

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Ostkustbanan, OKB, etappen Tjärnvik-Njurundabommen

Sundsvalls och Nordanstigs kommuner, Västernorrlands och Gävleborgs län

2021-06-22

Uppdragsnummer: TRV 2016/71882



**Trafikverket**

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Malin Lyxell

Dokumentdatum: 2021-06-22

5.0

Uppdragsnummer: TRV 2016/71882

Version: 0.21

Kontaktperson: Agneta Davidsson, Trafikverket

## Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med berörda länsstyrelser och kommuner	6
3.1.2.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.2.	Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ	7
3.2.1.	Upprättande av samrådshandling och utförda samrådsmöten	7
3.2.2.	Samråd med berörda länsstyrelser	11
3.2.3.	Samråd med berörda kommuner	13
3.2.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	14
3.2.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter	22

# 1 Sammanfattning

Förstudien ”Dubbelspår Gävle – Sundsvall” var ute på remiss 2010-05-05 – 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010. Förstudien omfattade hela sträckan mellan Gävle och Sundsvall.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län beslutade 2010-08-30 att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan. Efter det delades sträckan Gävle-Sundsvall in i olika etapper. För etappen Tjärnvik-Njurundabommen fortsatte utredningsarbetet med det aktuella skede som är Samrådshandling - Val av lokaliseringsalternativ. År 2017 presenterade Trafikverket en Samrådshandling för två alternativa korridorer, en västlig och en östlig korridor. Förslag till att kombinera de två korridorerna framkom i samrådsförfarandet. Trafikverket har därför fortsatt arbetet med Samrådshandling och kompletterat med två kombinationsalternativ.

Tidigare har det tagits fram två samrådsredogörelser daterade 2010-10-29 och 2017-11-22.

Denna samrådsredogörelse, daterad juni 2021, avser Plan för Ostkustbanan, etappen Tjärnvik-Njurundabommen med status Samrådshandling - val av lokaliseringsalternativ. Redogörelsen beskriver hur samråd har bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från allmänheten, enskilda som kan bli särskilt berörda, myndigheter och organisationer. Handlingen innehåller även information om var yttranden, minnesanteckningar och protokoll från samråden finns att ta del av.

I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktas. Samrådsredogörelsen är ett levande dokument och uppdateras under projektets framdrift fram till det att planförslaget kungörs.

## 2 Samrådsrets

I det här avsnittet beskrivs hur samrådsretsen avgränsats för det genomförda samrådet.

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.

Vid avgränsning har bland annat TDOK 2013:0058 använts. För att ta fram underlag med vilka samrådsparter som finns inom korridorerna har utdrag från fastighetsregistret tagits fram.

Geografiskt berörda myndigheter och övriga myndigheter som bedöms kunna bidra med kunskap och synpunkter som är av värde för kommande skeden har inkluderats i kretsen.

Brevutskick med information om samrådet har skett till myndigheter, föreningar, organisationer, församlingar, samebyar och verksamheter. Avgränsningen gällande dessa har gjorts utifrån deras geografiska läge, de har inkluderats om de identifierats inom eller intill korridorerna. Även de som inte är belägna i eller i anslutning till korridoren, men som ändå kan tänkas bidra med viktig information till projektet utifrån deras verksamhet, har inkluderats i samrådsretsen.

Något brevutskick har inte skett till enskilda inom korridorerna, dessa har kunnat ta del av information om samrådet genom den annonsering som skett.

Annonsering med inbjudan till samråd har skett i följande tidningar:

- Sundsvalls tidning
- Hudiksvalls tidning
- Nordanstigarn
- Njurundabladet
- Post- och inrikestidningar

Därtill har inbjudan till samråd skett genom följande media:

- Trafikverkets Facebook sida

## 3 Samråd

### 3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Förstudien ”Dubbelspår Gävle – Sundsvall” var ute på remiss 2010-05-05 – 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010. Förstudien omfattade hela sträckan mellan Gävle och Sundsvall.

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

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

Länsstyrelsen i Gävleborgs län och Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade i augusti år 2010 att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan.

#### 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 i Gävleborg, Region Gävleborg, Länsstyrelsen i 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.

I samrådsredogörelse daterad 2010-10-29 summeras genomförda samråd från förstudien.

## 3.2. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ

Efter länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan delades sträckan Gävle-Sundsvall in i olika etapper. Nedan presenteras de samråd som utförts inom skedet för val av lokaliseringsalternativ.

### 3.2.1. Upprättande av samrådshandling och utförda samrådsmöten

#### **Samrådshandling 2017**

För etappen Tjärnvik-Njurundabommen fortsatte utredningsarbetet med nästa skede, Samrådshandling-Val av lokaliseringsalternativ och år 2017 presenterade Trafikverket en Samrådshandling för två alternativa korridorer, en västlig och en östlig korridor.

Yttranden inkom angående de olika miljöer som berörs av de alternativa korridorerna bland annat avseende boendemiljöer, fornlämningsområden och gravfält, Natura 2000-områden, riksintressen och rekreation och friluftsliv. Även Njurunda kyrka omnämns i inkomna yttranden, då kyrkan har kopplingar till värdefulla kulturmiljöer och landskapsbild. I utförda arbeten har dessa aspekter fortsatt tagits hänsyn till bland annat genom fördjupade utredningar och inventeringar.

Länsstyrelsen yttrar sig bland annat om att påverkan på Dyrån blir påtagligare ju längre västerut korridoren i det Västliga alternativet hamnar, då Dyråns källområde ligger väster om E4. Påverkan på hydrologi och vattenkvalitet i detta område riskerar att påverka riksintresset. Fördjupade utredningar angående bland annat denna fråga tas fram i nästa skede.

Det inkom även yttranden om bland annat angående förväntade bullerstörningar och barriäreffekter i Njurundabommen. Samrådshandlingen uppdaterades med anledning av detta med en fördjupad redovisning av buller. Detta föranledde ett nytt begränsat samråd i september 2017 med de som särskilt berörs av fördjupningen, länsstyrelsen i Västernorrland och Sundsvalls kommun.

I samband med det begränsade samrådet inkom bland annat yttranden från privatpersoner där man frågade om när man kan förvänta sig få ett beslut om östlig eller västlig dragning. Frågor ställdes även angående inlösen av fastigheter samt eventuella ersättningar till fastighetsägare.

Information inkom även om att det idag finns en skogsväg som leds över spåret mittemot infarten till Rotvik, öster om Skrängstasjön. Denna används frekvent av motionärer och ryttare.

Yttrande inkom där man förordar ett västligt alternativ på grund av att spåret kan gå rakare och därmed snabbare, de barriäreffekterna som försvinner samt de ostabila markförhållandena öster om Skrängstasjön. I yttrandet informeras det om att avvattningen av Mäckelmyran (Natura 2000-område) sker via Skedlobäcken och att man bör skydda det området. Yttranden inkom även angående den viktiga häckningslokal som Skrängstasjön utgör och att dess strandzoner därmed bör bevaras så långt det går.

Yttranden inkom även angående att närheten till E4 är bra ur exempelvis säkerhetsskäl för ett västligt alternativ och det skulle innebära mindre störningar på befintlig trafik under byggtiden. Det inkom även yttranden om att det redan idag är problem med buller på den östra sidan, vid Skedlo. I yttrandet önskar privatpersonen bullerskyddsåtgärder och passager.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har noterat de inkomna synpunkterna från det begränsade samrådet och tackar för informationen och dessa har vägts in när samrådshandlingen har vidareutvecklats.

I samrådsredogörelse, daterad 2017-11-22, är samtliga inkomna yttranden från samrådshandlingen, perioden 2017-02-27 – 2017-03-26 redovisade. Därmed besvaras inte dessa här.

Information om var handlingarna har funnits tillgängliga och hur synpunkter kan lämnas har skett via Trafikverkets webbsida, annonsering i tidningar samt genom brev till berörda myndigheter, föreningar, organisationer, församlingar, samebyar och verksamheter.

### **Sammanvägda ståndpunkter**

Under 2018 mottog Sundsvalls kommun, Nordanstigs kommun, Västernorrlands länsstyrelse och Gävleborgs länsstyrelse upprättad samrådsredogörelse för att ges möjlighet till att inkomma med en samlad ståndpunkt inför slutligt ställningstagande. Nedan redovisas samlad ståndpunkt för respektive myndighet.

#### Nordanstig kommun

Nordanstigs kommun informerar om att deras fördjupade översiktsplan för Ostkustbanan antogs i KF 8 maj 2017. I den kommunövergripande översiktsplanen är stationslägena av stor vikt för Gnarp och Harmångers framtida utveckling. Planering för att detaljplanera mark för olika ändamål runt stationslägena har hög prioritet.

Nordanstigs kommun förordar det västliga alternativet när det gäller korridoralternativet vid Gryttjestjärnen då det innebär minst påverkan på kulturlandskapet och att betydligt färre människor blir berörda om det dras i västlig korridor. Kommunen påpekar vikten av att stickspåret till Tjärnviks industriområde bevaras och får en bra anslutning.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar att Nordanstig kommun förordar det västliga alternativet och tar med sig det inkomna yttrandet till kommande skeden. Trafikverket tackar för inkommen information och tar med sig detta till kommande skeden.

#### Sundsvalls kommun

Sundsvalls kommun föreslår att Trafikverket inför slutligt ställningstagande hanterar alternativen som fyra separata och därmed möjliggör exempelvis val av Öst Gryttje – Väst Skrängsta.

De är positiva till Trafikverkets preliminära förslag om att förordna västlig korridor, men ser inget behov av att själva ta ställning i denna fråga. Sundsvalls kommuns sammanvägda ståndpunkt är att båda korridoralternativen tycks genomförbara. Oavsett val av alternativ kommer en ny dubbelspårig Ostkustbana sammantaget att vara mycket positiv för Sundsvalls kommun, men lokalt kommer påverkan bitvis vara stor. Det finns behov av utformning och åtgärder som lokalt mildrar konsekvenser och skapar möjlighet för stads- och landsbygdsutveckling även i järnvägens närhet.

Utöver denna sammanvägda ståndpunkt inkom Sundsvalls kommun med övriga synpunkter och medskick inför fortsatt arbete.

Dessa inkomna synpunkter behandlade främst fortsatt arbete med att minimera påverkan på kulturmiljö, landskap, barriäreffekter, buller, vibrationer samt att Trafikverket i detta skede bör fokusera på huruvida det finns alternativskiljande för- och nackdelar. Sundsvalls kommun lyfter även att man i sträckans norra del bedömer att stor negativ påverkan uppstår på bebyggelseområde och kulturmiljö i västlig korridor. Sundsvalls kommun lyfte även att det är viktigt att i kommande skeden tänka på att övergångar vid åar och bäckar



måste utformas för att minimera påverkan på strandmiljöer och vattenkvaliteten. Påverkan på våtmarkerna ska även minimeras.

Sundsvalls kommun yttrar sig även om att på grund av den negativa påverkan på landskapsbild och kulturmiljö som anläggande av bank innebär bör brolösningar väljas i första hand där odlade dalgångar passerar.

Sundsvalls kommun anser att det är viktigt att redovisa varför en mer östlig sträckning för den västliga korridoren från Myre till Njurundabommens station valts bort. Sundsvalls kommun har i tidigare dialog med Trafikverket önskat att en sådan tänkbar sträckning bör utredas, för att se om den kan bidra till att minska västlig korridors intrång på boendemiljöer i södra Njurundabommen.

Det är viktigt att ta hänsyn till påverkan från all statlig infrastruktur eftersom förslaget till dragning av dubbelspåret innebär att vissa sträckor samlokaliseras med befintlig E4. Utbyggnationen kommer också att påverka nuvarande dragningar av vägarna för 562 och 556.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar att Sundsvalls kommun inte ser något behov av att ta någon ställning i denna fråga. Trafikverket tackar för inkommen information och tar med sig detta till kommande skeden.

#### Länsstyrelsen Gävleborg

Länsstyrelsens yttrande gäller endast den sträcka av järnvägsplanen som är belägen i Gävleborgs län och omfattar en sträcka på cirka 10 km av totalt 25-30 km. Länsstyrelsen i Gävleborg län har samrätt ärendet med Länsstyrelsen i Västernorrlands län.

De olika lokaliseringalternativen är nästan jämförbara och har både för- och nackdelar. Utifrån den samlade bedömningen gör Länsstyrelsen samma bedömning som Trafikverket. Graden av påverkan på omgivningen kommer till stor del bero dess på exakta placering inom den breda järnvägskorridoren men också på dess utformning.

Båda alternativen innebär att boende längs järnvägsspåret utsätts för bullerpåverkan, både i byggskedet och när järnvägen är färdig. Det västliga alternativet påverkar färre bostäder, både vad gäller ekvivalenta och maximala nivåer. Vad gäller vibrationer och elektromagnetisk strålning framgår att de negativa konsekvenserna i båda korridorerna bedöms som måttligt negativa respektive smått negativa.

Den planerade järnvägssträckan Tjärnvik-länsgränsen, oavsett sträckning, är relativt okomplicerad ur ett kulturmiljöperspektiv. Området omfattas inte av något riksintresse för kulturmiljö, ej heller byggnadsminnen samtidigt som området har få kända fornlämningar. Den aktuella sträckan kan ha rymt boplatser och andra fornlämningar från äldre stenålder och framåt. I området finns dock bebyggelselämningar vars ålder och tillkomst bör fastställas för att kunna avgöra status. I området finns även risk för att äldre fåbodvallar kan ha funnits, bl.a. vid Storsveden.

Gävleborgs Länsstyrelsen skriver att en beställning på en arkeologisk utredning är nödvändigt för att Länsstyrelsen ska få ett fördjupat kunskaps- och beslutsunderlag för eventuellt kommande arkeologiska insatser.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar att Gävleborgs län gör samma bedömning som Trafikverket. Trafikverket tackar för information samt inkomna synpunkter och tar med sig detta till kommande skeden.

#### Länsstyrelsen Västernorrland

Länsstyrelsen bedömer att de två lokaliseringsalternativen är relativt likvärdiga och väljer att inte förorda något alternativ.

Länsstyrelsen yttrar sig om att båda utredningsalternativen är överlägsna nollalternativet som inte klarar att möta efterfrågan på ökad järnvägstrafik och uppfyller inte moderna krav på exempelvis spårgeometri som bör ställas på järnvägssträckning. Om inte järnvägen har tillräcklig kapacitet leder den sannolikt till ökad vägtrafik vilket är sämre ut miljösynpunkt.

Det västliga alternativet kan vara att föredra då det ger större restidsvinster och då en samlokalisering med E4 där järnvägen inte går i tunnel medför totalt sett färre barriärer för vilt och friluftsliv. Samlokalisering medför dock en kraftigare barriär vilket medför att passager bör underlättas till exempel med landbroar i syfte att bland annat minska olycksrisker.

Länsstyrelsen ser sammanfattningsvis vissa skillnader mellan alternativen men det är svårt att förorda något alternativ. Hänsyn till kulturmiljö talar för en östlig dragning och naturmiljön skulle bättre skyddas med en västlig dragning.

Länsstyrelsen redovisar sedan de främst framträdande skillnaderna, delvis detaljerat, för att bidra till förståelse för vad som krävs i form av utredningsarbete och miljöanpassningar.

De främsta alternativskiljande faktorerna redovisar i sitt yttrande är främst kopplat till kulturmiljö, naturmiljö, landskapsbilden, barriäreffekter för jordbruk och friluftsliv samt bullersituationen för de olika alternativen.

Länsstyrelsen informerar även om att VMI är den nationella våtmarksinventeringen som omfattar våtmarker större än 50 hektar. Mindre våtmarker finns alltså inte med i VMI vilket kan förtydligas.

Skillnaderna kopplat till buller och trafik bedöms inte vara större mellan alternativen än att detaljutförandet kan få avgörande betydelse för vilket ombyggnadsalternativ som är att föredra.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar att Västernorrlands län ser vissa skillnader mellan alternativen men att det är svårt att förorda något alternativ. Trafikverket tackar för inkommen information och tar med sig detta till kommande skeden.

### **Samråd mellan 2018 och 2021**

Förslag till att kombinera de två korridorerna framkom i samrådsförfarandet under 2017. Trafikverket fortsatte därmed arbetet med Samrådshandling och la till två kombinationsalternativ. Därefter genomfördes ett antal samrådsmöten tillsammans med Sundsvalls och Nordanstigs kommun.

2019-09-05, 2020-03-03 samt 2020-03-13 utfördes samrådsmöten tillsammans med Nordanstigs kommun. Mötena började med presentation av projektet och vad som hänt sedan sist. Sedan uppdaterade kommunen med det senaste arbetet med översiktsplanen. Mötesdeltagarna diskuterade möjligheten att få ett attraktivt stationsläge i Gnarp, samordningen med E4-projektet, tidplaner samt bredd av korridorer. Kommunen önskade att arbete med LIS samt kulturmiljö- och naturmiljöanalys ska vägas in. Denna information har Trafikverket noterat och tagit med sig i fortsatta arbeten.

2019-12-09, 2020-03-05 samt 2020-06-16 utfördes samrådsmöten tillsammans med Sundsvalls kommun. Mötena började med presentation av projektet och vad som hänt sedan sist. Sedan uppdaterade kommunen med det senaste arbetet med översiktsplanen, som förväntades vara klar under 2021. Det lyftes information angående utförd NVI, utförd

översiktlig kulturhistorisk analys, bostadsbehovet inom Sundsvall samt så betonar kommunen vikten av att ta hänsyn till Njurunda kyrka. Denna information har Trafikverket noterat och tar med sig till kommande skeden.

### **PM kompletterande samrådshandling 2021**

I mars 2021 presenterade Trafikverket PM kompletterande Samrådshandling-Val av lokaliseringalternativ för OKB, Tjärnvik-Njurundabommen. Under samrådet för denna handling, som genomfördes 2021-03-15 – 2021-04-30, inkom 23 yttranden från myndigheter, föreningar, organisationer, församlingar, samebyar, verksamheter och 63 yttranden från allmänheten och enskilda som särskilt berörs. Samrådshandlingen har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats under perioden 2021-03-15 – 2021-04-30. Samrådshandlingen har även funnits tillgänglig i receptionen på Trafikverket i Gävle, i Nordanstigs kommuns reception i Bergsjö och i Sundsvalls kommuns reception.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll för både 2017 och 2021 finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2016/71882. Inkomna synpunkter sammanfattas i avsnitt 3.2.2-3.2.5 nedan.

#### **3.2.2. Samråd med berörda länsstyrelser**

Aktuell etapp sträcker sig genom två län, Gävleborgs län och Västernorrlands län. Gränsen för dessa går vid södra delen av Armsjön, norr om Årskogen. Nedan redovisas inkomna yttranden från utförda samråd under år 2021.

##### **Länsstyrelsen Gävleborg**

Länsstyrelsen har deltagit i samråd (2010-06-10) kring förstudien. Länsstyrelsen har även lämnat två samrådsyttranden på järnvägsplanen 2017-03-27 samt 2018-01-24. I tillämpliga delar gäller dessa synpunkter tillsammans med nedanstående yttrande daterat 2021-05-07.

Länsstyrelsens yttrande avser den sträcka av järnvägsplanen som är belägen inom Gävleborgs län. Länsstyrelsen Gävleborg framför att oavsett alternativ är det ofrånkomligt att befintliga miljöer kommer att påverkas negativt av ett så omfattande projekt. De olika lokaliseringalternativen är i många aspekter jämförbara och har både för- och nackdelar.

Utifrån den samlade bedömningen förordar länsstyrelsen ett västligt alternativ utifrån de naturvärden och de vattenverksamheter och tillstånd i MMD som kommer att behövas som finns i det östliga alternativet.

Utifrån perspektiv som buller, vibrationer och elektromagnetisk strålning bedömer Länsstyrelsen att de olika lokaliseringalternativen är likvärdiga. Det är endast marginella skillnader mellan alternativen. Det viktigaste är att i den fortsatta planeringen arbeta aktivt med att säkerställa minsta möjliga negativa påverkan.

Länsstyrelsen informerar om att i det fall korridoren läggs öster om Gryttjestjärnen kan eventuellt en påverkan ske för två markavvattningsföretag. Vid Årskogen kan det eventuellt ske en påverkan på ett dikningsföretag.

Slutligen upplyser Länsstyrelsen om kända naturvärden och skyddsvärda arter inom korridorerna.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för värdefull information och noterar Länsstyrelsen Gävleborgs synpunkter. Trafikverket noterar att Länsstyrelsen Gävleborg yttrar sig om de alternativ som ligger inom Gävleborgs län och att de då förordar ett västligt alternativ. Oavsett val kommer Trafikverket att fortsätta arbeta med anpassning gentemot

de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas, exempelvis kulturmiljö, naturmiljö, boendemiljö och landskap.

### **Länsstyrelsen Västernorrland**

Länsstyrelsen har deltagit i samråd (2010-06-10) kring förstudien. Länsstyrelsen har även lämnat samrådsyttranden på järnvägsplanen 2017-03-23. I tillämpliga delar gäller dessa synpunkter tillsammans med nedanstående yttrande daterat 2021-05-07.

Länsstyrelsen hänvisar till tidigare yttrande i ärendet daterat 26 januari 2018.

Länsstyrelsen Västernorrland väljer att fokusera sina synpunkter på de alternativa skillnaderna som sker inom Västernorrlands län.

Länsstyrelsen Västernorrland ser sammanfattningsvis skillnader mellan alternativen, men det är svårt att förorda något av alternativen. Hänsyn till kulturmiljön talar för en östlig dragning och naturmiljön skulle bättre skyddas med en västlig dragning.

Ostkustbanan är ett viktigt projekt både utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att järnvägen klarar av att möta efterfrågan på ökad järnvägstrafik och den uppfyller moderna utformningskrav. Utifrån måluppfyllelsen är ett västligt alternativ i den norra delen att föredra. En viktig del i bedömningen är att tydliggöra målet om konkurrenskraftig restid på 60 minuter mellan Gävle-Sundsvall.

Det som framförallt talar emot en västlig sträckning i den norra delen är att det innebär jämförelsevis större påverkan på landskaps- och stadsbild och intrång i boendemiljöer. Kulturmiljövärden får en större negativ påverkan vid en västlig sträckning.

Länsstyrelsen yttrar sig om att ur naturvårdssynpunkt innebär ett västligt alternativ i den norra delen minst negativ påverkan. Detta baseras på de höga värdena för fågellivet i riksintresset Skrängstasjön. Väljs det östliga alternativet tas mer av jordbruksmarken i anspråk och även brukandet nedanför järnvägen påverkas då det inte blir möjligt med passager. Detta riskerar att indirekt ge stor påverkan på riksintressets värden på sikt. Det blir också störningar på fågellivet under byggtiden.

Väljs det västra alternativet försvinner nuvarande järnväg öster om Skrängstasjön vilket ökar möjligheten för tillgängligheten, både för jordbruksnäringen och för allmänheten som vill besöka området för fågelskådning.

En bedömning av påverkan på strandskyddets syften ska finnas med i planen. Trafikverket bör redogöra för vilka naturvärden som finns och om allmänhetens tillgänglighet påverkas.

Trafikverket har översiktligt beskrivit de klimatrelaterade riskerna för järnvägen. För att komplettera underlaget bör även Trafikverket använda sig av den *klimat- och sårbarhetsanalys* som togs fram över stråket Hudiksvall – Sundsvall. Där har en översiktlig studie gjorts av hur anläggningen kan påverkas av ökad mängd nederbörd och skyfall, markens hållfasthet och havsnivåhöjningar.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar Länsstyrelsen Västernorrlands inkomna synpunkter och tar med sig dessa till kommande skeden. Trafikverket noterar att Länsstyrelsen valt att inte förorda något alternativ. Oavsett val kommer Trafikverket att fortsätta arbeta med anpassning gentemot de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas, exempelvis kulturmiljö, naturmiljö, boendemiljö och landskap.

### 3.2.3. Samråd med berörda kommuner

Aktuell etapp sträcker sig genom två kommuner, Nordanstigs kommun och Sundsvalls kommun. Gränsen för dessa går vid södra delen av Armsjön, norr om Årskogen. Nedan redovisas inkomna yttranden från utförda samråd under 2021.

#### **Nordanstigs kommun**

Nordanstigs kommun inkom med yttrande daterat 2021-06-14. Synpunkterna nedan avser endast alternativen inom Nordanstigs kommun. Av de alternativ som presenteras i handlingarna förordar Nordanstigs kommun ett västligt korridoralternativ. Kommunen föredrar en lösning med tunnel väster om Gryttjestjärnen då ett östligt alternativ kan anses påverka bebyggelsen i området i högre grad. Norr om Gryttjestjärnen förespråkar kommunen en spårdragning så långt västerut inom korridoren som möjligt för minsta påverkan på bebyggelse inom korridoren och i anslutning till korridoren.

I övrigt lyfter Nordanstigs kommun att det kan vara betydligt svårare att hitta en lösning för en anslutning av industrispåret från Tjärnviks trä i ett östligt alternativ. Även utifrån det förespråkar Nordanstigs kommun ett västligt alternativ.

Kommunen anser att det är av största vikt att industriområdet fortsatt sammanbinds med Ostkustbanan med ett industrispår då detta spår skapar stora utvecklingsmöjligheter för verksamheter.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar Nordanstigs kommuns inkomna synpunkter och tar med sig dessa till kommande skeden. Trafikverket noterar att Nordanstigs kommun förordar västligt alternativ med industrispårsanslutning i Tjärnvik på sträckan inom Nordanstigs kommun.

#### **Sundsvalls kommun**

Nordanstigs kommun inkom med yttrande daterat 2021-03-26. Synpunkterna nedan avser endast alternativen inom Sundsvalls kommun. Båda alternativen tycks vara tekniskt genomförbara men endast västlig korridor uppfyller projektmålen på ett bra sätt. Oavsett val av alternativ kommer lokala miljökonsekvenser att uppstå. Sundsvalls kommuns preliminära bedömning är att västlig korridor förordas.

Sundsvalls kommun informerar om att i deras nya kommunövergripande översiktsplan som de inom kort kommer att gå ut på samråd med redovisas endast den västliga korridoren i markanvändningskartan. Detta på grund av att deras bedömning är att Trafikverket nu redovisat ett tillräckligt underlag för att säkerställa att en järnväg kan byggas med god standard i denna sträckning. Genom anpassningen av översiktsplanen kan fortsatt utveckling av Njurundabommens bebyggelse ske i attraktiva lägen nära den nya pendeltågstationen.

Sundsvalls kommuns förslag är att Trafikverket redan i höst, vid sin översyn av riksintressen för kommunikationer, plockar bort den östliga korridoren vid Skrängstasjön/Bölesjön från listan över riksintresseanspråk, så att detta inte utgör ett hinder för fortsatt samhällsutveckling. Sundsvalls kommun förordar att dubbelspåret ska ske så snart som möjligt.

Sundsvalls kommun yttrar sig om att tillräckliga resurser bör avsättas i projektet för att säkerställa att dessa konsekvenser begränsas till måttliga. Sträckan vid Majåns dalgång och passagen från Myre till centrala Njurundabommen bedöms vara särskilt utsatta.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar Sundsvall kommuns inkomna synpunkter och tar med sig dessa till kommande skeden. Trafikverket noterar att Sundsvalls kommun preliminärt förordar västligt alternativ på sträckan inom Sundsvalls kommun. Trafikverket noterar även informationen om att den nya översiktsplanen endast redovisar en korridor även om Trafikverkets ställningstagande sker först senare. Oavsett val kommer Trafikverket att fortsätta arbeta med anpassning gentemot de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas, exempelvis kulturmiljö, naturmiljö, boendemiljö och landskap.

### 3.2.4. Samråd med allmänheten och de 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. Gemensamt är att man i flertalet fall ställer sig positiva till ett dubbelspår men att man har synpunkter på lokaliseringen. Nedan grupperas inkomna yttranden som gäller samtliga korridoralternativ i första avsnittet, efterföljt av de yttranden som gäller sträckan Nyråviken-Njurundabommen respektive Tjärnvik-Gryttje.

### Synpunkter gemensamma för samtliga korridoralternativ

#### Samrådstyp

Ett yttrande inkom där man är tveksam till samrådstypen med tanke på den risk som kan uppstå sett till digitalt utanförskap. Ställer fråga om det kanske även är lagstridigt. Även ett yttrande inkommer där man anser att Trafikverket redan slagit fast vilket alternativ det blir i media och bekymrar sig över om deras röster kommer att bli hörda.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Under rådande omständigheter med COVID-19 är det tyvärr inte möjligt från Trafikverkets sida att ha samrådsmöten på det sätt som normalt sker, exempelvis genom öppet hus eller liknande. Annonsering har skett i tidningar och handlingar har funnits tillgängliga på Trafikverkets webbplats samt i receptionen på Trafikverket i Gävle, i Nordanstigs kommuns reception i Bergsjö och i Sundsvalls kommuns reception. Det har även varit möjligt att skicka in synpunkter via brev.

På Trafikverkets hemsida finns även annan information om projektet, bland annat en aktuell planlägningsbeskrivning och material som tidigare tagits fram under projektets historia. Syftet med samråd i aktuellt skede är att inhämta synpunkter och yttranden från myndigheter, organisationer, verksamheter, allmänheten och enskilda som särskilt berörs som därefter utgör underlag för Trafikverkets beslut om val av lokaliseringalternativ. Trafikverket vill understryka att ställningstagandet för val av korridor inte är taget ännu och att inkomna synpunkter kommer beaktas.

#### Ovisshet för fastighetsägare

Flera yttranden efterfrågar en tidplan över projektet för att kunna planera sin boendesituation och frågor inkommer om det finns möjligheter att lösa in aktuella fastigheter omgående för att minimera risk att fastighetsägare blir stående i väntan på om deras fastigheter kommer lösas in eller inte. När får man veta vad som händer fastigheten om ens bostad ligger inom den gemensamma sträckan, alltså där samtliga alternativ passerar? Några yttranden från boende där järnvägen inte sträcker sig i dagsläget har inkommit och beskriver en oro över boendesituationen och att deras bostäder kommer att sjunka i värde om järnvägen läggs intill fastigheterna.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket är medveten om att aktuellt projekt kan innebära ovisshet för många fastighetsägare och ber om överseende med detta. Vi är nu i skedet val av lokaliseringalternativ så har vi ännu inte tagit ställning till val av korridor. Trafikverkets tidplan är att ställningstagande för val av korridor kommer ske under vintern 2021/2022. Efter vald lokalisering och om projektet kvalar in i nationell transportplan för åren 2022-2031 och därigenom får en finansiering, kan Trafikverket gå vidare med att ta fram järnvägsplanens planförslag. Det är först då vi kommer titta närmare på placering och utformning av järnvägen inom vald korridor. Att en fastighet ligger inom korridoren betyder inte nödvändigtvis att den kommer att bli så pass berörd att den kommer att behöva lösas in.

Arbetet med markåtkomst påbörjas först då järnvägningsanläggningens placering inom korridoren är fastställd och järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Fastighetsägare ges i vissa undantagsfall möjlighet att få sin fastighet eller del av den inlöst redan innan det finns någon järnvägsplan. För att ansökan om förtida inlösen ska beviljas ska det vara sannolikt att projektet kommer att genomföras på ett sådant sätt att fastighetsägaren ändå i ett senare skede hade fått rätt till ersättning på grund av inlösen, vilket i normalfallet innebär att projektet finns med som ett namngivet objekt i nationell eller regional plan. Planeringsarbetet bör också ha drivits så långt att en korridor lagts fast och att fastighetsägaren har synnerliga skäl.

För de fastighetsägare som inte omfattas av inlösen men som bedömer att deras fastighet minskar i värde till följd av att järnvägen hamnar intill deras fastighet finns möjlighet att ansöka om ersättning för det hos Trafikverket. Kraven på att vederlägga att så är fallet är dock relativt långtgående och det är inte vanligt att Trafikverket utger sådan ersättning.

### Buller

Önskemål har inkommit angående att placera den framtida järnvägen väster om nuvarande E4 (förbi Armsjön) för att reducera bullersituationen för de boende. Vid anläggningen av det nya dubbelspåret (vid Armsjön) önskas även att man använder massorna som skapas till att först och främst anlägga en bullervall direkt öster (eller så nära som möjligt) om E4:an vilket skulle kraftigt reducera bullret från både den nya järnvägen men också från befintlig E4:a. Det har även inkommit önskemål om att överskottsmassor används för att skapa bullervall längs gamla E4an mellan Nyråviken-Hälsingegränsen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna och önskemålen till kommande skeden. Det är först då placeringen inom korridoren avgörs.

### Överfarter

Önskemål har inkommit för område intill Armsjön angående plansäkra överfarter, säkra övergångar för hästar, traktorer, skotrar, mopedergående mm.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar önskemålen till kommande skeden.

## **Synpunkter på delsträcka: Nyråviken-Njurundabommen**

### Synpunkter på tekniska lösningar

Förslag har inkommit på anlägga tunnel under E4 i höjd med Nyråviken, istället för bro pga. påverkan på bullersituationen och värdefulla fritidsområden. I västligt alternativ kan den nybyggda mötesstationen vid Bölesjön användas.

Med den västliga dragningen måste även Njurundavägen höjas om tågen ska komma förbi då Njurundavägen är reservväg åt E4:an.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter och önskemålen till kommande skeden. I detta skede studeras endast korridorer. När en korridor har valts kommer mer detaljerade linjestudier att ske och samråd kommer att hållas där detaljerade kartor och miljökonsekvensbedömningar kommer att redovisas. Trafikverket strävar mot att bygga planerad järnväg så bra som är möjligt, sett både ur teknisk, miljömässig och ekonomisk synpunkt. Omledningsväg för E4 kommer att säkerställas, oavsett val av korridor.

### Boendemiljöer

Ett flertal inkomna synpunkter lyfter att det finns en stor mängd människor som är bosatta i det västra alternativet mellan Nyråviken-Njurundabommen, vilket innebär att alternativet kommer påverka många bostäder, både sett till buller och ökad trafik. Synpunkterna innehåller information bland annat om att man valt att inte bo vid en järnväg och man är rädd att lugnet och det naturnära försvinner i samband med ett nytt järnvägsspår. De som bor på östra sidan har redan järnväg men inte de på västra sidan.

Det lyfts i en del inkomna yttranden avseende västligt alternativ att det känns jobbigt att det eventuellt ska vara ett stort bygge utanför deras hus där många barn håller till. Även förskola finns beläget inom området för det västra alternativet. Kyrkmons skola är en stor skola där många 6-12 åringar går.

Ett yttrande anger att man känner sig lurad vid köp av tomt då information om dessa byggnationer inte framgått. Samma yttrande lyfter att en järnväg över Njurundavägen och mot kyrkan kommer förstöra bommen och naturen runt omkring. Det finns mycket djur som man bedömer kommer försvinna i och med järnvägsspåren.

Frågor har även inkommit angående mer detaljerade utformningar, såsom hur Njurundavägen ska korsas, hur många hus som planeras att lösas in och varför man har som alternativ att dra en järnväg genom ett bostadsområde när det redan finns en sträckning genom ett område som i dagsläget redan är påverkat.

Några boenden i det västra alternativet anger att de har levt i ovisshet under flera år och lyfter fram bekymmer kopplat till detta. Man lyfter även fram att det byggs väldigt mycket och sker många förändringar intill Njurunda just nu och att man bör undvika att förstöra det Sundsvalls kommun nu jobbar med att bygga upp genom att välja det västliga alternativet.

Inkomna synpunkter där det västra alternativet förordas menar på att när järnvägen är driftsatt så påverkas något färre hushåll i samhället Forsa av höga bullernivåer ifall man väljer västligt alternativ.

Har man i åtanke på ljudnivån under pågående arbete eller när väl tågen rullar utanför?

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter angående boendemiljöerna. I detta skede studeras endast korridorer och vilka effekter de medför i grova drag. Först i nästa skede, när korridor har valts, bestäms spårets placering och utformning, samt behov och utformning av anslutande anläggningar. När järnvägningsanläggningens placering är bestämd, vilket sker i beaktande av olika miljöintressen, kommer detaljerade kartor tas fram som visar anläggningens utbredning och påverkan i olika avseenden.

I MKB—arbetet studeras buller för såväl drift som byggskede, skyddsåtgärder för buller i driftskede fastställs i järnvägsplanen. Kartor kommer att uppdateras till kommande



skeden. Fortsatta samråd, där Trafikverket informerar och bjuder in till samråd, kommer att ske allt eftersom projektet går framåt.

Ostkustbanan är ett utpekat riksintresse för framtida järnväg och arbetet med aktuella sträckor har pågått under en länge tid och har funnits tillgängligt för allmänheten sedan 2010 då samråden till förstudien hölls.

### Kartmaterial

Synpunkter har inkommit angående att det är svårt att se på de bilder som finns på webben om man berörs. Synpunkter har även inkommit angående att uppdatera kartmaterialet då inte alla hus finns med i redovisat kartmaterial.

Önskemål har även inkommit angående att man vill se en mer detaljerad bild över passagen förbi Nyråviken.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och beklagar att kartorna har upplevts som otydliga och tänker på det till kommande samråd. I detta skede studeras endast korridorer, först i nästa skede, när korridor har valts, bestäms spårets placering och utformning, samt behov och utformning av anslutande anläggningar. När järnvägningsanläggningens placering är bestämd kommer detaljerade kartor tas fram som visar anläggningens utbredning och påverkan i olika avseenden.

### Njurunda kyrka

Yttranden inkommer och påminner om gravfriden som kommer att drabbas negativt vid Njurunda kyrka. Njurunda kyrka är en av Sveriges 3 största kyrkor och den är mycket besökt under året i just det hänseendet. Barnen går till kyrkan på skolavslutningar och boende undrar hur säker dessa skolavslutningar kommer vara framöver. Det lyfts även att om man väljer västligt alternativ så förstör man den fina natur som finns runt kyrkan.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Trafikverket är medveten om det värde som Njurunda kyrka har och tar hänsyn till detta i föregående, pågående och i framtida arbetet. I detta skede studeras endast korridorer, först i nästa skede, när korridor har valts, bestäms spårets placering och utformning, samt behov och utformning av anslutande anläggningar. För passagen av Njurunda kyrka klarlägger ändå samrådshandlingen att spåret kommer att förläggas i tunnel i höjd med kyrkan. Det begränsar negativ påverkan, ger goda möjligheter att bibehålla de strukturer som finns ovan jord samt möjliggör trygga och säkra promenadmöjligheter för de barn som besöker kyrkan.

### Brunnar och vatten

Synpunkter har inkommit angående att det finns en hel del vatten i det västliga alternativet. Det finns brunnar som boende använder för att ta vatten ur som även fylls på rätt snabbt igen efter att man tömt den. En privatperson informerar om att det går en åder av vatten från väst till öst inom det västra alternativet, vilket denna person blev varse om vid dränering av hus. När privatpersonens granne skulle borra för bergvärme kom de till 30 meters djup innan det ”stod en stråle med vatten rätt upp i skyn”.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta till kommande arbeten. Brunnsinventeringar och ytterligare hydrogeologiska utredningar kommer att genomföras för vald korridor i senare skede.

### Rekreation och friluftsliv

Synpunkt inkom angående att västlig sträckning avlägsnar helt en barriär i riksintresset öster om Skrängstasjön, vilket gör platsen mer tillgänglig och tryggare för de naturintresserade som vistas i området.

Skrängstasjön är en välbesökt fågelsjö. Denna kommer vara med lättillgänglig för friluftslivet om det västra alternativet istället väljs.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

### Naturmiljö

Ett antal yttranden framför att det västra alternativet är att föredra för att det blir minsta påverkan på naturbiotoper som är värda att bevara. Västlig sträckning avlägsnar helt en barriär i riksintresset öster om sjön, vilket gör platsen mer tillgänglig och tryggare för djurlivet i området. Fragmenteringen minskar dessutom öster om sjön.

Västlig dragning återställer åkrarna öster om Skrängstasjön, vilka historiskt räknas bland de bördigaste i hela Njurunda. Västligt alternativ har bästa utfallet gällande miljön, bl.a. för fågelområden Skrängstasjön och Bölesjön och myrområden.

Nackdelen med det östra alternativet är att den går genom fågelokal och påverkar havsöringen. Östligt alternativ innebär åverkan på naturbiotoper som är värda att bevara.

Positivt yttrande angående västligt alternativ är att när järnvägen är driftsatt slipper djurlivet vid fågelsamlingsplatsen öster om sjön skadliga bullernivåer.

Ett yttrande förordar västligt alternativ på grund av stranden vid fågeltornet på östra sidan av Skrängstasjön som hålls öppen med hjälp av röjsåg. Det östliga alternativet, utan plankorsningar, skulle innebära förlängd färdsträcka ner till stranden och därmed minska möjligheten att gå ner med röjsågen. Risken är att sjöstranden istället växer igen vilket skulle vara negativt för landskapsbilden och negativt för fågellivet.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och noterar inkomna synpunkter. Trafikverket är medveten om att det finns värdefulla naturmiljöer inom korridorerna och avser att oavsett val fortsätta arbeta med anpassning avseende de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas.

### Driftstörningar och arbetsmiljö under byggtid

Synpunkter framförs angående järnvägsbyggarnas arbetsmiljö och trygghet, som skulle bli bättre med ett västligt alternativ. Trafiken är igång samtidigt som man kan bygga säkert, på dygnets alla timmar om man vill, vilket bör korta byggtiden.

Synpunkter framförs även där man förordar västligt alternativ med avseende på de minskade driftstörningar som det skulle innebära, då byggarbetet i huvudsak kan utföras på säkert sätt utan att trafiken måste stängas av. Endast omledning av trafik på kortare sträckor bör bli nödvändigt, vilket tillåter gods och personer att färdas utan större förseningar.

Inkommen synpunkt angående västligt alternativ lyfter även att under byggtiden kan befintligt spår användas för trafik, vilket minimerar risken för driftstörning. Eventuella förseningar i projektet bör därför ha mycket liten påverkan på trafiken.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter till kommande skeden.

### Hastighet och effektivitet

Synpunkter framförs där västligt alternativ förordas sett till möjligheten att bygga järnvägen med full banstandard och att ett rakare spår tillåter de högsta hastigheterna

vilket kortar restiderna. Rakare spår ger mindre slitage och jämnare belastning på vagnar, lok och räls. Underhållsbehovet minskar och underhållskostnaderna blir lägre.

En av synpunkterna syftar även till att placering av järnväg nära E4 innebär att undsättning från räddningstjänst blir avsevärt lättare och går snabbare vid en eventuell olycka. Även smidigare att hämta passagerare med buss vid lokhaveri e. dyl.

Den västra korridoren förordas då den bör bidra till en effektivare och troligtvis billigare sträcka. Samt att man med det alternativet har möjlighet att verkställa en höghastighetssträcka i framtiden.

Ett yttrande där man förordar östligt alternativ anger att man inte får glömma att Njurundavägen är den alternativa vägen om det blir stopp eller olycka på E4an. Man framför att järnvägen kan innebära problem kopplat till detta om ett västligt alternativ väljs.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter till kommande skeden. Omledningsväg för E4 kommer att säkerställas, oavsett val av korridor.

## Synpunkter på delsträcka: Tjärnvik-Gryttje

### Boendemiljöer

Om järnvägen läggs på östra sidan Gryttjetjärnen kommer de på västra sidan fortfarande ha buller från E4 och de har i dagsläget även järnväg där. En utbyggnad öst om Gryttjetjärn skulle innebära en kraftig försämring av boendemiljön i form av bland annat buller och skulle innebära en säkerhetsrisk för boende i området samt vara ett intrång i naturlandskapet.

En synpunkt inkom där det västra alternativet förordas för dubbelspåret mellan Åckne och Årskogen. Det östra alternativet skulle dela byn Tjärnvik i två delar och många hus måste lösas in.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Fördjupade bullerutredningar kommer att utföras i nästa skede då lokaliseringalternativ valts och man inleder arbetet med järnvägsplan. I dessa utredningar ges förslag på skyddsåtgärder kopplat till bland annat buller. När järnvägningsanläggningens placering är bestämd kommer detaljerade kartor tas fram som visar anläggningens utbredning och påverkan i olika avseenden. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kommer att redovisas med förslag till olika slags skyddsåtgärder. Fortsatta samråd, där Trafikverket informerar och bjuder in till samråd, kommer att ske allt eftersom projektet går framåt.

### Landskap och bärighet

Ett flertal fastighetsägare har gått ihop om en gemensam skrivelse och är generellt positiva till dubbelspår mellan Gävle-Sundsvall men uttrycker en oro över att dra järnvägen på östra sidan Gryttjetjärn då området är en dalgång med kuperad terräng och i närheten av sjön är jordbruksmarken sank med låg bärighet.

Information framkommer även att på den östra sidan av Gryttjetjärnen är marken på flera ställen vattensjuk med en del myrmarker och kuperad terräng. Förslag att ansluta det nya dubbelspåret mellan byarna Åckne och Gryttje till befintligt spår för att spara på kostnader. Bra markförhållanden på västra delen och det blir mer naturligt med mötesstationen i Tjärnvik.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och noterar de inkomna synpunkterna. Oavsett val kommer Trafikverket att fortsätta arbeta med ytterligare utredningar för att möjliggöra anpassning och utformning utifrån de gällande förutsättningar som råder.

### Kulturmiljö

Ett flertal fastighetsägare har gått ihop om en gemensam skrivelse och är generellt positiva till dubbelspår mellan Gävle-Sundsvall men uttrycker en oro över att dra järnvägen på östra sidan Gryttjetjärn då det är en kulturbygd med tät bebyggelse som formats under sekler till den levande landsbygd det är idag.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Oavsett val kommer Trafikverket att fortsätta arbeta med anpassning avseende de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas.

### Naturmiljö

Yttranden har inkommit angående att det på östra sidan Gryttjetjärnen finns ett rikt djurliv av insekter, fåglar, ödlor, ormar, igelkottar, ekorrar, rådjur, räv och även lodjur mm. Även den fridlysta humlan finns.

Yttranden inkommer även angående att en utbyggnad öst om Gryttjestjärn skulle ge vidare konsekvenser än vad som tycks ha undersökts i samrådshandlingen. Bland annat tycks inte påverkan på livsmiljön för olika artgrupper av fåglar ha utretts och inte heller konsekvensen för skyddade arter som groddjur öst om Gryttjestjärn har utretts i tillräcklig utsträckning. Information framkommer att en tågsträckning öst om Gryttjestjärn riskerar att ha en stor inverkan på groddjur som är väldigt spridningsbegränsade, vilket strider mot §4 i artskyddsförordningen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Oavsett val kommer Trafikverket att fortsätta arbeta med anpassning avseende de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas. När järnvägningsanläggningens placering är bestämd kommer detaljerade kartor tas fram som visar anläggningens utbredning och påverkan i olika avseenden. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kommer att redovisas med förslag till olika slags skyddsåtgärder. Fortsatta samråd, där Trafikverket informerar och bjuder in till samråd, kommer att ske allt eftersom projektet går framåt.

#### Vatten och brunnar

I dalgången strax söder om Gryttje by inom östra alternativet ligger en vattenkälla, som försörjer hela byn (ca 20 fastigheter), samt industriområdet med färskvatten. Vattenledningar är dragna på stora ytor inom byn. Detta bör också föranleda att östra området ej bör väljas och att spåret läggs så långt västerut som möjligt inom den västra passagen. Vid ett miljöhaveri på spår i nuvarande läge kommer hela dalgången att förses med förorenat vatten, speciellt vid regnväder eller snösmältning.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Oavsett val kommer Trafikverket att fortsätta arbeta med anpassning avseende de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas.

#### Passager

Förslag på passager inkommer gällande sträckan Tjärnvik-Gryttje där man förordar ett västligt alternativ. Sträckningen väster om Gryttjestjärnen med en tunnel till Dyrån skulle ge möjligheten att skapa en bred viltväxel för djurlivet att kunna nyttja, i ett område som redan idag används av vilt. Om Ostkustbanan dras i östra korridoren innebär det två svårpasserade kommunikationsleder. E4 nordväst om tjärnen går redan i dag i en mindre bergsskärning så förslaget innebär att man bygger en bred viltövergång här. I yttrandet bifogades en kartsbild där järnväg visas i svart och tunnel i svart streckad linje. E4 med föreslagen viltväxel visas med rött streckat väglinje.



**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för förslag och noterar synpunkt till kommande skeden.

#### Anslutning Tjärnviks trä

Ett flertal fastighetsägare har gått ihop om en gemensam skrivelse och är generellt positiva till dubbelspår mellan Gävle-Sundsvall men uttrycker att järnvägen hellre bör dras på östra sidan Gryttjestjärn då anslutningen till f.d. Tjärnviks trä kan ligga kvar om spåret läggs utifrån befintlig bana väster om Gryttjestjärn. Industrispåret måste i annat fall läggas om till en betydande kostnad.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter och tar med sig till kommande skeden.

### 3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och verksamheter

Nedan redovisas inkomna yttranden från utförda samråd under år 2021. Jordbruksverket, Försvarsmakten, Lantmäteriet, Havs- och vattenmyndigheten, Energimyndigheten och Luftfartsverket anger att man inte har något att erinra.

#### **Friluftsförbundet Njurunda**

Friluftsförbundet Njurunda (1 av 4 lokalavdelningar i Sundsvalls kommun) med ca 350 medlemmar har verksamhet i området. Utbyggnad av den östra (befintliga) korridoren skulle inverka dåligt för oss, medborgare i allmänhet och för naturen.

Tillgängligheten till Skrängstasjön (riksintresse, finns med i Sundsvalls kommuns Natur- och Friluftspan enligt Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten som utpekat område, i samarbete med länsstyrelsen) och befintligt fågeltorn. Sjön är ett välkänt fågelsträcksområde.

Den vandrings-, cykel- och ridled som sedan 2012 finns mellan Ovensjö och Bergafjärden (invigd av dåvarande landshövdingen) använder järnvägsövergången i Skedlo. Med dubbelspår omöjliggörs passage.

Stormyran (Böleberget) är en våtmark som finns med i Sundsvalls kommuns myrskyddsplan. Orrspel på våren.

Stormyran (Böleberget) är ett stort och uppskattat friluftsområde med ideellt engagemang som drar upp längdskidspår och med flera vindskydd.

Friluftsförbundet Njurunda förordar en ny västlig dragning.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter och noterar att Friluftsförbundet förordar en ny västlig dragning.

### **LRFs kommungrupp i Sundsvall**

Har tagit del av samrådsunderlaget och kan konstatera att oavsett korridor så berörs jordbruksmark, något vi utifrån ovanstående resonemang avråder ifrån och istället förordar att skogsmark i största möjliga utsträckning nyttjas. Vi vill också tidigt i processen förmedla vikten av att noga överväga tillfarter, överfarter, bredder på vägar etc för att möjliggöra däribland livsmedelsproduktion.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter. I kommande skede bestäms spårets placering och utformning, samt behov och utformning av anslutande anläggningar. När detta är bestämt kommer Trafikverket att ha enskilda samråd med berörda jord- och skogsägare. Trafikverket noterar att LRF förespråkar att utbyggnad av dubbelspår sker från den redan existerande infrastrukturen.

### **Medelpads Räddningstjänstförbund**

Ur riskhänsyn är det bra om man väljer en sträckning som går så lite som möjligt genom bebyggda områden, då det innebär att färre människor utsätts för risker som exempelvis en olycka med farligt gods på järnvägen.

När det gäller järnvägstunnlar så kan man ha i beaktande att ju längre tunnlar på sträckan desto mer komplex räddningsinsats kan det bli för räddningstjänsten om man exempelvis behöver utrymma ett tåg eller släcka en brand i ett tåg som befinner sig i en tunnel.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

### **Naturvårdsverket**

Naturvårdsverket inkommer med synpunkter om att det är angeläget att det görs en bedömning av påverkan utifrån de värden som ligger till grund för utpekande av riksintressen. De informerar om att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) måste tas fram när det finns risk för negativ påverkan på ett Natura 2000-område enligt 6 kap miljöbalken.

Östlig korridor och Väst till Öst-korridorerna innebär även risk för stor negativ påverkan på skyddade arter. Frågan om artskyddet bör behandlas så tidigt som möjligt i utredningen av samma skäl som för Natura 2000.

Synpunkt inkommer angående att artskyddsfrågor alltid bör beaktas i samband med lokaliseringsprovningar enligt miljöbalken. Dessutom är försiktighetsmått och skyddsåtgärder för att undvika påverkan på skyddade arter eller minimera dessa ofta en förutsättning för att en verksamhet ska kunna tillåtas.

Naturvårdsverket informerar om att praxis för hantering av artskydd har ändrats samband med EU domstolen den 4 mars 2021 kom med sitt slutliga förhandsavgörande i mål C-473/19 och C-474/19, på begäran av mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt. Domen innebär att artskyddet för alla fridlysta arter i bilaga 1 till artskyddsförordningen (AF) ska gälla även på individnivå i förbudet i 4:1 och 4:3 i AF. Det är klarlagt att det inte krävs en påverkan på bevarandestatus för att förbudet i 4 § AF ska gälla. Domen kommer

att påverka hur artskyddsfrågor hanteras vid olika typer av intrång och exploatering av naturmark och kan således komma att påverka hanteringen inom ramen för föreliggande projekt.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta tillsammans med Naturvårdsverkets synpunkter till kommande skeden. Oavsett val kommer Trafikverket att fortsätta arbeta med anpassning avseende de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas.

### **Region Gävleborg**

Region Gävleborg har inget att erinra gällande val av lokalisering för aktuell sträcka, men ser positivt på samlokalisering med E4 för att minska barriäreffekterna samt minskade trafikstörningar under utbyggnadstiden.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar att Region Gävleborgs inte har något att erinra men att de ser positivt på samlokaliseringen med E4.

### **Region Västernorrland**

Förordar Västliga korridoren som lokaliseringalternativ för utbyggnad av dubbelspår för Ostkustbanan på delen mellan Tjärnvik och Njurundabommen.

För den regionala utvecklingen är hög kapacitet och konkurrenskraftiga restider för person- och godståg på Ostkustbanan avgörande. Snabbtåg ska kunna trafikera banan med 250 kilometer i timmen och järnvägen behöver en hög kapacitet utan att kapacitetsproblem uppstår vid framtida trafikökningar. Den västliga korridoren är den enda av korridorerna som uppfyller uppsatta mål, vilket bidrar till vårt ställningstagande. Med Västlig korridor finns även förutsättningar att ansluta till Tjärnvik industriområde.

Västliga korridoren medför stora negativa konsekvenser för landskapet. Östliga korridoren likaså. Särskilt känslig är passagen av Njurunda kyrka och passage genom mosaikartat odlingslandskap. Det är även negativt med intrånget i Njurunda där bostadsområden behöver rivras. Region Västernorrland anser trots detta att Västliga korridoren är att föredra. Region Västernorrland anser att en tunnel förbi Njurunda kyrka är viktigt och väl motiverat för att minska västliga korridorens negativa landskapspåverkan.

Region Västernorrland anser vidare att möjligheten att upprätthålla tågtrafik under byggtiden behöver belysas i det fortsatta utredningsarbetet med målsättning om att minimera störningar i tågtrafiken.

Regionen anser slutligen att det hade varit en fördel om kostnader och samhällsekonomi redovisats i samrådshandlingen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar Region Västernorrlands inkomna synpunkter. Avseende kostnadsbedömningar och samhällsekonomi tas sådana fram för närvarande och kommer att redovisas senare under 2021.

### **Sametinget**

Aktuellt område utgör vinterbetesmarker för Voernese sameby. Från länsgränsen Gävleborg-Västernorrland upp till Njurundabommen löper gränsen mellan Voernese och Jijnjevaerie samebyar längs med järnvägen, vilket innebär att även Jijnjevaerie kan komma att påverkas av projektet med dubbelspår. Rensköttsel 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 noterar Sametingets inkomna synpunkter. När en MKB tas fram kommer berörda samebyar att involveras i arbetet.

### **SGI**

SGI:s bedömning sedan förra samrådet kvarstår, de geotekniska och geologiska förutsättningarna som översiktligt är beskrivna anses tillräckliga för det här skedet. SGI förutsätter att omgivningspåverkan och geotekniska säkerhetsfrågor även beaktas i det fortsatta arbetet.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar SGI:s inkomna synpunkter.

### **SGU**

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har den 2021-03-08 tagit emot rubricerad remiss. SGU ger generellt i detta samrådsskede för infrastrukturprojekt inte ett platsspecifikt yttrande, utan hänvisar till SGUs allmänna riktlinjer.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar SGU:s inkomna synpunkter.

### **SJ**

SJ förordar att etappen Tjärnvik-Njurundabommen anläggs enligt alternativet ”Öst till Västkorridoren”. Vidare förordar vi att de sträckor som ligger parallellt med nuvarande järnväg byggs med så stort avstånd mellan spåren att normal hastighet i huvudsak kan tillämpas. Att hålla störningar och trafikavbrott på minsta möjliga nivå har en helt avgörande betydelse för järnvägens, och därmed järnvägsföretagens, möjlighet att leverera en produkt som har tillräcklig robusthet och kvalitet för att bibehålla kunderna på såväl gods- som persontrafiksidan.

Alternativet ”Öst till Västkorridoren” ger den bästa kombinationen av minst påverkan på befintlig linje och tillhörande negativ trafikpåverkan och högst linjehastighet. Att tågen kan köra med banans maxhastighet är mycket angeläget eftersom det ändå blir långa körtider till Umeå och Luleå från Stockholm. För varje delsträcka som inte optimeras utifrån körtid minskar samhällsnyttan av investeringen.

Om det finns några handlingsalternativ när det gäller byggande och etappvist färdigställande förordar SJ att ibruktagande sker i nord-sydlig riktning med start från Njurundabommen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar SJ:s inkomna synpunkter och tar med sig dessa till kommande skeden.

## Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen informerar om den lagstiftning som gäller när ett biotopskyddsområde berörs och att det är Skogsstyrelsen som är tillsynsmyndighet över biotopskyddsområden (7 kap 11§ miljöbalken). Det är Skogsstyrelsen som bedömer om den planerade åtgärden kan skada naturmiljön.

Skogsstyrelsen informerar vidare om hur man ska gå tillväga för att Skogsstyrelsen ska kunna göra en sådan bedömning och att man ska ta kontakt med områdesskyddshandläggare på Skogsstyrelsen i Västernorrland för dispensansökan.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen och noterar detta till kommande skeden.

## SMHI

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Det är även viktigt att utreda vilka konsekvenser extrem nederbörd får för tågtunnlarna. De bör konstrueras så att stora mängder regnvatten inte tränger in i dem och orsakar översvämning. Hänsyn bör även tas till extrem nederbörd och översvämningar i framtida klimat.

Vid utformningen av järnvägen behöver hänsyn också tas till översvämningens risker utmed sjöar och vattendrag. Sträckningar nära sjöar, vattendrag och våtmarker bör även utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

Hur stor kommer miljövinsten bli då det aktuella dubbelspåret är klart? Vilket av de föreslagna sträckningarna ger störst miljövinster? En emissionsinventering bör göras. Det bör framgå i utredningen hur stora de totala utsläppen av växthusgaser (koldioxid m.m.) och av luftföroreningar (kväveoxider, partiklar m.m.) kommer att vara i området för de olika alternativa sträckningarna i förhållande till nuläget.

Ur bullersynpunkt är det en fördel om den nya sträckningen går utmed en redan befintlig väg eller järnväg, så att inte nya områden störs. Det måste också säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar SMHI:s inkomna synpunkter till kommande skeden. I skede för kommande projektering kommer hänsyn tas hänsyn till framtida klimat- och översvämningens risker vid inplacering av järnvägen i landskapet. En klimat kalkyl, som beräknar klimatbelastningen för planerade åtgärder inom respektive alternativ, är under framtagande och kommer att redovisas under 2021. Oavsett val kommer Trafikverket att fortsätta arbeta med anpassning gentemot de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas, exempelvis kulturmiljö, naturmiljö, boendemiljö och landskap.

## Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

I kommande planering med sträckningsalternativ bör magnetfältsnivåer redovisas för bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt och förhöjda fält kan förväntas på grund av exempelvis kraftledning. Det är sedan miljöbalken som ska beaktas när det görs en bedömning huruvida olika alternativ och eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder bör vidtas.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar Strålsäkerhetsmyndighetens inkomna synpunkter och kommer att beakta dessa i kommande skeden.

## Voernese sameby

Voernese sameby har inget att erinra i de till tänkta planerna med dubbelspår sträckan Tjärnvik-Njurundabommen. Dock ser vi Väst till östkorridoren som det bästa alternativet

men vad som är viktigast i frågan är att viltstängsel uppförs längs hela sträckan på bägge sidor av banorna. Detta är viktigt när samebyn i framtiden kommer komma ner med renar till området kring Njurundabommen, då måste det finnas ett fungerande viltstängsel längs järnvägen så påkörning av ren kan förhindras.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar Voernese samebys inkomna synpunkter.

## **Vy**

När vi väljer en rutt föredrar vi i princip den linjevägledning som ger kortast restid för våra kunder mellan Gävle och Sundsvall. Trafikverket bör också ta hänsyn till konsekvenserna för tågtrafiken under byggfasen av det nya dubbelspåret. I de fyra bedömningsalternativen framgår att det är "västlig korridor" och "öst till västkorridoren" som uppfyller detta krav.

Ur krisberedskapsperspektiv kan det vara bra att järnvägen är lättillgänglig från vägen. Det talar också för antingen "västlig korridor" eller "öst till västkorridoren" som löper parallellt med E4 hela vägen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar inkomna synpunkter från Vy.



Trafikverket, Region Mitt Gävle. Besöksadress: Norra Kungsgatan 1.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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