

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Dubbelspår Dingersjö-Kubikenborg

### Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Datum 2024-05-23

Ärendenummer: TRV 2023/66694, TÄHS 2024-000008



**Trafikverket**

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådogörelse

Författare: Julia Pommer, Emma Sjöberg, Ingrid Asker, Peter Törnkvist, AFRY

Dokumentdatum: 2024-05-23

Ärendenummer: TRV 2023/66694, TÄHS 2024-000008

Version: 1.0

Kontaktperson: Monika Wingård, projektledare

# Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	6
2.1.	Samrådsrets inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2010	6
2.2.	Samrådsrets inledande samråd 2015–2020	6
2.3.	Samrådsrets för utformning av planförslag 2021	6
2.4.	Samrådsrets tidiga samråd 2023–2024	6
3	Samråd	7
3.1.	Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2009–2010	7
3.1.1.	Samråd med berörda länsstyrelser och kommuner	7
3.1.2.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
3.2.	Inledande samråd vid utformning av planförslag 2015–2020	8
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	8
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	10
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	17
3.3.	Samråd vid utformning av planförslag 2021	19
3.3.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	19
3.3.2.	Samråd med berörd kommun	22
3.3.3.	Samråd med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda	31
3.3.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	38
3.4.	Tidiga samråd vid utformning av nytt planförslag, 2023–2024	44
3.4.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	44
3.4.2.	Samråd med berörd kommun	44
3.4.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	45
3.4.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	51

# 1 Sammanfattning

Förstudien ”Dubbspår Gävle – Sundsvall” var ute på remiss 2010-05-05 – 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010. Förstudien omfattar Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall.

Länsstyrelsen beslutade i augusti 2010 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Efter det delades sträckan in i olika etapper, varav Dingersjö- Sundsvall utgör en etapp.

I september 2020 lämnade Trafikverket in en begäran om beslut om betydande miljöpåverkan för järnvägsplan Dingersjö-Sundsvall avseende tillkommande ytor som inte ingick i förstudieområdet och som inte omfattas av länsstyrelsen tidigare beslut om betydande miljöpåverkan. De tillkommande ytorna inkluderade en utvidgning av järnvägskorridoren för en tunnel i Vapelnäs. Länsstyrelsen fattade den 9 december 2020 beslut om att projektet inklusive tillkommande ytor kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Senare, under år 2020, kom arbetet med dubbelspårutbyggnad Dingersjö-Sundsvall att delas in i två järnvägsplaner, dels Dingersjö-Kubikenborg, dels Kubikenborg-Sundsvall C. Denna samrådsredogörelse avser sträckan Dingersjö-Kubikenborg.

Under perioden 2015–2020 har inledande samråd genomförts för hela sträckan Dingersjö-Kubikenborg-Sundsvall och samråden har även inkluderat ombyggnation av väg 562.

Den 5 juli 2021 presenterade Trafikverket en samrådshandling för utbyggnad till dubbelspår för Ostkustbanan, delen Dingersjö-Kubikenborg. Samrådet pågick från 5 juli till 13 augusti 2021. Samrådshandlingen och filmade presentationer fanns tillgängliga på Trafikverkets hemsida och fanns att läsa på följande platser:

- Sundsvalls kommun, receptionen, Norrmalmsgatan 4, Sundsvall
- Trafikverket, receptionen, Redargatan 18, Gävle

Inför samrådet gjordes 2021-06-29 ett brevutskick med information om projektet och samrådet till de fastighetsägare som berörs av markanspråk och fastighetsägare som bedömts vara bullerberörda. Brevutskick gjordes även till berörd kommun och länsstyrelse, övriga statliga myndigheter, organisationer, föreningar och företag som kan antas bli berörda. Allmänheten bjöds in till samrådsmöte på orten genom annonsering i Sundsvalls tidning 2021-07-03. Samrådshandlingen från 2021 redovisar ett planförslag för dubbelspårutbyggnad, bland annat med en längre tunnel genom berget i Vapelnäs. Tillsammans med projekterande konsult beslutade dock Trafikverket, i slutet av 2021, att avbryta uppdraget att upprätta järnvägsplan för sträckan Dingersjö-Kubikenborg.

Arbetet återupptogs i början av 2023 och de linjestudier som utförts har medfört en del ändringar jämfört med tidigare linjestudier. I aktuell Samrådshandling daterad 2024-05-23 redovisas ett planförslag, det vill säga ett förslag till lokalisering av dubbelspåret inklusive permanenta och tillfälliga markanspråk för järnvägsanläggningen. Därtill redovisas översiktliga konsekvensbedömningar i olika avseenden. Samrådshandlingen har föregåtts av ett flertal dialogmöten i formen öppet hus under vintern och våren 2023/2024.

I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket hur inkomna synpunkter beaktas. Synpunkterna på samrådshandlingen täcker ett brett spektrum av aspekter, bland annat dubbelspårets planläge, markanspråk, konsekvensbegränsande åtgärder avseende buller

och vibrationer, masshantering och mer detaljerad information om påverkan på den egna fastigheten.

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

I Figur 1 sammanfattas planprocessen för Ostkustbanan Dingersjö-Kubikenborg.



Figur 1. Planprocess Ostkustbanan Dingersjö-Kubikenborg

## 2 Samrådsrets

### 2.1. Samrådsrets inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2010

Samrådsretsen har utgjorts av allmänheten, myndigheter och organisationer, vilket framgår av Samrådsredogörelse – Förstudie dubbelspår Gävle-Sundsvall, daterad 2010-10-29.

### 2.2. Samrådsrets inledande samråd 2015–2020

Samrådsretsen har utgjorts av Sundsvalls kommun, Länsstyrelsen Västernorrland samt allmänhet, företag, ledningsägare och arrendatorer. De identifierade myndigheterna, organisationer, föreningar och företagare har fått brev med inbjudan och information till de allmänna mötena öppet hus. Allmänheten har via annonsering erhållit inbjudan till de allmänna mötena öppet hus.

### 2.3. Samrådsrets för utformning av planförslag 2021

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

I samrådsretsen ingår berörd kommun och länsstyrelse. Även övriga myndigheter som kan antas bli berörda eller ha intresse för järnvägsplanen och kan bidra med kunskap samt synpunkter har inkluderats i retsen.

Avgränsning av företag, föreningar och organisationer har gjorts genom att de som kan antas bli berörda eller som bedöms kunna bidra med kunskap och synpunkter av värde har inkluderats i retsen.

Även allmänheten ingår i samrådsretsen.

Under samrådet år 2021 har enskilda som kan antas bli särskilt berörda ingått i samrådsretsen, däribland de fastighetsägare som omfattas av järnvägsplanens redovisade markanspråk, både permanent och för tillfällig nyttjanderätt, samt de vars fastighet ingår i bullerutredningsområdet.

### 2.4. Samrådsrets tidiga samråd 2023–2024

Fortsatt projektering av dubbelspåret mellan Dingersjö och Kubikenborg har resulterat i en linjesträckning som delvis skiljer sig från tidigare utformningsförslag som presenterats under 2021. För att informera om pågående arbete och inhämta synpunkter har öppna hus riktade till områden längst sträckan hållits under vintern/våren 2023/2024. Inbjudan till öppet hus skickades ut till flertalet fastighetsägare i respektive område.

Utöver öppna hus har två informationsmöten hållits med Sundsvalls kommun respektive Länsstyrelsen Västernorrland.

Konsultation har skett med sametinget och med Voernese sameby.

## 3 Samråd

### 3.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2009–2010

Förstudien ”Dubbspår Gävle – Sundsvall” var ute på remiss 2010-05-05 – 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010. Förstudien omfattar Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall.

I samrådsredogörelsen, daterad 2010-10-29, är genomförda samråd och inkomna yttranden från förstudien summerade. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2010/25933.

Länsstyrelsen Gävleborg och Länsstyrelsen Västernorrland beslutade den 31 augusti år 2010 (dnr 343-2850-10) att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Upprättad samrådsredogörelse, motiv och bakgrund till beslut finns att återfinna på Trafikverkets hemsida.

#### 3.1.1. Samråd med berörda länsstyrelser och kommuner

Under arbetet med förstudien fanns en referensgrupp bestående av de fem berörda kommunerna (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall), Länsstyrelsen Gävleborg, Region Gävleborg, Länsstyrelsen Västernorrland samt Landstingen i Gävleborg och Västernorrland. Referensgruppen har haft nio möten med början 2009-06-15.

Regelbundna samrådsmöten har också hållits tillsammans med flertalet av de ovan nämnda.

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

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

## 3.2. Inledande samråd vid utformning av planförslag 2015–2020

Efter länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan delades sträckan Gävle-Sundsvall in i olika etapper, varav Dingersjö-Sundsvall var en etapp. Senare, under år 2020 kom arbetet med dubbelspårutbyggnad Dingersjö-Sundsvall att delas in i två järnvägsplaner dels Dingersjö-Kubikenborg, dels Kubikenborg-Sundsvalls C.

Under perioden 2015–2020 genomfördes inledande samråd inför upprättande av järnvägsplan för sträckan Dingersjö-Sundsvall. Samråden inkluderade även ombyggnation av väg 562.

Samtliga dokument i ärendet under denna tidsperiod är diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2015/41597. Där finns alla inkommande synpunkter registrerade tillsammans med minnesanteckningar från möten, brev och tjänsteanteckningar från telefonsamtal under utredningens gång med datum som gör handlingarna spårbara.

Myndigheter, organisationer, föreningar och företagare som ingår i samrådskretsen fick brev med inbjudan och information om de allmänna mötena som hölls i form av öppet hus. Allmänheten bjöds in till de allmänna mötena via annonsering i Sundsvalls tidning, Sundsvalls Nyheter och Njurundabladet. Det främsta syftet med samrådet var att samråda kring ombyggnaden av väg 562 på delen Nolby-Sundsvalls Resecentrum men även att informera om tidplan och formell process för järnvägsplanen.

I september 2020 lämnade Trafikverket in en begäran om beslut om betydande miljöpåverkan för järnvägsplan Dingersjö-Sundsvall avseende tillkommande ytor som inte ingick i förstudieområdet och som inte omfattas av länsstyrelsens tidigare beslut om betydande miljöpåverkan. De tillkommande ytorna inkluderade bland annat att dubbelspåret föreslogs läggas i tunnel vid Vapelnäs. Länsstyrelsen i Västernorrlands län fattade den 9 december 2020 (dnr 343-8846-20) beslut om att projektet inklusive tillkommande ytor kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

### 3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd har utförts med Länsstyrelsen Västernorrland under 2016 i form av två möten. Båda mötena är dokumenterade med minnesanteckningar. Vid det första mötet medverkade även Sundsvalls kommun.

Datum för genomförande av samråd med länsstyrelsen:

2016-06-08 – Allmän information om projektet, dess tidplan och formella process. Även Sundsvalls kommun medverkade.

2016-09-27 – Information om innehåll i samrådsunderlag avseende vägplan för väg 562 och kommande process inför beslut om betydande miljöpåverkan. Mötet omfattade avgränsningar och innehåll i MKB för Järnvägsplan Dubbelspår Dingersjö-Sundsvall samt inledande samråd för tillståndsansökan vattenverksamhet avseende tunnel.

2016-11-24 – Syftet med mötet var att samråda avseende vattenverksamhet, kommande arbete och process för tillståndsansökan för vattenverksamhet. En del av syftet är också att länsstyrelsen ska ges tillfälle att bidra till att ge miljökonsekvensbeskrivningen rätt innehåll och inriktning.

2017-10-19 – 2018-04-17 Samråd om allé – Konversationen via mejl behandlade hur biotopskyddad allé utmed väg 562 och järnvägen ska beaktas.



2018-02-27 – Samråd om Tingstahögen - Länsstyrelsen meddelar via telefon och mejlkonversation att gravkullen Tingstahögen har ett mycket högt värde och att länsstyrelsen ej kommer att tillåta ytterligare intrång in mot området av lämningen. Markanspråk närmare än de större vägarna som finns i dagsläget kommer inte att tillåtas. Länsstyrelsen får en efterföljande fråga från Trafikverket via mejl med begäran om förtydligande på karta och får till svar att inom rödmarkerat område kommer ej byggnation medges och att arkeologisk utredning är rutin i området.

Löpande samråd har genomförts med Länsstyrelsen Västernorrland under perioden 2018-05-31 till 2018-11-26. Syftet med mötesserien var att hålla länsstyrelsen underrättad om arbetsläget samt att genom ett förankrat arbetssätt undvika omtag i processen.

Möte 2018-05-31 genomfördes tillsammans med Sundsvalls kommun. Mötet behandlade bland annat hantering av ytvatten, rening av dagvatten, buller och föroreningar.

I mejl 2018-06-11 skriver länsstyrelsen att väg- och järnvägsplanen i princip medför försämrade betingelser för berörda ytvattenområden, att det är svårt att se att planerna skulle vara konsekvensneutrala för berörda vattenmiljöer. Länsstyrelsen anger att det är av intresse att se på möjligheterna att inrymma kompensationsåtgärder som skulle innebära reella förbättringar i något av de berörda vattendragen. Detta skulle kunna ske genom fysiska åtgärder i syfte att förbättra fysiska vattenmiljön genom biotopåtgärder, undanröjande av vandringshinder, anpassning av strandbiotoper eller liknande.

Möte 2018-09-03 hade fokus på vattenfrågorna, främst Vapelbäcken och Svartjärnsbäcken.

Möte 2018-10-01 behandlade vattenfrågor kring framför allt Nolbybäcken men även Vapelbäcken och Svartjärnsbäcken.

I mejl 2018-11-13 lämnar länsstyrelsen synpunkter på utredning (PM) Nolbybäcken (2018-09-24), Vapelbäcken (2018-09-10) och Svartjärnsbäcken (2018-09-04).

Möte 2018-11-26 behandlade vattenfrågor kring Nolbybäcken, Vapelbäcken, Svartjärnsbäcken, Bredsandsbäcken och Stavsättsbäcken.

Avseende Nolbybäcken ansågs förslaget innebära en förbättring av naturmiljön och det bedömdes därför att det saknas skäl för kompensationsåtgärder. Länsstyrelsen har inte haft synpunkter på PM Nolbybäcken och utredningen av passagen bedöms därför som avslutad. Avseende Vapelbäcken ansåg Trafikverket att inga försämringar uppstår till följd av projektet och därför anses inget behov av kompensationsåtgärder vara aktuella.

Avseende Svartjärnsbäcken ansåg Trafikverket att projektet innebär en förbättring och därför att det inte finns behov av kompensationsåtgärder.

Avseende Bredsandsbäcken ansåg Trafikverket att projektet medför en liten förändring och ser därför inget behov av kompensationsåtgärder.

Avseende Stavsättsbäcken och Grevensbäcken ser Trafikverket inga behov av kompensationsåtgärder.

Mötet avslutas med att länsstyrelsen avser återkomma om sin syn på kompensationsåtgärder. Vid ett uppföljande telefonsamtal 2018-12-04 återkopplar länsstyrelsen med synpunkter på hur kommande ansökan/anmälan för de berörda vattendragen bör utformas. Synpunkterna avses tas med i kommande processer kring vattenverksamheter.

I ett mejl 2019-01-31 inkom länsstyrelsen med en sammanställning av synpunkter kring eventuella kompensationsåtgärder och om några biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet och som ska utredas av Trafikverket. Länsstyrelsen angav att utifrån vad som framgått av utredningarna som har presenterats i PM för respektive vattendrag ser inte kompensationsåtgärder ut att vara nödvändiga, men de behöver slutgiltigt behandlas av länsstyrelsen i den kommande miljöprövningen.

### 3.2.2. Samråd med berörd kommun

Skriftligt samråd genomfördes med Sundsvalls kommun under 2015 där yttrande inkommit från Sundsvalls kommun via PM. År 2016 gjordes utskick av samrådsunderlaget och Sundsvalls kommun inkom med yttranden. Även ett muntligt samråd hölls med Sundsvalls kommun under 2016. Mötet är dokumenterat i form av minnesanteckningar. Vid mötet medverkade även Länsstyrelsen Västernorrland.

Datum för genomförande av samråd med Sundsvalls kommun:

2015-06-02 - Miljökontoret undrar kring tänkbara järnvägssträckningar kring Stockvik. Svar från Trafikverket är att Trafikverket vill undvika industrierna i Stockvik, ställverket, samt närboende i Vapelnäs och kommer därför att utreda om det är möjligt att placera dubbelspåret i en tunnel mellan Svartvik och Stockvik, i stället för längs med befintlig järnväg.

2015-06-05 – Skriftligt yttrande från kommunen som lyfter fram frågor som är viktiga att beakta i järnvägsplanen. Dessa är trafikering under byggtiden, breddad järnvägskorridor söder om Stockvik, tågstation i Kvissleby, tågstation i Bredsand, minimera barriäreffekter, dagvatten, dagvattenkylvert Tingstagärdesbäcken, industrispårsanslutningar Akzo och Kubal, detaljplan för industrimark i Stockvik, Bullerskärmar Bredsands skola, fastighetsinlösen, åtgärdsvalsstudie – resor Njurunda.

2016-06-08 - Allmän information om projektet, dess tidplan och formella process, även med Länsstyrelsen Västernorrland.

Löpande samråd genomfördes med Sundsvalls kommun under perioden 2018-05-31--2019-01-16:

Möte 2018-05-31 var gemensamt med länsstyrelsen och Trafikverket, se ovan.

Möte 2018-06-28 behandlade projekteringsförutsättningar, hantering av ytvatten (Nolbybäcken, Harabergsvägen Ljungan, Södra förskärningen, Norra förskärningen, Svartjärnsbäcken, Bredsandsbäcken), rening av dagvatten (Harabergsvägen Ljungan, Södra förskärningen, Bredsand, Fläsian) samt föroreningar.

Möte 2018-08-23 behandlade hantering av ytvatten (Nolbybäcken, Harabergsvägen Ljungan, Södra förskärningen/Vapelbäcken, Svartjärnsbäcken, Bredsandsbäcken, Norra Bredsandsbäcken, Stavsättsbäcken, Grevebäcken).

Möte 2018-10-04 behandlade hantering av flöden för Nolbybäcken, samordning mellan bäckpassage och gång- och cykelväg samt viltpassage och utterpassage. Under öppet hus 2017 kom det många synpunkter om passagebehov. Alternativa lösningar där Nolbybäcken leds under järnvägen samordnat med gång- och cykelpassage redovisades. Olika platser diskuterades utifrån målpunkter, lutningsförhållanden, trafiksäkerhet samt utformning utifrån trygghetssynpunkt. Mötesdeltagarna enades om att en samordnad passage för GC- trafik och bäck är den bästa lösningen. Övriga frågor som diskuterades var tågpendlingsmöjligheter, Akzos intressen och översvämningsrisk och gestaltungsfrågor.

Möte 2018-10-16 handlade om Svartvik med fokus på kulturmiljö- och friluftsaspekter. Diskussion fördes om områdets värden kopplat till kulturmiljö och friluftsliv. Området och dess kvarvarande byggnader har inget formellt skydd, men utgör ett stort värde för den lokala förståelsen av industrins historia i Sundsvall. Aspekter som tagits med i den utförda linjestudien är de kulturhistoriskt intressanta byggnaderna, utpekade i kommunens kulturmiljöinventering. Linjer som gav mer intrång på dessa byggnader har valts bort. Gillska stugan och Spiklådan kan troligen bevaras i projektet. Kommunen förordar Serpentinvägen i ett läge söder om befintlig Serpentinväg, med en GC-väg norr om befintlig Serpentinväg. GC-väg behövs för att knyta ihop Svartviks industriminnen samt för att möjliggöra cykelpendling in mot stan och att nå rekreationsområden öster om vägen. Angående byggtid anser kommunen att det är viktigt med samverkan med verksamheterna som är kopplade till Svartviks industriminnen. Trafikverket ska se över möjliga lösningar med genväg mellan kyrkan och eventuell ny GC-väg samt anslutning till Gillska stugan i form av trapp eller annan lösning.

Möte 2018-11-09 behandlade kritiska områden gällande kommande samråd. Dessa var Svartviks industriområde, Svartviks herrgård samt Hemmanet/Serpentinvägen.

Möte 2018-11-15 behandlade Trafikverkets behov av nyttjande av en industrifastighet i Skönsmon och kommunens nyttjandeplaner för aktuell fastighet.

Mötet 2018-11-29 behandlade passagebehov och föreslagna passager. Kommunen framförde synpunkter om behov av tätare passager för småvilt, behov av viltstängsel där det inte finns personsskyddsstängsel samt att de föreslagna passagera för GC-trafik är välplacerade och tillräckliga. Behov av personskyddsstängsel behöver diskuteras med Räddningstjänsten. En övrig fråga handlade om att använda berg från tunneldrivningen till byggprojekt i trakten, vilket kan minska behovet av nya täkter.

Möte 2018-12-06 behandlade bland annat rening av dagvatten. Inga direkta utsläpp till recipient kommer att accepteras, någon form av rening kommer att erfordras. Processvatten från sprängningsarbeten planeras att hanteras i containrar. Kommunen påpekade vikten av att skilja suspenderat material innan vatten släpps i våtmark. Övriga frågor behandlade tidplan för kommunens detaljplanearbete.

Mötet 2018-12-13 behandlade gestaltungsprinciper och förslag med anknytning till Svartviks industriminnen, personskyddsstängsel, gravhögen i Nolby, cirkulationsplats Kvissleby och Bredsand, tunnelmynningar, bullerskydd, parken i Bredsand, passage mellan Skönsmon och Södra kajen, cykelställ, restytor mellan väg 562 och järnväg, teknikhus och signalkiosker. Kommunen poängterar att det är viktigt med en sammanhållen gestaltning, exempelvis för slänter, murar, bullerplank i Svartvik och generellt i hela projektet.

2021-02-22 – Samrådsmöte där Trafikverket presenterade vad som hänt i projektet sedan senaste mötet med kommunen.

Dialog har förts mellan Trafikverket och Sundsvalls kommun om gemensamma intresseområden i anslutning till ombyggnad av Ostkustbanan mellan Dingersjö och Sundsvall. Upprättade PM finns diarieförda på diarienummer TRV 2020/101407.

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

Allmänna samråd för att informera och inhämta synpunkter har hållits vid flera tillfällen i form av öppet hus (2016-11-15, 2016-11-24, 2017-09-26 och 2017-10-05). Inbjudan till samråden har skett med annonsering i Sundsvalls tidning, Sundsvalls Nyheter och Njurundabladet. Information via kommunens hemsida och Facebook har även funnits. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats [www.trafikverket.se/vag562ombyggnad](http://www.trafikverket.se/vag562ombyggnad), hos Trafikverket i Härnösand samt hos Sundsvalls kommun.

Minnesanteckningar från genomförda öppet hus har förts.

#### Sammanfattning av frågor som ställdes vid öppet hus 2016-11-15 och 2016-11-24

Fråga: Vet man säkert att tunneln i Vapelnäs blir av?

**Trafikverket svarar:** För att kunna räta ut järnvägslinjen behövs det en tunnel i läget för Vapelnäs på grund av terrängen. Behovet av att räta ut banan kommer främst av hastighet och krav på restid.

Fråga: Hur påverkas borrade energibrunnar av tunneln?

**Trafikverket svarar:** Projekteringen av tunneln kommer att visa hur påverkan kommer att bli. Alla berörda brunnar inom området kommer inventeras.

Fråga: Vilka andra konsekvenser kan tunneln innebära för oss boende där?

**Trafikverket svarar:** Buller vid/ur tunnelmynningar, vibrationer från tunnel samt eventuell påverkan på brunnar. Utredningar för eventuell påverkan kommer att genomföras.

Fråga: Varför ligger inte tidplanen för järnväg före vägplanen för väg 562?

**Trafikverket svarar:** I avtalet kring E4 Sundsvall har kommunen krävt att ombyggnationen av 562 ska påbörjas 2018, det styr tidsplanen. Ombyggnationen av väg 562 och dubbelspåret drivs som ett gemensamt projekt då det ligger nära geografiskt och har många beröringspunkter med varandra. Arbetet med dubbelspåret påbörjas parallellt med ombyggnationen av vägen för att anpassas till de olika infrastrukturerna.

Fråga: Hur görs bullerberäkningar? Varför utförs inte bullermätningar?

**Trafikverket svarar:** Trafikverket följer Naturvårdsverkets rekommendationer avseende bullerberäkningar. Vid mätningar är det risk att enstaka händelser påverkar, lika så väder och årstid, vilket kan ge större osäkerheter än en beräkning. Mätningar ger resultat för en viss punkt (där mätning utförs) beräkningar täcker in hela områden. 70 dBA är riktvärdet för utemiljö i anslutning till bostadshus.

Fråga: Finns inga förslag att se nu?

**Trafikverket svarar:** Nej, det är i ett tidigt skede. Vi har inte kommit så långt att några färdiga förslag finns att visa, det kommer finnas med på nästa samråd i februari, för vägen.

Fråga: Vad är tidplanen för dubbelspåret?

**Trafikverket svarar:** Planerad byggtid är 2023–2027.

Fråga: Vårt hus ligger nära järnvägen, osäkerheten gör att man inte kan sälja det.

**Trafikverket svarar:** Genom nya bestämmelser i väglagen och lagen om byggande av järnväg (banlagen) infördes från 2013-01-01 en skyldighet för Trafikverket att i undantagsfall och under vissa omständigheter på fastighetsägarens begäran lösa in hel eller del av en fastighet även om det ännu inte finns någon gällande vägplan eller järnvägsplan. Det går inte att undvika att fastighetsägarna drabbas av osäkerhet om den fortsatta markanvändningen.

Fråga: Vad händer med befintlig järnväg och banvall?

**Trafikverket svarar:** Akzo Nobel (nuvarande Nouryon) kommer behöva komma in och ut från sitt industriområde, övrig vall och järnväg som inte ska användas längre ska rivras.

Fråga: Önskemål om hållplats på järnvägen vid Kvissleby, för att få pendlingsmöjlighet från Kvissleby, med pendlarparkering. Och kanske möjlighet att kunna åka tåg från stan till Nolbybacken?

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har med sig den frågan i planeringen av dubbelspåret.

#### Informationsmöte för markägare i Vapelnäs 2017-03-20

I samband med den planering som pågått inför byggande av dubbelspår på sträckan Dingersjö-Sundsvall så har frågor inkommit från boende i Vapelnäs avseende hur deras fastigheter kan komma att påverkas av den tunnel som planeras att anläggas vid passagen av Vapelnäs. Trafikverket bjöd därför in berörda fastighetsägare till ett informationsmöte där erfarenheter från andra projekt presenterades. I första hand presenterades erfarenheter från Projekt Botniabanan där tunnlar på flera ställen anlades under och i närheten av områden liknande Vapelnäs. Vid mötet fanns inga detaljstudier gjorda avseende bergkvalitet i tunnelområdet, varför eventuella följder av tunneldrivning inte i detalj kunde presenteras.

#### Samrådsmöte med särskilt berörda bostadsfastigheter 2017-09-11

Trafikverket genomförde 2017-09-11 ett samrådsmöte med 14 ägare till bostadsfastigheter och som kan komma att bli särskilt berörda. Trafikverket informerade om projektet i stort, den formella processen och kring inlösen av mark. Frågor som uppkom och Trafikverkets kommentarer redovisas nedan:

Fråga: Varför är det så lång tid mellan laga kraft och start av byggnationen?

**Trafikverket svarar:** Det behövs minst 4 år för att möjliggöra att starta byggnationen år 2024. Marken skall vara röjd och tillfartsvägar skall då vara klara.

Fråga: Vad gäller för löpande underhåll, anslutning till bredband etc?

**Trafikverket svarar:** Ägarna skall fortsätta att underhålla fastigheterna med normalt underhåll. Däremot bör de inte göra kostsamma förändringar som kanske inte kommer att ersättas vid inlösen då inte hela kostnaden slår igenom i marknadsvärdet.

Fråga: Hur lång tid har man på sig efter att beslutet vunnit laga kraft att förhandla om ersättning och att flytta ut?

**Trafikverket svarar:** Skälig tid, men senast något år innan byggstart.

Fråga: En fastighetsägare begär förtida inlösen eftersom dennes hus redan idag ligger mycket nära befintlig järnväg och har varit tvungen att flytta ut pga. störningar från tågtrafiken som orsakat sömnproblem.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tar med sig frågan.

Fråga: Hur mycket går att påverka?

**Trafikverket svarar:** När det gäller bansträckningen, ingenting, den är låst. Däremot önskar Trafikverket få in synpunkter på var plankorsningar/planfria korsningar skall anläggas, det vill säga vilka behov som kommer att finnas att korsa järnvägen.

Samrådsmöte med särskilt berörda fastigheter (verksamheter) 2017-09-14  
Trafikverket genomförde 2017-09-14 ett samrådsmöte med åtta berörda fastighetsägare och verksamhetsföreträdare på Quality hotell i Sundsvall. Under mötet fördes dialog om olika konsekvenser av projektet för fastighetsägarna/verksamhetsutövarna i Kvissleby och Svartvik. Under mötet behandlades även frågor om inlösen och bedömningar av marknadsvärde.

Sammanfattning av muntliga frågor som ställdes vid öppet hus 2017-09-26 och 2017-10-05

Vid två tillfällen (2017-09-26, 2017-10-05) har allmänna samråd i form av öppet hus arrangerats lokalt för att ge och ta emot information. Inbjudan till samråden har skett med brev till samrådsgruppen samt annonserats i Sundsvalls tidning, Sundsvalls Nyheter och Njurundabladet. Platsen var Opalen i Kvissleby.

Vid dessa öppet hus var det främsta syftet att samråda för ombyggnaden till dubbelspår Dingersjö - Sundsvall samt att informera angående tidplan och den formella processen för järnvägsplanen. Efter presentationen gavs tillfälle för allmänna och enskilda frågor. Minnesanteckningar från de båda samråden har förts.

Generellt var de flesta positiva till att dubbelspåret ska byggas. Fokus låg på buller och vibrationsfrågor men det var även många synpunkter på passager. De framförda synpunkterna redovisas ämnesvis nedan. De svar som Trafikverket lämnade i de olika dialogerna som hölls under de öppna husen finns inte dokumenterade.

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

Många undrar om det blir bullerplank eller bullervallar längs med nya järnvägen.

Många frågor om hur bullerutredning och inventering går till.

Många frågor om vibrationer, om återkoppling till de fältmätningar som gjorts. Många hade synpunkter på att det vibrerar då godståg passerar.

Funderingar om den nya banvallen kommer ta upp vibrationer bättre än den gamla.

Ska spåret kapslas in så att bullret minskas?

### ***Passager***

Kvissleby – Rälsvägen utgör huvudstråk för hela Nolby ner mot målpunkter som skola, sporthall, busshållplatser, handel. Samarbete är etablerat mellan Solede skola och Nivrena skolan genom att de lånar salar och har idrott på Nivrena.

Södra passagen vid Nolby används främst för rekreation – viktigare att ha kvar den vid Rälsvägen. Söder om denna låg tidigare Nolby station.

Kyrkvägen – Många från Hemmanet använder den för att ta sig ner till kyrkan och ner till området kring Svartviks industriminnen samt för rekreation ner mot strandleden. Koppling till begravningsplatsen på Hemmanet finns mot kyrkan. Många önskar ha denna passage kvar.

Hemmanet – 336+600, - viktigt med passage som kopplas till bussen på väg 562 som används av många skolbarn. Många vill ha denna passage kvar.

Att ta bort gångvägen (som i dag löper mellan järnvägen och väg 562) mellan Hemmanet och Kvissleby upplevs som okej eftersom det kommer en GC-väg längs med väg 562.

Nolby alpina undrar om viadukten upp på Nya vägen blir kvar och meddelar att de gärna tar emot massor för att använda i anläggningen, samt för att utöka parkeringsplatserna.

### ***Tunnel och vattenverksamhet***

Frågor kring hur energibrunnar kan påverkas.

### ***Mark och fastighetsfrågor***

Många ville veta hur deras egen fastighet kommer att påverkas. En fastighetsägare informerar om att den egna bostadsfastigheten har bergvärmeanläggning.

### ***Generella frågor***

Varför bygger man inte en längre tunnel?

Många trodde det skulle bli hållplatser för pendling med lokaltåg längs hela sträckan. Många var positiva till ett hållplatsläge i Kvissleby.

### ***Inkomna synpunkter och frågor***

Under projektets gång fram till skedet Samrådshandling har det fortlöpande inkommit synpunkter och frågor som redovisas ämnesvis nedan. Vissa har fått svar via mejl i andra fall har svar hänskjutits till de öppna husen.

### ***Buller***

- Synpunkt 2016-04-05 från privatperson med förslag på karta. I yttrandet framförs önskemål om att bullervallen norr om Övre Bredsand förlängs utifrån bifogad karta så att de höga bullervärdena ej når berörda fastigheter. Bullerproblemet löses ej genom skyddade uteplatser utan genom en bullervall.
- Synpunkt från fastighetsägare i Kvissleby 2017-09-04 som frågar om bullermätningar och inlösen. Anser att bullernivåerna är för höga i dagsläget och undrar varför man inte har fått information om bullermätningar.

**Trafikverket svarar:** Vi förstår att ni har funderingar kring framtida bullersituation. Men det är med det vi vet idag svårt att fullt ut jämföra framtida dubbelspår med dagens upplevelse. Dels för att befintligt spår ligger något närmare er fastighet än det som planeras för kommande dubbelspår, dels för att behov av bullerskyddsåtgärder inte är fastslagna än. Vi kommer veta mer om detta vid kommande samråd.

Generellt kan vi säga att spårnära åtgärder bidrar till lägre ljudnivå såväl från passerande som inbromsande tåg.

Det material som visades på det inledande samrådet som ni refererar till, var bullerutbredningskartor för en första avgränsning av vilka som är berörda av buller utifrån planerad ny spårsträckning. Dessa utgick från att inga bullerskyddsåtgärder vidtagits, dvs tog inte hänsyn till åtgärder som kan komma att utföras och bidra till lägre ljudnivåer än vad som framgår av utbredningskartorna.

Nästa steg i arbetet är platsbesök och uppdatering av modellen. Därefter sker nya beräkningar och bedömningar av åtgärdsbehov. I första hand föreslås spårnära åtgärder och i andra hand fastighetsnära åtgärder. När vi är klara med detta för alla

berörda, kommer ett nytt samråd genomföras där ni får möjlighet att se resultatet av de nya beräkningarna av ljudnivåer, såväl med föreslagna åtgärder som utan. Bullerskyddsåtgärderna, spårnära som fastighetsnära, kommer därefter arbetas in i och fastställas i järnvägsplanen.

- Fråga 2018-08-14 om det finns något svar på bullermätningarna och om några åtgärder som bullerskydd (treglasfönster) kommer att utföras på Roddvägen i Kvissleby.

**Trafikverket svarade:** Ett förberedande arbete har gjorts och vi är nu i ett inledningsskede för samrådstiden, vilken inleds den 26 september med ett öppet hus i Kvissleby. Annons är på väg ut i tidningen. Att oron är stor är vi medvetna om men samtidigt har vi varit i så pass tidigt skede i projektet att vi inte har haft något underlag att presentera förrän nu. En bullerutredning pågår och beräknas vara klar under hösten.

Avseende mätningar kommer ett antal fastigheter att väljas ut. Utifrån mätningar för dessa fastigheter görs sedan beräkningar och bedömningar. Om kompletterande mätningar skall göras så det är möjligt att vi även behöver sätta mätare på din fastighet. Det går inte idag att svara på om din fastighet måste lösas in på grund av buller eller närhet till spåret.

### ***Passager***

- Fråga 2015-08-29. Hur ser planerna ut för passager över/under den nya järnvägen i Nolby? I dagsläget finns det två övergångar, en med bommar och ljud/ljus och en oövervakad. Försvinner dessa när dubbelspåret kommer? Hur ska vi då ta oss ner till Kvissleby om vi inte åker bil? Jag förutsätter att viadukten vid slalombacken blir kvar, men det behövs fler ställen där man kan ta sig över järnvägen. Det bästa är ju om det kan bli fler säkra passager, exempelvis tunnel eller bro över. Jag ser fram emot ett svar där jag får reda på de planer som finns.
- Skriftligt yttrande 2017-08-03. I yttrandet framförs en farhåga om att troliga bullerplank kommer att innebära stora barriäreffekter så att Nolby avskärs från centrala Kvissleby. Önskemål framförs om att det därför ska finnas minst tre passager; en i anslutning till Tunavägen, en i anslutning till Rälsvägen samt en vid Nya vägen.
- Synpunkt 2017-08-28. Som boende i Nolby känner jag oro gällande ny järnväg för att vi kommer tappa två övergångar som finns idag. Barn vill alltid ta närmsta vägen till Kvissleby/skolan. Troligen tar man Svanvägen eller Rälsvägen. Ytterst sällan några andra än topstigen tar tunneln under. Tas möjligheten bort att korsa den nya järnvägen på ett säkert sätt och Trafikverket förlitar sig på nuvarande gångtunnel till Kvissleby så kommer det garanterat ske olyckor i framtiden. Vad jag förstått så kommer rälsen klara upp emot 200km/tim och tåg kommer kanske ibland att passera i 160km/tim. Dyrt att bygga en till tunnel eller gångbro. Men hur mycket är ett barns liv värt?

**Trafikverket svarar:** Vi är just nu i ett inledande skede på samrådet och några beslut på passager är inte tagna. Det nya spåret kommer att omgärdas av stängsel för att undvika spårspning, vilket ställer höga krav på passagera. Den 26 september och 5 oktober 2017 är det planerat ett inledande samråd i Opalen, annons kommer. Vi vill gärna att många



boende och verksamma i området kommer till dessa träffar för att ge oss input till projektet. Det är ni som bor och verkar i området, varför alla era synpunkter är viktiga.

### **Kulturmiljö**

- Fråga 2018-12-10 om Njurunda, där historiska hus, gamla tjänstemannabostäder från sågverksepoken eventuellt försvinner när järnvägen dras om.
- Är den planerade sträckningen av järnvägsspåret fastställd eller kan den fortfarande ändras? Bygget ligger ju ganska långt fram i tiden.
- Skulle Trafikverket kunna hjälpa till med pengar för att flytta något hus i stället för att riva?

**Trafikverket svarade:** Linjestudien är avslutad. Det vill säga att spårets sträckning/placering för fortsatt projektering är fastställd. Nu pågår framtagandet av järnvägsplanen, vilket är den demokratiska processen för att kunna bygga järnväg. Ni kan läsa mer på Trafikverkets hemsida kring Dingersjö-Sundsvall, dubbelspår. Trafikverket.se

Trafikverkets mål är att hitta den bästa lösningen, både för de berörda likväl som ur ett samhälleligt perspektiv. Vilka lösningar som kan bli aktuella längs sträckan är inte beslutat.

### **Bergvärme**

- Fråga 2019-03-22 om det innebär någon risk att installera bergvärme i fastighet med hänsyn till arbetet med dubbelspåret av järnvägen.

**Trafikverket svarade:** Efter dialog med geotekniker och hydrogeolog ser vi inget hinder kopplat till den planerade utbyggnaden av Ostkustbanan (från enkelspår till dubbelspår) mot att installera bergvärme och därmed borra en energibrunn på aktuell fastighet.

## 3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Miljöpartiet, skriftligt yttrande 2017-09-03

Miljöpartiet framför i ett skriftligt yttrande att en järnväg utformad för 200 km/tim innebär en rak linjeföring och en utformning som ger en barriäreffekt genom bebyggda områden. Därför är det viktigt att det finns tillräckligt många passager över eller under järnvägen. Korta vägar till närmaste passage uppmuntrar att ta cykeln eller gå till fots i stället för att ta bilen för sträckor under två kilometer. Ett för litet antal bilpassager leder också till längre färder för de resor som ändå genomförs med bil, med större utsläpp som följd.

Det är önskvärt att förutom befintliga bilvägar även bibehålla respektive nybygga:

- Eventuellt Svanvägen (Kvissleby), som GC, beroende på utformningen av korsningen.
- Tunavägen 568/562. Om denna korsning förläggs mer söderut än idag.
- Rälsvägen (Kvissleby), som GC, är idag den huvudsakliga vägen från Nolby till Nivrenaskolan och Kvissleby centrum.
- Kvartervägen (Hemmanet) som GC – en viktig väg för barn till Nivrenaskolan, till/från bussen eller allmänt till centrumet av Kvissleby. Gärna en rakare GC-väg än idag.
- Kyrkvägen (Hemmanet) som GC, det är en viktig väg ner till kyrkan och är ett väl använt promenadstråk till turistmålet Svartvik.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna.

Företagarna/Företagarföreningen Näringslivsbolaget

Två informationsmöten om dubbelspåret samt om väg 562 har genomförts med Näringslivsbolaget 2017-01-31 och 2019-09-27.

### 3.3. Samråd vid utformning av planförslag 2021

Den 5 juli 2021 presenterade Trafikverket en samrådshandling för utbyggnad till dubbelspår för Ostkustbanan, delen Dingersjö-Kubikenborg, Sundsvalls kommun, Västernorrlands län. Samrådet pågick från 5 juli till 13 augusti 2021.

Samrådshandlingen och filmade presentationer fanns tillgängliga på Trafikverkets hemsida och fanns att läsa på följande platser:

- Sundsvalls kommun, receptionen, Norrmalmsgatan 4, Sundsvall
- Trafikverket, receptionen, Redargatan 18, Gävle

Inför samrådet gjordes 2021-06-29 ett brevutskick med information om projektet och samrådet till de fastighetsägare som berörs av markanspråk och fastighetsägare som ingår i bullerutredningsområdet. Brevutskick gjordes även till berörd kommun och länsstyrelse, övriga statliga myndigheter, organisationer, föreningar och företag som kan antas bli berörda. Allmänheten bjöds in till samråd genom annonsering i Sundsvalls tidning 2021-07-03.

Nedan presenteras det samråd som utförts vid utformning av planförslag 2021. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2020/101407. Efter samrådet 2021 gjordes ett större omtag i projektet som bland annat resulterade i en delvis ny linjesträckning. De inkomna yttrandena från samrådet 2021 har bemötts av Trafikverket under våren 2024, det vill säga efter omtaget.

#### 3.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen Västernorrland inkom med yttrande avseende samrådshandlingen daterad 2021-09-09. Länsstyrelsen Västernorrland inkom 2021-10-31 med ett kompletterande yttrande avseende kulturmiljön i Nolby. Yttrandena berör flera områden och redovisas nedan ett område i taget.

##### Buller och vibrationer

I dagsläget påverkas ett flertal bostäder och verksamhetsområden av buller från den befintliga järnvägen, E4 och väg 562. En bullerutredning är under framtagande där behovet att bullerskyddsåtgärder kommer att redovisas. I bifogade bullerutredningskartor finns förslag på spårnära åtgärder i form av bullerskyddsskärmar. Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer att inkluderas i den bullerutredning som är under framtagande. I den kommande bullerutredningen kommer även stomljud som uppkommer från den nya tunneln att tas med. Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket tar fram en bullerutredning där också fastighetsnära skyddsåtgärder utreds och specificeras. Länsstyrelsen anser att den avgränsningsberäkning som ligger till grund för utredningen är rimlig.

**Trafikverket svarar:** Sedan 2021 har ett omtag skett bland annat med en justerad linjesträckning samt att tidigare redovisad tunnel inte längre är aktuellt. Bullerutredningen som nu är under framtagande kommer att redovisa källnära (spår- och vägnära) bullerskyddsåtgärder som bedöms vara tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga. För de fall där spår- och vägnära bullerskyddsåtgärder inte bedöms vara ekonomiskt och/eller teknisk rimliga kommer fastighetsnära bullerskyddsåtgärder att föreslås för att klara riktvärden för buller inomhus och vid uteplats för samtliga bullerberörda fastigheter. Stomljud kommer inte att inkluderas i bullerutredningen eftersom ingen tunnel numera projekteras.

## Strandskydd

Strandskyddet är ett tungt vägande allmänt intresse som ska beaktas i all planering. Länsstyrelsens uppfattning är att Trafikverkets skrivningar kring strandskyddet är tvetydiga. Planerande åtgärder innebär att påverkan sker i vattendrag och dess strandzon, vilket kommer att påverka växtlighet och djurliv i berörda områden. Miljökonsekvensbeskrivningen gör gällande att påverkan blir negativ tiden närmast anläggningsskedet samt att återskapande av strandzoner planeras genomföras där det är möjligt.

Länsstyrelsens bedömning är att även om järnvägen är av allmänt intresse så måste den påverkan ett genomförande har på strandskyddet utredas närmare. Länsstyrelsen anser att det är relevant att Trafikverket tydligare redovisar vilka vattendrag och strandzoner som förväntas bli påverkade samt var man bedömer att det är möjligt att återskapa strandzonerna. Även om den faktiska påverkan främst sker i byggskedet så kan konsekvenserna för växt- och djurliv bli betydande. Länsstyrelsen anser att eventuella långsiktiga konsekvenser bör utredas grundligare.

**Trafikverket svarar:** Projektet har gjort ett omtag och informationen i den tidigare samrådshandlingen är till viss del inte längre aktuell. Nu föreslagna lösningar och konsekvensbeskrivningar redovisas i Samrådshandling 2024-05-23.

## Kulturmiljö och fornlämningar

Flera fornlämningar finns längs sträckan och ett genomförande av järnvägsplanen kommer att medföra ett intrång i gravhögen Tingstahögen. I Svartvik finns ett antal kulturhistoriska byggnader från flottnings- och sågverkstiden. Kvissleby-Nolby-Prästbolet är ett riksintresseområde för kulturmiljövård där värdet för riksintresset består av en unik fornlämningsmiljö i kombination med ett gravfält med flera storbögar. Området beskrivs ha ett stort upplevelsevärde i de lämningar som finns och är ett attraktivt besöksmål. Planens genomförande innebär en fragmentering av Svartviks industriminnen då en planskild korsning i området kommer att stängslas in. Det beskrivs att kulturmiljön redan idag är påverkad av den befintliga järnvägen och sammantaget bedöms påverkan på kulturmiljöns värde som måttligt negativt.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning, men vill understryka vikten av att lämpliga skyddsåtgärder vidtas för att minska påverkan på de kulturhistoriskt intressanta byggnaderna vid Svartvik.

Enligt samrådshandlingen pågår en arkeologisk utredning som startade våren 2021. Information om fornlämningar längs sträckan kompletteras efter samrådet tillsammans med bedömning om påverkan.

Länsstyrelsen lämnade senare in ett kompletterande yttrande gällande riksintresset Kvissle-Nolby-Prästbolet, med fokus på järnvägsprojektets påverkan på Tingshögen. I yttrandet presenteras nollalternativet, ”södra” och ”norra” alternativet. Från kulturmiljösynpunkt förordar länsstyrelsen det södra alternativet därför att de övriga alternativen kommer att orsaka barriäreffekter, minska tillgängligheten samt påverka det visuella och de pedagogiska värdena, vilket skadar uttrycken för riksintresset för kulturmiljövård Kvissle-Nolby-Prästbolet.

**Trafikverket svarar:** Länsstyrelsens synpunkter har noterats. Projektet har gjort ett omtag och åtgärder som föreslogs i den tidigare samrådshandlingen är till viss del inte längre aktuella. De omarbetade förslagen kommer att redovisas i Samrådshandling 2024-05-23.

## Grundvatten

Järnvägstunneln som planeras kommer att innebära att grundvattennivån sänks permanent. Tillfälliga sänkningar och avledning av grundvattnet kommer att vara nödvändigt vid byggskedet. Miljökonsekvensbeskrivningen har avgränsats till den vattenhantering som sker främst under driftskedet. För den permanenta grundvattensänkningen upprättas en tillståndsansökan som lämnas in till mark- och miljödomstolen då det är en tillståndspliktig vattenverksamhet. Påverkan på Nolbybäcken och Svartviksfjärden kommer att beskrivas utförligare i tillståndsansökan för vattenverksamhet.

För vissa mindre åtgärder som rör vattenverksamhet räcker det med en anmälan till länsstyrelsen. I miljökonsekvensbeskrivningen skriver Trafikverket att anmälan om vattenverksamhet kommer att upprättas för de vattendrag som berörs av åtgärder. Länsstyrelsen ser gärna att det förtydligas om åtgärderna bedöms bli aktuella för anmälan till länsstyrelsen eller om det kan komma att hanteras i en sammanhållen tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen.

**Trafikverket svarar:** Projektet har gjort ett omtag och tunneln som beskrevs i den tidigare samrådshandlingen är inte längre aktuell, den har ersatts av en skärning. Trafikverket bedömer att bortledning av grundvatten för skärningen är tillståndspliktigt. Trafikverket avser att ta fram anmälningar för respektive vattendrag som berörs av åtgärder, med undantag för Svartjärnsbäcken som planeras att hanteras i en samlad tillståndsansökan tillsammans med bortledning av grundvatten för skärningen i Stockvik. De tillstånd och anmälningar för vattenverksamhet som bedöms bli aktuella beskrivs i Samrådshandling 2024-05-23.

## Jordbruksmark

I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs att en mindre areal jordbruksmark kommer att tas i anspråk i den södra delen av järnvägslinjen. Jordbruksmark är enligt miljöbalken av nationell betydelse och avgörande för Sveriges livsmedelsproduktion. I vidare skede behövs en utförligare analys gällande vilka konsekvenser som kan uppstå för omkringliggande skogs- och jordbruksmark. I byggskedet riskerar tunga maskiner och tillfälliga vägar att orsaka markpackningsskador som påverkar brukbarheten av marken. Skadeförebyggande åtgärder för att minimera belastningsskador på marken bör redovisas i nästa skede.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter. Projektet har gjort ett omtag och informationen i den tidigare samrådshandlingen är till viss del inte längre aktuell. Nu föreslagna lösningar och konsekvenser redovisas i Samrådshandling 2024-05-23. Trafikverket avser att vidta skyddsåtgärder under byggskedet för att minimera markpackningsskador på jordbruksmark.

## Klimatanpassning

En klimat- och sårbarhetsanalys har tagits fram för sträckan Sundsvall-Hudiksvall för Ostkustbanan. Under 2021 har en heltäckande studie gjorts av hela Region Mitt, en analys som presenterats i slutet av augusti för berörda länsstyrelser. Underlaget är av vikt för fortsatta analyser av hur sträckan kommer att påverkas av de högre belastningar ett förändrat klimat kan innebära för denna anläggning.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har tagit del av klimat- och sårbarhetsanalysen för sträckan Sundsvall-Hudiksvall och har inte identifierat områden med högt sårbarhetsindex på den aktuella delsträckan. Trafikverket projekterar utifrån dimensionerande återkomsttid och klimatfaktor.

### 3.3.2. Samråd med berörd kommun

Sundsvall kommun inkom med yttrande avseende samrådshandlingen daterad 2021-09-30. Yttrandet berör flera områden och redovisas nedan ett område i taget.

#### Strategiskt viktiga frågor på ett övergripande plan

Sundsvalls kommun förordar att järnvägens dubbelspår ska byggas så snart som möjligt. Det är en prioriterad fråga för kommunen ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. Denna prioritering medför dock inte att kommunen vill bortse från de lokala konsekvenserna, utan kommunen ser gärna att järnvägsutformningen blir sådan att både nationella, regionala och lokala intressen tillvaratas på bästa möjliga sätt och med ett långsiktigt utvecklingsperspektiv.

Kommunen har vid upprepade tillfällen både muntligt och skriftligt (sedan 2011) framfört vad som bedöms vara strategiskt viktiga frågor ur kommunens synvinkel. Trots detta har förslag om möjliggörande av framtida stationslägen vid befolkningskoncentrationerna i Kvissleby och eventuellt Bredsand inte bemötts förrän våren 2021. Då informerade Trafikverket om att den linje som lades fast för flera år sedan inte möjliggör framtida stationsetableringar vid befolkningskoncentrationerna trots att spåret passerar där. Detta är ett hinder för framtida utveckling som kanske hade kunnat undvikas om en bättre och mer transparent samrådsprocess hade genomförts i kritiska skeden i projektet.

I järnvägsplanens handlingar saknas en informativ och illustrativ översiktlig plan och profil. Avsaknaden av översiktlig profil eller översiktskarta som visar exempelvis passage av olika slag, var det är tekniskt möjligt att anlägga stationer i framtiden (rakspår som ej lutar mer än marginellt) vilka hus som inlöses etc. gör det svårt att få en översiktlig bild utan mycket tidskrävande tolkningar av alla delritningar. Vi har inte heller hittat någon lista eller summering över antal bostäder som inlöses, trots att det är en mycket påtaglig konsekvens för omgivningen.

**Trafikverket svarar:** Projektet har gjort ett omtag och informationen i den tidigare samrådshandlingen är till viss del inte längre aktuell. Bland annat har linjesträckningen justerats. I den nuvarande projekteringen har det säkerställts att ombyggnationen inte omöjliggör en framtida regionalstågsstation i Kvissleby eller i Bredsand. Trafikverket har noterat kommunens önskemål om en översiktlig profil och översiktskarta, vilket har inarbetats i Samrådshandling 2024-05-23.

#### Hushållning med naturresurser

Miljönämnden kan inte instämma med Trafikverkets bedömning om att aktuell järnvägsplan kommer att medföra små negativa konsekvenser vad gäller hushållning av naturresurser när projektet beräknar ett massöverskott på 600 000 m<sup>3</sup>, som det i dagsläget inte finns någon klar avsättning för. Nämnden förordar att Trafikverket hittar reella och lämpliga avsättningsområden för massorna i ett så tidigt skede som möjligt. Vidare anser nämnden att det är viktigt att hitta hållbara transportlösningar för att minska masshanteringsens klimatpåverkan.

Nämnden pekar också på vikten av att massornas föroreningsinnehåll utreds. De bedömer att nuvarande underlag är alltför översiktligt och tunt för att kunna ge en sådan representativitet och tillförlitlighet som krävs för en korrekt genomförd klassning, och som en effektiv och säker masshantering bygger på och förordar att kompletterande provtagning utförs.

**Trafikverket svarar:** Projektet har gjort ett omtag och upplägget i handlingarna har ändrats i Samrådshandling 2024-05-23. Masshanteringen beskrivs och bedöms nu i ett

separat avsnitt. Trafikverket utreder olika möjligheter till avsättningar av överskottsmassor. Bland annat så pågår ett samarbete med Sundsvalls kommun avseende potentiell återanvändning av massor i nya verksamhetsområden i Övre och Nedre Stockvik. Inom dessa platser kan betydande volymer massor inrymmas.

Ytterligare undersökningar av massornas föroreningsinnehåll planeras under fältsäsongen 2024.

### Åtgärder i bäckar

Miljönämnden deltar gärna i samråd kring nytt läge och utformning av åtgärder i bäckar för att kunna komma med synpunkter på en mer detaljerad utformning av nya bäckfåror och förläggningar av trummor.

Gällande Nolbybäcken, Vapelbäcken, Svarttjärnsbäcken och Bredsandsbäcken ställer sig nämnden positiv till föreslagna åtgärder, med några tillägg.

Vid Norra Bredsandsbäcken har nämnden förslag på en mer omfattande lösning, där åtgärder i Norra Bredsandsbäcken förslagsvis kan utföras som kompensationsåtgärd för den natur som går förlorad kring Svarttjärnsbäcken. Bäckens föreslagna gå i en öppen bäckfåra ner till mynningen i havet och det kan förslagsvis kombineras med en passage för gående mellan friluftsområdet väster om infrastrukturen till Nedre Bredsands strandmiljöer. Miljönämnden undrar om det skulle gå att delvis nyttja Hjortronstigen som tillfällig väg ned till väg 562 under byggskedet och menar att denna väg sedan skulle kunna nyttjas som GC-väg med bäcken intill.

**Trafikverket svarar:** Möjligheten att helt eller delvis öppna upp Norra Bredsandsbäcken har studerats. Utredningen visar på att läget för kulvertanslutningen och stalpbrunnen direkt nedströms järnvägen ligger på ett stort djup då den tidigare var anpassad för en gång- och cykelport under väg 562 som i dag fyllts igen. Det medför att det blir svårt att bygga bort stalpet och ge vattendraget en acceptabel lutning som inte utgör ett vandringshinder för vattenlevande organismer. Vidare nedströms så skulle vattendraget behöva få en lång omdragning norr om Bredsands skola för att undvika att en djup öppen bäckfåra inne på skolgården. Den omfattande omdragningen av bäcken skulle bli kostsam och bäcken skulle fortfarande utgöra ett vandringshinder. Att förlägga Norra Bredsandsbäcken i en öppen fåra bedöms därmed inte som en lämplig lösning.

Avseende frågan om att delvis nyttja Hjortronstigen som tillfällig väg ned till väg 562 under byggskedet så bedöms det inte vara möjligt. Hela området mellan E4 och väg 562 kommer att vara en byggarbetsplats under lång tid samtidigt som trafiken på befintlig Ostkustbana ska fortgå förutom vid planerade tågstopp.

### Trädsäkringszon

Det förutsätts att död ved lämnas som kompensation där avverkning för trädsäkringszon behövs på 20 m från spårmittpunkt.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket avser att återföra död ved i form av faunadepåer inom avverkade ytor.

### Dammar vid Circle K, Bredsand

Det finns dammar på östra sidan vägen upp mot Circle K. Dessa ligger inom område för tillfälligt nyttjande. Dammarna får inte påverkas av markarbeten eller masshantering under byggtiden. Miljönämnden vill uppmana till att ordentliga skyddsavstånd ska hållas mot dammarna.

**Trafikverket svarar:** Kommunens synpunkt har noterats och kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen.

#### Utredda viltpassager

Miljönämnden anser att utredningen och samrådshandlingen för järnvägsplanen redovisar alldeles för få passager. Idag finns stora barriärer längs en lång sträcka som hindrar vilt att passera, vilket behöver förbättras. Nämnden ser stora vinster med att göra det i detta skede vid projekteringen av ett omfattande infrastrukturprojekt som tar mycket natur i anspråk. Det behövs inte fler barriärer för djur- och växtliv i landskapet utan vi behöver i stället förbättra och utveckla det vi redan har exploaterat av naturmiljöerna, för att gynna djur- och växtliv och ge dem en chans att igen utvecklas till "Ett rikt djur- och växtliv".

**Trafikverket svarar:** Projektet har gjort ett omtag och föreslagna passager framgår av Samrådshandling 2024-05-23. Passagebehovet längs sträckan har utretts enligt Trafikverkets standard. Nya passager kommer att tillskapas där behov och möjlighet finns. I samrådshandlingsskedet pågår arbete med att utreda möjligheten att anlägga torrtrummor längs sträckan för att möjliggöra passage för medelstora däggdjur.

#### Nya markanspråk

Miljönämndens generella uppfattning är att ytor som nyttjas ska minimeras och optimeras för att ha så lite påverkan på naturmiljön som möjligt vid nya markanspråk. I de områden där ny mark kommer att ianspråkta behöver en grundligare naturvärdesinventering utföras, vilket även gäller områden för tillfälligt nyttjande.

Nämnden vill påpeka att det är mycket viktigt att bevara och utveckla gröna stråk för så väl djur- och växtliv som för friluftslivet, då det är en brist på detta i området med tanke på omgivande exploatering och buller.

Nämnden trycker extra på att Ljungans strandskogar och jordbruksmarken i området har ett extra högt bevarandevärde och nya markanspråk där bör så långt möjligt undvikas.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket bedömer att utförd naturvärdesinventering är tillräcklig omfattande. Under fältsäsongen 2024 planeras kompletterande naturvärdesinventeringar i ett antal områden som inte tidigare har inventerats.

Väg 562 anläggs närmare Ljungans gröna stråk och det är oundvikligt att en del vegetation som avskärmar området mot infrastrukturen försvinner. Vid omläggning av väg 562 görs avståndet till Ljungan så stort som möjligt. Området för tillfällig nyttjanderätt har begränsats så långt det är möjligt för att minimera intrång i grönområdet vid Ljungan, så avskärmande vegetation kan behållas.

I Nolby tas jordbruksmark i anspråk för omläggning av korsningen för väg 562/568, vilket är nödvändigt för att kunna anlägga ett nytt dubbelspår. Möjligheterna till alternativa lokaliseringar är begränsade, i synnerhet med hänsyn till Ljungan i öst och Tingstahögen i norr. Ianspråktagande av jordbruksmark har därmed bedömts vara nödvändigt.

Vägsänterna flackas ut så att en större del av jordbruksmarken kan fortsätta nyttjas efter byggskedet.

#### Tillfälliga nyttjanderätter

Nämnden har gått igenom de föreslagna tillfälliga nyttjanderätterna och har i sitt yttrande kommenterat dessa. Generellt sett anser miljönämnden att tillfälliga nyttjanderätter i jordbruksmark och i skogsområden i möjligaste mån ska undvikas samt att extra hänsyn bör tas till påverkan på friluftslivet samt boende i området.



Stora delar av sträckan ligger inom påverkansområdet för de tidigare PAH-utsläppen från aluminiumsmältverket. Dessa föroreningar förekommer företrädesvis ytligt. Vid tillfälligt nyttjande i dessa områden bör således även föroreningssituationen finnas i åtanke och försiktighetsmått vidtas för att inte riskera att sprida eventuella föroreningar. I förekommande fall kan markundersökningar vara befogade. I delar av området finns sedan tidigare markundersökningar utförda av andra parter, vilket kanske kan vara användbart i planeringen av hur området nyttjas på bästa sätt i byggskedet.

Trafikverket har beskrivit att möjligheten att hålla Tellusvägen öppen under tiden den nya järnvägsbron i Bredsand byggs är förenat med extra kostnader och ökade säkerhetsrisker, därför föreslås i stället en ersättningsväg från Marsvägen till Vaplevägen. Den föreslagna vägen möter dock oro hos närboende, vilket har genererat ett antal samtal och skrivelser till miljönämnden. Nämnden vill påtala vikten av att Trafikverket håller en öppen och tät dialog med närboende redan nu under projekteringskedet för att undvika missförstånd och hitta lösningar som kan fungera för samtliga parter.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har noterat kommunens synpunkter.

Trafikverket har kännedom om det påtalade PAH-utsläppet och har tagit del av ett flertal undersökningar som har utförts i området. Trafikverket planerar att utföra ytterligare miljötekniska markundersökningar längs sträckan.

Orsaken till att Tellusvägen kommer att behöva stängas under begränsade tidsperioder är dels att befintlig järnvägsbro kommer att rivas, dels att två nya enkelspårsbroar kommer att byggas. Dessa byggnationer medger inte att Tellusvägen hålls öppen för vägtrafik under begränsade tidsperioder. Hur ofta och hur långa de temporära avstängningarna kommer att bli är för tidigt att säga, det kommer att klarläggas i senare skede. Trafikverket håller med om att det är viktigt med en öppen och tät dialog med de boende i de områdena om berörs under byggtiden. Därför avser Trafikverket att löpande informera de boende om vad som sker under projektets byggskede.

### Gammalt järnvägsspår

Där dubbelspåret får ny dragning och lämnar befintlig sträckning önskas att marken återställs i så hög grad som möjligt. Detta skulle gå helt i linje med att uppfylla flera av våra nationella miljömål som framför allt god bebyggd miljö och ett rikt växt och djurliv.

Vi önskar en utförligare beskrivning och motivering till varför det gamla spåret behövs för industrispår i området vid Vapelnäs och Bredsand. Eftersom sträckan har ett begränsat utrymme i landskapet och infrastrukturen har tagit stora delar av naturen i anspråk, är det av stort värde för natur- och friluftsliv att all mark återställs till naturmiljö igen. Boende i området är negativt påverkade av befintlig infrastruktur och bör kompenseras för detta då ytterligare infrastruktur anläggs.

**Trafikverket svarar:** När dubbelspåret är utbyggt kommer befintligt spår på delen Svartvik-Bredsand ha en fortsatt funktion för de godstransporter som genereras av närliggande industrier samt en funktion som förbigångsspår för långsamtgående trafik. I kravspecifikationen för projektet ingår att anlägga förbigångsspår med jämna mellanrum längs med dubbelspåret. Initialt planerades för förbigångsspår på ömse sidor dubbelspåret i höjd med Hemmanet/Svartvik men efter dialog med Trafikverket kapacitetcenter har klarlagts att ett förbigångsspår på östra sidan om dubbelspåret är tillräckligt sett från kapacitetssynpunkt.

Avseende delsträckorna Dingersjö-Svartvik och Bredsand-Kubikenborg, kommer dessa utgå och räls och övrig teknisk utrustning kommer att bortmonteras. Förutsättningarna för

att återställa marken enligt kommunens önskemål kommer att, i dialog med kommunen, klarläggas i senare skede av projektet.

Avseende kompensation för närboende till följd av tillkommande infrastruktur i närområdet gäller att projektet ska vidta relevanta skyddsåtgärder avseende buller och säkerhet. Några kompensationsåtgärder, som kommunen efterfrågar i sitt yttrande, är inte aktuella.

### Dagvatten och avvattning

Miljönämnden anser att det är bra att Trafikverket har för avsikt att inte leda dag- och dränvatten direkt till recipient. Vi vill dock hävda att ett dike mycket väl skulle kunna ses som direkt avledning, beroende på hur det utformats, och anser att en högre ambition än så borde kunna krävas. Nämnden önskar en redogörelse över var utsläppspunkter för dag- och dränvatten sker samt hur de utformas. Handlingen behöver även kompletteras med förtydliganden av dagvattenhanteringen särskilt kring Vapelbäcken där det står motsägande uppgifter eventuell dammlösning samt vid Svartvikskajen dit tunnelvatten från södra mynningen kommer att ledas. Vi önskar beskrivning av hur man har för avsikt att samla eventuellt släckvatten, hur vattnet avses renas, samt tydligare beskrivningar/utredningar med flödesberäkningar, som bekräftar att vattnet inte leder till påverkan på någon av bäckarna. Vi tar också gärna del av dokumentation kring de utredda VA-lösningar som beskrivs i handlingen.

Miljönämndens generella hållning är att inga direktutsläpp av dagvatten får ske från järnvägsbroar till bäckar/recipienter utan ska minst ledas via någon form av utjämningsmagasin. Nämnden anser vidare att avvattning vid vägbroar förutom fördröjning även ska genomgå rening.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket avser att utforma diken för fastläggning av partiklar där det bedöms erforderligt, exempelvis vid långa skärningar och i anslutningar till vattendrag.

Projektet har gjort ett omtag och tunneln som beskrevs i den tidigare samrådshandlingen är inte längre aktuell, den har ersatts av en skärning. Projekterings av avvattningslösningar och utsläppspunkter pågår. Detta kommer att redovisas i ett ProjekteringsPM Avvattning i samband med skede granskningshandling som kommunen gärna får ta del av och yttra sig kring. Observera att vissa frågor om vattenfrågor och vattenmiljö kommer att hanteras mer i detalj i kommande tillståndsansökningar för vattenverksamhet.

### Buller

Miljönämnden yttrade sig översiktligt i ärendet eftersom bullerutredningen inte var klar vid tiden för samrådet. Nämnden lyfter att det nya läget för korsningen väg 562/568 inte redovisas i bullerkartan och att det bör justeras i fortsatt utredning.

Nämnden ställer sig frågande till om det redovisade förslaget på bullerskyddsåtgärder är det mest lämpade. I kommande buller-PM önskas därför en redovisning av alternativa förslag som har utretts samt de bedömningar som har resulterat i att föreslagna alternativ förespråkas.

Generellt sett så framhåller nämnden att samtliga fastigheter ska klara satta riktvärden för buller. I handlingen redovisas flera överskridanden vilket nämnden anser är oacceptabelt och förutsätter att fortsatt arbete leder till minskad bullerpåverkan längs sträckan jämfört med aktuellt förslag.

**Trafikverket svarar:** Projektet har gjort ett omtag och samtliga bullerskyddsåtgärder utreds och anpassas efter nya förutsättningar. De spårnära bullerskyddsåtgärder som utreds redovisas i Samrådshandling 2024-05-23. Spårnära bullerskyddsåtgärder kommer under skede granskningshandling att kompletteras med förslag om fastighetsnära åtgärder i de fall det krävs. Det nya läget på korsningen för väg 562/568 inkluderas i bullerutredningen och finns med i de bullerutredningskartor som redovisas i Samrådshandling 2024-05-23.

#### Störningar under byggtiden

I viss mån drabbar bullerstörningar under byggtiden fastigheter som inte finns med i Trafikverkets bullerutredning och som därmed inte kommer att få några fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på grund av projektet. Även störningar i form av byggtrafik och damning riskerar få stor påverkan i dessa områden. Nämnden vill påtala att det är av stor vikt att störningar för närboende under byggtiden förebyggs och att skyddsåtgärder vidtas vid behov.

Krossningsverksamhet kommer att ske under byggtiden. Nämnden föreslår att lämplig plats för detta skulle kunna vara vid den vid norra tunnelmynningen där endast industri ligger nära.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket avser att se över åtgärder för att minska olägenheter, som exempelvis damning och buller, under byggskedet. Trafikverket ska under byggskedet tillämpa Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2004:15) om buller från byggarbetsplatser och avser att utföra en särskild utredning gällande buller under byggskedet.

Krossning kommer att bli aktuellt vid skärningen i berget genom Vapelnäs. Det pågår en utredning gällande lämplig plats för krossning.

#### Tunneldrivning

I planbeskrivningen framgår att en utförligare beskrivning av hur tunneldrivningen kommer att genomföras kommer att ges i samband med prövningen av vattenverksamheten. Miljönämnden ger därför i detta skede enbart några övergripande synpunkter vad gäller tunneldrivningen som bör beaktas vid det fortsatta arbetet med järnvägsplanen och inför ansökan om vattenverksamhet.

Nämnden anser att det behövs en utförligare beskrivning av hur inträngande grundvatten och processvatten ska hanteras under byggskedet. Denna typ av vatten kan bland annat innehålla rester från kemiska injekteringsmedel och sprängämnen, samt metaller, kväve, ammoniumkväve, partiklar och högt pH som kan ha en särskilt negativ påverkan på recipienter och vattenlevande organismer.

I planbeskrivningen framgår att mycket av det tunnelberg (entreprenadberg) som kommer genereras genom tunneldrivningen kommer att kunna återanvändas inom järnvägsplanen. Det framgår dock att det kommer att bli ett visst överskott av entreprenadberg, men inte i vilka volymer. Nämnden påpekar också att det är viktigt att ta ekonomisk höjd för att entreprenadberget behöver hanteras som avfall samt att denna hantering redogörs för i masshanteringsplanen.

**Trafikverket svarar:** Projektet har gjort ett omtag och tunneln som beskrevs i den tidigare samrådshandlingen är inte längre aktuell, utan den kommer att ersättas av en djup skärning. Även för skärningen kommer tillstånd för grundvattenbortledning krävas. I ansökan om detta kommer en utförligare beskrivning av vattenhanteringen att ges.

## Förorenad mark

Miljönämnden har tagit del av resultat från en översiktlig markmiljöundersökning och yttrar sig därför utifrån det underlaget. Nämnden anser att den genomförda undersökningen är av mycket översiktlig karaktär och ger ett bristfälligt underlag för att kunna göra en representativ och tillförlitlig klassning av massor.

Nämnden anser att det finns ett stort behov av att genomföra kompletterande provtagningar. Val av provtagningsstrategi och metodik bör utgå från vilken typ av massor som förekommer inom planområdet, den historik och föroreningsmisstanke som finns inom de olika sektionerna som undersökningsområdet delas. Vidare bör det framgå vilken provtagningsvolym som ett, helst samlingsprov, ska representera för att det ska bli en representativ provtagning för hela den schaktvolym som ska hanteras. Vidare dialog kring detta kan med fördel föras med miljönämnden.

Även om Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig mark (MKM) generellt sett kan tillämpas i järnvägsprojekt behöver en bedömning alltid göras i det enskilda fallet. Nämnden anser att det inte är lämpligt att utgå från MKM när massor läggs ut i närheten av känsliga vattendrag. Inom dessa områden bör en platsspecifik bedömning göras för att bedöma vilka massor och föroreningsinnehåll som är lämpliga – detta bör beskrivas till granskningsskedet.

### **Trafikverket svarar:**

Kompletterande provtagningar kommer utföras under fältsäsongen 2024. En omfattande provtagningsplan kommer utgå från genomförd miljöhistorisk inventering och SGI:s publikation 40, Klassning av förorenade massor in situ.

Trafikverket kommer att göra bedömningar i de enskilda fall där miljön är extra känslig för att undvika att påverka miljön negativt.

## Masshantering

Planbeskrivningen anger att en masshanteringsplan kommer att upprättas för de berg- och jordmassor som uppkommer i projektet. Nämnden vill påtala vikten av att man i ett så tidigt skede som möjligt planerar masshanteringen, för att i största möjliga mån kunna anpassa provtagningar som görs under planprocessens gång och för att hitta en lämplig avsättning för massorna.

Som framförs ovan anser nämnden att mer kunskap om massornas verkliga föroreningsinnehåll behövs för att få till en masshantering som är kontrollerad och inte riskerar att sprida föroreningar, och som därmed ger goda förutsättningar för återvinning.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkten och planerar att göra ytterligare miljötekniska markundersökningar längs med sträckan.

## Väglösningar

Miljönämnden trycker på vikten av lämpliga GC-vägar samt vikten av att redan nu göra förberedande åtgärder för den planerade GC-vägen längs med Kemivägen.

Stadsbyggnadskontoret har också synpunkter på redovisade väglösningar. Dessa kan sammanfattas med att tillgängligheten för gående och cyklister bör ses över, att se över vägar så att de inte utgör en säkerhetsrisk, att utformningen av passager över järnvägen bör redovisas tydligare samt att förslaget om att provisoriskt ansluta övre Bredsand söderut får stora negativa konsekvenser för de boende.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har studerat alternativa utformningar av erforderliga vägomläggningar längs hela sträckan. Föreslagen utformning framgår av planförslaget som

redovisas i Samrådshandling 2024-05-23. Allmänt sett gäller att Trafikverket har studerat passagebehov över järnvägen och att behovet av planskilda passager för gång- och cykeltrafik ska tillgodoses. Därtill har behovet av att ansluta dessa passager på ett funktionellt och säkert sätt till befintliga och planerade gång- och cykelvägar i området beaktats.

Avseende gång- och cykelbana längs Kemivägen finner Trafikverket inte tillräckligt stöd i kommunens planering för att inkludera utrymme för en gång- och cykelbana i den planerade broombyggnaden för Kemivägen.

Under byggtiden kommer temporär omledning av vägtrafik att erfordras dels för Serpentinvägen, dels för Tellusvägen. Vad gäller Serpentinvägen torde omledning endast behöva ske under korta perioder och då via den föreslagna omledningsvägen som redovisas i planförslaget. För Tellusvägen torde behovet av temporär omledning vara mer tidsmässigt omfattande. Förslaget är därvid att leda om trafik via Marsvägen-Vaplevägen, vilket kommer att innebära en vägförlängning för boende i övre Bredsand. Detta är i nuläget Trafikverkets bedömning men ytterligare alternativ kommer att övervägas.

### Detaljplaneområde

Sundsvalls kommun har stor efterfrågan på mark för verksamheter men ett litet utbud. Pågående detaljplanearbete för nytt industriområde i Stockvik berörs av dubbelspåret Dingersjö-Kubikenborg och framgår av Trafikverkets illustrationskartor för Ny bro och Ny dragning Svartjärnsbäcken.

För att säkerställa tillgängligheten till det kommande industriområdet, inklusive befintlig bränslestation, behöver bron över spåren på Kemivägen förses med GC-väg. Den nya bron över dubbelspåret behöver dimensioneras för en GC-väg om 3 meter. Den befintliga bron behöver kompletteras med en 3 meter bred GC-väg. Det bör säkerställas att lämplig sträckning för GC-vägen längs Kemivägen möjliggörs.

Vidare anser Stadsbyggnadskontoret att det är viktigt att det här projektet inte bidrar till att ytterligare försena detaljplanens genomförande.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har en dialog med kommunen avseende planering av nya industriområden i övre och nedre Stockvik.

Avseende GC-väg längs Kemivägen, se Trafikverkets svar under rubrik *Väglösningar*.

### Kulturmiljö

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen pågår ett arbete för att inventera och utreda påverkan, samt skyddsåtgärder på påverkade kulturmiljöer med bebyggelse. Dessa borde ingå i samrådsunderlaget för att kunna göra en fullvärdig bedömning av planförslaget. Önskvärt vore också att plankartorna levererades digitalt som webbkarttjänster (WMS), vilket skulle förenkla handläggningen avsevärt.

### *Svartvik*

Det bör läggas till i handlingarna att Svartviks industriminnen är utpekade i Sundsvalls kommuns översiktliga inventering från 1999 och att det finns behov av att ta högsta antikvariska hänsynstagande vid förändringar och bebyggelsekompletteringar. Om beslut om rivning fattas bör berörda fastigheter dokumenteras av antikvarisk sakkunnig.

Vidare uppges att Gillska stugan är en mycket viktig byggnad för Svartviks industriminnen. Den ägs av kommunen och används för pedagogisk verksamhet för skolelever, vandringar och guidade turer för att berätta om boendeförhållanden för arbetare i Svartvik under 1800-talet.

Även Kastelltrappan vid Svartvik är av intresse då den nedre delen av trappan kommer att tas bort enligt den föreslagna järnvägsplanen. I Trafikverkets handlingar står det att en uppmätning av trappan har genomförts. Denna uppmätning bör kompletteras med en antikvarisk dokumentation med historik som rör kastellet och kastelltrappan.

#### *Tingshögen*

Tingshögen är Norrlands största gravhög och ett kärnvärde i riksintresset Kvissle-Nolby-Prästbolet. Den är också utpekad i Sundsvalls kommuns översiktliga inventering från 1999. Om gravhögen enligt handlingarna byggs in med vägar och en stödmur, samt att delar av den tas i anspråk, innebär det en stor förändring av upplevelsen och det pedagogiska värdet av tingshögen, vilket medför stora konsekvenser för kulturmiljön både ur ett regionalt och nationellt perspektiv.

Hur stor påverkan blir på gravhögen utifrån fornlämningen, kulturmiljön, landskapsbilden och riksintresset bör utredas vidare och det bör även redovisas genom exempelvis fotomontage eller 3d-ritningar hur omgivningen med föreslagen stödmur kommer att ligga i förhållande till gravhögen.

I gestaltningsprogrammet pekas gravhögen ut som landmärke i landskapet, men i planhandlingens konsekvensbeskrivning för landskap nämns inte gravhögen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna. I järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning som redovisas i Samrådshandling 2024-05-23 har avsnitten om kulturmiljö och landskap utvecklats. Trafikverket tar kontakt med Sundsvall kommun om digitala lösningar för plankartorna.

#### Rekreation och friluftsliv

Planen och miljökonsekvensbeskrivningen bedöms redovisa effekterna för det rörliga friluftslivet på ett korrekt sätt. Kommunen ger information om att handlingen kan kompletteras med information om bland annat kommunala badplatser.

För boende i Hemmanet samt besökare till Svartviks industriminne blir det tydliga negativa effekter av att passagen norr om Hemmanet stängs. Här vore det mycket önskvärt med en planskild passage för att tillgängliggöra kultur- och grönområdet vid Svartvik för boende i Hemmanet, men även rekreativområdet norr om Hemmanet för besökare till Svartviks industriminne.

Kultur och fritidsnämnden bedömer att övriga passager för det rörliga friluftslivet ligger på lämpliga ställen, även om vissa bostäder eller arbetsplatser påverkas. De matchar väl målpunkter och de ställen där det går att passera E4:an.

I Sundsvalls översiktsplan finns ett större område för bebyggelseutveckling mellan Övre Bredsand och Kubikenborg. När det blir aktuellt att utveckla ökar behovet av passage längs sträckan.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar kommunens synpunkter och väger in dessa i pågående arbete med järnvägsplanen. Projektet har gjort ett omtag och åtgärder som föreslogs i den tidigare samrådshandlingen är till viss del inte längre aktuella.

I det nya planförslaget ligger passagen för Serpentinvägens längre norrut och närmare Svartviks grönområde och industriminne. Trafikverket har utrett möjligheten till en planskild passage som ersätter Kyrkvägen men dessa har avförts från fortsatta studier. Motivet till detta är bland annat att terrängförhållandena är ogynnsamma, vilket medför att såväl en bro över som en port under dubbelspåret skulle ge ett mycket storskaligt intryck i

miljön. Vidare bedöms passagebehoven vara små samtidigt som en planskildhet blir mycket kostsam.

#### Barnrätt och trygghetsaspekter

Kommunen saknar beskrivning av hur barnperspektiv, barnrättsperspektiv och barnets perspektiv hanterats i planarbetet. Vår trygghetssamordnare har inte haft möjlighet att medverka under den korta samrådsremissen men generellt vill vi framhålla att trygghet är en viktig fråga inte minst i samband med planskilda passager och i samband med tillfälliga lösningar under byggtiden.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket instämmer när kommunen framhåller trygghetsaspekter ur ett barnperspektiv. I arbetet med att analysera passagebehov och att utforma trygga och säkra passager planskilt med dubbelspåret har detta beaktats. Trafikverket arbetar för närvarande med en barnkonsekvensanalys för sträckan.

#### Övriga noteringar från kommunstyrelsekontoret

Kommunstyrelsekontoret ansvarar bland annat för kommunens översiktsplanering och strategisk utveckling gällande exempelvis bostadsförsörjning och kollektivtrafik. Utifrån dessa perspektiv har kommunstyrelsekontoret räknat upp en rad synpunkter avseende beskrivningar i samrådshandlingen. Kommunalstyrelsekontoret ger bland annat upplysningar om kollektivtrafiken samt synpunkter på planerade vägåtgärders påverkan. Vidare framförs att det är viktigt att samråd hålls med kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län – Din Tur.

Kommunstyrelsekontoret ser miljönämndens förslag om passage för gång och cykel för Övre Bredsand, där Hjortstigen delvis nyttjas, som intressant ur ett strategiskt perspektiv.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar kommunens synpunkter och väger in dessa i pågående arbete med järnvägsplan. Se svar gällande föreslagen gång- och cykel passage under rubriken ”Åtgärder i bäckar”.

### 3.3.3. Samråd med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda

Nedan redovisas inkomna yttranden från utförda samråd under år 2021. Yttranden har inkommit från flertalet enskilda personer som kan bli berörda av planerad järnvägsanläggning. Många ställer sig positiva till ett dubbelspår, men det uttrycks även en oro över förslagna väglösningar samt de buller- och vibrationsstörningar aktuell åtgärd förväntas ge. Inkomna yttranden har i viss mån grupperats för att underlätta bemötandet.

Separata möten har även hållits med fastighetsägare och närboende.

#### Buller och vibrationer

Största delen av inkomna yttrande uttrycker en stor oro över bullersituationen och hur de kommer påverkas efter utbyggt dubbelspår men även under byggskedet. Flera uttrycker att de redan idag påverkas mycket negativt av befintligt buller både utomhus och inomhus samt att det påverkar allmänhälsan. Ett antal uttrycker också svårigheter med att föra ett samtal då tågen kör förbi eftersom det låter för mycket.

Flera fastighetsägare efterfrågar information om vad som har skett efter de bullermätningar som ska ha utförts på deras fastigheter. De saknar återkoppling.

I flera yttranden efterfrågas en utförlig beskrivning för vilka åtgärder som kommer att vidtas för att minska bullret och en fastighetsägare kräver spårnära bulleråtgärder med utgångsläget att det är en väsentligt kraftigt påverkande ombyggnad.

45 fastighetsägare på Övre Bredsand har gått ihop och skickat in ett gemensamt yttrande. Detta yttrande inkluderar bland annat ritningar och förslag på utformning av bulleråtgärder.

Tre yttranden rör kartan för bullerutredningen och ifrågasätter hur avgränsningen har skett. Varför har inte samtliga fastigheter på Övre Bredsand tagits med?

En fastighetsägare uttrycker oro inför kommande sprängningar/arbete och eventuella skador på fastigheten och skriver vidare att de utgår från att nödvändiga mätningar före-, under- och efterbesiktning sker. En annan informerar om att de i dagsläget känner små vibrationer i sitt hus, framför allt när godståg passerar.

Flera boende i Skottsund har yttrat sig om den kraftiga försämring som skett sedan dubbelspåret mellan Dingersjö och Nolby anlades. De upplever att bullret från järnvägen har ökat markant och har önskemål om att bullerdämpande åtgärder vidtas inom ramen för detta projekt.

**Trafikverket svarar:** Det stämmer att ljudnivån från den befintliga järnvägen är hög längs med sträckan. Inom ramen för järnvägsplanen utreds ett antal källnära åtgärder i Nolby, Kvissle, Svartvik och Bredsand. Dessa åtgärder kommer sedan att kompletteras med fastighetsnära åtgärder i de fall det krävs. Ombyggnationen medför på många ställen en högre ljudnivå än idag men ambitionen är att i stället förbättra ljudmiljön med hjälp av källnära bullerskyddsåtgärder. I Övre Bredsand utreds möjligheterna att komplettera de befintliga bullerskydden utmed E4:an för att förbättra ljudmiljön i området.

Avgränsningen av bullerberörda görs om i detta skede eftersom flera förutsättningar har ändrats, avgränsningen kommer att presenteras i sin helhet i granskningshandlingen. Varför samtliga fastigheter i Övre Bredsand inte har tagits med tidigare beror på att ljudnivån avtar med stigande avstånd, fastigheterna längre bort har enligt beräkningarna inte haft tillräckligt hög ljudnivå för att falla ut i avgränsningen. Situationen kommer sannolikt att se snarlik ut även i den kommande avgränsningen även om det kan skilja sig för vissa fastigheter.

I Skottsund har ljudnivån mycket riktigt ökat till följd av hastighetshöjningen. I detta projekt utreds spårnära bullerskydd för att skydda fastigheterna i Skottsund. I Samrådshandling 2024-05-23 redovisas de spårnära bullerskyddsåtgärder som utreds.

Inför byggskedet kommer Trafikverket att utföra riskanalyser avseende risk för skador på fastigheter till följd av exempelvis vibrationer. I det fall det bedöms behövas kommer övervakningsmätningar av vibrationer att utföras på berörda byggnader. I dessa fall är det vanligt att dokumentation av byggnaderna utförs.

Inför byggskedet gör Trafikverket en riskanalys av närliggande byggnader avseende risk för skador på grund av vibrationer. Berörda hus besiktigas innan arbetena inleds och efter att de är avslutade. Innan markarbeten påbörjas monteras vibrationsmätare i husgrund för att dokumentera vilka nivåer som uppkommer. Detta görs dels för att flagga för entreprenören om när vibrationer närmar sig riktvärden, dels för att i efterhand ha underlag vid eventuell skadeutredning. Vid sprängning samlas vibrationsdata in efter varje salva och arbetet inleds med försiktiga salvor för att undersöka hur omgivningen påverkas.



## Hastighet

I ett yttrande uttrycks oro för att tågens hastighet kommer att höjas och det ifrågasätts om det verkligen kan vara rätt tänkt att göra det förbi/genom ett bostadsområde.

**Trafikverket svarar:** Ett av målen med dubbelspårsutbyggnaden är att på sikt kunna minska restiden Gävle – Sundsvall. Trafikverket utgår därför från att spåret ska byggas för att kunna klara en största tillåtna hastighet på 250 km/h, jämfört med dagens 130 km/h. Säkerheten är viktig och därför kommer samtliga passager över järnvägen att vara planskilda och hela dubbelspårssträckan kommer att förses med stängsel.

## Pendelstation

I fyra yttranden efterfrågas den pendeltågsstation som planerats i Kvissleby. Vad hände med den? Varför finns den inte med i det här förslaget? I yttrandena påtalas den samhälls- och miljövinst som en pendeltågsstation skulle kunna innebära.

**Trafikverket svarar:** Av Samrådshandling 2024-05-23 framgår att det är möjligt att anlägga en regionalstågsstation i Kvissleby respektive Bredsand, men att några regionalstågsstationer inte ingår i föreliggande projekt.

## Protest

Fastighetsägare i Övre Bredsand har lämnat in en protest och anger att de motsätter sig planerna. De har under byggandet av E4 lidit av Trafikverkets bygge och sprängningar och inte orkar med påfrestningen en gång till. De är besvikna över den bristfälliga informationen om den tillfälliga vägen till Övre Bredsand. Området där vägen planeras har blivit ett populärt rekreationsområde. Avseende träden som finns mellan Marsvägen och Solvägen så finns ett beslut om att dessa ska finnas kvar som skydd mot motorvägen.

**Trafikverket svarar:** Med anledning av protestskrivelsen har Trafikverket haft ett möte med fastighetsägarna. Vid detta möte diskuterades bland annat bullerbegränsande åtgärder, trafiklösningar och träden.

## Strömförsörjning

En yttrande undrar det om den nya järnvägen kommer att ha hjälpkraftsledning?

**Trafikverket svarar:** Ja, sträckan kommer att förses med en hjälpkraftsledning.

## Terminologi

I ett yttrande påpekas att Njurunda är en kommundel under Sundsvall och Njurundabommen är en ort belägen vid Ljungans strand. Terminologin i handlingarna är delvis felaktig och rättelse av detta efterfrågas.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för påpekandet och ser över terminologin i handlingarna.

## Tidplan

Ett flertal fastighetsägare undrar när det blir aktuellt med rivning av fastigheter, omledning av vägar osv. och efterfrågar en tidplan. I ett yttrande uttrycks missnöje över att projektet har försenats.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket instämmer i att det är olyckligt att projektet har blivit försenat. En ny tidplan har tagits fram och den kommer att redovisas i samrådet sommaren 2024.

## Gång- och cykelvägar

Flertalet yttranden gäller gång- och cykelvägar och anger att det är viktigt att det finns trygga och lämpliga passager över järnvägen. Det är viktigt att värna om miljövänligare alternativ och inte bygga vägar där de boende tvingas ta bilen överallt. Många trycker på vikten av att barnen ska kunna ta sig via en gång- och cykelväg till skolan. I ett yttrande anges att eleverna behöver kunna gå mellan Soledeskolan på Karlavägen och Nivrenaskolan på Skolgatan.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket instämmer i synpunkten att gång- och cykelvägar är viktiga och har försökt att så långt möjligt hitta lämpliga lösningar till detta.

För skoleleverna planeras en ny planskild gång- och cykelvägspassage strax söder om befintlig passage för Rälsvägen.

## Kyrkvägen

Ett tjugotal yttranden har inkommit gällande borttagningen av den gång- och cykelväg som går mellan Hemmanet och Svartvik, Kyrkvägen. Många uttrycker önskemål om att ha den kvar, dels för att ha en gång- och cykelväg som går norrut och möjliggör cykelpendling till exempelvis Stockvik och Sundsvall, dels för att bevara kulturmiljön. Flertalet meddelar att de regelbundet nyttjar vägen för att ta sig till jobbet, men även för att ta sig till det fina friluftsområde som Svartvik och Bredsand utgör.

Flera uppger att det är viktigt att behålla Svartvik och Hemmanet som ett sammanhållet område, både ur ett kulturellt och ett socialt perspektiv. Skolan använder gångvägen både för att gå ner till friluftsområdet vid Svartvikskajen och för att besöka kyrkan vid skolavslutningen. Utöver detta gör gångvägen att det finns flera alternativa vägar in och ut från området, beroende på vilket håll man är på väg åt, vilket är önskvärt. Det vore olyckligt om vägen för att ta sig norrut blir avsevärt längre. Att försämra möjligheterna till att gå och cykla känns inte tidsenligt.

Flera uttrycker även önskemål om att ersätta den befintliga gång- och cykelvägen, som är en grusväg som korsar järnvägen i plan, med en bättre och säkrare, asfalterad väg med planskild korsning. I ett yttrande anges att Kyrkvägen bör finnas kvar, men att den behöver vara mer tillgänglig för elrullstolar än vad den är idag eftersom det hänt att personen fastnat vid hindren vid järnvägen.

**Trafikverket svarar:** I det nya planförslaget ligger passagen för Serpentinvägens längre norrut och närmare Svartviks grönområde och industriminne. Trafikverket beklagar att stängningen av Kyrkvägen innebär olägenheter för de boende. Trafikverket har utrett möjligheten till en planskild passage som ersätter Kyrkvägen men dessa alternativ har avförts från fortsatta studier. Motivet till detta är bland annat att terrängförhållandena är ogynnsamma, vilket medför att såväl en bro över som en port under dubbelspåret skulle ge ett mycket storskaligt intryck i miljön. Vidare bedöms passagebehoven som små samtidigt som en planskildhet blir mycket kostsam.

## Tellusvägen

Ett femtontal yttranden har inkommit gällande den tillfälliga väglösning som har föreslagits under tiden som bron vid Tellusvägen byggs om. Två av dessa är yttranden där flera privatpersoner har gått ihop till ett gemensamt yttrande. Det ena representerar 45 personer och det andra 64 fastigheter.

Många har påtalat att det blir en stor omväg för de boende på Övre Bredsand och ställer sig frågande till den miljöpåverkan som det kommer att bidra till. En tidplan för hur länge omledningen kommer att pågå efterfrågas.

Flera uttrycker också en oro för att den tillfälliga väglösningen ska bli permanent. En anser att det kanske vore bra om det blir en permanent lösning, men enbart om den lösningen ses som ett komplement till övriga utfarter/passager.

I flera yttranden finns olika uträkningar för hur många extra mil som kommer köras per dag. I ett yttrande kommer man fram till att omledningen kommer innebära att boende på Övre Bredsand gemensamt kommer att köra ca 300 mil extra per dag. I ett annat yttrande finns en uträkning för hur mycket en familj kommer att behöva köra per dag, med skjuts till skola, träningar osv. En genomsnittlig dag kommer familjen att köra drygt 3 mil extra, vilket kommer att ge en rejäl merkostnad. De undrar därmed hur länge omledningen kommer att vara aktuell samt om de kommer att få någon ekonomisk ersättning för den merkostnad det innebär för dem?

Flera påtalar att omledningen av vägen kan ha en negativ påverkan på de verksamheter som finns på nedre Bredsand.

Tre har önskemål om att det anläggs en tillfällig bro i närheten av befintlig gångbro i stället för den föreslagna omledningen av trafiken.

En boende på Övre Bredsand har synpunkter på otydligheten i samrådshandlingarna och ställer sig frågande till varför ingen tidplan angetts, varför de ska köra söderut för att ta sig norrut, om alternativet att i stället ansluta till Kubikensborg är utrett samt vad som menas med att den tillfälliga vägen via Marsvägen kan komma att bli permanent?

En annan boende undrar hur den befintliga grusvägen för gång- och cykel kommer att påverkas i och med den tillfälliga vägen. Idag promenerar/cyklar många via Marsvägen och vidare på stig/grusväg till Vaple för att besöka bensinmacken. Denna möjlighet bör ses över vid anläggningen av den tillfälliga vägen.

I ett yttrande ställs frågan om det kommer att sättas bommar eller ställas ut hinder, typ betongsuggor, när den tillfälliga vägen har använts klart? I samma yttrande konstateras också att det gick att bygga en fyrfilig motorväg utan att Tellusvägen behövde vara avstängd en enda timme och frågar nu varför det behövs för en extra räls?

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har fått in ett stort antal synpunkter gällande temporär ersättningsväg för Tellusvägen under byggtiden. Orsaken till att Tellusvägen kommer att behöva stängas under begränsade tidsperioder är dels att befintlig järnvägsbro kommer att rivas, dels att två nya enkelspårsbroar kommer att byggas. Dessa byggnationer medger inte att Tellusvägen hålls öppen för vägtrafik under begränsade tidsperioder. Hur ofta och hur långa de temporära avstängningarna kommer att bli är för tidigt att säga, det kommer att klarläggas i senare skede.

Föreslagen väg för omledning innebär att trafiken leds via Marsvägen-befintlig grusväg-Vaplevägen. Trafikverket är medveten om att det i de flesta fall blir en vägförlängning för vägtrafik till/från Övre Bredsand men något rimligt alternativ bedöms inte finnas. Någon ekonomisk ersättning för vägförlängningen kommer inte att utgå.

Befintlig grusväg kommer att åtgärdas med beaktande av att den idag nyttjas av fotgängare och cyklister, men det är för tidigt att ange vilka åtgärder som är aktuella, det kommer att klarläggas i senare skede.

Att anlägga en ersättningsväg norrut, strax väster om E4, bedöms inte som ett alternativ då huvuddelen av den sträckan är planerad att användas för byggtrafik. Likaledes bedöms att en tillfällig vägbro över E4 och över järnvägen inte är ett genomförbart alternativ, bland annat beroende på att nivåskillnaden mellan en passage på bro över järnvägen och befintlig väg 562 är allt för stor för att en acceptabel anslutning till väg 562 ska kunna tillskapas samtidigt som kostnaden skulle bli oacceptabelt hög.

Nämnas bör att Trafikverket inte har för avsikt att permanenta föreslagen ersättningsväg via Marsvägen-befintlig grusväg-Vaplevägen.

### Serpentinvägen

En handfull yttranden har inkommit gällande förslaget på nya dragning av Serpentinvägen. Tre fastighetsägare/boende är negativt inställda till den föreslagna dragningen eftersom trafiken kommer att ledas precis utanför deras tomt. Alla tre lämnar alternativa förslag på dragning, som skulle få mindre påverkan på bostäder i området.

Ett yttrande gäller anslutningen från Serpentinvägen till väg 562 där en cirkulationsplats efterfrågas i stället för den planerade plankorsningen. Detta eftersom det i perioder är väldigt trafikintensivt i området och en cirkulationsplats skulle underlätta flödet samt öka säkerheten.

I ett annat yttrande ställs frågan varför den nya vägdragningen av Serpentinvägen riktas mot Kvissleby centrum, då de allra flesta på Hemmanet har sin arbetsplats norrut.

En annan ser den föreslagna avgränsade gång- och cykelvägen längs Serpentinvägen som positiv, men önskar också att vägen får en uppmärkt mittlinje för att ytterligare öka säkerheten. En gångväg från Serpentinvägens slut och vidare bort mot Svartvik, längs väg 562, efterfrågas också.

**Trafikverket svarar:** Den utformning på Serpentinvägen som presenterades i samrådshandlingen år 2021 är inte längre aktuell. I samrådet sommaren 2024 redovisas en ny väglösning för Serpentinvägen med en påfart/avfart i samma läge som idag, men där "smitvägen" söderut stängs för biltrafik. Den ombyggda sträckan byggs om med en separat gång- och cykelbana och "smitvägen" bibehålls för gång och cykel.

Serpentinvägen kommer inte att förses med en mittlinje eftersom hastighetsbegränsningen på Serpentinvägen är lägre än gällande krav på mittlinje (60 km/h).

Ny gång- och cykelväg längs väg 562 byggs under pågående ombyggnation av väg 562, vilket är ett separat projekt.

### Rälsvägen

Ett yttrande har inkommit gällande förslaget att ta bort övergången vid Rälsvägen och ersätta den med en ny övergång vid Trutvägen. Förslaget beskrivs som dåligt eftersom Rälsvägen idag är en naturlig passage för gång- och cykelvägen mellan Kvissleby och Nolby norra delar. Den befintliga övergången upplevs som en trafikvänlig väg för gående och en naturlig passage till Soledes skola, Nolbykullens och Nolby förskolor. Övergången vid Rälsvägen är flitigt använd av b. la barn till Nivrenaskolan. Att gå via Gamla vägen till Trutvägen och därefter gå lika långt tillbaka mot Kvissleby ses som ett mindre naturligt och inte lika trafiksäkert vägval.

**Trafikverket svarar:** Förslaget på dragning som presenterades i samrådshandlingen år 2021 är inte längre aktuellt. Ny sträckning för gång- och cykelväg mellan Gamla vägen och väg 562 framgår av Samrådshandling 2024-05-23.

## Tunavägen

I ett yttrande framförs att man blir nöjd om det blir en ny rondell på Tunavägen samt en väg som går över fastigheten Kvissleby 2:79. I ett annat yttrande efterfrågas en busshållplats på Tunavägen.

**Trafikverket svarar:** Projektet har gjort ett omtag och åtgärder som föreslogs i den tidigare samrådshandlingen är till viss del inte längre aktuella. Det föreslås fortsatt en rondell för Tunavägen, men vägen kommer att gå parallellt med Ljungan i stället för via tidigare angiven fastighet.

Busshållplatsernas nya placering kommer, som i det tidigare förslaget, att vara placerade längs väg 562, dock något längre söderut. En placering av busshållplatsen på Tunavägen, väster om föreslagen cirkulationsplats skulle innebära förlängd körtid och nyanläggning av en vändslinga för bussen då den behöver vända och köra tillbaka för att sedan fortsätta mot Kvissleby.

## Tingstavägen

En boende på Tingstavägen undrar vad som kommer att hända med sitt hus? Grannen har fått information om att hans hus med största sannolikhet kommer att behöva rivras. Hen har inte fått någon information, men ser att vägen kommer att gå på del av tomten, vilket inte känns bra. Känner oro inför framtiden och vad som ska hända? Kommer det gå att bo och trivas där? Kommer huset gå att sälja? Hur påverka det marknadsvärdet?

**Trafikverket svarar:** Vägförslaget som presenterades i samrådshandlingen år 2021 är inte längre aktuellt. En ny väglösning med mindre intrång på boendemiljöerna samt Tingstahögen har tagits fram. Grannens fastighet är inte längre aktuell för inlösen.

## Önskemål om påfart

I ett yttrande efterfrågas en påfart till ”nya” E4:an från Hemmanet. De önskar också en gångväg ner till f.d. ”gamla” E4:an. I ett annat yttrande efterfrågas en extra påfart till Hemmanet från Circle K.

**Trafikverket svarar:** Någon extra anslutning till E4 är inte aktuell. Avseende gångväg från Hemmanet till väg 562 kommer de två plankorsningar som idag finns med järnvägen, det vill säga längs Kyrkvägen i norr och längs Slottsbacken i söder, så kommer dessa att utgå. Gångvägen mellan Hemmanet och väg 562 kommer att följa Serpentinvägen. Eventuellt kan det bli aktuellt med en ny friluftsstig mellan Hemmanet och Nolby.

## Hänsyn under byggskedet

Under byggtiden bör särskild hänsyn tas till befintliga fastigheter och verksamheter som berörs av byggnationen. Eftersom dubbelspårsutbyggnaden är en massiv byggproduktion som beräknas pågå i cirka fyra år, bör särskild hänsyn tas till den åverkan denna tid får på befintliga fastigheter och verksamheter som berörs. Det vore exempelvis olyckligt om jag som fastighetsägare skulle drabbas av omfattande byggtrafik under flera år.

**Trafikverket svarar:** Anläggande av järnväg är en omfattande process som kommer att leda till vissa störningar. Hänsyn kommer givetvis att tas så långt det är möjligt.

### 3.3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Nedan redovisas inkomna yttranden från utförda samråd under år 2021. Havs- och vattenmyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Sjöfartsverket, Folkhälsomyndigheten och Jordbruksverket avstår att yttra sig i ärendet. Statens Fastighetsverk, Försvarsmakten, Energimyndigheten och Sveriges åkeriföretag anger att de inte har något att erinra. Svenska kraftnät begärde förlängd svarstid, som beviljades, men inkom sedan inte med något yttrande i ärendet.

#### Statens geologiska undersökningar (SGU)

SGU hänvisar till att deras allmänna riktlinjer för infrastruktur ska beaktas i projekteringen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkten.

#### Statens geotekniska institut (SGI)

I det myndighetsgemensamma visningstjänsten "Kartunderlag om ras, skred och erosion" finns ett lager från Skogsstyrelsen som markerar branta slänter i berg eller morän. Denna tjänst antyder att det finns några branta slänter i berg eller morän vid norra delen av Svartvik, strax söder om planerad tunnel samt i norra delen av Kvissleby. Dessa ligger troligen utanför planerat järnvägsområde men vi föreslår att dessa beaktas avseende bergras, blocknedfall eller slamströmmar i det fortsatta arbetet med projektet. Detta på grund av att nedfallna massor eventuellt kan påverka järnvägen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar myndighetens synpunkter och väger in dessa i pågående arbete med järnvägsplanen.

#### Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

Myndigheten informerar om vad som bör beaktas gällande icke-joniserande strålning från järnvägen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar myndighetens synpunkter och väger in dessa i pågående arbete med järnvägsplanen.

#### Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI ställer sig positivt till att den aktuella järnvägen byggs ut. Fler bilister kommer troligen att välja den miljövänligare järnvägen vilket innebär att utsläppen av koldioxid och bilavgaser minskar.

SMHI informerar om att det bör tas hänsyn till det framtida klimatet vid planering av samhället. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Stormar förväntas inte bli värre eller vanligare än vad de historiskt har varit. Havsnivån stiger men landhöjningen kompenserar till viss del den stigande nivån, mer i norra Sverige än i södra. Vidare hänvisar SMHI till länkar med mer information som finns på deras hemsida.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar myndighetens synpunkter och väger in dessa i pågående arbete med järnvägsplanen.

## Lantmäteriet

Lantmäteriet noterar att plankarta, fastighetsförteckning och närmare beskrivning av ekonomiska och fastighetsrättsliga konsekvenser och åtgärder upprättas i granskningsskedet. I samband med det kommer Lantmäteriet att lämna synpunkter på de frågorna i sitt yttrande. Lantmäteriet har inga synpunkter på planförslagets handlingar i detta skede förutom att det i illustrationskartorna redovisas vilka fastigheter som föreslås lösas in med ett blått kryss. På själva kartan ritas däremot kryssen ut på byggnader. För att undvika missförstånd mellan begreppen fastighet och byggnad bör Trafikverket förtydliga vad som avses, redovisar kryssen byggnader som ska rivs eller ska kartorna ritas om för att redovisa vilka fastigheter som ska lösas in?

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar myndighetens synpunkter. Nya illustrationskartor kommer att tas fram och vi kommer då att beakta de angivna förbättringsförslagen.

## Sametinget

Aktuell sträcka är belägen inom vinterbetesmarker för Voernese sameby. Renskötsel får bedrivas i området 1 oktober-30 april. Området ligger inte inom något riksintresseområde för rennäringen.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen är det viktigt att de berörda samebyarna kommer in i ett tidigt skede i arbetet med att ta fram en MKB för att kunna förmedla sina kunskaper och syn på projektet. Sametinget har tagit fram en vägledning för hur samisk markanvändning ska integreras i MKB-processen: <https://www.sametinget.se/26843>

Sametinget rekommenderar att Akwé: Kons riktlinjer tillämpas för att förebygga och mildra negativ påverkan på den samiska kulturen samt för att bidra till att uppnå respekt för traditionell kunskap och sedvanebruk som är fastställda i artikel 8j och 10c i Konventionen om biologisk mångfald. Riktlinjer är avsedda att ge vägledning för parter och regeringar i införlivandet av kulturella, miljömässiga och sociala hänsynstagande av urfolk i nya och befintliga processer för konsekvensbeskrivningar.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har kontaktat berörd sameby. I övrigt tackar Trafikverket för informationen och kommer att beakta föreslagna riktlinjer i det fortsatta arbetet.

## Region Västernorrland

Region Västernorrland instämmer i Trafikverkets beskrivningar av projektet, dess bakgrund, ändamål, projektmål med mera. Region Västernorrland har pekat ut Nya Ostkustbanan som den enskilt viktigaste utvecklingsfrågan för länet. När sträckan Stockholm – Umeå, och i förlängningen upp till Luleå, kopplats ihop med modern järnväg mer än fyrdubblas kapaciteten, restiderna halveras och tillförlitligheten ökar.

Det råder till synes stor samsyn mellan Trafikverkets förslag till utbyggnadsstrategi och Region Västernorrlands prioriteringar av funktionella etapper. Regionen förordar dock en snabbare utbyggnadstakt.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar Region Västernorrlands synpunkter.

## Ambulansen Västernorrland

Önskar information om omledningar, avstängningar osv. i god tid. I övrigt har de ingen åsikt om de föreslagna väglösningarna.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar myndighetens synpunkter och väger in dessa i pågående arbete med järnvägsplanen.

#### Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen är i grunden mycket positiv till en utbyggnad av dubbelspår mellan Sundsvall och Gävle. Bättre järnväg är en förutsättning för att kunna föra över resande från bil och flyg till tåg.

Den föreslagna utformningen förefaller godtagbar. På grund av den korta samrådstiden, mitt i sommaren, förbehåller vi oss dock rätten att komma med mer detaljerade synpunkter i senare skeden. Vi har inte haft möjlighet att förankra detta yttrande inom föreningen. Vid en avvägning mellan en linje som ger möjlighet till korta restider och intrång i natur och bebyggelse anser vi att linjen så långt som möjligt bör ge möjlighet till 250 km/h. Stor vikt bör dock läggas vid skydds- och kompensationsåtgärder för att minska bullerstörningar och andra olägenheter.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar föreningens synpunkter och väger in dessa i pågående arbete med järnvägsplanen.

#### MittSverige Vatten & Avfall

Sundsvall Vatten har blivit kontaktad av representanter från Trafikverket och deras konsulter för att planera för sträckor där VA-anläggningen kommer i konflikt med kommande dubbelspår. Vi förutsätter att denna dialog fortsätter och att vi löser konflikter mellan järnväg och VA-anläggningen i samråd.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket instämmer i framförd synpunkt och kommer ha fortsatt dialog med MittSverige Vatten & Avfall.

#### E.ON.

Att det finns anläggningar som kommer bli berörda av dubbelspåret finns väl beskrivet i samrådshandlingarna och är många i antalet. Efter att vi E.ON i dag haft ett möte kring projektet så kan vi konstatera att ett antal möten redan har avklarats med TRV kring hur våra anläggningar berörs, det som är minst berört är vårt lokalnät men det är också det som oftast är lättast att bygga om.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar företagets synpunkter och bedömer att fler möten kommer att behövas under projektets gång.

#### Nouryon

Nouryon har ett flertal frågor om bland annat industrispåret, omledningstrafik och hur mycket mark som tas i anspråk, Svartjärnsbäcken och bortledning av vatten till våtmark. Nouryon trycker också på vikten av kommunikation och att de i god tid kan planera för driftstopp osv. Vidare efterfrågas ytterligare detaljgenomgång mellan Nouryon och Trafikverket för att se vilken påverkan järnvägsprojektet får på deras verksamhet.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar företagets synpunkter och bedömer att gemensamma möten kommer att behövas under projektets gång.

#### Nolby Alpina SK

Nolby Alpina SK uppger att deras infartsväg ligger inom ett område som är betecknat som arbetsområde och vill upplysa om att det är den enda infarten till anläggningen så den behöver vara öppen och körbar vid alla tillfällen. Det gäller både för passage till anläggningen för gäster och medlemmar, tankbil för drivmedel till pistmaskin och ev.



ambulanstransport. Den vägen är också enda åtkomsten till fastighet 5:385. E.ON:s Utomhusställverk. Observera också att området till höger om Nya vägen från järnvägsbron och upp till Nolbybacken används som parkeringsplats under hela vintern.

Vidare har de önskemål om att ett bullerplank sätts upp mot fastigheten, för att säkerställa att speakern vid tävlingar kan nå ut med resultat, starttider, ändringar i tävlingsprogram osv. även om tåget kör förbi.

Klubben vill också upplysa om att de har ett vattenledningsrör för tillförsel av vatten till snökanonanläggningen som går genom den befintliga banvallen i en kulvert. Vattenledningen är helt avgörande för deras verksamhet och en framtida lösning för dess funktion måste tas fram. Klubben har bifogat en bild och ungefärliga koordinater för ledningen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar klubbens synpunkter och tar med sig de i fortsatt planeringen för byggnationen. För att bygga ny bro för järnvägen över Nya vägen kommer Trafikverket att behöva använda ett område med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket kommer inte att stänga av vägen upp till slalombacken, däremot kommer biltrafiken periodvis inte kunna gå under järnvägen utan i stället behöva ledas från Gamla vägen. Oskyddade trafikanter kommer att ledas genom en containertunnel under järnvägen. Arbetet kommer i huvudsak att ske vardagar och under den tiden kommer de närmsta 100 meterna upp mot slalombacken från passagen inte kunna användas för parkering.

Trafikverket saknar stöd i form av riktvärden för att kunna vidta bullerskyddsåtgärder för verksamheten vid Nolbybacken. Bullerskyddsåtgärder riktade mot verksamheten kommer därmed inte att bli aktuellt.

Trafikverket hanterar vattenledningen i samråd med berörd ledningsägare.

## EMF AB

EMF AB med fastighet på Kvartsvägen 1–3, Nolby 3:251 har tidigare lämnat åsikter om byggnationerna i ärende: 2015:524946. De har inte fått någon återkoppling på detta, trots att de upplever att de blivit lovade det. Nu kräver de en personlig kontakt i ärendet.

Nu har dessutom hela Hemmanets tillfartsväg placerats framför deras hus. De upplever att järnvägsspåren kommer för nära husen samt att de blir inklämda mellan tre järnvägsspår. Sedan samrådshandlingen blev offentlig har fyra av deras hyresgäster kontaktat dem om flytt. Övriga hyresgäster uttrycker oro och undrar om de kommer att kunna bo kvar? Fastighetsbolaget har investerat stora pengar i dessa hus, men de senaste två åren har de inte vågat göra något med tanke på osäkerheten. Detta skapar ekonomiska förluster och de ser framtida svårigheter med att kunna hyra ut lägenheter som idag är väldigt populära. Detta medför också att värdet på husen blir väsentligt sämre.

Vidare uttrycker de en stor oro över det byggbuller som kommer att pågå under en lång tid.

**Trafikverket svarar:** Projektet har gjort ett omtag och informationen i den tidigare samrådshandlingen är till viss del inte längre aktuell. Det nya planförslaget innebär att fastigheten Nolby 3:251 behöver lösas in. Trafikverket har tagit kontakt med EMF AB om detta.

## Fastighets AB Balder

För Fastighets AB Balder, som äger fastigheter i Kvissleby, Stockvik och Bredsand, är det av största vikt att en god boendemiljö kan säkerhetsställas för deras hyresgäster. Gällande gränsvärden för buller behöver därmed innehållas både utomhus och inomhus. De har i samband med ombyggnationen av E4 fått en extra glasruta (bullerglas) monterad på vissa av deras byggnader. Sedan dess har det varit stora problem med dessa fönster på grund av att fönsterbågarna blivit för tunga för befintliga gångjärn. Detta har skapat många felanmälningar och reparationer och därigenom drabbat bolaget ekonomiskt.

För att undvika att samma problem uppstår igen önskar de byta ut berörda fönster på bekostnad av Trafikverket. Om så inte är möjligt behöver gångjärnen anpassas till de tyngre fönsterbågarna för att funktionen på fönstren inte skall försämrans.

**Trafikverket svarar:** Bullerutredningen kommer att utreda om åtgärder krävs för samtliga fastigheter som är berörda av buller i järnvägsplanen. Synpunkten om att åtgärder i form av extra glasruta har varit bristfällig noteras.

## Hemtjänst Ditt Liv AB

Hemtjänst Ditt Liv AB har kontor på Kvartsvägen 2 och det är också därifrån som personalen utgår ifrån. Företaget ägnat mycket tid åt att leta ett passande hus samt att renovera och anpassa det utifrån verksamheten. De meddelar att de önskar vara kvar i huset, alternativt bli inlösta när de har hittat ett nytt lämpligt hus. De trycker på vikten av dialog med Trafikverket och att kommunikation sker i god tid så att deras 28 anställda och 68 kunder inte blir alltför påverkade.

**Trafikverket svarar:** Projektet har gjort ett omtag och informationen i den tidigare samrådshandlingen är till viss del inte längre aktuell. Det nya planförslaget innebär att fastigheten på adressen Kvartsvägen 2 inte är föremål för inlösen.

## BRF Strandparken

BRF Strandparken ser positivt på anläggandet av nya dubbelspåret. De önskar dock att bullerfrågan utreds ordentligt i området. Problematik kvarstår med buller från nya E4 där dels utomhusmiljön har störande buller, och många boende påverkas även negativt i anslutning till sina lägenheter. De efterfrågar ett samlat grepp om bullersituationen i området, både från befintlig och planerad järnväg, samt från E4:an.

Bostadsrättsföreningen har också önskemål om bättre passager och fler gång- och cykelvägar mellan Övre och Nedre Bredsand, samt en gång- och cykelväg till Circle K i Stockvik.

**Trafikverket svarar:** Vid framtagande av förslag till bullerskyddsåtgärder för bullerberörda fastigheter tar Trafikverket även hänsyn till buller från E4:an.

Idag finns en planskild gång- och cykelväg väg norr om Tellusvägen över befintlig järnväg och E4 till Övre Bredsand. Denna passage kommer fortsättningsvis att finnas kvar efter utbyggnaden av dubbelspåret. I samband med ombyggnationen av väg 562 och byggandet av den nya gång- och cykelvägen längs väg 562 så kommer en hastighetssäkrande upphöjd passage att anläggas i anslutning till Tellusvägen. Några ytterligare planerade passager för gång och cykeltrafik är ej aktuell i detta projekt. En eventuell gång- och cykelväg till Circle K i Stockvik är något som hanteras i Sundsvalls kommuns egen planering.

### Samfälligheten skidlöparen (64 fastigheter)

Efter byggnation av E4 Sundsvall utsattes Övre Bredsand för högre buller än utlovat. Bullernivåerna är fortfarande höga. Detta måste åtgärdas samt att vid utökningen till två spår och att mängden tåg ökar, måste de bulleråtgärder som föreslås byggas från första början. Vid eventuell tillfällig omläggning av Tellusvägen påverkar en del av de träd som idag är bullerskydd mot både E4 och tågtrafik. Samfälligheten är gärna med i samverkansmöten gällande detta.

Vidare påtalar de att det blir en stor omväg för de boende på Övre Bredsand med den tillfälliga trafiklösningen för Tellusvägen. Det finns också en oro för att den tillfälliga vägen ska bli permanent.

**Trafikverket svarar:** Bulleråtgärder byggs så tidigt som möjligt för att även skydda under byggtiden, dock är det inte alltid möjligt att uppföra alla åtgärder i ett tidigt skede. Till exempel kan spårnära bullerskyddsskärmar inte byggas innan banvallen är byggd. Produktionsplanen kommer därför styra när åtgärder kan byggas.

Orsaken till att Tellusvägen kommer att behöva stängas under begränsade tidsperioder är dels att befintlig järnvägsbro kommer att rivas, dels att två nya enkelspårsbroar kommer att byggas. Dessa byggnationer medger inte att Tellusvägen hålls öppen för vägtrafik under begränsade tidsperioder. Hur ofta och hur långa de temporära avstängningarna kommer att bli är för tidigt att säga, det kommer att klarläggas i senare skede.

Föreslagen väg för omledning innebär att trafiken leds via Marsvägen-befintlig grusväg-Vaplevägen. Trafikverket är medveten om att det i de flesta fall blir en vägförlängning för vägtrafik till/från Övre Bredsand men något rimligt alternativ bedöms inte finnas. Föreslagen omledningsväg kommer inte att bli permanent.

### 3.4. Tidiga samråd vid utformning av nytt planförslag, 2023–2024

Efter samrådet 2021 gjordes ett omtag i projektet som bland annat resulterade i en delvis ny linjesträckning. För att föra en tidig dialog kring det nya förslaget hölls öppna hus riktade till fastigheter i områden längs olika delsträckor.

Inbjudan till öppet hus har skickats ut till berörda fastighetsägare via brev och/eller digital brevlåda under hösten 2023 till våren 2024. Information om öppet hus har även varit tillgängligt på Trafikverkets hemsida, <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-vaesternorrlands-lan/dingersjo--sundsvall-dubbelspar/>. Under öppet hus har fastighetsägare haft möjlighet att få information om omtaget i projektet, nytt val av spårläge och även haft möjlighet att lämna synpunkter. Varje öppet hus har fokuserat på olika delområden längs med dubbelspåret linjesträckning och har delats upp enligt följande:

Område	Datum och tid	Mötesplats
<i>Vapelnäs</i>	2023-11-09, 15.00-19.00	Njurundahallen i Kvissleby
<i>Nolby-Kvissleby</i>	2023-11-23, 14.30-20.00	Opalen i Kvissleby
<i>Hemmanet-Svartvik</i>	2024-01-25, 15.00-19.30	Opalen i Kvissleby
<i>Bredsand</i>	2024-02-29, 15.00-20.00	Opalen i Kvissleby
<i>Vapelnäs</i>	2024-04-11, 15.00-19.00	Opalen i Kvissleby

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2023/66694.

#### 3.4.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Möte med Länsstyrelsen Västernorrland hölls 4 december 2023 som en del i en tidig dialog och för att möjliggöra tidiga synpunkter. Under mötet presenterades bland annat utförda linjestudier och den nya spårlinjen.

Den 16 maj hölls ett uppföljande möte med Länsstyrelsen Västernorrland inför kommande samråd på orten.

#### 3.4.2. Samråd med berörd kommun

Möte med Sundsvalls kommun hölls 7 november 2023 som en del i en tidig dialog och för att möjliggöra tidiga synpunkter. Under mötet presenterades bland annat utförda linjestudier och den nya spårlinjen.

Den 16 januari 2024 hölls möte med Sundsvalls kommun där linjedragningen för Ostkustbanan Dingersjö-Kubikenborg presenterades. Fokuset under mötet var frågor kopplade till kulturmiljö och landskap.

Den 18 mars 2024 hölls ett möte med Sundsvalls kommun gällande föreslagna åtgärder i vattendragen Tingstagärdesbäcken, Nolbybäcken, Vapelbäcken, Vapelbäckens biflöde, Svartjärnsbäcken, Bredsandsbäcken och Norra Bredsandsbäcken.

Den 8 april hölls ett uppföljande möte med Sundsvalls kommun inför kommande samråd på orten.

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

Nedan redovisas inkomna yttranden från tidiga samråd mellan perioden hösten 2023 till våren 2024. Yttranden har inkommit från flertalet enskilda personer som kan bli berörda av planerad järnvägsanläggning. Flertalet ställer sig positiva till utbyggnationen av järnvägsanläggningen, men de uttrycker även oro över projektet. En stor ändring som påverkar flertalet boende längst sträckan är valet att gå i skärning i stället för tunnel genom Vapelnäs. Yttranden har i vissa fall grupperats för att kunna bemötas på ett samlat sätt.

Det har även hållits separata möten med fastighetsägare och närboende. På vissa av dessa har Trafikverket skrivit tjänsteanteckningar som diarieförts.

Frågor som ställdes under de öppna husen var bland annat: Frågor om utformningen av järnvägen och val av placering. Frågor gällande val av skärning i stället för tunnel genom berget i Vapelnäs. Frågor om miljön under byggtiden. Väglösningar under byggtiden. Dessa frågor har även inkommit skriftligen, varför svar återges nedan. Samtliga anteckningar från de öppna husen finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2023/66694.

Nedan sammanfattas och besvaras inkomna skriftliga synpunkter och frågor.

#### Buller – Skottsund

Flertalet boenden i Skottsund har lämnat in ett samlat yttrande om att området är, förutom ett bostadsområde, ett välbesökt rekreationsområde och viktigt naturområde. De boende upplever en oerhörd ökning av ljudet från tåget under de senaste åren och föreslår att ljudbarriärer byggs. De boende anser att projektet är mycket omfattande eftersom det medför ökade hastigheter och stor trafikökning.

Boende i Skottsund kräver att:

- Trafikverket redovisar en tidplan för projekteringen och när spårnära bullerskyddsåtgärder kan börja utredas i samverkan med berörda fastighetsägare.
- Boende får en redovisning av planerade åtgärder för att kunna bedöma om dessa är tillräckliga.
- Godståg som passerar sträckan bör hålla lägre hastighet för att minska bullernivåerna.
- Spårnära bullerskyddsåtgärder vidtas. Enligt illustrationskartorna för Nolbykorsning med Tunavägen samt Nolby.

De boende anser att sista punkten är en mycket prioriterad fråga på grund av den ökande gods- och tågtrafik som planeras, inklusive ökande hastigheter. De kräver därför att spårnära bullerskyddsåtgärder utreds. Enligt ovannämnda illustrationskartor finns inga sådana åtgärder planerade. De boende kräver även att det ska planeras för en bullervall vid området och om utredningen kommer fram till att utrymme saknas ska en bullerskärm byggas.

**Trafikverket svarar:** Projektet har gjort ett omtag och åtgärder som föreslogs i den tidigare samrådshandlingen är till viss del inte längre aktuella. Spårnära bullerskyddsåtgärder utreds för att skydda fastigheterna i Skottsund. Åtgärderna som utreds i Kvissleby kommer även att skydda delar av Skottsund. De åtgärder som utreds presenteras i Samrådshandling 2024-05-23. Utöver detta utreds även bullerskyddsskärm söder om aktuell plangräns. Denna åtgärd presenteras inte i samrådshandlingen eftersom den kommer att vara belägen utanför planområdet. Åtgärden är dock planerad att genomföras inom ramen för detta projekt och kommer presenteras till berörda på annat sätt än i järnvägsplanen.

#### Buller och vibrationer - Nolby

Flertalet boende i Nolby framför oro för ökade nivåer av buller och vibrationer till följd av byggnationen av dubbelspåret. De uppger att de idag känner av vibrationerna såväl inomhus som utomhus. När godstågen passerar går det inte att prata normalt. Önskemål om att spårnära bullerskyddsskärmar ska förlängas längre norrut så de även täcker in de boende vid slalombacken.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket utreder lokalisering av källnära bullerskyddsåtgärder och förhoppningen är att källnära åtgärder ska sänka ljudnivåerna i så stor utsträckning som möjligt. Förslaget som utreds i Nolby sträcker sig längre norrut än tidigare förslag. Arbete pågår med att se över vilka fastigheter som kommer att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

#### Buller - Bredsand

Flertalet boende i Övre Bredsand har inkommit med yttranden gällande bullernivåer. Uppger att bostadsområdet redan är extremt bullerutsatta från E4. Anser att det är oerhört viktigt att bulleråtgärder beaktas och lämnar förslag på åtgärder. Frågor angående fönsterbyte på bostadshus samt en fråga om vilka bullerskyddsåtgärder som Trafikverket kommer att bekosta. En boende uppger att utförda bullermätningar inte är tillfredställande eftersom de blivit utförda under perioder med lite trafik.

**Trafikverket svarar:** Arbete pågår med att se över vilka fastigheter som kommer att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Trafikverkets förhoppning är att källnära åtgärder ska sänka ljudnivåerna i så stor utsträckning som möjligt. Om bullerskyddsåtgärderna ska vidtas med stöd av järnvägsplanen behöver järnvägsplanen vinna laga kraft innan åtgärderna genomförs

#### Vibrationer

Önskemål från boende att ta del av vibrationsmätning som gjordes för ett par år sedan.

**Trafikverket svara:** Trafikverket har mottagit frågan och kommer att återkomma med informationen.

#### Linjesträckning

Privatperson hänvisar till ett pressmeddelande från 2023-11-02 där det står att Trafikverket i fortsatt projektering har tittat på en delvis ny linjesträckning och bjuder in berörda till öppet hus för en tidig dialog kring det nya förslaget. Frågar var information om den "delvis" nya sträckningen finns att hitta och meddelar att uppgifter och kartor som finns på hemsidan redovisar uppgifter från 2021.

**Trafikverket svarar:** Ett antal öppna hus kommer att genomföras under november till februari för att visa hur sträckningen föreslås och att förslaget skiljer sig i vissa delar från

den sträckning som föreslogs under samrådet 2021. Informerar även om att det material som redovisas i samband med öppet hus kommer att läggas ut på hemsidan.

### Vapelnäs

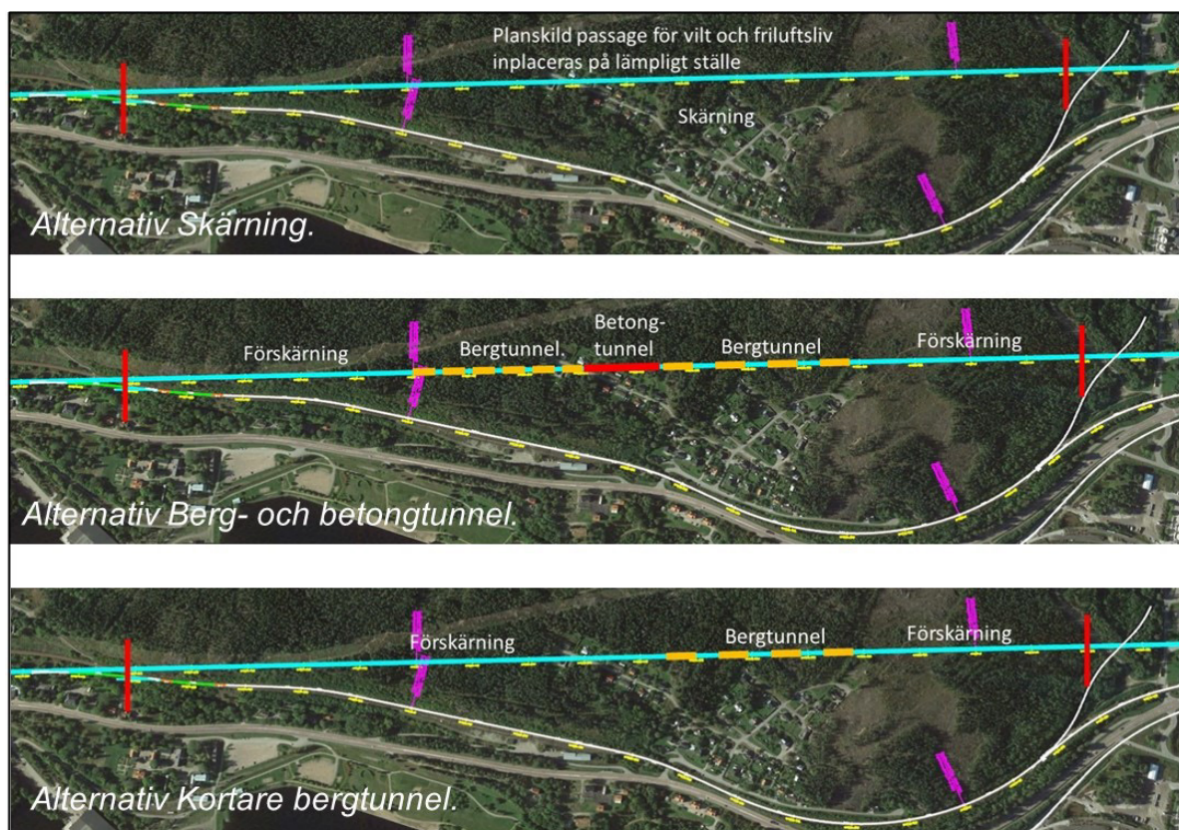
Flertalet boende i Vapelnäs är besvikna på alternativet med skärning i stället för tunnel. Det har lämnats in flertalet förslag som exempelvis att dubbelspåret kan gå där det befintliga enkelspåret är beläget och förslag på alternativ med betongtunnel på viss del av sträckan. Det uppges att förslaget med skärning innebär avsevärt större påverkan på deras liv under byggtiden. Man anser att Trafikverket vid valet av skärning enbart kollat på kostnader och inte tagit människorna eller naturen i beaktan. Skogen utgör ett viktigt rekreativområde för de närboende. De boende lägger stor vikt vid att det är mycket negativt att bostadsområdet blir frånskilt från skogsområdet väster om tänkt dubbelspåret. Vidare lyfts att de finns risker med sprängningar.

Två yttrande framför att de vill att alternativet med den korta bergtunneln ska väljas i stället för skärning. De två faunapassagerna kan inte ersätta miljövärdet som tunnelalternativet som tunnelalternativet har, samt ekonomiskt verkar det inte vara någon oöverstiglig skillnad.

**Trafikverket svarar:** Avseende sträckningen vid Vapelnäs har Trafikverket utvärderat tre alternativa utformningar:

- Skärning.
- Berg- och betongtunnel:
  - Bergtunnel km 338+030–338+290, längd 260 meter.
  - Bergtunnel km 338+450–338+790, längd 340 meter.
  - Betongtunnel km 338+290–338+450, längd 160 meter.
- Kortare bergtunnel:
  - Bergtunnel km 338+450–338+790, längd 340 meter.

Figur 2 illustrerar de olika alternativen. Streckad orange linje avser bergtunnel, vågrät röd linje avser betongtunnel. Vertikal röd linje avser gräns för det område som utreds. Något alternativ längs befintligt spår är inte aktuellt då en sådan sträckning skulle ge oacceptabelt låg hastighetsstandard.



Figur 2. Alternativa utformningar som utvärderats för sträckningen genom Vapelnäs.

Följande samlade bedömning görs:

- Kostnaden för tunnel är avsevärt större än kostnaden för skärning. Merkostnaden med en längre tunnel bedöms till cirka 300 miljoner kronor och merkostnaden med en kortare tunnel bedöms till cirka 150 miljoner kronor.
- Tunnel innebär stora osäkerheter under byggtiden, bland annat avseende geohydrologi och bergkvalitet. Sådana osäkerheter kan vara starkt kostnadsdrivande och tidplanepåverkande.
- Skärning bedöms innebära hanterbara risker under genomförandet.
- 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 har Trafikverket valt att fortsätta arbete inriktas mot en utformning med skärning.

#### LONA-projekt

Engagerade i LONA-projektet, Strandledden längs Ljungan, har lämnat synpunkter. Uppger att de har mycket material från ”EKO-park” som ligger söder om BoKlok-husen i Kvissleby.



Uppger att Trafikverket planerar lyfta upp Nolbybäcken inom området skulle vara ge stort värde för upplevelsen av området, och för många växter och djur som trivs i strömmande vatten och våta miljöer. Eftersom Trafikverkets arbeten kommer att innebära grävning i området önskas att någon sorts samarbete ske kring planering, markföroreningsfrågor och så vidare. De yttrande lämnar önskemål om att ideellt engagerade ges möjlighet att delta i ett sådant arbete på ett tidigt stadium och genom hela processen. Det anges att det finns möjlighet att söka särskild finansiering för ett naturvårdsprojekt, eventuellt ett LOVA projekt för de del av dubbelspårsprojektet som innebär åtgärder kring Nolbybäcken så att de utformas för att bli gynnsamt för biologisk mångfald och rekreativmiljöer för de boende i Kvissleby med omnejd. Avslutningsvis lämnas ett förslag om att anläggas en gång- och cykelväg kring Tunavägen med en förbindelse mellan gång- och cykelvägen och Strandsleden. Det finns redan en cykelbar förbindelse, men den skulle behöva åtgärdas för att fungera.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket avser att arbeta med utformningen av den öppna färan för Nolbybäcken i samråd med Sundsvall kommun. Även LONA-projektet är en bra part att fortsätta samråda lösningarna med. Trafikverket planerar att öppna upp Nolbybäcken och dessa åtgärder kommer att regleras genom anmälan för vattenverksamhet. Trafikverket kan inte söka om LOVA-bidrag eftersom det endast är kommun, föreningar och ideella organisationer som kan söka dessa bidrag. Det är möjligt för kommunen och/eller andra organisationer i området att söka LOVA-bidrag för angränsande åtgärder. Dessa åtgärder bör då vara åtskilda från Trafikverkets projekt som har en lång tidplan vilket inte synkar med en ansökan om LOVA-bidrag inom de närmsta åren.

Trafikverket kommer att utreda möjligheten till en gång- och cykelanslutning till Strandsleden i det fortsatta arbetet.

#### Inlösen

Spekulant på Kvissle 1:97 har ringt och frågat om fastigheten påverkas av inlösen. Den yttrande har tidigare fått information om att fastigheten kan påverkas av ny serviceväg.

**Trafikverkets svarar:** Fastigheten påverkas inte av inlösen i samrådshandlingen som kommer att presenteras 2024-05-23. Servicevägen bearbetas men påverkar i nuläget inte fastigheten.

#### Minskade husvärden

Boende i området i Vapelnäs uppger en oro för minskade husvärden och undrar hur de kan få ersättning för det.

**Trafikverket svarar:** En eventuell värdesänkning på fastighet kan bedömas efter att en järnvägsanläggning tagits i bruk och det är först då som fastighetsägaren har möjlighet att kräva ersättning från Trafikverket.

#### Gång- och cykelväg i Kvissleby

Boende lämnar förslag att bygga gång- och cykelväg på båda sidorna om räddningstjänstens byggnad från plankorsning för gång-och cykel/Gamla E4. I dagsläget sker gångtrafik över vägen och mot ICA-parkeringen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket ska säkerställa att det finns en anslutning från gång- och cykelpassagen över väg 562 vidare ned mot Affärgatan söder om Räddningstjänstens byggnad, vilket framgår av Samrådshandling 2024-05-23. Någon gång- och cykelväg på norra sidan om Räddningstjänstens byggnad är inte aktuell.

## Tellusvägen

Boende i Övre Bredsand lämnar förslag att en permanent lösning där Tellusvägen dras parallellt med E4/järnvägen söderut och ansluter till rondellen.

I ett annat yttrande föreslås att extra busstrafik sätts in under tiden som Tellusvägen är avstängd.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har inte för avsikt att permanenta föreslagen ersättningsväg från Tellusvägen via Marsvägen-befintlig grusväg-Vaplevägen.

Under tiden för de temporära avstängningar som blir aktuella för Tellusvägen kommer tillgänglighet att upprätthållas till/från väg 562 för gång- och cykeltrafikanter. Huruvida de temporära omledningarna av vägtrafik kan föranleda ett ökat behov av busstrafik kan inte Trafikverket bedöma. I stället föreslås att synpunktslämnaren kontaktar Din Tur (Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län) som är ansvarig för busstrafiken.

## Serviceväg vid Vapelnäs

Flertalet boende i Vapelnäs önskar att Trafikverket ser över servicevägen till järnvägen och väljer alternativet ”serviceväg via Klyvarvägen”. Med den lösningen kan skogen på platsen hållas intakt.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har lyssnat in synpunkten och arbetat vidare med de boendes förslaget till samrådshandlingen. Förslaget med ”serviceväg via Klyvarvägen” kommer att presenteras i Samrådshandling 2024-05-23.

## Påverkan på verksamheter

Representant från handeln i Kvissleby uppger att det är otroligt viktigt att anslutningsvägen till Nolby och att väg 562 hålls öppen, både söderut och norrut. De ställer sig frågande till utformningen av den tänkta rondellen vid Nolbyhögar då de tror att trafikflödet avviker från hur man planerat trafiklösningen. De anser att Trafikverket bör se över mätningar över hur mycket trafik som rör sig på de olika vägarna. Möjlighet till trafikflöden är av väsentlig betydelse varför de önskar att tung byggtrafik till så stor möjlighet som möjligt undviker 562, speciellt under rusningstider.

**Trafikverket svarar:** Väg 562 och 568 kommer att vara öppna för trafik under hela byggtiden. Väglösningar med tillfälliga förbifartsvägar och en tillfällig cirkulationsplats kommer att anläggas under byggtiden. Oskyddade trafikanter kommer att ledas till Nya vägen under byggtiden genom bland annat containertunnellösningar. Byggtrafik kommer delvis att behöva använda befintlig väg 562 för transporter då inga alternativa vägar finns.

Det stämmer att trafikflödena är större längs väg 562 mellan Dingersjö och Kvissleby. Ett flertal möjliga trafiklösningar och placeringar har utretts där korsningsvinkeln mot järnvägen har varit styrande för vridningen av cirkulationsplatsen. En annan vridning av cirkulationen skulle innebära stor påverkan på brokonstruktionen och byggbarheten. Förutom byggbarhet och korsningsvinkel så har även undvikandet av Tingstahögen styrt utformningen. Ovanstående parametrar har således resulterat i en lösning med cirkulationsplats med den utformning som presenteras i Samrådshandling 2024-05-23.

## Faunapassage i Vapelnäs

Boende i Vapelnäs framför att Trafikverket bygger en ”dödsfälla”. Genom att gränsa av bostadsområdet från skogen så tar Trafikverket bort möjligheten för människor i skogen att evakuera på ett säkert sätt vid ett utsläpp från den närliggande fabriken, som klassas som en av de farligaste i landet. De flesta som rör sig i skogen idag använder den befintliga skogsbilvägen och vid till exempel ett ammoniakutsläpp måste man direkt evakuera. Då

hinner man inte bege sig till den faunapassage presenterats. Den närmaste passagen ligger från den befintliga skogsbilvägen räknat närmare fabriken och enligt den yttrande så är man död innan man nått dit, om vinden ligger på åt det hållet.

Den yttrande lämnar förslag att under hela byggperioden och efter att ha en passage på eller i anslutning till den skogsväg som finns idag. Detta för att kunna evakuera och ta sig därifrån snabbt vid ett gaslarm från intilliggande kemifabrik.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har sedan de öppna husen som hållits i Vapelnäs arbetat vidare med placeringen av faunapassagen. Då många boende önskar att faunapassagen förläggs närmre skogsbilvägen har passagen fått ett något sydligare läge, närmre skogsbilvägen, vilket också är i linje med det önskemål som framförs i yttrandet. Den nu föreslagna placeringen av faunapassagen, kompletterad med en gångpassage i den södra delen av Klyvarvägen, presenteras i Samrådshandling 2024-05-23.

#### Gång- och cykelväg i Nolby

En yttrande har synpunkter på den gång- och cykelväg som planeras anläggas från Gamla vägen ner mot väg 562.

Den yttrande undrar varför man väljer en lösning med gångtunnel under banvallen. Gångtunnlar skapar otrygghet, speciellt på kväll- och nattetid. Det är inte många som vågar använda befintlig gångtunnel från Nya Vägen under väg 562. Det vore bättre att behålla nuvarande gångvägsförlängning från Gamla vägen och bygga en landbro över järnvägen som sedan fortsätter ner över väg 562. Ett bra exempel på lösning är gång- och cykellösningen i Bredsand över väg 562.

**Trafikverket svarar:** Rålsvägen stängs när dubbelspåret byggs och ersätts med en planskild passage för gång och cykel. Ett flertal alternativ har studerats avseende olika anslutningspunkter till Gamla vägen. Ett av dessa alternativ avser en planskildhet över dubbelspåret. Detta alternativ har avförts bland annat beroende på att det innebär jämförelsevis sämre koppling till busshållplats på västra sidan väg 562 samt, sett från tillgänglighetssynpunkt, ett sämre läge för anslutningen till Gamla vägen. Den planerade gång- och cykelpassagen utformas med god genomsikt då öppningen är bred och vägen är rak innan och efter passagen. En väl genomtänkt belysning gör att mörka partier undviks vilket ökar tryggheten.

### 3.4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### Sametinget

Konsultation med Sametinget hölls 4 mars 2024. Under mötet presenterades projektet och dess sträckning. Särskilt lyftes att det planeras för en skärning i Vapelnäs i stället för tunnel samt en preliminär bedömning av faunapassager. Sametinget lyfte bland annat att det nog är intressant för berörda samebyar att få ett helhetsgrepp för hela Ostkustbanan.

#### Voernese sameby

Konsultation med Voernese sameby hölls 11 mars 2024. Under mötet presenterades projektet och dess sträckning. Särskilt lyftes att det planeras för en skärning i Vapelnäs i stället för tunnel samt en preliminär bedömning av faunapassager. Ordförande för Voernese sameby berättar att Voernese Sameby inte använt vinterbetesmarkerna vid kusten på väldigt många år. Senast de användes var det en annan sameby som fick dispens från länsstyrelsen att använda markerna på Hornslandet. Markerna kommer dock användas av Voernese sameby inom nära framtid och Juniskär lyfts fram som ett exempel. Voernese sameby ser mycket positivt på att den nya järnvägen kommer att stänglas in.

Avseende föreslagna passager vid Vapelnäs så ska föreslagna bredder fungera om renarna drivs av renskötare. Renar som strövar fritt vill dock ha bredare passager. En passage i Kiruna lyfts som exempel vilken är 50 meter bred. Där har man sett att renarna tar sig över själva.

Under mötet framgick att Trafikverket och Voernese sameby uppnått enighet och samtycke. Voernese sameby kommer vara del av kommande samråd och det kommer fram tills järnvägsplanen vunnit laga kraft finnas möjlighet att inkomma med synpunkter under hela planprocessen samt att överklaga planen.





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

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