 335+050) på en sträcka av cirka 50 meter.
- Mellan dubbelspåret och Nya vägen (km 335+300).
- Vid Hotell Aina i Svartvik (km 337+400) på en sträcka av cirka 170 meter.



Figur 5.2:28 Tvärsektion vid Hotell Aina.

- På en kortare sträcka i anslutning till Tellusvägen (km 341+100).

Exakt utformning och val av stödkonstruktion kommer inte bestämmas i järnvägsplanen utan hanteras i senare skeden.

### 5.2.7 Avvattning

#### Allmänt

Avvattning av järnvägen kommer ske på samma sätt som i dag vilket sker med diken och dränering.

Befintliga dagvattensystem behöver läggas om, utloppsledningar behöver modifierats och befintligt avvattningssystem för spår som rivs utgår. Behov av rening och fördröjning av dag-, och dränvattnet har utretts, men bedöms ej som nödvändigt.

#### Tingstagärdesbäcken

För Tingstagärdesbäcken planeras inga åtgärder eftersom sträckan för det nya dubbelspåret startar norr om bäcken. Väg 562 dras om men det påverkar inte avvattningen, detta utreds dock vidare i planarbetet.

#### Nolbybäcken

Nolbybäcken kommer strax innan passage under järnvägen få ett nytt läge och den befintliga kulverten ersätts med en öppen bäcklösning i ny sträckning. Under järnvägen anläggs en ny trumma. Längre nedströms passagen under järnvägen kommer också stora delar av de befintliga kulvertarna ersättas med en öppen bäckfåra ut till recipienten Ljungan vilket är positivt för bäcken som helhet. Under väg 562 leds vattnet via ny trumma (diameter 2000 mm). Trumman är i dag redan anlagd men ännu inte i bruk.





### 5.2.10 Ledningar

Den planerade järnvägsanläggningen och den nya utformningen av vägarna kommer att påverka ett flertal ledningar längs sträckan. De ledningar som ej uppfyller kraven för Trafikverkets anläggningar kommer att läggas om eller flyttas i samråd med ledningsägare.

### 5.2.11 Elförsörjning och signalsystem

Elförsörjning till teknikobjekt längs järnvägen kommer att anordnas på ett antal platser. Teknikbyggnader för el, signal och tele kommer att elförsörjas både via Trafikverkets hjälpkraftsledning via transformatorer samt från lokal ortnätsägares lågspänningsnät (400V). Omkopplingsautomatik och avbrottsfri kraft ska anordnas i nya teknikbyggnader. Teknikskåp avsedda för växelvärm och arbetsbelysning i spärväxlar kommer att elförsörjas från Trafikverkets hjälpkraftsledning via transformatorer. Teknikskåp avsedda för signal elförsörjs från teknikbyggnader för el, signal och tele.

Det nya styrområdet sträcker sig från och med Njurundabommen fram till och Sundsvall. Styrområde Hudiksvall sträcker sig från Söderhamn Västra till Sundsvall C. Projektet anlägger ERTMS på del av styrområde Hudiksvall, sträckan Njurundabommen–Sundsvall.

### 5.2.12 Anläggningar under byggskedet

Under byggtiden kommer mark tillfälligt tas i anspråk i enlighet med järnvägsplanen, se figurerna 5.2:29–32. Mark kommer behövas för arbetsområden, upplag, transporter och etableringsområden. Marken återställs efter avslutat byggande och återlämnas till fastighetsägaren. Återställning av mark för tillfällig nyttjanderätt sker i samråd med fastighetsägaren.

#### *Provisoriskt spår*

På stora delar av sträckningen planeras nytt dubbelspår att förläggas nära och intill befintlig järnväg samt korsa den på flertalet ställen. I södra delen, mellan Nolby och Kvisleby, (km 334+500–335+500) planeras ett cirka en kilometer långt provisoriskt spår. På övriga sträckor där nytt dubbelspår planeras i nära anslutning till befintligt spår erfordras bland annat planerade tågstopp för att möjliggöra anläggande av nytt dubbelspår samt att spårerna byggs i olika etapper.

#### *Byggvägar*

Byggvägar anläggs bland annat:

- Strax väster om korsningen mellan väg 562 och 568 i Nolby.
- På den östra sidan av E4, från Fläsian och söderut till Bredsand.
- Söderut från Kubikenborg på västra sidan E4 ner till i höjd med Fläsian, med planskild passagemöjlighet över till den östra sidan av E4.

Vägar för tillfällig omledning av vägtrafik erfordras för:

- Temporär omledning av väg 562/568: Under byggtiden avses en temporär väg anläggas över närliggande jordbruksmark, se figur 5.2:29.
- Temporära avstängningar av Serpentinvägen: Här nyttjas Kyrkvägen västerut, via befintlig bergtäkt, och vidare norrut längs befintlig väg strax öster om E4, med anslutning till Vaplevägen. Möjligheten att åstadkomma en lösning som innebär att den tillfälliga omledningsvägen inte behövs utreds för nuvarande.

- Temporära avstängningar av Tellusvägen: Här anläggs en tillfällig väg från Marsvägen i Bredsand, vidare söderut väster om E4, med anslutning till Vaplevägen.

#### *Tillfälliga upplag*

Tillfälliga upplag kommer mer eller mindre att förekomma längs med hela sträckan. Den enskilt största ytan, som avses användas för tillfällig uppläggning av massor, är belägen i Vapledalen på ömse sidor Vaplevägen.

#### *Geoteknik*

På flertalet sträckor kommer temporära sponter mot befintligt spår vara nödvändigt för att kunna bygga nytt dubbelspår.

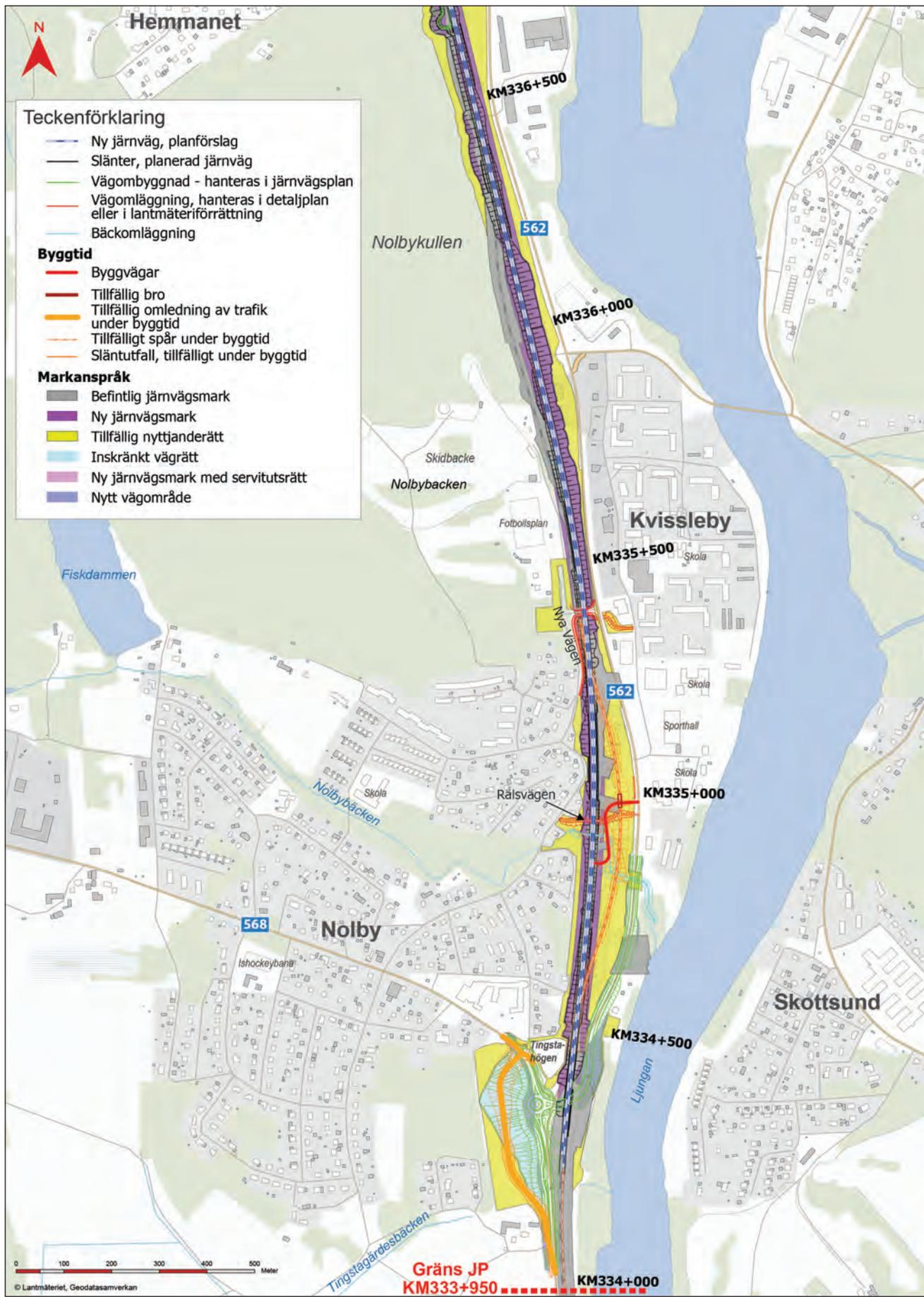
#### *Vattenhantering*

Vatten som avleds från arbetsområdet i byggskedet kan ha olika ursprung så som grundvatten, regnvatten, ytvatten och processvatten. Ett samlingsbegrepp för dessa i liknande sammanhang är överskottsvatten. Avledning av överskottsvatten från byggarbetsplatsen kommer ske till samma utsläppspunkter och recipienter som för driftskedet. Överskottsvattnet från arbetsområdet kan innehålla flera olika typer av föroreningar. Möjliga föroreningar från olika källor av överskottsvatten är suspenderat material, olja, kväve och lågt/högt pH. Rening kan därför krävas innan det släpps vidare till en recipient även om ingen reningsåtgärd krävs sedan i driftskedet. Detta bedöms särskilt aktuellt vid sprängningsarbeten. Aktuella anläggningar kan vara exempelvis översilningsytor, utjämningsmagasin och diken. Placeringen av dessa anläggningar är i anslutning till långa samt djupa skärningar.

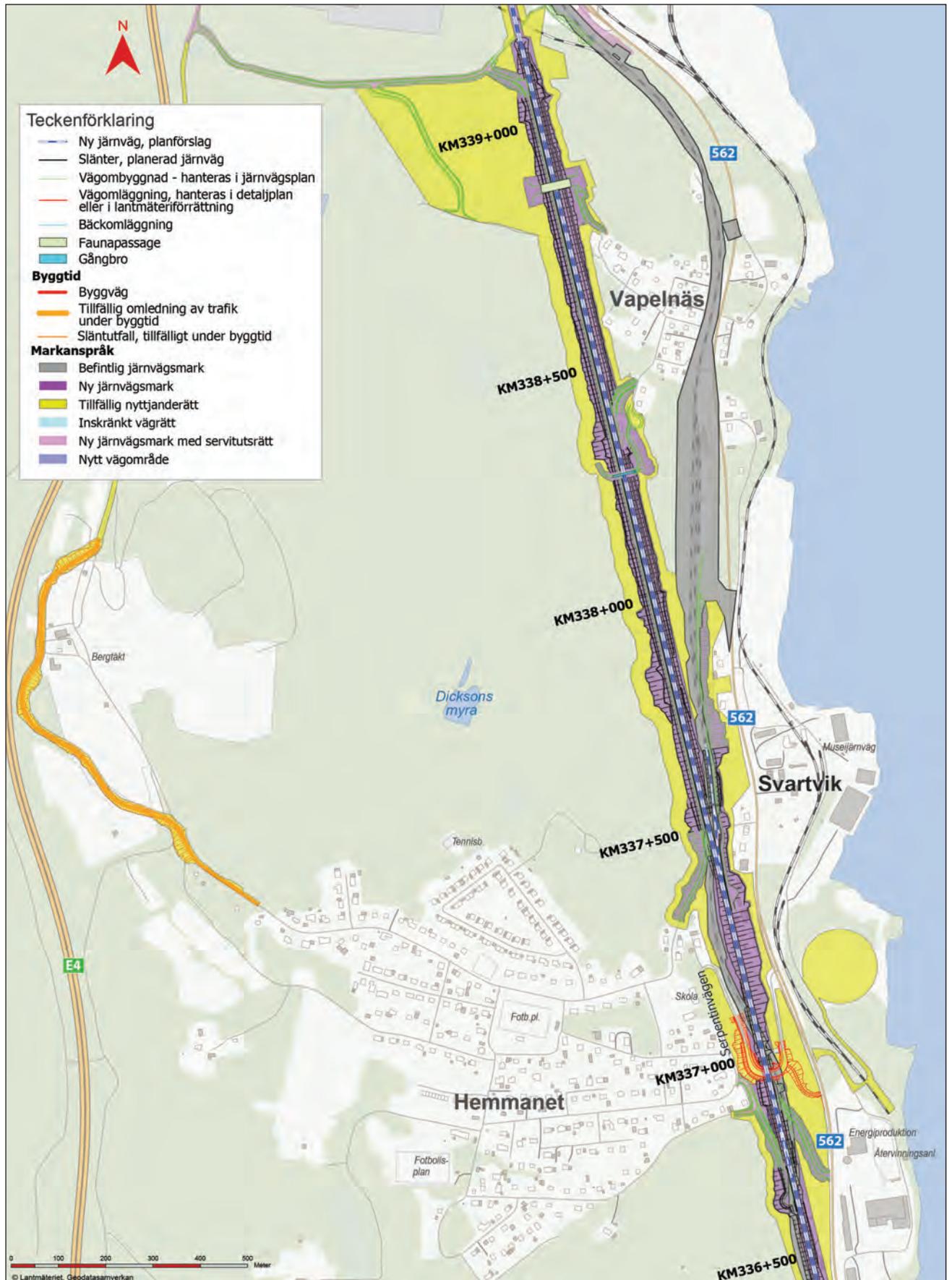
Utöver föroreningar i överskottsvattnet kan mängden överskottsvatten i sig vara skadlig för utsläppspunkter och recipienter. Detta i form av översvämnings- och erosion vilket i sin tur kan öka sannolikheten för ras och skred. I dag bedöms regn- och grundvatten samt processvatten vara de huvudtyper av överskottsvatten som kommer förekomma i projektet. Överskottsvatten bedöms uppkomma i jord- och bergsschakter samt vid uppställningsytor och byggvägar. Behov av utjämnning och rening av överskottsvatten kommer att utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

#### *Krossning av berg*

Krossning av berg kommer att ske på lämplig plats i skärningen genom berget i Vapelnäs samt vid ytan söder om Kemivägen.



Figur 5.2:29 Samrådskarta byggtid, del 1.



Figur 5.2:30 Samrådskarta byggtid, del 2.











































De snävare kurvorna i den norra delen av sträckan är följden av att befintlig järnvägsbro över E4 nyttjas och kompletteras med en enkelspårsbro. *Målet uppfylls delvis.*

*Järnvägs- och väganslutningar till Stockvik övre och nedre industriområden ska finnas kvar*

Planförslaget innebär att anslutningarna såväl till Nedre som Övre Stockvik bibehålls och att god funktion tillgodoses även fortsättningsvis. *Målet uppfylls.*

*En framtida station för resandeutbyte i Kvissleby respektive Bredsand ska inte omöjliggöras*

Utförda linjestudier visar att en regionalstågsstation, utformad med plattformsspår och plattform på ömse sidor dubbelspåret, kan anläggas i attraktiva lägen såväl i Kvissleby som i Bredsand. *Målet uppfylls.*

*Passager för oskyddade trafikanter placeras i väl avvägda lägen och ska vara tillgängliga och trygga*

Föreslagna passager av dubbelspåret och berörda vägar bedöms vara placerade i väl avvägda lägen. Ytterligare passagemöjligheter i Hemmanet vore positivt, sett från tillgänglighetssynpunkt.

Områdets topografi medför relativt kraftiga lutningar längs delar av Serpentinvägen samt längs ny gång- och cykelväg som föreslås öster om väg 562 ned till Affärsgatan. Övriga passager bedöms ge allmänt sett god tillgänglighet med acceptabla lutningsförhållanden. Ur trygghetssynpunkt kommer säkerheten för oskyddade trafikanter förbättras, eftersom de nya passagera av järnvägen förläggs planskilda. Vidare kommer passagera ha en god genomsiktighet och utformas för att vara attraktiva och trygga. *Målet uppfylls delvis.*

*Faunapassager anläggs på strategiskt utvalda platser och utformas med hänsyn till varje specifik artgrupp*

Behovet av faunapassager har utretts. Störst behov bedöms finnas vid Vapelnäs där en faunapassage inplaceras i lämpligt läge för att möjliggöra rörelse i landskapet. Denna passage utformas med hänsyn till varje specifik artgrupp som bedöms beröras, även om bredden på passagen utgörs av ett slags minimimått. *Målet uppfylls.*

*Miljöer kring broar, stödmurar och slänter gestaltas med hänsyn till omgivningen och dess karaktär*

Utformning av bullerskydd, stödmurar och broar pågår. *Bedömning av måluppfyllelse kan inte göras i samrådshandlingskedet.*

Siktlinjer mot vattenlandskapet från bostadsområden behålls och förstärks. Bullerskyddsåtgärder och placering av stängsel kan påverka hur siktlinjer och vyer från bostadsområden bibehålls. Utformningen av dessa åtgärder är inte klar och *bedömning av måluppfyllelse kan därmed inte utföras i samrådshandlingskedet.*

*Ett läsbart kulturarv med avseende på sågverksepoken och industrisamhällets framväxt bevaras*

Järnvägsanläggningen innebär att Kyrkvägens korning med järnvägen stängs och sambandet mellan Svartvik och Hemmanet bryts. Järnvägsanläggningen medför ett stort intrång i hela miljön och medför att kulturhistoriska byggnader som hör samman med industrisamhällets kulturarv rivs. Läsbarheten bedöms försvåras påtagligt men kulturarvets läsbarhet bedöms trots detta kvarstå. *Målet uppfylls delvis.*

*Inget intrång i Tingstahögen ska ske*  
Anläggningen har lokaliserats och utformats så att direkt intrång i Tingstahögen undviks, dock sker intrång i fornlämningsområdet. *Målet uppfylls delvis.*

*Det kulturhistoriska sambandet mellan Tingstahögen och Ljungan bevaras*  
Personsskyddsstängsel placeras i anslutning till gravhögen, upplevelsen av sambandet mellan Tingstahögen och Ljungan försvagas något. *Målet uppfylls delvis.*

*Det värdefulla grönstråket utmed Ljungan bevaras*  
Liten påverkan i den övre delen av grönstråket på en kortare sträcka. Grönstråket längs strandzonen utmed Ljungan kommer att bevaras. *Målet uppfylls.*

*Passerbarheten för vattenlevande organismer i berörda vattendrag bibehålls och förbättras där så är lämpligt*  
Förbättringar sker i de delar av Nolbybäcken och Svartjärnsbäcken som öppnas upp. Övriga passager utformas så att de inte utgör tillkommande vandringshinder. *Målet uppfylls.*

*Inga skador i Svartviks kyrka exteriört eller interiört under byggskedet*  
Utredning av Svartviks kyrka och påverkan på denna pågår. *Bedömning av måluppfyllelse kan inte utföras i samrådhandlingsskedet.*

*Trafikering av befintlig järnvägssträcka ska fortgå under byggskedet förutom under planerade avstängningar*  
Pågående arbete med entreprenad- och etappindelningar tar utgångspunkt i att tågtrafiken ska upprätthållas under byggtiden förutom under planerade avstängningar. *Målet uppfylls.*

*En optimal utformning med en acceptabel kostnadsnivå*  
Planförslaget har successivt optimerats med beaktande av funktion, gestaltning och kostnader. *Målet uppfylls.*

## **7.5 Miljö kvalitetsmål**

Miljömålssystemet utgör plattformen för det svenska miljöarbetet. Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt ett stort antal etappmål.

Generationsmålet anger inriktningen för den samhällsomställning som krävs inom en generation för att nå miljö kvalitetsmålen. Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd som eftersträvas i den svenska miljön.

Etappmålen kan beröra ett eller flera miljö kvalitetsmål och ska styra mot de samhällsförändringar som behövs för att uppnå miljö kvalitetsmålet och generationsmålet.

De regionala miljö kvalitetsmålen för Västernorrlands län är samma som de nationella miljö kvalitetsmålen med tillhörande preciseringar. Kommuner kan ta fram lokala miljö mål som är anpassade till kommunen. I Sundsvalls kommun finns inga beslutade lokala miljö mål.

För beskrivning av måluppfyllelse av relevanta miljö kvalitetsmål se planens miljö konsekvensbeskrivning.

## 7.6 Sammanställning av miljökonsekvenser

Utvärdering av projektets miljöaspekter sammanfattas nedan och i tabell 7.6:1. Konsekvensbedömningar görs i planens miljökonsekvensbeskrivning.

Tabell 7.6:1 Bedömning av miljökonsekvenser.

Aspektområde	Planförslag
Stads- och landskapsbild	Måttliga negativa konsekvenser
Kulturmiljö	Stora negativa konsekvenser
Naturmiljö	Små negativa konsekvenser
Rekreation och friluftsliv	Små negativa konsekvenser
Hushållning med naturresurser	Små negativa konsekvenser
Buller	BEDÖMS I SENARE SKEDE
Vibrationer	Positiva konsekvenser
Elektromagnetiska fält	Positiva konsekvenser
Grundvatten	BEDÖMS I SENARE SKEDE
Ytvatten	Positiva konsekvenser
Masshantering	BEDÖMS I SENARE SKEDE
Risk och säkerhet	Positiva konsekvenser

### *Nollalternativet*

Nollalternativet bedöms inte innebära några konsekvenser för de flesta aspektområden. För elektromagnetiska fält, grundvatten, risk och säkerhet förväntas i nollalternativet en utveckling med små negativa konsekvenser. För buller och vibrationer bedöms måttligt negativa konsekvenser uppstå i nollalternativet.

### *Järnvägsplanen*

Järnvägsplanens påverkan varierar stor beroende på vilket område som studeras.

Små negativa konsekvenser bedöms uppstå med avseende på naturmiljö, rekreation och friluftsliv samt hushållning med naturresurser.

Måttligt negativa konsekvenser bedöms uppstå med avseende på stads- och landskapsbild.

Stora negativa konsekvenser bedöms uppstå med avseende på kulturmiljö.

Positiva konsekvenser bedöms uppstå med avseende på vibrationer, ytvatten samt risk och säkerhet. Flera boende kommer att påverkas negativt genom att deras fastigheter löses in. Med avseende på vibrationer och elektromagnetiska fält bedöms konsekvenserna som positiva eftersom färre boenden berörs än i nollalternativet.

I samrådshandlingsskedet kan ingen samlad bedömning göras avseende planförslagets konsekvenser med avseende på buller, grundvatten och masshantering.

## 8 Markanspråk och pågående markanvändning

Projektet kommer att innebära att mark tas i anspråk med äganderätt, servitutsrätt, inskränkt vägrätt och tillfällig nyttjanderätt. Vid lokalisering och utformning av järnvägsanläggningen är utgångspunkten att markanspråken ska bli så små som möjligt utan att påverka järnvägens funktion. Vidare ska det inte heller medföra alltför stor påverkan på miljön eller orsaka oskäligen kostnader. Avvägningar görs när olika aspekter står mot varandra. Utgångspunkten för markanspråken i järnvägsplanen är att järnvägsinfrastrukturen ska vara belägen på fastigheter som ägs av Trafikverket. Dessa järnvägsfastigheter tillsammans med servitut ska omfatta tillräckligt utrymme för att uppfylla kraven på säkerhet för järnvägsdriften. Den fastställda och lagakraftvunna järnvägsplanen ger Trafikverket rätt att lösa in mark som behövs permanent för järnvägsanläggningen. Denna rätt motsvaras av en skyldighet att lösa in samma markområde om fastighetsägaren begär det.

Projektets sträckning är till stor del genom bebyggda områden med småhus- och industrifastigheter. Mer specifikt hur markanspråket kommer att se ut, vilka fastigheter som påverkas och hur mycket yta som krävs kommer att utredas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

### 8.1 Järnvägsmark med äganderätt

Den mark som tas i anspråk med äganderätt är sådan mark som behövs för järnvägsanläggningen och som inte kan kombineras med annan markanvändning. Markanspråket krävs för att ge plats åt den nya anläggningen och övriga delar som tillhör järnvägsanläggningen.

### 8.2 Järnvägsmark med servitutsrätt

Den mark som tas i anspråk med servitutsrätt är sådan mark som behövs för järnvägsanläggningen och som kan kombineras med annan markanvändning. Exempel på olika servitutsrätter är servitutsrätt för serviceväg vilket ger Trafikverket rätt att anlägga, nyttja och underhålla väg för åtkomst till järnvägsanläggningen. Servitutsrätt för trädsäkring ger Trafikverket rätt att ta bort träd och annan vegetation som kan äventyra järnvägens driftsäkerhet. Servitutsrätt för underhåll av järnvägsanläggningen ger Trafikverket rättighet att vidmakthålla järnvägsanläggningen, till exempel bullerskyddsskärmar eller stängsel. Fastighetsägaren får nyttja marken men inte utföra åtgärder som kan begränsa Trafikverkets tillträde.

### 8.3 Järnvägsmark med tillfällig nyttjanderätt

För att kunna bygga järnvägsanläggningen behöver viss mark tas i anspråk tillfälligt under byggtiden. De största ytorna krävs för masshantering, men även arbetsområde till maskiner under byggtiden. Den tid som marken tas i anspråk för tillfällig nyttjanderätt anges på plankartorna när dessa är framtagna. Trafikverket träffar avtal om ersättning för mark, med berörd fastighetsägare, som behövs tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Marken återlämnas till nuvarande fastighetsägare efter att nyttjanderätsperioden tagit slut och återställs i möjligaste mån till samma skick som innan anspråket. Uppstår en bestående skada ersätts fastighetsägaren för detta.

Mark behövs för att kunna bygga järnvägsanläggningen. Genom en lagakraftvunnen järnvägsplan får Trafikverket rätt till områden som utpekats som tillfällig nyttjanderätt under byggtiden i järnvägsplanen.

## 8.4 Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Vägrätt innefattar normalt rätt för väghållaren att nyttja marken för vägändamål, trots att annan har äganderätt till fastigheten. Dessa rättigheter kan inskränkas. Väghållaren har, inom markerade områden för inskränkt vägrätt, endast rätt att underhålla vägdiken/ledningarna och broar. I övrigt får markägaren använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningens utformning eller funktion. Inskränkt vägrätt används även för att tillåta väg över eller under område som fastställs som järnvägsmark.

## 8.5 Inlösen av fastigheter

En fastställd och lagakraftvunnen järnvägsplan ger Trafikverket rätt att lösa in fastigheter enligt järnvägsplanen. Planförslaget medför inlösen av del av eller hela fastigheter, totalt drygt 100 fastigheter, se bilaga 1. Ett begränsat antal av dessa fastigheter är bebyggda. Fastigheter som berörs av inlösen är fastigheter som påverkas av markintrång.

## 8.6 Förvärv av fastigheter

Enligt Trafikverkets riktlinje gäller följande principer för förvärv på grund av buller- och/eller vibrationer:

- Erbjudande om förvärv ska i normalfallet erbjudas om det inte bedöms tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt att vidta åtgärder för att klara högsta acceptabla nivåer för buller och/eller vibrationer.
- Förvärv ska i normalfallet erbjudas om åtgärdskostnader överskrider marknadsvärdet för aktuella fastigheter/byggnader.
- Förvärv ska övervägas om åtgärdskostnader överskrider 50 procent av kostnader för förvärv inklusive rivning.

Ett erbjudande om förvärv är inte tvingande utan fastighetsägaren kan tacka nej. I sådant fall ska ekonomiskt rimliga åtgärder erbjudas, förutsatt att högsta acceptabla nivåer kan nås. Om högsta acceptabla nivåer inte kan nås med ekonomiskt rimliga åtgärder, behöver endast begränsade åtgärder erbjudas.

Reglerna om ersättning finns i lagen om byggande av järnväg, som hänvisar till expropriationslagens ersättningsregler. Vid förvärv utgår inte, till skillnad från när inlösen är aktuellt, den "premie" om 25 procent påslag på marknadsvärdet som erhålls vid inlösen.

## 8.7 Ombyggnad av vägar som ej hanteras inom ramarna för järnvägsplan

Avseende vägombyggnader gäller att allmänna statliga vägar och allmänna kommunala vägar kan byggas om med stöd av järnvägsplan. Övriga vägombyggnader hanteras antingen genom detaljplaneändring, via fullmakt från väghållare eller genom lantmäteriförrättning. Två av de vägomläggningar som kommer att hanteras inom ramarna för järnvägsplanen är de statliga allmänna vägarna väg 562/568 och Kemivägen. I nedanstående tabell 8.7:1 beskrivs vilka vägar och gång- och cykelvägar som behöver åtgärdas.

Tabell 8.7:1 Ombyggnad av vägar som ej hanteras inom ramarna för järnvägsplanen.

Berörd väg	Status
Befintliga Rålsvägen utgår och ersätts av ny gång- och cykelväg.	Kommunal. Inom planlagt område. Markanspråk för ombyggnationen regleras genom avtal med kommunen och detaljplan.
Nya vägen byggs om med full fri höjd för vägtrafik och med separat gång- och cykelbana.	Enskild med kommunal ga-väg. På västra sidan om järnvägen ligger vägen utom planlagt område. På östra sidan om järnvägen ligger vägen inom planlagt område. Markanspråk för ombyggnationen regleras genom avtal med kommunen och detaljplan.
Grindbacksvägen, längs km 336+100-336+600, stängs.	Kommunal. Inom planlagt område. Markanspråk för ombyggnationen regleras genom avtal med kommunen och detaljplan.
Befintlig friluftsstig (Slottsbacksvägen) som korsar befintlig Ostkustbana i plan utgår. Ersätts eventuellt av ny friluftsstig mellan Hemmanet och Nolby.	Enskild. Inom planlagt område. Byggnadsplanen ger inte rätt till övergång över spåret. Stängning hanteras i järnvägsplanen och lantmäteriförrättning.
Serpentinvägen byggs om med ett något sydligare planläge.	Kommunal. Inom planlagt område. Markanspråk för ombyggnationen regleras genom avtal med kommunen och detaljplan.
Kyrkvägens korsning med järnvägen stängs.	Kommunal. Stängningen hanteras i järnvägsplanen och lantmäteriförrättning.
I Vapelnäs utgår den södra delen av Klyvarvägen och avslutas med en vändplan.	Kommunal. Markanspråk för ombyggnationen regleras genom avtal med kommunen och detaljplan.
Skogsvägen, vid km 338+780, stängs.	Enskild. Området för skogsvägen ligger inom planlagt område för "Planterat skyddsområde", (prickmark). Stängning hanteras i järnvägsplanen och lantmäteriförrättning.
Vallenvägen byggs om med anpassning till högspänningsledning och Vapelbäcken.	Enskild. Men området för vägen ligger inom detaljplan. Markanspråk för ombyggnationen regleras genom avtal med kommunen och detaljplan.
Ängsvägen vid km 339+770 och vid km 339+920 stängs.	Enskild. Kommunen markägare. Markanspråk genom avtal med kommunen.
Tellusvägen byggs om med full fri höjd för vägtrafik och med separat gång- och cykelbana.	Kommunal. Kommunen markägare. Markanspråk genom avtal med kommunen.
Befintlig gång- och cykelbro bibehålls vid km 341+490. Enstaka brostöd kan påverkas och åtgärdas om så erfordras.	Kommunal. Befintlig detaljplan, åtgärden bedöms som mindre avvikelse från plan. Marktillgången finns redan om bron fortsatt är i samma läge. Avtal med kommunen om åtgärder på anläggningen?
Del av Klippvägen utgår.	Ej planlagd, enskild väg.
Del av Enbärsstigen utgår.	Enskild väg.
Del av Lingonstigen utgår.	Enskild väg.

## 9 Fortsatt arbete

### 9.1 Formell hantering

Föreliggande järnvägsplan avser samrådshandlingsskedet. När samrådshandlingen presenteras hålls samrådsmöte på orten och de som i olika avseenden är berörda erhåller en skriftlig inbjudan. Efter samrådsmöte på orten sammanställs en samrådsredogörelse. Samrådahandlingen vidareutvecklas därefter till en granskningshandling. Granskningshandlingen kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar järnvägsplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Järnvägsplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på järnvägsplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa järnvägsplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15§§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när järnvägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När järnvägsplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att järnvägsbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för järnvägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmåteriförrättning hos lantmåterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämnar över avtalet till lantmåterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmåteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen.

Erbjudande om förvärv på grund av buller- och/eller vibrationer är inte tvingande. I de fall erbjudandet godtas sker förvärv genom överenskommelse med fastighetsägaren. Se mer information om förvärv i avsnitt 8.6.

Järnvägsplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort järnvägsplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i järnvägsplanen.

## 9.2 Prövningar enligt plan- och bygglagen

### *Mark- och bygglov*

Ansökan om bygg- och marklov krävs för åtgärder inom detaljplan, men i vissa fall förekommer undantag vilket redovisas i detaljplanen. Utanför detaljplan kan områdesbestämmelser föranleda att bygg- eller marklovsplikt krävs. Arbeten som utgör förberedelser, såsom schaktning och fyllning, till byggnadsarbeten som kräver bygglov kräver inte ett separat marklov. I samband med framtagande av järnvägsplan kan kommunen besluta om att minska både bygg- och marklovsplikten i en detaljplan, men möjligheten är begränsad till ett fåtal åtgärder.

I järnvägsplanens nuvarande skede behöver eventuella undantag från bygg- och marklovsplikt utredas i dialog med kommunen. Järnvägsplanens åtgärder inkluderar upplag, stödmurar, transformatorstationer, teknikbyggnader, bullerskyddsskärmar och trädfällning.

### *Rivningslov*

Rivningslov krävs för att riva hela eller delar av byggnader inom ett detaljplaneområde om inte en planbestämmelse anger annat. Utanför ett detaljplaneområde kan rivningslov krävas och regleras genom en områdesbestämmelse. Inom ramen för järnvägsplanen finns ett antal fastigheter som blir berörda av inlösen, merparten av dessa är belägna inom detaljplaneområden. För berörda fastigheter som är belägna utanför detaljplan finns en områdesbestämmelse (mångfunktionell bebyggelse, MBT) att ta hänsyn till.

### **9.3 Tillstånd och dispenser**

Erforderliga anmälningar, tillstånd och dispenser som bedöms behövas eller kunna behövas redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen av planen.

### **9.4 Uppföljning och kontroll**

Trafikverket kommer att följa upp miljöåtgärder och arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Trafikverket använder mallen "Miljösäkring plan och bygg" för att systematisera alla miljökrav som ställs på projektet.

Mallen fungerar som ett hjälpmedel för att kvalitetssäkra att miljökrav som till exempel skyddsåtgärder och försiktighetsmått utreds mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden.

Vid upphandling av entreprenör kommer miljökrav att ställas. Entreprenören ska upprätta en miljöplan för arbetets genomförande innan arbetena påbörjas. I miljöplanen ska bland annat skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivas.

Ett kontrollprogram kommer att upprättas där projektets påverkan under byggskede och drifttid följs upp. Till exempel kommer Trafikverket följa upp att vidtagna bullerskyddsåtgärder får avsedd effekt.

## 10 Genomförande och finansiering

### 10.1 Kommunala planer

Den fysiska planeringen i Sundsvalls kommun utgår från den kommunövergripande översiktsplanen, antagen 2022. I översiktsplanen utgår korridoren för framtida järnväg från förstudiekorridoren och inkluderar därmed inte senare tillkommande ytor i järnvägskorridoren. Detta innebär att planområdet till vissa delar ligger utanför den i översiktsplanen utpekade korridoren för framtida järnväg.

Till skillnad mot en vägledande översiktsplan är en detaljplan juridiskt bindande och reglerar hur mark- och vattenområden får användas inom ett planområde. En järnvägsplan kan därför inte fastställas om den strider mot gällande detaljplaner. Undantag kan göras om järnvägsplanen innebär en mindre avvikelse från detaljplanen samtidigt som avvikelsen inte motverkar planens syfte.

Berörd detaljplan är den vars tillåten markanvändning överlappar med järnvägsplanens permanenta och tillfälliga markanspråk. En berörd detaljplan bedöms utifrån fyra olika situationer/åtgärder:

1. Projektet anser att järnvägsplanen överensstämmer med gällande detaljplan.
2. Järnvägsplanen avviker från detaljplan men avvikelsen är mindre och avvikelsen motverkar inte planens syfte.
3. Projektet anser att gällande detaljplan ska ändras eller upphävas.
4. Järnvägsplan innebär tillfällig nyttjanderätt inom detaljplan.

Inom respektive detaljplan sker bedömning efter delområden, ett delområde består av en typ av markanspråk samt en typ av tillåten markanvändning. Redogörelse för projektets bedömningar redovisas i en separat handling, PM Berörda planer.

I projektets nuvarande skede, samrådshandling, har totalt 13 stads- och detaljplaner identifieras som berörda. Hur dessa berörs se PM Berörda planer.

### 10.2 Genomförande

#### 10.2.1 Organisation

Trafikverket ansvarar för upprättande och granskning av järnvägsplanen. Genom järnvägsplanens samrådsprocess får länsstyrelsen, kommunen, särskilt berörda samt allmänheten möjlighet att påverka arbetet med planen.

Fastställelse av järnvägsplanen prövas inom centrala funktionen för juridik och planprövning inom Trafikverket.

Trafikverket handlägger även marklösenfrågor, ansvarar för upphandling av konsulter och entreprenörer. Trafikverket utför byggledning och utövar kontroll av arbetet under byggtiden. Trafikverket blir spårinnehavare av anläggningen.

## 10.2.2 Produktion

Ett järnvägsprojekt innehåller många olika arbetsmoment som kan delas in i förarbeten, anläggningsarbeten och BEST-arbeten (ban-, el-, signal- och telearbeten). Förarbetena omfattar främst anläggande av bygg- och ersättningsvägar, avverkningar och markförberedande arbeten som genomförs innan anläggningsarbetena sätter igång. När anläggningsarbetena är färdiga genomförs BEST-arbeten.

Längs med järnvägen kommer det att behövas utrymme för anläggningsarbeten samt tillfälliga områden för etablering och upplag av material och massor. Vidare kommer byggvägar att behövas för transporter av fordon och material till arbetsområdet. Flera byggvägar kommer, efter byggnadstiden, att vara kvar och fungera som servicevägar.

Hur arbetet i detalj kommer att bedrivas beslutas i huvudsak av den i byggskedet utsedda entreprenören.

### *Trafikföring under byggnadstiden*

Under byggnadstiden kommer tillgänglighet för närboende och allmänhet som rör sig i området att säkerställas. Vägtrafiken kommer att ledas om med tillfälliga omledningar.

Detaljutförning av tillfälliga omledningar kommer att tas fram i kommande skeden och en detaljerad plan för hur trafiken ska ledas om kommer att finnas innan bygget påbörjas.

Arbetet kan komma att innebära inskränkningar i framkomligheten genom exempelvis inskränkningar i hastighet, tillfälliga väganordningar samt signalreglering för stopp och trafik i ett körfält.

## 10.2.3 Fastighetsrättsliga frågor

### *Permanent markanspråk*

Trafikverket löser in mark som behövs för järnvägen. Grunden för detta är oftast den lagkraftvunna planen men kan även vara en överenskommelse med fastighetsägaren. Inlösen av hel eller del av fastighet fullbordas genom att lantmäterimyndigheten gör en fastighetsreglering vid en lantmäteriförrättning eller genom ansökan om lagfart.

Vid en fastighetsreglering fattar Lantmäterimyndigheten beslut om marköverföring, servitut och ersättning. Lantmäterimyndighetens beslut kan överklagas till Mark och miljödomstolen. Trafikverket kan börja bygga på marken i enlighet med fastställd järnvägsplan när Lantmäterimyndigheten fattat beslut om tillträde eller när avtal har träffats med fastighetsägaren. Lantmäterimyndigheten kan även fatta beslut om förtida tillträde till mark även om överenskommelse inte finns mellan fastighetsägare och Trafikverket.

### *Tillfälliga markanspråk*

För ytor som behövs tillfälligt under byggnadstiden för upplag, etablering, byggvägar etcetera, används i huvudsak mark som ligger utanför själva järnvägsområdet. På plankartan, som redovisas i det slutliga planförslaget, redovisas sådan mark som områden med tillfällig nyttjanderätt. På grund av ett mycket stort massöverskott, av både jord- och bergmassor, behövs stora ytor för tillfälliga upplag och hantering av massorna. På plankartan anges också under vilken tidsperiod som nyttjanderätten gäller. En lagkraftvunnen järnvägsplan ger Trafikverket rätt att använda marken på det sätt som fastställts i planen. Ersätt-

ning betalas till fastighetsägaren för den tillfälliga nyttjanderätten. Det kan även behövas andra myndighetstillstånd beroende på vad marken ska användas till. Om inte annat avtalas med fastighetsägaren återställs marken efter det tillfälliga nyttjandet.

#### *Ledningar*

Åtgärder på ledningsstråken regleras direkt med berörd ledningsägare och/eller genom en lantmäteriförrättning. Separata avtal tecknas med de ledningsägare som innehar ledningar som passerar järnvägen eller som på annat sätt påverkas av järnvägsprojektet.

#### *Kommunala anläggningar*

För att ändra kommunala anläggningar, så som kommunala gång- och cykelvägar och gator, krävs det samförstånd med den aktuella kommunen. Det sker dels genom avtal mellan kommunen och Trafikverket, dels genom detaljplanering. I detaljplaneringen kan befintliga detaljplaner behöva ändras eller nya detaljplaner behöva antas för att genomföra ombyggnation av kommunala anläggningar.

#### *Ersättning*

Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som Trafikverket tar i anspråk och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Även den som har nyttjanderätt eller någon annan särskild rätt till en fastighet kan ha rätt till ersättning.

Ersättningen bestäms utifrån reglerna i expropriationslagen. En grundförutsättning för att ha rätt till ersättning är att ekonomisk skada uppkommit. Affektionsvärden ersätts inte.

Hur stor ersättningen blir bestäms utifrån förhållandena den dag när Trafikverket tar marken i anspråk, den så kallade värdetidpunkten.

Vid järnvägsbyggande är det normalt genom en lantmäteriförrättning som Trafikverket får tillgång till ny järnvägsmark enligt en fastställd järnvägsplan. Om det inte går att komma överens om ersättning genom en frivillig förhandling beslutar lantmäteriet om ersättning vid lantmäteriförrättningen.

Detta ersättningsbeslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen. I mark- och miljödomstolen svarar Trafikverket för både egna och motpartens kostnader, oavsett utgången i målet.

I de högre instanserna, Mark- och miljööverdomstolen och i vissa fall Högsta domstolen, är reglerna något annorlunda. När Trafikverket har fört målet vidare gäller samma regler som i första instans. Men om det är motparten som har fört målet vidare och förlorar svarar denne normalt för sina egna kostnader.

#### **10.2.4 Tidplan**

Järnvägen får byggas först sedan järnvägsplanen vunnit laga kraft. Förberedande arbeten planeras ske under 2027. Planerad tid för byggstart är år 2028 och byggtiden förväntas uppgå till cirka fem år.

### **10.3 Finansiering**

Projektet finansieras genom den nationella transportplanen. Arbetet pågår med att beräkna byggkostnaden och den kommer att redovisas i granskningshandlingen.

# 11 Underlagsmaterial och källor

## *Publikationer/rapporter:*

Artportalen, 2023. Artutdrag av rödlistade, fridlysta, skyddsklassade och Natura 2000-arter.

Afry, 2024. Magnetfältens storlek dubbelspår Dingersjö–Kubikenborg.

Länsstyrelsen Gävleborg, Länsstyrelsen Västernorrland, 2022. Riskhantering vid transportleder för farligt gods. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2012. Olycksrisker och MKB – Att integrera risk- och säkerhetsfrågor i MKB-processen.

Metron, 2021, PM Vibrationer, Ostkustbanan Dingersjö–Kubikenborg

Naturvårdsverket, 2009. Riktvärden för förorenad mark. Modellbeskrivning och vägledning. Rapport 5976. Riktvärdena uppdaterade 2016. Stockholm: Naturvårdsverket.

Naturvårdsverket, 2010. Återvinning av avfall i anläggningsarbeten. Handbok 2010:1, utgåva 1

SGF, 2013. Fälthandbok Undersökningar av förorenade områden. Rapport/SGF: 2013:2. Stockholm: svenska geotekniska föreningen.

Sundsvalls kommun, 1999. Översiktlig kulturmiljöinventering. Stadsbyggnadskontoret.

Sundsvalls kommun, 2022. Översiktsplan 2040.

Strålsäkerhetsmyndigheten, 2012. Magnetfält i bostäder. Rapport 2012:69

Svenskt vatten, 2016. Publikation: Avledning av dag-, drän- och spillvatten. Svenskt Vatten Publikation P110.

Sweco, 2018. Utredning om Vapelbäcken i uppdraget Dingersjö–Sundsvall.

Trafikverket, 2024. Integrerad landskapskaraktärsanalys Dubbelspår Dingersjö–Kubikenborg. Ärendenummer: TRV 2022/141809

Trafikverket, 2024. Gestaltningprogram Dubbelspår Dingersjö–Kubikenborg. Ärendenummer: TRV 2022/141809

Trafikverket, 2018. Naturvärdesinventering fältnivå. Dubbelspår Dingersjö–Sundsvall. Rapport. Ärendenummer: TRV 2015/41597

Trafikverket, 2022. Miljöbedömning och miljöbeskrivning i väg- och järnvägsprojekt: Vägledning. Publikationsnummer: 2022:100

Trafikverket, 2022. PM Kulturmiljöutredning Svartvik. Dubbelspår Dingersjö–Kubikenborg. Manuskript.

Trafikverket, 2020. Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg. TDOK 2014:1021 version 3.0, daterad 2020-09-25

Trafikverket, 2020. Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg. TDOK 2016:0246 version 2.0, daterad 2020-09-22.

Trafikverket, 2022. PM Markmiljö. Dubbelspår Dingersjö–Kubikenborg. Ärendenummer: TRV 2020/101407

Trafikverket, 2024. PM Miljöhistorisk inventering Dingersjö–Kubikenborg. Ärendenummer: TRV 2022/141809

Trafikverket, 2024. PM Berörda planer, Dubbelspår Dingersjö–Sundsvall C. Ärendenummer: TRV 2022/141809

Trafikverket, 2023. PM Invasiva arter Dubbelspår Dingersjö–Kubikenborg. Ärendenummer: TRV 2022/141809

Trafikverket, 2024. Kulturarvsanalys. Dubbelspår Dingersjö–Kubikenborg. Ärendenummer: TRV 2022/141809

Trafikverket, 2024. Passageplan Dubbelspår OKB Dingersjö–Kubikenborg. Ärendenummer: TRV 2022/141809

Trafikverket, 2024. PM Trafik Dingersjö–Kubikenborg. Ärendenummer: TRV 2022/141809

Trafikverket. 2024. Projekterings PM Masshanteringsanalys. Dubbelspår Dingersjö–Kubikenborg. Ärendenummer: TRV 2022/141809

Tyréns 2009. Tekniskt PM - Bottenfaunainventering (Vapelbäcken & Svarttjärnsbäcken), samt översiktlig biotopkartering av Vapelbäcken Sundsvall 2009-06-26

Västernorrlands museum, 2021. Arkeologisk utredning etapp 1 inför anläggande av dubbelspår i Njurunda. Rapport 2021:11.

Västernorrlands museum, 2023. Arkeologisk utredning steg 2 inför dubbelspår sträckan Dingersjö–Kubikenborg Sundsvalls kommun. Rapport 2023:6.

*Webbsidor:*

Artportalen, 2023, [www.artportalen.se/](http://www.artportalen.se/) (Hämtad 2023-11-20)

Miljömål.se, 2024. Sveriges Miljömål, [sverigemiljomal.se](http://sverigemiljomal.se), (Hämtad 2024-01-19)

SGU, 2024. Kartvisare. [apps.sgu.se/kartvisare](https://apps.sgu.se/kartvisare) (Hämtad 2024-03-28)

Länsstyrelserna, 2024. EBH-kartan. [ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=edod3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c](https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=edod3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c). (Hämtad 2024-03-28)

Länsstyrelsen, 2024. Biotopkarteringsdatabasen. [biotopkartering.lansstyrelsen.se](https://biotopkartering.lansstyrelsen.se) (Hämtad 2024-02-01)

Länsstyrelsen, 2024. Vatteninformationssystem Sverige, VISS. [viss.lansstyrelsen.se](http://viss.lansstyrelsen.se) (Hämtad 2024-02-01)

Länsstyrelsen Västernorrland, 2024. När vi miljömålen? [www.lansstyrelsen.se/vasternorrland/miljo-och-vatten/miljomal/nar-vi-miljomalen.html](http://www.lansstyrelsen.se/vasternorrland/miljo-och-vatten/miljomal/nar-vi-miljomalen.html) (Hämtad 2024-03-18)

Naturvårdsverket, Kartverktyget Skyddad natur. [skyddadnatur.naturvardsverket.se/](http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/) (Hämtad 2024-02-27)

Skogsstyrelsen, Kartverktyget Skogens pärlor. [kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/](http://kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/) (Hämtad 2024-02-27)

SMHI, 2024. Modelldata per område. Vattenwebb. [vattenwebb.smhi.se/modelarea/](http://vattenwebb.smhi.se/modelarea/) (Hämtad 2024-03-01)

SMHI, 2024. Framtida medelvattenstånd. [www.smhi.se/klimat/stigande-havsnivaer/framtida-medelvattenstand-1.165493](http://www.smhi.se/klimat/stigande-havsnivaer/framtida-medelvattenstand-1.165493) (Hämtad 2024-03-21)

SMHI, utan datum. Fördjupad klimatscenariotjänst. [www.smhi.se/klimat/framtidens-klimat/fordjupade-klimatscenarier/met/sverige](http://www.smhi.se/klimat/framtidens-klimat/fordjupade-klimatscenarier/met/sverige) (Hämtad 2023-12-06)

Sundsvalls kommun, 2024. Planeringsunderlag Sundsvalls kommun. [arcgis.com](http://arcgis.com) (hämtad 2024-03-04)

Sundsvalls kommun, 2023. Svartviks industriminnen. [sundsvall.se/uppleva-och-gora/kultur/museer-gallerier-och-konst/svartviks-industriminnen/](http://sundsvall.se/uppleva-och-gora/kultur/museer-gallerier-och-konst/svartviks-industriminnen/) (hämtad 2024-02-14)

Vatteninformationssystem Sverige (VISS), 2020. [www.viss.lansstyrelsen.se](http://www.viss.lansstyrelsen.se) (Hämtad 2024-03-20)

## Bilaga 1 Fastigheter som preliminärt blir berörda av inlösen

Tabell B1 Preliminär bedömning av fastigheter som kan komma att omfattas av inlösen.

Fastigheter för inlösen	
SUNDSVALL DINGERSJÖ 2:116	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL DINGERSJÖ 2:14	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL DINGERSJÖ 2:188	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL DINGERSJÖ 2:41	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL DINGERSJÖ 2:82	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL DINGERSJÖ 28:1	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL DINGERSJÖ 3:41	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL DINGERSJÖ 33:1	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL DINGERSJÖ 56:1	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 1:1	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 1:131	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 1:140	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 1:16	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 1:70	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 1:71	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 1:76	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 1:77	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 1:78	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 1:92	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL KVISSLE 1:93	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL KVISSLE 1:94	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL KVISSLE 17:1	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 17:3	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 17:7	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL KVISSLE 2:12	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 2:15	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 2:16	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 2:17	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 2:18	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 2:4	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 2:45	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 2:54	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 2:62	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL KVISSLE 2:78	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 2:79	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL KVISSLE 2:81	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL KVISSLE 3:12	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 1:109	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 1:30	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 1:5	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 1:7	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 17:1	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 3:134	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 3:179	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 3:214	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 3:228	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 3:250	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 3:251	Inlösen av hela fastigheten

Fastigheter för inlösen	
SUNDSVALL NOLBY 3:256	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 36:1	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:104	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 5:110	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:123	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:124	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:125	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 5:129	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 5:137	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:139	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:140	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:154	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:158	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:159	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:162	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 5:314	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 5:315	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 5:385	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:386	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:424	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 5:433	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:444	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 5:448	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:453	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 5:47	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 5:56	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 5:62	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:67	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 5:72	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 5:8	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 5:89	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 7:102	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 7:108	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 7:120	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 7:122	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 7:124	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 7:127	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 7:13	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 7:130	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 7:131	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 7:132	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 7:133	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 7:148	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 7:149	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 7:149	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 7:15	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL NOLBY 7:92	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 7:93	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 7:97	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL NOLBY 7:98	Inlösen av hela fastigheten
SUNDSVALL SKÖNSMON 1:110	Inlösen av del av fastighet

Fastigheter för inlösen	
SUNDSVALL SKÖNSMON 2:12	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL SKÖNSMON 2:65	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL SKÖNSMON 3:1	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL SKÖNSMON S:8	Inlösen av del av fastighet
SUNDSVALL STOCKVIK 5:1	Inlösen av del av fastighet





Trafikverket, Trafikverket, Box 417, 801 05 Gävle. Besöksadress: Redargatan 18  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)