

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

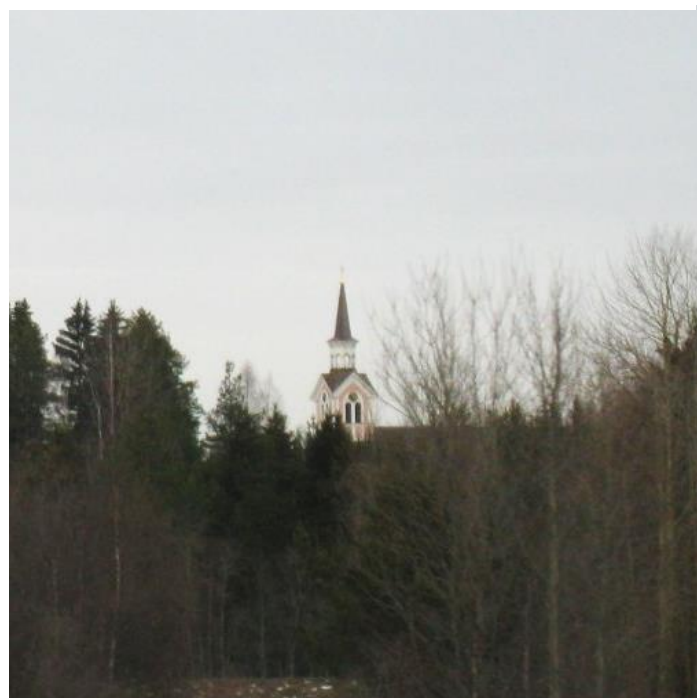
Ostkustbanan, dubbelspår Tjärnvik – Njurundabommen

Nordanstigs kommun Gävleborgs län,
Sundsvalls kommun Västernorrlands län

Järnvägsplan – val av lokaliseringsalternativ, samrådsredogörelse

Ärendenummer: TRV 2016/71882

2017-11-22



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Ostkustbanan Tjärnvik-Njurundabommen

Författare: Tony Andersson, Susann Sandegård, Amanda Stenberg, WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2017-11-22

Ärendenummer: TRV 2016/71882

Kontaktperson: Kenth Nilsson, Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
3. AVGRÄNSNING	5
4. FÖRSTUDIE	5
5. NORDANSTIG KOMMUNS FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLAN FÖR OSTKUSTBANAN	6
6. SUNDSVALLS KOMMUN ÖVERSIKTSPLAN	7
7. JÄRNVÄGSPLAN MED STATUS SAMRÅDSHANDLING – VAL AV LOKALISERINGSALTERNATIV	8
7.1 Samrådsrets	8
7.2 Samråd	8
7.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	8
7.2.2 Samråd med berörda kommuner	13
7.2.3 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	16
7.2.4 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	24

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

1. Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse avgränsas till respektive etapp utmed Ostkustbanan mellan Gävle och Njurundabommen. Aktuell etapp, Tjärnvik – Njurundabommen, har tidigare sänts ut på remiss och samråd vid tre tillfällen, dels inom ramen för förstudien ”dubbelspår Gävle-Sundsvall”, dels inom ramen för Nordanstigs kommuns fördjupade översiktsplan för dubbelspår dels inom ramen för Sundsvalls kommuns översiktsplan.

Förstudien ”dubbelspår Gävle – Sundsvall” var ute på remiss under tiden 2010-05-05 – 2010-06-15 och färdigställdes i november 2010. Förstudien omfattade hela sträckan mellan Gävle och Sundsvall. Under arbetet med förstudien hade 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, haft nio möten med början 2009-06-15.

Länsstyrelsen i Gävleborg och Länsstyrelsen i Västernorrland beslutade 2010-08-30 respektive 2010-08-31 att projektet bedöms antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samrådshandlingen för aktuell etapp Tjärnvik-Njurundabommen har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats, i Nordanstigs kommuns reception, i Sundsvalls kommuns reception samt i Cafeterian på Ica Kvantum i Kvissleby under perioden 2017-02-27 – 2017-03-26. Information om var handlingarna har funnits har delgivits genom brev, annons i lokaltidning samt på Trafikverkets webbsida.

2. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samråds-kretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har tagits fram inför aktuellt samråd med särskilt berörda/allmänheten och berörda myndigheter och organisationer inom ramen för val av lokalisering och har daterats 2017-09-29.

3. Avgränsning

Denna samrådsredogörelse avgränsas till respektive etapp utmed Ostkustbanan mellan Gävle och Njurundabommen. Här tas enbart synpunkter upp som berör projektet allmänt eller aktuell etapp.

Aktuell samrådsredogörelse behandlar etappen Tjärnvik – Njurundabommen.

4. Förstudie

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. 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, som haft nio möten med början 2009-06-15.

Samråd med allmänheten har i huvudsak skett 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.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län beslutade 2010-08-30 att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan.

I den tidigare samrådsredogörelsen, daterad 2017-02-24, var de inkomna yttrandena från förstudien redovisade. Till denna uppdatering har dessa plockats bort. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TrV 2010/25933.

5. Nordanstig kommuns fördjupade översiktsplan för Ostkustbanan

Nordanstigs kommuns fördjupade översiktsplan har varit utställd för samråd under perioden 14 april – 15 maj 2013 ute på samrådsremiss. Under samrådet hölls ett allmänt samrådsmöte den 6 maj 2013 på Bergsjögården och besöktes av ett 100-tal personer. Den fördjupade översiktsplanen har varit ute på utställning under perioden 10 oktober – 7 december 2016.

I den tidigare samrådsredogörelsen, daterad 2017-02-24, var de inkomna yttranden till Nordanstigs kommun för den fördjupade översiktsplanens samråd 14 april – 15 maj 2013 redovisade. Inkomna yttranden från utställningen 10 oktober – 7 december 2016, hann inte arbetas in i den tidigare samrådsredogörelsen. Till denna uppdatering har inkomna yttranden plockats bort men de finns att läsa i sin helhet på Nordanstigs kommun med diarienummer Dnr 2013/88.

6. Sundsvalls kommun översiktsplan

Sundsvalls kommuns översiktsplan, Översiktsplan Sundsvall 2021, antogs i april 2014. Den har varit utställd för samråd under perioden 13 december 2012 – 31 mars 2013 och antogs i april 2014.

Då Sundsvalls kommun har haft hela översiktsplanen ute på samråd redovisades bara de yttranden som specifikt berörde Ostkustbanan i den tidigare samrådsredogörelsen, daterad 2017-02-24. Till denna uppdatering har dessa plockats bort men de finns att läsa i sin helhet på Sundsvalls kommun med diarienummer KS-2012-00723.

7. Järnvägsplan med status samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ

I kommande kapitel redovisas synpunkter gällande etappen Tjärnvik – Njurundabommen. Sammanlagt har det inkommit 47 yttranden beträffande den aktuella sträckan. Varav 21 av dessa är yttranden från allmänheten och 26 har inkommit från myndigheter, kommuner och andra berörda organisationer.

7.1 Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats utifrån bedömt behov anpassat till utredningens omfattning och bedömda påverkan. Samrådsretsen har stämts av med Nordanstigs kommun samt Sundsvalls kommun som har fått möjlighet att lämna synpunkter.

7.2 Samråd

Under arbetet med samordnad planering av Ostkustbanan och framtagande av föreliggande järnvägsplan har regelbundna samrådsmöten hållits dels i en (stor-)grupp bestående av tjänstemän från respektive kommun utmed banan (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig och Sundsvall), representanter från de båda berörda länsstyrelserna (Länsstyrelsen i Gävleborg samt Västernorrlands Länsstyrelse) samt representanter från Region Gävleborg, dels i en styrgrupp bestående av politiker från respektive berörd kommun samt Region Gävleborg.

Samrådshandlingen för aktuell etapp Tjärnvik-Njurundabommen har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats, i Nordanstigs kommuns reception, i Sundsvalls kommuns reception samt i Cafeterian på Ica Kvantum i Kvissleby under perioden 2017-02-27 – 2017-03-26. Information om var handlingarna har funnits har delgivits genom brev, annons i lokaltidning samt på Trafikverkets webbsida.

Det har under samrådstiden varit möjligt att inkomma med synpunkter till Trafikverket. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden från samrådet finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2016/71882.

7.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Gävleborgs län samt Länsstyrelsen i Västernorrlands län har deltagit på 13 storgruppsmöten under arbetet inom Samordnad planering. Viktiga frågor på dessa möten har varit målformulering, etappgränser, val av utredningsaspekter, prioriteringsgrunder, risker och framgångsfaktorer samt projektets hantering enligt nya planläggningsprocessen. På storgruppsmötena har också arbetets framdrift redovisats samt att berörda kommuner informerat om sitt översiktsplanearbete.

Länsstyrelsen Västernorrland

Länsstyrelsen Västernorrland bedömer att alternativen är relativt likvärdiga och väljer att inte förordna något alternativ. Underlaget visar att de regionala utvecklingsaspekterna inte är alternativskiljande, då alla alternativ ger goda förutsättningar och ansluter till läget för en regional hållplats i Njurundabommen.

Hänsyn till kulturmiljö talar för en östlig dragning och naturmiljön skulle bättre skyddas med en västlig dragning. Länsstyrelsen hänvisar också till tidigare yttrande daterat 2010-08-31.

Njurundabommen

Båda alternativen ansluter till det tänkta hållplatsläget. Ur regional utvecklingsaspekt är hållplatsen en viktig förutsättning men detta påverkas inte av lokaliseringskorridorerna. Hållplatsen kan bidra till ökad attraktivitet även för boende i angränsande samhällen.

För Njurundabommen kan en västlig korridor innebära att en ny barriäreffekt tillkommer och kan begränsa utvecklingsmöjligheterna för delar av bebyggelsen. En östlig dragning i Njurundabommen påverkar möjligen inte fler boende men eftersom trafiken ökar förstärks bullerstörningarna.

Byggtiden

Det Östliga alternativet medför större negativa konsekvenser som exempelvis störningar för befintlig tågtrafik under byggnadstiden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Länsstyrelsen bedömer att alternativen är relativt likvärdiga och valt att inte förorda något alternativ.

Samrådshandlingen, val av lokaliseringsalternativ har kompletterats med ett kapitel som fördjupat redovisningen gällande passagera genom Njurundabommen inför val av alternativ. Detta föranleder ett nytt begränsat samråd med de som särskilt berörs av fördjupningen samt Länsstyrelsen i Västernorrland och Sundsvalls kommun.

Kulturmiljö

Oavsett alternativ så måste en arkeologisk utredning av hela sträckan föregå det järnvägsarbete som så småningom kommer utföras. I sträckningens södra del, vid Skedlovalen, finns fyndplatsen för en skifferspets som indikerar att här finns en boplatz från stenålder-bronsålder. Boplatzens exakta läge måste dock utredas.

Vad gäller de alternativa sträckningarna förbi Bölesjön och Skrängstasjön så är det östra alternativet att föredra då det innebär avsevärt mindre påverkan på skyddade kulturmiljöer. Den östra sträckningen berör ett relativt litet antal fornlämningar i form av åtta gravar från bronsålder-järnålder samt ett skadat gravfält från järnålder.

Den västliga sträckningen får stora konsekvenser för områdets skyddade kulturmiljöer. Vid Maj/Gomaj och området väster om Skrängstasjön finns omfattande och komplexa fornlämningsområden. Här finns även äldre kyrkstallar tillhörande Njurunda kyrka. Utöver redan kända fornlämningar i den västra sträckningen så är chansen också stor att hitta fler hittills okända fornlämningar.

Den västra sträckningen riskerar att förändra områdets fornlämningsbild på ett radikalt sätt. De uppdragsarkeologiska insatserna som krävs blir mångdubbelt större för det västra alternativet än för det östra.

Båda alternativen berör ett stort område som klassats som bevarandevärd odlingsmark.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket avser samråda med Länsstyrelsen när det gäller fornlämningar och svara för arkeologisk utredning i erforderlig omfattning. Trafikverket noterar att behov av dessa insatser sannolikt blir väsentligt större för den västliga utredningskorridoren.

Naturmiljö och artskydd

Eftersom värdefulla fågelbiotoper med många ovanliga arter kan komma att beröras måste artskyddsfrågan hanteras tidigt i planeringen. Länsstyrelsen rekommenderar även att Trafikverket samråder med Medelpads ornitologiska förening. Det rika djurlivet längs sträckan gör även att utformning och passagemöjligheter är viktiga aspekter i planeringen. Hänsyn till grod- och kräldjur kan behöva tas vid utformning av kanaliseringen längs järnvägen.

Riksintresseområdet Vargberget, ett av norrlandskustens största klapperfält bör nämnas.

Väster om Stormyran bör dragningen anpassas så att ingen påverkan uppstår på Natura 2000-området/riksintresset. Korridoren passerar rakt över klapperfältet på Böleberget. Vid val av Östlig korridor är det viktigt att optimera dragningen för att minimera påverkan på ovan nämnda naturvärden.

Våtmarken i naturvårdsobjektet 81087 finns inte med i figur 7.7-3. Ett myrområde som har rikkärspartier.

En eventuell dragning genom riksintresseområdet Skrängstasjön måste utredas noga med hänsyn till fågellivet. För vattendragspassagerna tillkommer en ny passage över Stångån vid ett västligt alternativ.

Övrigt

Det är fler och längre tunnlar i västlig korridor vilket är något sämre ur risk- och säkerhetssynpunkt.

Korridoralternativen är relativt jämförbara med tanke på restidsvinsten längs sträckan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i samband med samrådet skickat en samrådsremiss till Medelpads Ornitologiska förening. Medelpads Ornitologiska förening har ej inkommit med något yttrande. Trafikverket kommer att samråda med Medelpads Ornitologiska förening i det fortsatta arbetet.

Trafikverket har kompletterat samrådshandlingen, avsnitt 4.6 (inklusive en ny figur 4.6-2) och avsnitt 7.7, när det gäller riksintresseområdet Vargberget.

Järnvägsspår inom den östliga utredningskorridoren kommer att anpassas och placeras så att påverkan på Stormyran och Bölebergets klapperfält minimeras.

Information om våtmarken i naturvårdsobjektet 81087 har eftersökts i VMI men ej hittats.

Länsstyrelsen Gävleborg

Allmänna synpunkter

Länsstyrelsen Gävleborg påpekar att oavsett alternativ är det ofrånkomligt att befintliga miljöer kommer att påverkas negativt av ett så omfattande projekt. De olika lokaliseringalternativen är nästan jämförbara och har både för- och nackdelar. Utifrån den samlade bedömningen gör Länsstyrelsen samma bedömning som Trafikverket.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Miljökvalitetsnormer

Den känsligaste punkten menar Länsstyrelsen är passagen över Dyrån eftersom det finns flodpärlmusslor nedströms nuvarande järnvägs korsning. Det finns också höga tätheter av öring i Dyrån i anslutning till järnvägen. Kända lokaler för musslor finns fem km nedströms och en km uppströms järnvägsbro. Inventering av musslor kan komma att behövas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta. Fördjupade utredningar och inventeringar sker i nästa skede.

Grundvatten

Vad gäller kommande trumläggning vill Länsstyrelsen påpeka att dessa innefattas av vattenverksamhet.

Utredningsområdet kan komma att påverka ett antal markavvattningsföretag, en bifogad karta mottogs. Länsstyrelsen vill också poängtera att inom vissa delar innefattar järnvägsplanen skärningar vilket skulle kunna påverka grundvattnet. Bortledande av grundvatten samt utförande av en anläggning kan utgöra tillståndspliktig vattenverksamhet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Klimatanpassning

I handlingarna nämns översvämningsproblematik. Området är ett av dem som troligtvis kommer att ge störst ökning i nederbörd och höga flöden i ett framtida klimat. Detta ökar också risken för ras, skred och erosion.

Länsstyrelsen menar att det inte framgår hur man avser att hantera ökade risker på grund av klimatförändringar, vilket skulle kunna ingå som ett kriterium i val av lokalisering.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede tas hänsyn till framtida klimat- och översvämningsrisker vid placering av järnvägen i landskapet.

Naturmiljö

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta. Fördjupade utredningar tas fram i nästa skede.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen vill påpeka att det vid val av järnvägskorridor är viktigt att ta hänsyn till hur det eventuellt kommer att påverka möjligheterna att välja sträckning förbi Gnarp.

Trafikverkets kommentar:

Lämpligt stationsläge har lokaliserats tillsammans med Nordanstigs kommun och E4-projektet Kongberget-Gnarp. Val av korridor vid Gryttjestjärnen påverkar inte stationsläget.

Jordbruksmark

Länsstyrelsen påpekar att all jordbruksmark omfattas av bestämmelserna enligt 3 kapitlet 4 § miljöbalken och syftar till att nationella intressen tillvaratas. Såsom planhandlingarna beskriver kan jordbruksmark tas i anspråk endast för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. Länsstyrelsen menar att det innebär att alternativens effekter och konsekvenser på jordbruksmarken behöver tydliggöras. Det ska framgå på vilket sätt alternativen skiljer sig åt med hänsyn till jordbruksintresset.

Trafikverkets kommentar:

En översiktlig skattning ger att ca 52 hektar åker- och ängsmark finns inom de västliga utredningskorridorerna och ca 24 hektar inom de östliga. Med hänsyn bara till den areal jordbruksmark som kan komma att påverkas är det östliga alternativet att föredra. Förutom själva markförlusten är också uppsplittring, barriäreffekter och tillgänglighet till markerna viktigt att belysa närmare. Detta kommer att ske i ett senare skede av planprocessen.

Regional utveckling

Inom den aktuella sträckan menar Länsstyrelsen att det uteslutande handlar om ökande restidsvinster. De menar att för att förtydliga betydelsen av projektet är det viktigt att i sammanhanget också fördjupa resonemanget att nya stationslägen möjliggör för nya bostäder.

Trafikverkets kommentar:

Inom aktuell etapp finns inga planerade stationslägen, men i samrådshandlingen lyfts betydelsen av en station i både Njurundabommen och Gnarp. Trafikverket tar med sig Länsstyrelsens synpunkter och beaktar dessa i den kommande planprocessen. Betydelsen för stationslägen och dess positiva påverkan på regional utveckling har tidigare lyfts under bl.a. järnvägsplanarbetet "Dingersjö Mötesstation", där en tät dialog mellan Sundsvalls kommun och Trafikverket ligger till grund för den planerade bostadsexpansionen i Njurundabommen med omnejd.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Järnvägsplanens 7:e kapitel har rubriken "Förutsättningar samt effekter och konsekvenser av de studerade alternativen". Enligt planbeskrivningen ingår inarbetade skyddsåtgärder, inom vissa intresseområden finns separata rubriker för förslag till åtgärder i senare skeden. 7.7, 7.8, 7.9, 7.10, 7.11 och 7.13 kan inte fastläggas i järnvägsplan. Länsstyrelsen menar att i det fall en skyddsåtgärd är inarbetad bör det framgå tydligt i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverkets kommentar:

Om skyddsåtgärder kommer att behövas för järnvägsanläggningen kommer dessa att behöva fastställas i den slutgiltiga järnvägsplanen och kommer därmed ingå i den slutliga MKB:n.

7.2.2 Samråd med berörda kommuner

Nordanstigs kommun och Sundsvalls kommun har deltagit dels i 13 storgruppsmöten dels i 17 styrgruppsmöten. Viktiga frågor på storgruppsmöten har varit målformulering, etappgränser, val av utredningsaspekter, prioriteringsgrunder, risker och framgångsfaktorer samt projektets hantering enligt nya planläggningsprocessen. På storgruppsmötena har också arbetets framdrift redovisats samt att berörda kommuner informerat om sitt översiktsplanearbete. På styrgruppsmöten har en redovisning och diskussion utifrån senaste storgruppsmötet hållits.

Förutom stor-/styrgruppsmöten har Trafikverket och tjänstemän träffat Nordanstigs kommun vid åtta tillfällen och Sundsvalls kommun vid sju tillfällen. På dessa möten har järnvägens konsekvenser och möjligheter diskuterats utifrån Nordanstigs kommuns respektive Sundsvalls kommuns synvinkel. Både Nordanstigs kommun och Sundsvalls kommun har informerat Trafikverket om närliggande utbyggnadsplaner som kan komma att påverka Ostkustbanan.

Viktiga frågor i samtalen med Nordanstigs kommun har varit stationsläget samt samordning med E4-projektet, dessa frågor berör inte aktuell etapp.

Sundsvalls kommun har framfört önskemål om att justera korridoren vid infarten mot Njurundabommen.

- Infarten mot Njurundabommen justering östliga korridoren
- Minskad korridor i den västliga korridoren

Nordanstigs kommun

Nordanstigs kommun vill påpeka följande saker:

- Korridoren genom kommunen berör ett flertal detaljplaner och kommunen förutsätter att Trafikverket tar kostnaden för att ändra eller upphäva dessa planer då det blir aktuellt.
- Kommunen menar att man inte enbart kan se på stationsläge på ena sidan av järnvägen i Gnarp, utan att man även måste samordna så att regionalbusstrafik

får en naturlig avkörning och påfart på den västra sidan av den kommande E4. Samordning måste också ske så att det blir enkelt att gå mellan järnvägsstationen och den västra sidans busshållplats.

- När det gäller korridoralternativet vid Gryttjestjärnen så förordar kommunen det västliga alternativet då det innebär minst påverkan på kulturlandskapet och att betydligt färre människor blir berörda än om det dras i en östlig korridor.

Trafikverkets kommentar:

En järnväg eller väg får inte byggas i strid med en gällande detaljplan eller områdesbestämmelse. I praktiken innebär detta att en väg- eller järnvägsplan inte bör fastställas innan kommunen har ändrat sina planer så att de överensstämmer med det planerade projektet. I normala fall står kommunen för ändring/upphävning av detaljplaner. Trafikverket står för framtagande av väg- och järnvägsplan. Trafikverket och Nordanstigs kommun kommer ha fortsatt dialog kring detaljplanefrågan.

Gnarp ingår i etappen Bäling-Tjärnvik och behandlas inte här i aktuell etapp; Tjärnvik-Njurundabommen. Frågorna kommer att behandlas i kommande järnvägsplan – planförslag för sträckan Bäling-Tjärnvik.

Trafikverket noterar att Nordanstigs kommun förordar det västra alternativet vid Gryttjestjärnen.

Sundsvalls kommun

Sundsvalls kommuns bedömning är att båda korridoralternativen tycks genomförbara och att Trafikverket så snart som möjligt tar ställning till alternativ. Kommunen anser att lokalt kommer påverkan bitvis vara stor och det finns behov av utformning och åtgärder som lokalt mildrar konsekvenser.

Synpunkter från miljönämnden

Den östliga korridoren korsar riksintresset Skrängstasjön-Mingen som tillhör Medelpads bästa fågelsjöar. Den närbelägna Skrängstasjön är landskapets förnämsta rastsjö för flyttande fåglar. Sjöarna är ovanliga i regionen och därför mycket skyddsvärda och intressanta fågelbiotoper.

Den östliga korridoren skär genom det omgivande odlingslandskapet på ett sätt som negativt påverkar förutsättningar för beteshävd och fågellivet. Korridoren berör två av länsstyrelsens naturvårdsobjekt, NV Långmyren och Böleberget. En del av korridoren berör också riksintresset och Natura 2000-området Stormyran söder om Böleberget.

Den västliga korridoren kan med fördel förläggas i anslutning till E4. Passagen av Stångån behöver planeras med omsorg. Miljönämnden menar att korridoren berör, ur naturvårdssynpunkt, jordbrukslandskapet runt E4 och Majån. Majån måste ha en bred passage där även landlevande djur och friluftsliv kan passera.

Miljönämnden förordar en västlig järnvägskorridor.

Miljönämnden menar att det finns frågor som måste studeras mer detaljerat oavsett vilket alternativ som blir aktuellt.

Naturvård

Båda alternativen måste utformas så att övergångar vid åar och bäckar ger en liten påverkan på vattenkvaliteten. Broar måste utformas så att vilt och friluftsliv kan passera under, samt blir viltpassager nödvändiga i båda alternativen.

Buller och vibrationer

Miljönämnden menar att bullernivåer och vibrationer måste studeras närmare i det fortsatta arbetet och utgå från att Trafikverket redovisar bullerpåverkan från E4 och planerad järnvägstrafik. Bullerreducerade åtgärder blir viktigt att utreda oavsett vilket alternativ som väljs.

Barriäreffekter

Ostkustbanan behöver utformas så att barriäreffekter minimeras både utifrån djurlivets rörelsebehov samt människors behov att röra sig.

Föroreningar i mark

Det finns ett antal MIFO-objekt som indikerar att det finns risker med markföroreningar. Det kan också finnas föroreningar som upptäcks vid anläggandet och då behöver åtgärdas. Miljökontoret tror att risken att träffa på markföroreningar är relativt lika för de båda alternativen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Miljönämnden förordar det västliga alternativet. Trafikverket är också medvetna om att kompletterande utredningar och identifiering av skyddsåtgärder kommer bli aktuellt i senare skede. Se även kommentar under Stadsbyggnadsnämnden.

Synpunkter från kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden menar att både kulturmiljö och bostadsområde i Njurundabommen och genom Stångoms by påverkas mycket negativt av det västliga alternativet, och detta bör framgå tydligare i tabellerna.

Kultur- och fritidsnämnden ger förslag på tillägg till text gällande tabell 9.1-2. Samlad bedömning för uppföljning av ändamål och projektmål: "Äldre bebyggelse- och bruksmiljö kring Stångån påverkas mycket negativt. Delar av miljön ödeläggs och stor barriäreffekt uppstår i landskapet".

I tabell 9.2-2. Samlad bedömning för uppföljning av miljöaspekter, föreslås följande text: "Äldre bebyggelse- och bruksmiljö kring Stångån påverkas mycket negativt. Delar av miljön ödeläggs och stor barriäreffekt uppstår i landskapet".

Trafikverkets kommentar:

Tabellerna 9.1-2 och 9.2-2 i samrådshandlingen har kompletterats med texten "Äldre bebyggelse- och bruksmiljö kring Stångån påverkas mycket negativt och stor barriäreffekt uppstår i landskapet". Se även kommentar under Stadsbyggnadsnämnden.

Synpunkter från stadsbyggnadsnämnden

Vid ställningstagande om järnvägskorridor anser förvaltningen att avvägningen måste grunda sig på väl genomarbetade underlag. Järnvägsplanen skulle med fördel kunna redovisa vissa delsträckor mer detaljerat. Inte minst Njurundabommen, där såväl östligt som västligt alternativ förbi Skrängstasjön och Bölesjön påverkar den byggda miljön.

Stadsbyggnadskontoret kan utan att förorda korridor konstatera att det västliga alternativet riskerar att påverka mer bebyggelse och kommunalt gatunät i södra Njurundabommen. En beskrivning över konsekvenser för bebyggelse och gatunät i båda alternativen efterfrågas.

Trafikverkets kommentar:

Samrådshandlingen, val av lokaliserings alternativ har kompletterats med ett kapitel som fördjupat redovisningen gällande passagerna genom Njurundabommen inför val av alternativ. Detta föranleder ett nytt begränsat samråd med de som särskilt berörs av fördjupningen samt Länsstyrelsen i Västernorrland och Sundsvalls kommun.

Synpunkter utifrån kommunstyrelsens egna ansvarsområden

Kommunstyrelsen menar att eftersom Njurundabommen har ett begränsat utbud av hyresrätter och det råder brist på sådana, är inlösen av hus i Njurundabommen även en bostadsförsörjningsfråga. Det är därför viktigt att klargöra i hur stor omfattning bostadsbebyggelsen kommer att påverkas av järnvägsdragningen.

Utformningen lokalt i Njurundabommen och jordbruksbygdens dalgångar medför också påverkan på livsmiljö och folkhälsa och kan påverka landsbygdsutvecklingen. Koncernstaben på Sundsvalls kommun är gärna delaktiga i fortsatt dialog om järnvägens utformning.

Trafikverkets kommentar:

Se kommentar under Stadsbyggnadsnämnden.

7.2.3 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Strålsäkerhetsmyndigheten

SSM vill påpeka att ”Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält”, ADI477, inte existerar längre.

Elektromagnetiska fält

Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd (SSMFS 2008:18) om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält anger referensvärden för elektromagnetiska fält. Det finns en svag men vetenskapligt grundad misstanke om förhöjd risk för barnleukemi för barn som exponeras varaktigt för lågfrekventa magnetfält.

Den elektromagnetiska strålmiljön påverkas kring järnvägar. För nya elektriska anläggningar inom järnvägar bör man därför redan vid planeringen beakta teknikval och placering för att sträva mot att barn inte exponeras för magnetfält i onödan.

Radon

SSM saknar information om radon i järnvägsplanen. Om man bygger tunnlar är det viktigt att känna till radonproblematiken.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta arbetet.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket påpekar att påverkan i område för sjötrafik kan ske vid korsande av vattendrag. Sjöfartsverket förutsätter att den segelfria höjden för båttrafiken under de befintliga broarna över vattendragen inte reduceras.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen vill observera att inga fältbesök gjorts i samband med yttrandet.

Biotopskyddsområden

Enligt 7 kap 11 § miljöbalken är det förbjudet att inom ett biotopskyddsområde "bedriva verksamhet eller vidta åtgärder som kan skada naturmiljön". Bestämmelsen är straffsanktionerad och brott mot den kan således leda till straffansvar. Fråga om straffansvar provas av allmän domstol (tingsrätt).

Sedan den 1 januari 2010 finns möjlighet för Skogsstyrelsen att ge dispens för skadliga åtgärder inom ett biotopskyddsområde om det finns särskilda skäl. Möjligheten finns nu på grund av en ändring av 7 kap 11 § miljöbalken som riksdagen beslutade om 2009.

Dispens behövs för att få vidta åtgärder som kan skada naturmiljön. Med bakgrund av att det står "kan skada" innebär det att stor försiktighet krävs då nivån är lågt ställd för vad som kan betecknas som skadliga åtgärder. En dispensansökan kan beviljas helt eller delvis och kan förenas med krav på hur åtgärden får utföras. Enligt förarbetena till lagändringen ska restriktivitet iakttas vid dispensgivning.

Naturvårdsavtal

Inom områden som skyddats med naturvårdsavtal görs en bedömning av om en tänkt åtgärd är tillåten enligt avtalet eller om den motverkar avtalets inriktning.

Naturvårdsavtal utgörs av ett civilrättsligt avtal som finns inskrivet i fastighetsboken. Här gäller att alla berörda parter markägaren, staten (genom skogsstyrelsen) och i det här fallet, Trafikverket, är överens om de åtgärder som ska utföras. Varje naturvårdsavtal måste handläggas separat.

Naturvärden som kan komma att påverkas av planerna:

Intill Korrbäcken, som är ett mindre biflöde till Dyrån, finns en registrerad nyckelbiotop. Huvudflödet, Dyrån, bedöms vara av riksintresse för naturvärden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

SMHI

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

Norrlandskusten är ett område i Sverige som då och då drabbas av så kallat snökanoner. Stora snömängder som faller under något dygn inom ett begränsat område.

Framtida klimatet

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. 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 varit. Förändrade risker för översvämningar bör också tas hänsyn till.

Översvämningsrisker

Det är 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 utformning av järnvägen behöver hänsyn också tas till översvämningsrisker utmed sjöar och vattendrag.

Hydrologi

Sträckningar nära sjöar, vattendrag och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

Utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser

En emissionsinventering bör göras. Det bör framgå i utredningen hur stora de totala utsläppen av växthusgaser och av luftföroreningar kommer vara i området för de olika alternativa sträckningarna i förhållande till nuläget.

Buller

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.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede tas hänsyn till framtida klimat- och översvämningsrisker vid placering av järnvägen i landskapet. Trafikverkets resonemang kring buller stämmer bra överens med de rekommendationer som SMHI förordar och kommer att beaktas i den kommande planprocessen.

Norrhälsinge räddningstjänst

Norrhälsinge Räddningstjänst menar att ur ett operativt perspektiv är en sträckning utan tunnlar att föredra då dessa försvårar en eventuell räddningsinsats. En dragning vid exempelvis E4 är att föredra, då insats långt från farbar väg försvårar transport.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Region Gävleborg

Region Gävleborg menar att utvecklingen av Ostkustbanan med en utbyggnad till dubbelspår är den viktigaste och högst prioriterade infrastrukturåtgärden i det Infrastrukturprogram som Region Gävleborg antagit. En ökad spårkapacitet är av avgörande betydelse för det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Region Gävleborg ser fördelar i möjlighet med samlokalisering med E4.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Sametinget

Sametinget påpekar att det planerade dubbelspåret ligger inom vinterbetesmarker och samråd ska därför ske med alla eventuellt berörda samebyar. Sametinget menar att det är viktigt att Trafikverket har god och kontinuerlig dialog med samebyarna. Aktuell etapp kommer att utgöra en barriär i landskapet vilket kommer att påverka den gröna infrastrukturen samt renarnas vandring.

Sametinget lämnar även följande generella synpunkter som Trafikverket bör beakta i den fortsatta processen, normer som ska följas:

- Samrådsförfarandet har varit omfattande och har resulterat i ett positivt stöd för åtgärden hos en majoritet av de rådfrågade.
- Samer ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt "fritt och informerade samtycke".
- Samer ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande. För att nå ett effektivt deltagande avses tidsaspekten, ekonomiska resurser och att inga andra faktorer redan låst förutsättningarna.
- Den samiska kulturen och de samiska rättigheterna/folkrättsliga principer ska respekteras.
- De traditionella näringarna får inte bli tillintetgjorda.

Funktionella samband

För att möjliggöra användandet av olika betesområden för renskötseln krävs strategiska platser. Dessa skapar funktionella samband, ett krav för skydd av dessa kan vara att renskötseln inom ett område inte ska tillåtas bli störd av exploatering.

Kort om samernas rättsliga skydd

Samernas rätt till renskötsel fastslås i regeringsformen. Bestämmelsen anger att samernas rätt att bedriva renskötsel framgår av lag. Samernas rätt att bedriva renskötsel omfattas även av egendomsskyddet i regeringsformen, och renen utgör också privat egendom.

Allmänt om renskötselrätten

Renskötselrätten är enligt 1 § rennäringslagen den rätt som personer av samisk härkomst har att använda mark och vatten till underhåll för sig och sina renar. Renskötselrätten är en civil rättighet som vissa bestämda personer har och som gäller på ett visst markområde och den gäller för obegränsad tid. Att renskötselrätten ska skyddas innebär att hänsyn ska tas till vilka ingrepp som kan accepteras för att renskötselrätten inte ska kränkas.

Konsekvensbeskrivning

Det är viktigt att i miljökonsekvensbeskrivningen beskriva och bedöma den kumulativa påverkan för berörda samebyar. Sametinget menar att det ska göras en samlad bedömning av vilka konsekvenser som kan uppstå för renskötseln inom hela samebyn samt påverkan på samebyarnas funktionella samband ska vägas in.

Sveriges mål

Den samiska kulturen och renskötseln bidrar till att Sverige lever upp till nationella och internationella mål och åtaganden. Det samiska samhället har ett helhetsperspektiv och de samiska kunskaperna är värdefulla för hur miljöbalken ska tillämpas för Sveriges hållbara utveckling samt säkra "Generationsmålet". Samernas kunskaper och erfarenheter ska vägas in vid beslut om tillstånd för verksamheter och större vikt vid hur verksamheter påverkar miljö kvalitetsmålen så att inte verksamheter försvårar Sveriges mål. Miljömålssystem är styrande i Sveriges internationella arbete.

Sammanhållen grön infrastruktur är förutsättningen för att renskötsel, natur och samisk kultur ska tillåtas fortleva.

Trafikverkets kommentar:

Vid val av lokalisering väljs en korridor för en framtida anläggning. Först i kommande skede bestäms spårets placering och utformning, samt behov och utformning av anslutande anläggningar. Trafikverket kommer fortsatt att samråda med Sametinget och berörda samebyar under det fortsatta arbetet.

Statens Geotekniska institut (SGI)

Geoteknik

Enligt underlaget behövs vidare undersökningar för att klarlägga markens förutsättningar beträffande geoteknisk säkerhet, SGI delar denna bedömning. SGI förutsätter att hänsyn tas till förutsättningarna beträffande omgivningspåverkan och geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion.

Miljögeoteknik

Det finns risk för eventuell föroreningsspridning under byggskedet, SGI rekommenderar därför att miljötekniska markundersökningar utförs för att avgränsa och karakterisera föroreningarna samt att ett kontrollprogram och en masshanteringsplan upprättas.

SGI vill påminna om skyldigheten att genast underrätta tillsynsmyndigheten om förorenade massor påträffas (10 kap. 11 § miljöbalken).

SGI vill också uppmärksamma att fyllnadsmassornas innehåll bör säkerställas innan det används. De vill även rekommendera att grumlighetsbegränsande åtgärder bör vidtas när arbete ska utföras.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU har inget att erinra när det gäller frågor om grundvatten. SGU ser positivt på de åtgärder som föreslås utföras i senare skeden inkluderande brunnsutredning och geohydrologiska utredningar i syfte att förhindra påverkan på den enskilda vattenförsörjningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Lantbrukarnas Riksförbund Sundsvall (LRF)

LRFs kommungrupp i Sundsvall förstår fullt ut och instämmer i den stora betydelsen ett förbättrat järnvägsnät har för att knyta samman Sverige, för regional utveckling och människors möjlighet att bo och verka i hela landet. Det LRF vill betona är vikten av att noggrant väga infrastrukturella utvidgningar och expropriering av produktiv mark mot varandra för att nå ett hållbart och accepterat resultat.

Järnvägsplanens överväganden och förslag

Då det är privata jord- och skogsägare som främst påverkas måste också dialogen om tillvägagångssätt och sträckningar alltid vara god med dessa och just deras unika förutsättningar.

Generellt förespråkar LRF att denna typ av utbyggnad sker från den redan existerande infrastrukturen, i detta fall det befintliga enkelspåret i första hand. Kommungruppen motsätter sig brytning av ny mark då det finns någon form av redan existerande infrastruktur.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede bestäms spårets placering och utformning, samt behov och utformning av anslutande anläggningar. Först när detta är bestämt kommer Trafikverket att ha enskilda dialoger med berörda jord- och skogsägare.

Trafikverket noterar att LRF förespråkar att utbyggnad av dubbelspår sker från den redan existerande infrastrukturen.

Lantbrukarnas Riksförbund Nordanstig (LRF)

LRF Nordanstig vill betona vikten av att noggrant väga infrastrukturella utvidgningar och expropriering av produktiv mark mot varandra för att nå ett hållbart och accepterat resultat. Generellt förespråkar LRF Nordanstig att denna typ av utbyggnad skall ske utifrån den redan existerande infrastrukturen, det vill säga i detta fall det befintliga enkelspåret i första hand. Detta då det minimerar ytterligare intrång och markanvändning.

Gällande ersättning till de markägare som berörs av intrånget är LRF av åsikten att dessa ska erhålla rimlig ersättning för den mark de upplåter.

När det kommer till genomförande vill LRF påtala vikten av att planering sker i nära samråd med berörda markägare och brukare.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att LRF Nordanstig förespråkar en utbyggnad i första hand ska ske utmed befintligt enkelspår.

I kommande skede bestäms spårets placering och utformning, samt behov och utformning av anslutande anläggningar. Först när detta är bestämt kommer Trafikverket att ha enskilda dialoger med berörda jord- och skogsägare.

Vid intrång bestäms ersättningen i enlighet med reglerna i lagen om byggande av järnväg. Ersättningen ska täcka fastighetens marknadsvärdesminskning, dvs. skillnaden mellan fastighetens marknadsvärde innan järnvägsbygget och efter, ska ersättas. I ersättningen för marknadsvärdesminskningen ingår ersättning för markintrång, byggnader som rivs, träd som avverkas m.m.

Den 1 augusti 2010 gjordes en förändring i expropriationslagen som innebär att Trafikverket ska ersätta fastighetsägaren med ytterligare 25 % på den uppkomna marknadsvärdesminskningen.

Råsjö Kross AB

Råsjö Kross menar att flera olika verksamhetsutövare idag har verksamhet inom området som är beroende av att industrispåret till Tjärnviks industriområde finns kvar.

I övrigt har Råsjö Kross inget att erinra då de anser att samrådsinstanser redan belyst betydelsen av att industrispåret finns kvar även efter en utbyggnad av Ostkustbanan.

Trafikverkets kommentar:

Det befintliga industrispåret till Tjärnviks industriområde kommer att anslutas till det nya dubbelspåret oavsett val av korridor.

Landstinget Västernorrland

Landstinget Västernorrland menar att det är för tidigt att säga vad de kommer att förorda för lokalisering av dubbelspåret, men menar att fördelarna för det västliga alternativet verkar vara större än det östliga alternativet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät informerar att det kan finnas lokal- eller regionnät i anslutning till aktuell järnvägsplan varför lokal- eller regionnätsägare bör höras. I övrigt har Svenska kraftnät inget att erinra.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Naturvårdsverket

Har inget att erinra.

Energimyndigheten

Har inget att erinra.

Jordbruksverket

Har inget att erinra.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Har inget att erinra.

Hudiksvalls kommun

Har inget att erinra.

Försvarsmakten

Har inget att erinra.

MittSverige Vatten & Avfall

Har inget att erinra.

7.2.4 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samråd med allmänheten 27 februari – 26 mars 2017

Under samrådstiden för samrådshandlingen Järnvägsplan – val av lokaliseringsalternativ för Ostkustbanan, Tjärnvik – Njurundabommen har två samrådsmöten med allmänheten hållits. Det första mötet hölls på Blå gården i Gnarp, Nordanstigs kommun, tisdagen den 14 mars 2017 kl. 18 – 20. Mötet besöktes av ca 60 personer. Det andra mötet hölls i Aulan på Kyrkmonsskolan i Njurundabommen, Sundsvalls kommun, onsdagen den 15 mars 2017 kl. 18 – 21. Mötet besöktes av ca 190 personer.

Båda mötena inleddes med att Trafikverket hälsade alla välkommen. Trafikverket presenterade projektet, kortfattat om hela projektet från Gävle till Sundsvall och sedan mer specifikt om etappen mellan Tjärnvik och Njurundabommen. Efter presentationen fanns möjlighet att ställa frågor vid en allmän frågestund samt vid Trafikverkets stationer.

Efter Trafikverkets presentation på mötet i Njurundabommen höll Sundsvalls kommun och Mitthem varsinna presentationer om planprogram för utveckling av Njurundabommens centrum samt byggnationsplaner för Njurundabommen.

Frågor framförda under de allmänna samrådsmötena

- Det hade varit bra om ni presenterat valet vid Tjärnvik och valet vid Njurunda separat, då det var svårt att hänga med när korridorvalen presenterades gemensamt.
Svar: Trafikverket noterar detta.
- Hur bred blir järnvägsanläggningen när den är byggd?
Svar: Bredden på järnvägsanläggningen kan variera på grund av järnvägens profil, men ungefär 20 meter bred.
- Varför dras inte järnvägen på den västra sidan av E4 där det bara är skog och inga boenden, hela vägen från Sundsvall till Gävle?
Svar: Ett av syftena med järnvägen är att de ska tjäna boenden genom att erbjuda goda reseförbindelser med tåg. Valet av korridor måste ta hänsyn till fler aspekter än boendemiljöer.
- Det finns flytlera i området runt Gryttjestjärnen. När de byggde industrispåret till Tjärnviks industriområde hade de stora problem med flytlera.
Svar: Trafikverket noterar detta och tar med sig informationen i kommande skeden.
- Fungerar korridoren som en gräns där det inte får vara någon bebyggelse?
Svar: Nej. Behov av eventuella inlösen bestäms i kommande skede när järnvägens placering inom korridoren är beslutad.
- Vilka fastigheter kommer att påverkas?

Svar: Först när järnvägens placering inom korridoren är beslutad kan man med säkerhet säga vilka fastigheter som kommer att påverkas.

- Hur kommer passagen över Haddångsån att ordnas?

Svar: Utformning av passagen över Haddångsån studeras och bestäms i nästa skede.

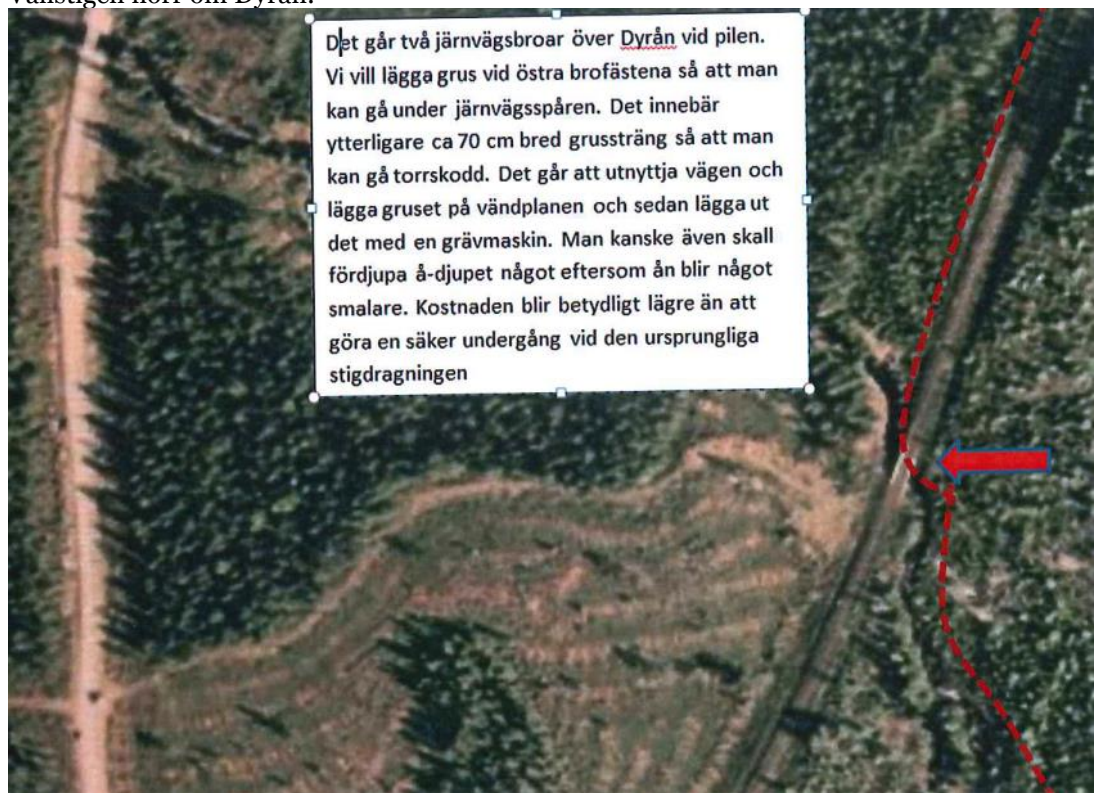
- Kommer Gnarps etappen att samordnas med E4?

Svar: Trafikverket samordnar internt mellan projekten avseende lokalisering.

- Vid byggandet av Tjärnviks industrispår upptäcktes flytlera i området. Utbredningsområdet är oklart, men medborgarna pekade bl.a. ut en punkt där industrispåret idag passerar väg 792 i plan innan Gryttje samhälle. Bör beaktas vid val av korridor enligt medborgarna.

Svar: Trafikverket noterar detta.

- Vallstigen är en viktig led för friluftsliv och rekreation. Stigen påverkas i Nordanstigs kommun ovan Tjärnvik d.v.s. där vi har en korridor. Förslag från en av medborgarna att vid en framtida utbyggnad av OKB leda om Vallstigen ner till där järnvägen kommer att passera Dyrån. Vid utformningen av passage över Dyrån bör det då även ges plats till en planskild passage av Vallstigen. Förslaget lyftes fram då medborgaren tyckte det var en god idé att lösa passagen av både Dyrån och Vallstigen på detta sätt än att bygga en separat planskild korsning av Vallstigen norr om Dyrån.



Svar: Inlämnad synpunkt berör inte aktuell utredning.

- Hur mycket skiljer korridorerna i restid?

Svar: Korridorerna skiljer ungefär en till en halv minut. Jämfört med nollalternativet minskar restiden med 5-6 minuter på denna etapp.

- När är det tänkt att byggstart skulle kunna bli som tidigast?

Svar: Om aktuell etapp, Tjärnvik-Njurundabommen, kommer med i den nationella planen som kommer ut 2018 och därmed får finansiering är det tidigast byggstart 2023-2024.

- Varför blir det negativ miljöpåverkan på Stormyran och Mingen, de ligger ju inte nära varandra?

Svar: Det är två olika områden där det bedöms bli negativ påverkan på naturmiljön. Dels vid Mingen-Skrängstasjön som är en viktig fågellokal för flyttfåglar, som kan komma att påverkas negativt av järnvägsutbyggnaden. Och dels vid Stormyran som är ett Natura 2000 område. Korridoren utgör ingen direkt påverkan på Natura 2000 området, dock kan ett Natura 2000 område påverkas indirekt, t.ex. genom att geohydrologin ändras när järnvägen byggs som i sin tur kan leda till att myrens vattennivå sänks.

- Kommer val av korridor påverka byggtiden?

Svar: Det tar längre tid att bygga den nya järnvägen utmed befintlig järnväg. Detta eftersom man måste ta hänsyn till den befintliga tågtrafiken som ska gå enligt tidtabell med undantag för tillfälliga korta stopp.

- Varför byggdes inte nya E4:an (vid Sundsvall) och Ostkustbanan samtidigt?

Svar: Finns det en samfinansiering i ett stort väg- och järnvägsprojekt i närheten av varandra är Trafikverkets målsättning att bygga dessa samtidigt om det är möjligt. Men som svar på frågan är dessa projekt i olika finansieringsskeden och planeringsskeden. Nya E4:an som nu mera färdigbyggd fick finansiering i ett tidigare skede har därför legat mycket längre fram i planeringsprocessen.

- Har ni någon detaljkarta för fastigheterna vid infarten till Njurundabommen?

Svar: I detta skede studeras endast breda korridorer, först i nästa skede 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 intrång.

- Hur har Trafikverket tänkt med tunneln vid kyrkan? Kyrkan har grävt jordvärme istället för bergvärme, det är ca 25 meter jord ovanför berget.

Svar: Trafikverket noterar detta.

- I den östliga korridoren vid Skrängstasjön är det ca 8 meter djupt med lera. Det gungar i marken när tågen åker på den befintliga järnvägen.

Svar: Trafikverket noterar detta.

- Hur mycket kostar etappen Tjärnvik – Njurundabommen?

Svar: Nedan presenteras de grova kostnadsbedömningarna som tagits fram för Tjärnvik – Njurundabommen:

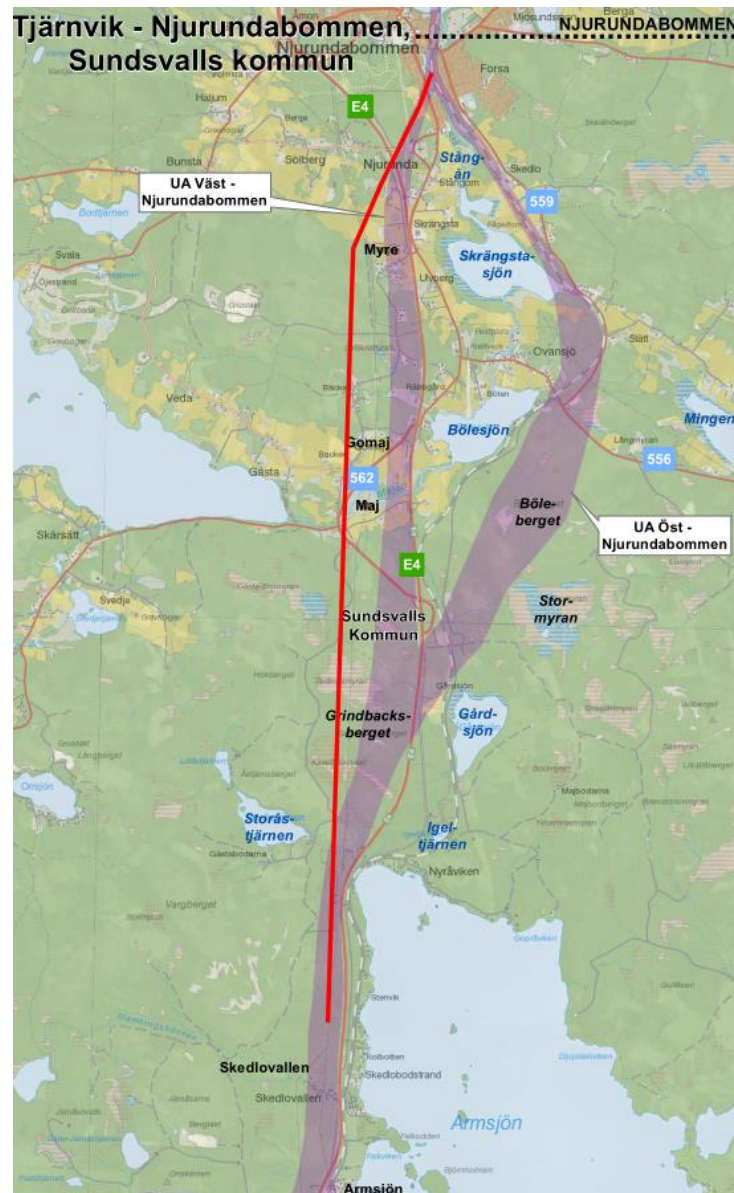
- Västliga korridoralternativet Tjärnvik – Njurundabommen \approx 3,8 miljarder kronor.
 - Västliga korridoralternativet förbi Gryttjestjärnen och Östliga korridoralternativet förbi Skrängstasjön \approx 3,5 miljarder kronor.
 - Östliga korridoralternativet förbi Gryttjestjärnen och Västliga korridoralternativet förbi Skrängstasjön \approx 3,4 miljarder kronor.
 - Östliga korridoralternativet Tjärnvik – Njurundabommen \approx 3,1 miljarder kronor.
- Boende i området berättade att Skrängstasjön sedan tidigare etappvis har fått vattennivån sänkt genom dikning (avsänkning av vattennivån). Enligt hörsågen finns en farhåga att om järnvägen byggs i den östliga korridoren kommer Skrängstasjön behöva sänkas ytterligare 1-1,5 meter. Redan idag finns problem med höga vattennivåer under främst våren som gör att Skrängstasjöns vattennivåer når fram till befintlig järnvägs banvall. Vad kan Trafikverket säga om vad som är sant kring en eventuell avsänkning av Skrängstasjön?
Svar: Trafikverket har i dagsläget inga planer på att sänka vattennivån i Skrängstasjön vid byggnation av nytt dubbelspår. Om den Östliga korridoren blir vald kommer järnvägsanläggningens placering och detaljutformning att studeras djupare i näste skede.

- Friluftsområdet strax söder om Skrängstasjön vid Böleberget är ett viktigt område för rekreation och friluftsliv, här finns bl.a. skidspår. Hur kommer detta område att påverkas om det östliga alternativet väljs?

Svar: Det är svårt att säga i dagsläget, då det är korridorer som studeras. I nästa skede (vid framtagande av järnvägsplan - planförslag) när spårlinjerna är beslutade går det att säga hur friluftsområdet söder om Skrängstasjön kommer att påverkas.

- Ett spårförslag lämnades in under mötet. Förslaget har även skickats till Banverket vid ett tidigare samråd för många år sedan, se karta:

Svar: Förslaget innebär en risk för långa och fler tunnlar då förslaget går genom Grindbacksberget. Då separering sker helt från E4 uppstår även en betydande barriäreffekt då området mellan föreslagen linje och E4 blir ”instängt”. Linjen går genom odlingslandskap samt ängs- och betesmark vid Maj och Myre.



Skriftligen inkomna synpunkter från allmänheten

Totalt har 21 skriftliga synpunkter inkommit från allmänheten gällande aktuell etapp Tjärnvik - Njurundabommen. Man har förordat det Västliga alternativet vid Gryttjästjärnen och både det Östliga respektive Västliga alternativet vid Skrängstasjön/infarten mot Njurundabommen. Nedan följer en sammanfattning av de förslag och synpunkter som inkommit.

Allmänna synpunkter

Det har inkommit synpunkter om att informationen kring samråd varit bristfällig. Det framkommer även ur synpunkterna att de kartor som redovisats på samrådsmöten och i samrådshandlingen endast är översiktliga och att det saknas mer detaljerade kartor. Detta då det utifrån kartorna är svårt att bilda sig en uppfattning av intrång.

Det har inkommit en synpunkt om att det behövs goda uppställningsplatser för pendlande resenärers fordon och att en o-taxa för resande med X-trafik skulle vara en lösning för att undgå fordon kring stationen.

Ostkustbanans dragning ska inte försvåra en framtida återkoppling av Dellenbanan till framtida station, är något som också framgår av synpunkterna.

En synpunkt gällande samrådshandlingens matris med alternativen har inkommit, man anser att det finns risk för att beslutsfattaren väljer ett östligt eller västligt alternativ för båda korridorvalen och menar att materialet behöver kompletteras.

Trafikverket bör omgående besluta om sträckning genom Njurundabommen menar en synpunktsförfattare då det i princip är omöjligt att sälja fastigheter i Stångom och det i sin tur får konsekvenser för de som måste flytta.

Gällande att dubbelspåret skulle medföra små negativa konsekvenser för hushållningen av naturresurser, som det står i miljökonsekvensbeskrivningen är en syn som inte delas.

Trafikverkets kommentar:

I detta skede när Trafikverket studerar flera breda korridorer är det en otroligt stor mängd människor som berörs. Det normala förfarandet i det här skedet är att annonsera i lokaltidningen när det gäller samråd och samrådsmöte. I nästa skede när vi vet anläggningens exakta placering kommer alla som bor i närheten av den, som därmed är sakägare, få brev om möjliga förändringar. Det är alltså två olika skeden av planprocessen och storleken i det skede vi är i nu när man utreder korridorer gör att Trafikverket väljer att delge informationen via annons.

I detta skede studeras endast breda korridorer, först i nästa skede 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 intrång.

Trafikverket styr inte över taxor på X-trafik eller övrig kollektivtrafik.

Dellenbanans ingår ej i detta projekt.

I övrigt noterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Inkomna synpunkter gällande det Västliga alternativet

Av de inkomna synpunkterna gällande det västliga alternativet så är de flesta positiva till ett västligt alternativ. Det påpekas att det är bättre om järnvägen förläggs i närheten till E4an. Detta då det blir mindre störningar från trafiken både för boende och landskapsbilden och buller- och barriäreffekter centreras till en sträcka istället för två. Samt framkommer det att det är att föredra ur säkerhetsaspekter och räddningsinsatser. Det framgår också att natur- och friluftsområdet öster om Ovensjö inte påverkas av den västliga korridoren. Det nämns även att det västliga alternativet är det bästa ur social och mänsklig synpunkt.

En del av synpunkterna gällande det västliga alternativet är specifikt för Gryttjestjärnen. Det framgår att en västlig dragning är att föredra då det finns bebyggelse längs den östra sträckan i byarna Gryttje och Tjärnvik. Marken är dessutom på flera ställen vattensjuk, det finns även kuperad terräng på den östra sträckningen. En annan fördel som framkommer är att anslutningen till före detta Tjärnviks trä kan ligga kvar om järnvägen dras väster om Gryttjestjärn.

Det framkommer också ur synpunkterna att det antas vara lägre kostnader om det nya dubbelspåret ansluter någonstans mellan byarna Åckne och Gryttje till befintligt spår. Det antas även att markförhållandena väster om det befintliga spåret bör vara ideala för det nya spåret. Man kan också naturligt kunna ansluta mot den nya mötesstationen i Tjärnvik med reducerade ingrepp med denna sträckning.

Det har framkommit att det i det östliga alternativet finns en vattenkälla söder om byn Gryttje, denna försörjer hela byn, genom att välja det västliga alternativet riskerar inte denna vattenkälla att påverkas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att det önskas att fortsatt planering utgår från att dubbelspåret förläggs längs nuvarande sträckning.

Trafikverket noterar att marken på den östra sidan av Gryttjestjärn är vattensjuk på ett flertal ställen.

För Njurundabommen har en särskild fördjupad utredning tagits fram inför val av lokaliseringalternativ. Samrådshandlingen, val av lokaliseringsalternativ har kompletterats med ett kapitel som fördjupat redovisningen gällande passagerarna genom Njurundabommen inför val av alternativ. Detta föranleder ett nytt begränsat samråd med de som särskilt berörs av fördjupningen samt Länsstyrelsen i Västernorrland och Sundsvalls kommun.

Inkomna synpunkter gällande det Östliga alternativet

En del av de inkomna synpunkterna är förordande av det Östliga alternativet. Det framgår att hyreslägenheter i Njurundabommen försvinner i det västliga alternativet, det är även hög efterfrågan på lägenheter och att då välja det alternativ som gör att lägenheter försvinner är ingen bra idé.

Det behövs inte rivas lika många hus i det östliga alternativet. Samt framkommer det att den västliga korridoren genom Majbyn skulle ha en mycket stor negativ påverkan på människors hälsa och boendemiljö, då bullereffekten kommer bli stor i och med ökad trafik och utan naturliga barriärer som minskar påverkan.

Det framkommer ur synpunkterna att det västliga alternativet skulle innebära att Njurundavägen måste upp cirka 2 meter i Stångom, detta skulle leda till att det området får en negativ inverkan på miljön. Det framgår att det kommer bli en djup ravin mot kyrkan i och med det västra alternativet. Alternativet gör också att mycket av kommunens potentiella utvecklingsområde för mer bebyggelse försvinner.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar samtliga inkomna synpunkter gällande det östliga alternativet.

Trafikverket kommer i den kommande planprocessen och i nästa del av järnvägsplanen anpassa spårlinjen för att så långt det är möjligt mildra en ökad barriäreffekt och fragmentisering av skogs- och jordbrukslandskap oavsett val av alternativ. Trafikverket har också idag större krav på sig att klara uppsatta miljökvalitetsnormer för bland annat omgivningsbuller. Fördjupade bullerutredningar kommer att utföras i nästa skede av järnvägsplanen, där förslag på skyddsåtgärder kopplat till bland annat buller kommer anges.

För Njurundabommen har en särskild fördjupad utredning tagits fram inför val av lokaliseringalternativ. Samrådshandlingen, val av lokaliseringalternativ har kompletterats med ett kapitel som fördjupat redovisningen gällande passagera genom Njurundabommen inför val av alternativ. Detta föranleder ett nytt begränsat samråd med de som särskilt berörs av fördjupningen samt Länsstyrelsen i Västernorrland och Sundsvalls kommun.

Fastighetsägare 1

Fastighetsägaren är ägare av en fastighet i den västliga korridoren och undrar vad som gäller för fastigheter i utritade korridorer i det alternativ som kommer att väljas. Fastighetsägaren ställer frågan om det med automatik innebär inlösen eller om det beror på var i korridoren fastigheten ligger.

Trafikverkets kommentar:

Ett val av korridor innebär inte att inlösen av fastigheter kommer att påbörjas. I nästa skede (påbörjas när aktuell etapp fått finansiering) kommer placering och utformning av järnvägsanläggningen inom vald korridor att bestämmas och först då tydliggörs vilka fastigheter som blir aktuella för inlösen. Arbetet med markförhandlingar påbörjas först då järnvägsanläggningens placering inom korridoren är fastställd. Möjlighet finns dock för inlösen i förtid om särskilda skäl föreligger och enbart en korridor kvarstår. Särskild ansökan kan lämnas in till Trafikverket.

Fastighetsägare 2

Fastighetsägaren äger en fastighet i den västra korridoren och funderar över följande:

1. Varför väljer Trafikverket en korridor hösten 2017 när finansieringen av projektet inte är klart och i förlängningen dödar bostadsmarknaden i Njurundabommen?

2. Går det att överklaga att valet av korridor sker innan finansieringen är klar?
3. Har vi rätt att lösa in fastigheten i förtid (hösten 2017 när korridor är vald) om fastigheten ligger i korridoren? Vi diskuterade detta med projektledaren på mötet och det var OK enligt henne så vi vill bara ha det bekräftat på mail.
4. Vad betalar Trafikverket i så fall? Marknadsvärde +25%?

Trafikverkets kommentar:

1. I dagsläget påverkar båda korridorerna bostadsmarknaden. Vid val av en korridor minskas påverkan på bostadsmarknaden då bara en korridor återstår.
2. Det går ej att överklaga valet av korridor.
3. I nästa skede (påbörjas när aktuell etapp fått finansiering) kommer placering och utformning av järnvägsanläggningen inom vald korridor att bestämmas och först då tydliggörs vilka fastigheter som blir aktuella för inlösen. Arbetet med markförhandlingar påbörjas först då järnvägsanläggningens placering inom korridoren är fastställd. Möjlighet finns dock för inlösen i förtid om särskilda skäl föreligger och enbart en korridor kvarstår. Särskild ansökan kan lämnas in till Trafikverket.
4. Vid intrång bestäms ersättningen i enlighet med reglerna i lagen om byggande av järnväg. Ersättningen ska täcka fastighetens marknadsvärdesminskning, dvs. skillnaden mellan fastighetens marknadsvärde innan järnvägsbygget och efter ska ersättas. I ersättningen för marknadsvärdesminskningen ingår ersättning för markintrång, byggnader som rivs, träd som avverkas m.m.
Den 1 augusti 2010 gjordes en förändring i expropriationslagen som innebär att Trafikverket ska ersätta fastighetsägaren med ytterligare 25 % på den uppkomna marknadsvärdesminskningen.

Ersättningen räknas upp med index och ränta från den tidpunkt då tillträde till marken skett till dess att utbetalning sker.

Ersättningen för intrånget ska bedömas på ett rättvist och rättssäkert sätt. Det innebär att lika fall ska behandlas lika och ersättningen ska vara förutsägbar och kunna motiveras utifrån förhållandena på den enskilda fastigheten.

Förslag till nya järnvägsdragningar

Förslag 1

Det har inkommit ett förslag om Vallstigen som är en vandringsled, denna behöver snart göras tillgänglig inför sommaren 2017. Synpunktsförfattaren har skickat med en bild där det framgår att det borde läggas grus vid brofästena, se bild nedan.



Trafikverkets kommentar:

Inlämnad synpunkt berör inte aktuell utredning.

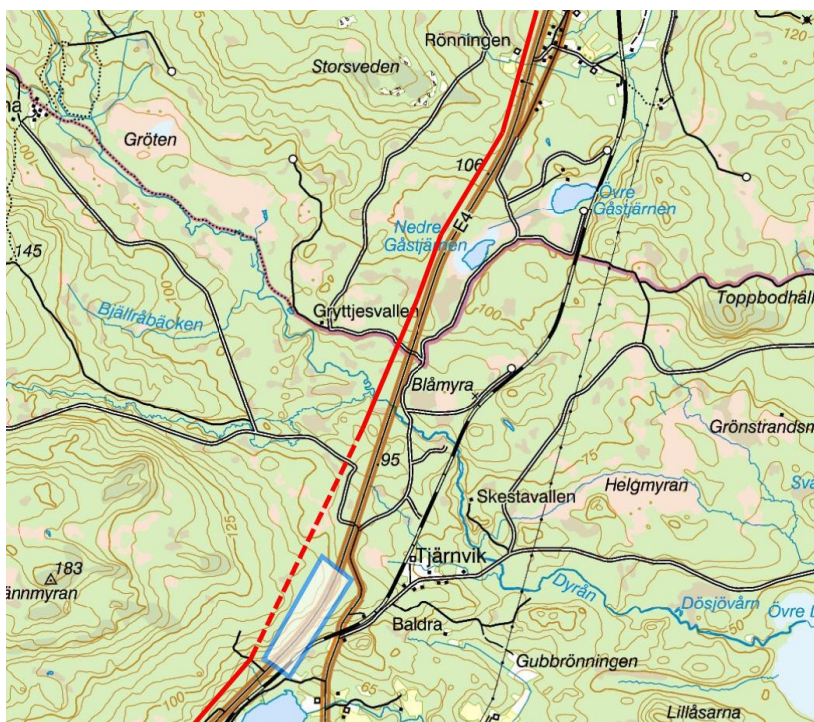
Förslag 2

Synpunktsförfattaren menar att förslaget väster om Gryttjestjärnen har fler fördelar än det östra förslaget.

Författaren har förslag på dragningar som redovisas i bilderna nedan.

Författaren menar att genom förslagen kommer friluftslivet tjäna på att det blir järnvägs- och överfartsfritt mellan E4 och havet, samtidigt som mark längs Armsjön blir möjlig för ny exploatering.

I samband med tunneln nordväst om Gryttjestjärnen så kan man med en liten sänkning av E4 bygga en ekodukt över vägen vilken tillsammans med tunneln skulle innebära en möjlighet för vilt att passera från västra till och från östra sidan trafiklederna.





Trafikverkets kommentar:

Inkommet förslag är inte anpassat till projektets radier. Resultatet av ovanstående förslag skulle även innebära att järnvägsdragningen delvis går över Gryttjestjärnen.

Utredningen studerar endast korridorerna. I nästa skede kommer järnvägslinjen och anläggningens utformning inklusive passager m.m. att bestämmas.

Samråd med Norrfjärden Slakt och Lantbruk

Norrfjärdens Slakt och Lantbruk bedriver en verksamhet, främst slakt av boskap, som leverantör till lokala charkuterier. Företagets affärsidé är att levererar produkter av hög kvalitet. Verksamhetens volymer har under en längre tid ökat till en grad att en utbyggnad av lokaler blivit nödvändig och att bygglov därför krävs.

Dubbelspårsutredningens korridorutbredning från Förstudien förhindrar möjlighet till verksamhetens expansion.

Trafikverket har träffat Norrfjärden Slakt och Lantbruk vid två tillfällen den 26 april och den 17 maj 2017. Vid det andra tillfället deltog även Nordanstigs kommun genom Näringslivs chefen samt en representant från kommunens Näringslivsråd.

Den 8 juni 2017 beslutade Trafikverket Region Mitt att fastställa precisering av järnvägskorridoren i Nordanstigs kommun, detta genom att ändra korridorgränserna från Förstudien Dubbelspår Ostkustbanan Gävle-Sundsvall, slutrapport november 2010.

Samråd Fördjupade utredningar Njurundabommen

Samrådshandlingen för aktuell etapp Tjärnvik-Njurundabommen var ute på samråd 27 februari – 26 mars 2017. Efter samrådstiden framkom önskemål om att komplettera samrådshandlingen med fördjupade studier kring spårlinjerna för de båda järnvägskorridorernas konsekvenser och effekter genom Njurundabommen.

Trafikverket har med anledning av inkomna synpunkter från samrådet tagit fram fördjupade utredningar vid infarten mot Njurundabommen. De fördjupade utredningarna har varit ute på samråd för de som blir särskilt berörda under perioden 2 oktober – 22 oktober 2017. Handlingarna har funnits tillgängliga på Trafikverkets webbplats, i Nordanstigs kommuns reception, i Sundsvalls kommuns reception samt i Cafeterian på Ica Kvantum i Kvissleby. Fastighetsägare inom korridoren för det område som de fördjupade utredningarna berörde meddelades om samrådet via brev. Samrådet har även annonserats i lokaltidningarna för hela etappen Tjärnvik-Njurundabommen.

Möte med Sundsvalls kommun och Länsstyrelsen i Västernorrland

Trafikverket hade den 12 oktober 2017 klockan 10:30 – 12:00 ett möte på Sundsvalls kommun med Sundsvalls kommun och Länsstyrelsen i Västernorrland där de fördjupade utredningarna presenterades.

Under mötet framförde kommunen och Länsstyrelsen en del synpunkter på formalian på innehållet.

Trafikverket har gjort mindre justeringar i samrådshandlingen gällande kommunens och Länsstyrelsens synpunkter.

Öppet hus

Trafikverket anordnade ett Öppethus i Cafeterian på Ica Kvantum i Kvissleby den 12 oktober 2017 klockan 17:00-20:00, cirka 70-80 personer deltog.

Muntligen inkomna frågor och synpunkter under Öppet hus

Intresset för de fördjupade utredningarna var stort då det redan i detta tidiga skede har fördjupats i utredningen hur fastighetsägare eventuellt kan påverkas av projektet.

En fråga som inkom var om Njurundavägen och inverkan från slänter etc, det förklarades på plats att intrånget kan minimeras genom att bygga stödmurar för att inte få så hög bank. En annan fråga kring Njurundavägen var om bron över vägen även kommer att kunna nyttjas av gång- och cykeltrafik, detta är något som detaljstuderas i nästkommande skede.

Det inkom även frågor rörande spårlinjerna, om dessa kan komma att ändras. Trafikverket informerar om att spårlinjen kan tänkas flyttas något väster eller öster ut.

Det inkom även ett par specifika frågor som redovisas nedan med svar.

- Ett flertal personer funderade på vad som gäller för inlösen/ersättning av intrång av/på fastigheter belägna inom den korridor som blir vald.
Svar: En grundläggande förutsättning för att utreda eventuell inlösen eller intrång är att etappen Tjärnvik – Njurundabommen är finansierad i kommande

Nationella Transportplan. Om sådant är fallet kan fastighetsägare, servitutshavare eller nyttjanderättshavare få ersättning. Det som i regel ersätts är inlösen, fastighetens marknadsvärde med 25% påslag, eller markintrång, minskning av fastighetens marknadsvärde med 25% påslag.

- Där järnvägen passerat nya E4 i västlig korridor finns ett litet byaområde som fick bullerskydd i samband med att nya E4 byggdes. Personen där undrade vad som händer med fastigheterna närmast våra spårlinjer d.v.s. om det behövs nya bullervallar och järnvägens inverkan på detta.
Svar: Trafikverket kommer i nästa skede av järnvägsplan, när spåret preciseras inom gällande korridor för Ostkustbanan för respektive etapp, att utreda och besluta om skyddsåtgärder i detalj för den sträcka som väljs.
- När beräknas byggstart?
Svar: Tidigast 2025 om berörd etapp Tjärnvik – Njurundabommen ingår i Nationell Transportplan 2018-2029 som fastställs under våren 2018.
- Vilka nivåer gäller för åtgärder? Vad är det för typer av åtgärder?
Svar: Vid ombyggnad eller nybyggnad av järnväg finns riktvärden för vilka bullernivåer som accepteras när järnvägen är i drift (se tabell 84-2 i samrådshandlingen). Om dessa nivåer överskrids genomför Trafikverket åtgärder mot bullret. Detta utreds noga i senare planeringsskeden för att säkerställa omfattningen för eventuell bullerpåverkan. När man fastställt precis var järnvägen kommer att gå. Trafikverket utreder då vilken åtgärd som är lämpligast för varje bostad. Det kan handla om att förbättra fönster och bygga skydd för uteplatser och i vissa fall behövs en bullerskärm längs järnvägen. De åtgärderna bekostar Trafikverket inom ramen för järnvägsprojektet.
- Tankar kring det befintliga bullret kom på tal, och en undran kring eventuella åtgärder.
Svar: Projektet innebär att det blir en ombyggnad eller nybyggnad av järnväg och behandlar inte åtgärder för redan befintligt buller. Det som utreds i aktuellt projekt är bullernivåer som den nya investeringen gäller.

Skriffligen inkomna synpunkter

Det har inkommit fyra yttranden, varav två fastighetsägare inom korridorerna och en person som förordrar det Västliga alternativet.

En person har en fundering om det är lämpligt att välja en korridor då projektet inte har finansiering och anser att kravet då rimligen borde vara att i den korridor som väljs ska husen kunna lösas in i förtid och undrar om Trafikverket ersätter alla villaägare för detta.

Trafikverkets kommentar:

Se svar under Fastighetsägare 2 ovan.

Fastighetsägare 3

Ägarna till fastigheten Skedlo 2:135 vill framföra att det redan idag är ett problem med buller på grund av tågpassering i närhet av fastigheten. De framhåller att om det planeras att bygga dubbelspår på östra eller västra sidan av järnvägen kommer ägarna drabbas ännu mer. Ägarna ser en ökad risk med mer buller som skulle påverka deras liv.

Ägarna önskar en återkoppling med förhoppning om en öppen dialog och förståelse.

Fastighetsägare 4

Ägarna till fastigheten Maj 3:7, som ligger inom västra korridoren från Njurundabommen och söder ut har fundering kring om det går att bygga på denna plats även om det Västliga alternativet väljs.

Trafikverkets kommentar:

Direktkontakt tas av Trafikverket med fastighetsägare 3 och 4 för att klara ut i detalj vad som gäller gällande fastighetsägarnas funderingar.

Kenth Nilsson

projektansvarig



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

www.trafikverket.se