

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Dubbelspår Dingersjö-Kubikenborg

Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Järnvägsplan, 2021-12-15

Ärendenummer: TRV 2020/101407



**Trafikverket**

Postadress: 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE Dubbelspår Dingersjö - Kubikenborg

Författare: Sweco Sverige AB

Dokumentdatum: 2021-12-15

Dokumentnummer 12802126-00-017-003

Ärendenummer: TRV 2020/101407

Version: 1.0

Kontaktperson: Thomas Gauffin

## Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Förstudie	6
3.1.2.	Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	6
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	7
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	11
3.2.3.	Samråd med berörda ledningsägare	19
3.2.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	19
3.2.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	37
	Bilaga 1 - Samrådsrets	46

# 1 Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet för dubbelspårsutbyggnad på sträckan Dingersjö-Kubikensborg 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 visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Samråd har tidigare genomförts i de planeringsskeden som föregått järnvägsplanen. Förstudie dubbelspårsutbyggnad avslutades år 2010. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer 2010/25933. Som en del av samrådet av förstudien hölls under år 2009 och 2010 samrådsmöten med allmänheten och intressenter.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade 2010-08-31 i sitt yttrande över förstudien att projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Samrådskretsen för järnvägsplanen är därför utökad.

Samråd för järnvägsplan har genomförts löpande sedan 2016 och framåt. Samråd med Sundsvalls kommun, länsstyrelsen Västernorrland och större organisationer, företag och ledningsägare har genomförts i mötesserier och enskilda samråd. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer 2015/41597.

År 2016 och 2017 har Trafikverket genomfört fyra ”öppna hus” med presentation och tillfälle för allmänna och enskilda frågor i syfte att samråda kring järnvägsplanen. De öppna husen år 2016 avsåg vägplan för väg 562, där information om järnvägsplanen var underordnad.

År 2017 anordnade Trafikverket två separata, inledande samråd för särskilt berörda, så som fastighetsägare, kring det planerade dubbelspåret. Ett samrådsmöte genomfördes med företrädare för verksamheter och ett möte med boende.

## *Samråd under 2021 om järnvägsplanens samrådsversion*

Järnvägsplanens samrådshandling var tillgänglig för samråd under perioden 2021-07-05 till 2021-08-13. Inbjudan till samrådet annonserades i Sundsvalls tidning, i Njurundabladet, i Post- och Inrikes Tidningar samt på Facebook i början av juli. Särskilt berörda underrättades om samrådet via brevutskick.

Samrådsmaterialet fanns tillgängligt på projektets webbsida, i utskrivna pärmar på Trafikverket i Gävle och i Sundsvalls kommunhus.

På grund av Covid-19 kunde inte ett samråd på orten genomföras utan samrådet skedde digitalt via en samrådsportal. På samrådsportalen informerades det om dubbelspårssträckningen, förslaget markanspråk och nya anslutningsvägar. På samrådsportalen fanns information om samrådet, filmer och presentationer tillgängliga. Trafikverket har gjort platsbesök hos de som har önskat detta.

Synpunkter kunde lämnas via webbformuläret på Trafikverkets webbsida [trafikverket.se/dingersjo-sundsvall](https://trafikverket.se/dingersjo-sundsvall) samt på samrådsportalen. Synpunkter kunde även lämnas via e-post till [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se) eller brev till Trafikverket. Mer information kunde ges till projektledare eller delprojektledare via telefon. Synpunkter märktes med diarienummer 2020/101407.

Samrådsgruppen utgjordes av länsstyrelsen, berörda kommuner, de enskilda som särskilt berörs samt övriga myndigheter, allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Under samrådshandlingen inkom 127 yttranden varav flertalet var från allmänheten och de enskilda som särskilt berörs av järnvägsplanen. Yttrandena innehåller framförallt synpunkter och frågor om buller, störningar under och efter byggtid, passager och gång- och cykelvägar, Serpentinvägens föreslagna nya placering samt föreslagen byggväg/tillfällig omledningsväg för Tellusvägen i Bredsand. Myndigheter har också bidragit med värdefulla inspel och Sundsvalls kommun har lämnat ett omfattande yttrande med förslag på både små och stora justeringar. Vissa synpunkter kan tillgodoses genom justeringar av olika utformningsdetaljer medan andra förslag har bemötts med motiv till vald lösning.

Ett kompletterande samrådsutskick gjordes 2021-10-07 till boende i Bredsand vilket genererade ett skriftligt yttrande och flera telefonsamtal.

## 2 Samrådsgruppen

Samrådsgruppen för järnvägsplanen är utökad eftersom planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning genomförs. Samrådsgruppen har justerats under arbetets gång när det gäller enskilda som särskilt berörs, eftersom ändringar av projekterad lösning gett förändringar av påverkansområde.

I järnvägsplaneskedet genomförs samråd med länsstyrelsen, berörd kommun, de enskilda som särskilt berörs och berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter samt även de övriga statliga myndigheter, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. I bilaga 1 förtecknas den samrådsgruppen, exklusive berörd allmänhet, som Trafikverket haft samråd med någon gång under järnvägsplaneskedet.

För att nå ut till boende och fastighetsägare i anslutning till projektet skickades inbjudan ut till en samrådsgruppen som avgränsats enligt följande:

- ägare till fastigheter som berörs av permanent eller tillfälligt markintrång.
- ägare till fastigheter som blir bullerberörda på grund av det nya dubbelspåret, det vill säga beräknas få maximal ljudnivå över 70 dBA utomhus vid fasad.
- ägare till fastigheter som berörs genom att tillfartsvägar påverkas under byggtiden.

I några fall har dessutom fastigheter tagits med som ligger nära granne med bullerberörda fastigheter, detta eftersom det är lämpligt att dessa får samma information om projektet.

## 3 Samråd

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

#### 3.1.1. Förstudie

Förstudie dubbelspårsutbyggnad Gävle- Sundsvall avslutades 2010-12-09. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer 2010/25933. De samråd som bedrevs inom förstudien har sammanställts och sammanfattas i förstudiens samrådsredogörelse och kommenteras inte mer här än i styckena nedan.

Under arbetet med förstudien har nio möten skett med början 2009-06-15 med 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. Särskilda samrådsmöten har även skett med kommunerna och länsstyrelsen i Gävleborg. Samråd med allmänheten genomfördes vid två tillfällen under år 2009 och 2010. Under 2009 hölls ett informationsmöte i respektive berörd kommun och under 2010 hölls samrådsmöte i samband med remissen av förstudien i respektive kommun. Inbjudan skedde genom annonsering i ortstidningar kompletterat med anslag på Trafikverkets hemsida och kommunernas hemsidor. Många av de synpunkter som inkom handlade om frågor som hanteras i senare skeden.

#### 3.1.2. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen beslutade 2010-08-31 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) därför kommer att behöva tas fram i projektet. Länsstyrelsens bedömning är att det är ett så omfattande projekt att det otvivelaktigt kommer att innebära betydande miljöpåverkan. Ny mark tas i anspråk samt kulturmiljöer och odlingslandskap påverkas. Järnvägen bedöms också i hög grad utgöra en barriär för människor och djur. Tidigare ostörda miljöer kan komma att påverkas av buller och vibrationer och i de miljöer som redan i dagsläget är störda riskerar denna påverkan att förstärkas. Under det fortsatta arbetet med järnvägsplanen togs beslut att lägga järnvägen i tunnel vid passagen förbi Vapelnäs, från Svartvik till Stockvik. Området för tunneln fanns inte med i förstudien. Trafikverket begärde därför ett nytt yttrande om betydande miljöpåverkan från länsstyrelsen, som 2020-12-09 tog ett kompletterande beslut att även tillkommande ytor innebär betydande miljöpåverkan.

### 3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Järnvägsplanens samrådshandling var tillgänglig för samråd under perioden 2021-07-05 till 2021-08-13. Inbjudan till samrådet annonserades i Sundsvalls tidning 2021-07-03, i Njurundabladet 2021-07-17, i Post- och Inrikes Tidningar 2021-07-02 samt på Facebook 2021-07-05. Särskilt berörda underrättades om samrådet via brevutskick.

Samrådsmaterialet fanns tillgängligt på projektets webbsida: [trafikverket.se/dingersjo-sundsvall](https://trafikverket.se/dingersjo-sundsvall), i utskrivna pärmar på Trafikverket Redargatan 18, Gävle och på Sundsvalls kommunhus, Norrmalmsgatan 4, Sundsvall.

Samrådsgruppen har underrättats om samrådet via brevutskick. Samrådsgruppen består av de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av järnvägsplanen. Hit räknas även berörda kommuner, länsstyrelse, regional kollektivtrafikmyndighet samt övriga myndigheter och organisationer.

På grund av rådande Coronapandemi kunde inte ett samrådsmöte på orten genomföras. Istället erbjöds en digital samrådsportal med presentation samt underlagsmaterial. De enskilda som kan antas bli särskilt berörda underrättades om samrådsportalen via brevutskicket. På samrådsportalen informerades det om dubbelspårssträckningen, förslaget markanspråk och nya anslutningsvägar. På samrådsportalen fanns information om samrådet, filmer och presentationer tillgängliga.

Som ett alternativ till ett offentligt möte på orten har Trafikverket i brevutskicket erbjudit de enskilt berörda att få ett samrådsmöte via telefon/Skype eller ett personligt möte på plats.

Samrådsmaterialet fanns tillgängligt på projektets webbsida: [trafikverket.se/dingersjo-sundsvall](http://trafikverket.se/dingersjo-sundsvall), i utskrivna pärmar på Trafikverket Redergatan 18, Gävle och på Sundsvalls kommunhus, Norrmalmsgatan 4, Sundsvall.

Synpunkter på järnvägsplanen kunde lämnas via webformuläret på Trafikverkets webbsida [trafikverket.se/dingersjo-sundsvall](http://trafikverket.se/dingersjo-sundsvall) samt på samrådsportalen. Synpunkter kunde även lämnas via e-post till [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se) eller Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge. Mer information kunde ges till projektledare eller delprojektledare via telefon. Synpunkter märktes med diarienummer 2020/101407.

Under samrådstiden har 127 yttranden inkommit. Från allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda utgörs ett av ett samlat yttrande från flera boende i Bredsand, ett samlat yttrande från Samfälligheten Skidlöparen bestående av 64 fastigheter samt ett samlat yttrande från 25 fastighetsägare i Skottsand.

Under samrådsperioden inkom flera samrådssynpunkter från Bredsand. Framförallt rörde synpunkterna buller och trafikering under byggtiden. I syfte att snabbt kunna besvara synpunkterna genomfördes ett kompletterande brevutskick 2021-10-07 till boende i Övre Bredsand. Brevet innehöll ett bemötande kring frågor om avgränsningen av bullerutredningen, bullerskyddsåtgärder, buller under byggtid och information kring den tillfälliga omledningsvägen i Bredsand. Flera har återkopplat till Trafikverket med telefonsamtal.

### 3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd med Länsstyrelsen i Västernorrlands län har genomförts löpande sedan 2016 i mötesserier och enskilda samråd.

#### *Möte, 2016-06-08*

Gemensamt möte med Sundsvalls kommun. Mötet behandlar allmän information om projektet, dess bakgrund, tidplan och planprocess. Kommunala projekt och planer behandlas och det tas upp att det är viktigt att få fram vilka kommunala detaljplaner som kan beröras då stridigheter mellan detaljplan och järnvägs- och vägplaner inte får finnas. Trafikverket ställde frågan om detaljplaner som står i strid med järnvägsplanen ska hävas. Länsstyrelsen svarar att upphävande är en enklare process, än att upprätta en ny plan men att det även spelar in vilka berörda parter som är inblandande, vilket kan få styra.

I samband med frågor kring vattenverksamhet diskuteras även viltövergångar.

#### *Möte, 2016-09-27*

Information om innehåll i samrådsunderlag och kommande process inför beslut om betydande miljöpåverkan eller ej. Mötet omfattade avgränsningar och innehåll i MKB för Järnvägsplan Dubbelspår Dingersjö-Sundsvall samt inledande samråd för tillståndsansökan vattenverksamhet. Minnesanteckningar är diarieförda på TRV 2015/41597. Mötet är dokumenterat som minnesanteckningar.

#### *Möte, 2016-11-24*

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

#### *Samråd, 2017-10-19 - 2018-04-17*

Konversationen via e-post behandlade hur biotopskyddad allé utmed väg 562 och järnvägen ska beaktas.

#### *Samråd, 2018-02-27*

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

Fler e-postkonversationer har förts mellan Trafikverket och Länsstyrelsen under 2018. Länsstyrelsen framförde att länsstyrelsen är restriktiv med intrång men att järnvägen utgör ett stort samhällsintresse och att ett intrång enligt förslag troligen kommer att tillåtas.

#### *Mötesserie, 2018*

Löpande samråd har genomförts med Länsstyrelsen i Västernorrlands län under år 2018 med möten 2018-05-31, 2018-09-03, 2018-10-01, 2018-11-26. Syftet med mötesserien var att hålla länsstyrelsen underrättad om arbetsläget samt att genom ett förankrat arbetssätt undvika omtag i processen.

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

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

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

Mötet 2018-10-01 behandlade vattenfrågor kring framförallt Nolbybäcken men även Vapelbäcken och Svartjärnsbäcken.



I e-post 2018-11-13 lämnar länsstyrelsen synpunkter på utredning (PM) kring Nolbybäcken (2018-09-24), Vapelbäcken (2018-09-10) och Svarttjärnsbäcken (2018-09-04) kring bland annat kompletteringar och korrigeringar.

Mötet 2018-11-26 behandlade vattenfrågor kring Karlsbäcken, Nolbybäcken, Vapelbäcken, Svarttjärnsbäcken, Södra Bredsandsbäcken och Stavsättsbäcken.

Avseende Nolbybäcken ansågs förslaget innebära en förbättring av naturmiljön och det bedömdes därför saknas skäl för kompensationsåtgärder. Länsstyrelsen har inte haft synpunkter på PM Nolbybäcken och utredningen av passagen bedöms därför som avslutad.

Avseende Vapelbäcken ansåg Trafikverket att inga försämringar uppstår till följd av projektet och därför anses inget behov av kompensationsåtgärder vara aktuella.

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

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

Avseende Karlsbäcken ansåg Trafikverket att projektet innebär en liten skillnad mot nuläget och länsstyrelsen hade inga synpunkter på det redovisade förslaget till hantering av bäcken. Trafikverket ser inga behov av kompensationsåtgärder.

Avseende Stavsättsbäcken och Grevensbäcken ser Trafikverket inga behov av kompensationsåtgärder.

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

I ett e-postmeddelande 2019-01-31 inkommer länsstyrelsen med en sammanställning av synpunkter kring eventuella kompensationsåtgärder och om några biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet ska utredas av Trafikverket. Länsstyrelsen anger att utifrån vad man vet från utredningarna som har presenterats i PM för respektive vattendrag ser inte kompensationsåtgärder ut att vara nödvändiga, men behöver slutgiltigt behandlas från länsstyrelsens sida i miljöprövningen.

#### *Samråd via e-post 2021*

Fler e-postkonversationer har förts mellan Trafikverket och Länsstyrelsen under 2021 gällande arkeologisk utredning och gravhögen specifikt.

#### *Länsstyrelsens synpunkter på samrådshandling, 2021*

##### **Buller**

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket tar fram en bullerutredning där också fastighetsnära skyddsåtgärder utreds och specificeras. Länsstyrelsen anser att den avgränsningsberäkning som ligger till grund för utredningen är rimlig.

##### **Strandskydd**

Länsstyrelsens bedömning är att påverkan på strandskyddet behöver utredas närmare. Det är relevant att tydligare beskriva vilka vattendrag och strandzoner som förväntas bli

påverkade samt var man bedömer att det är möjligt att återskapa strandzonerna. Eventuella långsiktiga konsekvenser bör utredas grundligare.

### **Kulturmiljö och fornlämningar**

Planen kommer att innebära en fragmentering av Svartviks industriminnen då en planskild korsning i området kommer att stängslas in. Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att kulturmiljön redan i dagsläget är påverkad av den befintliga järnvägen och att påverkan på kulturmiljöns värde sammantaget bedöms som måttligt negativt. Länsstyrelsen vill understryka vikten av att lämpliga skyddsåtgärder vidtas för att minska påverkan på de kulturhistoriskt intressanta byggnaderna vid Svartvik.

### **Grundvatten**

Järnvägstunneln medför en permanent sänkt grundvattennivå. För detta upprättas en tillståndsansökan som lämnas till mark- och miljödomstolen. Påverkan på Nolbybäcken och Svartviksfjärden kommer att beskrivas utförligare i tillståndsansökan för vattenverksamhet. För vissa mindre åtgärder som rör vattenverksamhet räcker det med en anmälan till länsstyrelsen. Länsstyrelsen ser gärna att det förtydligas om åtgärderna blir aktuella för anmälan eller om det hanteras i en sammanhållen tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen.

### **Jordbruksmark**

I vidare skede behövs en utförligare analys gällande vilka konsekvenser som kan uppstå för omkringliggande skogs- och jordbruksmark. Skadeförebyggande åtgärder för att minimera belastningsskador på marken bör redovisas i nästa skede.

### **Klimatanpassning**

För Ostkustbanan sträckan Sundsvall-Hudiksvall har en klimat- och sårbarhetsanalys tagits fram. Underlaget är av vikt för fortsatta analyser av hur sträckan kommer att påverkas av de högre belastningar ett förändrat klimat kan innebära för anläggningen.

*Trafikverkets kommentar: Vilka vattendrag och strandzoner som förväntas bli påverkade samt var man bedömer att det är möjligt att återskapa strandzonerna kommer kompletteras i MKB. Nolbybäcken är i dagsläget inte bedömd som tillståndspliktig vattenverksamhet, utan som det framgår i MKB så ska det göras en bedömning i kommande skede om det är en tillstånds- eller anmälningspliktig vattenverksamhet. Vilka vattenverksamheter som ska samprövas kommer att utredas.*

*En kulturmiljöutredning för Svartvik pågår och resultatet kommer att kompletteras i MKB. Skyddsåtgärder för kulturmiljö som kan komma att bli aktuellt kan vara att särskild hänsyn till byggnaders kulturmiljövärde tas vid val av fasadnära bullerskydd. En byggnadsantikvariebedömning kommer att göras för de fastigheter med ett kulturmiljövärde som berörs av inlösen eller åtgärder som ger ingrepp på fasad. Eventuella ytterligare skyddsåtgärder kommer föreslås i denna bedömning. Fler samråd kommer ske både med kommun och länsstyrelse i denna fråga.*

*En eventuell passage som ersätter den befintliga vid Kyrkvägen är under utredning.*

*Angående jordbruksmark så för Trafikverket dialog med länsstyrelsen om nivå och omfattning och syfte på eventuell utförligare analys. Utredning pågår om Tunavägens anslutning till väg 562. Påverkan på jordbruksmarken är beroende på slutlig utformning. Målet är att ta så lite jordbruksmark som möjligt i anspråk.*

*Trafikverket tar med sig relevanta resultat av klimat och sårbarhetsanalysen i kommande arbete.*

#### *Möte 2021-10-22*

Möte med länsstyrelsen angående vägdragning Nolby och konsekvenserna för kulturmiljön, specifikt gravhögen i Nolby. I Länsstyrelsens yttrande till järnvägsplanen har synpunkter på vägutformningen i Nolby inte tagits med, länsstyrelsen ska komplettera yttrandet.

Under mötet presenteras bakgrunden till vägutformningen kring området. Möjligheten att minimera intrånget mot gravhögen är begränsad då tidigare projekt (Dingersjö förlängd mötesstation) inte hanterat frågan om eventuell påverkan på fortsatt järnvägssträckning norrut. Länsstyrelsen menar att vägförslaget som presenteras i samrådshandlingarna begränsar tillgängligheten till området för gravhögen. Synpunkten besvaras med att en GC-bana finns med i vägförslaget vilken bevarar tillgängligheten till området.

Möjliga alternativ till vägdragningen och dess konsekvenser presenteras och Trafikverket menar att inget slutgiltigt beslut av dragningen fattats. Länsstyrelsen lyfter fram vikten av att det skapas utrymme mellan släntfoten på gravhögen och slänten/stödmuren till järnvägen. Länsstyrelsen menar också att området kring gravhögen som kommer beröras under byggtid behöver schaktas av och undersökas innan byggtid. Återställning av området ska sedan ske.

Ett platsbesök har genomförts tillsammans med Länsstyrelsen vid gravhögen i Nolby under hösten 2021. Separata minnesanteckningar finns.

#### 3.2.2. Samråd med berörd kommun

Samråd med Sundsvalls kommun har genomförts löpande sedan 2016 i mötesserier och enskilda samråd. Nedan sammanfattas de samråd som har hållits.

##### *Skriftlig fråga, 2015-06-02*

Miljökontoret undrar kring tänkbara järnvägssträckningar kring Stockvik. Svar från Trafikverket är att Trafikverket vill undvika industrierna i Stockvik och ställverket, närboende i Vapelnäs och därför kommer att utreda om det är möjligt att placera dubbelspår i en tunnel mellan Stockvik och Svartvik istället längs med befintlig järnväg.

##### *Skriftligt yttrande, 2015-06-05*

Yttrandet framhåller viktiga frågor att beakta i järnvägsplanen. Dessa är trafikering under byggtiden, breddad järnvägskorridor söder om Stockvik, tågstation i Kvissleby, tågstation i Bredsand, minimera barriäreffekter, dagvatten, dagvattenkulvert Tingstadsgärdesbäcken, industrispårsanslutningar Akzo och Kubal, detaljplan för industrimark i Stockvik, Bullerskärmar Bredsands skola, fastighetsinlösen, åtgärdsvalsstudie – resor Njurunda.

Trafikverkets kommentar: *De framförda aspekterna kommer att beaktas i arbetet med att utforma planförslaget.*

##### *Möte, 2016-06-08*

Mötet var gemensamt med länsstyrelsen, se ovan under rubrik 3.2.1.6.

##### *Mötesserie, 2018*

Löpande samråd har genomförts med Sundsvalls kommun under år 2018 vilka redovisas för nedan.

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

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

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

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

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

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

Mötet 2018-11-15 behandlade Trafikverkets behov av att tillfälligt nyttja markytor under byggtiden inom en fastighet i Skönsmon där kommunen också har intressen.

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

Mötet 2018-12-06 behandlade hanteringen av Karlsbäcken som behöver läggas om. Rening av dagvatten behandlades även. Inga direkta utsläpp till recipient kommer att accepteras, utan någon form av rening kommer att utföras. Processvatten planeras att hanteras i containrar från sprängning. Kommunen påpekade vikten av att skilja suspenderat material

innan vatten släpps i våtmark. Övriga frågor behandlade tidplan för kommunens detaljplanehantering.

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

#### *Samrådsmöte, 2021-02-22*

Ett samrådsmöte genomfördes 2021-02-22 med kommunen där Trafikverket presenterade projektet och vad som hänt sedan senaste mötet.

#### *Samrådsmöte, 2021-06-08*

Ett samrådsmöte genomfördes 2021-06-08 med kommunen och Sundsvalls museum som behandlade berörda detaljplaner, Tellusvägen, massöverskott, kulturmiljön i Svartvik, bäckar och faunapassager, gång- och cykelpassager, Serpentinvägen, tidplan samt övriga frågor. Under övriga frågor lyfte Sundsvalls kommun särskilt önskemålet om att möjliggöra ett stationsläge i Kvissleby.

#### *Samrådsmöte, 2021-07-02*

Ett samrådsmöte genomfördes med miljökontoret 2021-07-02 med fokus på dialog om bullerfrågor.

#### *Sundsvalls kommuns synpunkter på samrådshandling 2021*

Sundsvalls kommun har samverkat med Trafikverket och andra kommuner i över tio års tid för att möjliggöra utbyggnad av Ostkustbanans dubbelspår. Vissa lokala frågor aktualiseras först nu i järnvägsplanens samråd då det är först nu vi fått konkreta ritningar och beskrivningar att lämna synpunkter på. Under rubrikerna nedan summeras de synpunkter som Sundsvalls kommun vill lyfta. Sundsvalls kommuns skriftliga yttrande omfattar 17 sidor. Ytrandet är sammanfattat av Kommunstyrelsen med underlag från Miljönämnden, Stadsbyggnadskontoret, Kultur- och fritidsnämnden och Kommunstyrelsekontoret.

Trafikverkets kommentar: *Järnvägsplanen följer Trafikverkets planeringsprocess.*

*Trafikverket vill poängtera att många av de inkomna synpunkterna efterfrågar en detaljeringsgrad på bygghandlingsnivå. Utredningarna görs succesivt, i detta skede är fokus att säkra markanspråket för kommande entreprenad. Som framgår i MKB kommer flertalet utredningar att göras i kommande skede. Trafikverket tar med sig de inkomna synpunkterna till kommande skeden. De synpunkter som Trafikverket motsätter sig svaras för nedan.*

#### **Strategiskt viktiga frågor på ett övergripande plan**

Flera strategiskt viktiga frågor lyfts. Sundsvalls kommun förordar att järnvägens dubbelspår byggs så snart som möjligt, med hänsyn till ett regionalt utvecklingsperspektiv. Ett centralt stationsläge i Kvissleby skulle öka järnvägens konkurrenskraft. Kommunen har uppfattat det som att Trafikverket anser att linjen inte medger framtida stationsetableringar, vilket kommunen ser som mycket negativt.

Kommunen förutsätter att Trafikverket tar ett helhetsgrepp kring buller från all statlig infrastruktur längs sträckan med ett ambitiöst åtgärdsprogram.

Trafikverkets kommentar: Syftet med dubbelspårsutbyggnaden är att uppfylla de restidsmål som är uppsatta för projektet och det är därför viktigt att planeringen av en eventuell framtida lokaltågstation i Kvissleby inte sker på bekostnad av dessa. Det är till exempel inte ett alternativ att sänka standarden på järnvägens linjeföring, det vill säga justering av kurvor och raxspår för att hitta en bättre placering. Trafikverket kommer i järnvägsplanen att markera den bästa placeringen av en station i Kvissleby som är möjlig utifrån de krav vi har att ta hänsyn till i dubbelspårsprojektet. Denna placering har också diskuterats på ett möte mellan kommunen och Trafikverket under hösten 2021. För att det sedan ska kunna verkställas att det blir en station så krävs det överenskommelser/avtal angående finansiering av projektering och byggande, samt trafikering. En enkel illustration över möjligt stationsläge inom km 335.700-336.300 tillförts handlingarna.

I bullerutredningen ingår beräkning av buller från all statlig infrastruktur. Vid utredning av bullerskyddsåtgärder tas hänsyn till all statlig infrastruktur.

### **Hushållning med naturresurser**

Kommunen instämmer inte i bedömningen att järnvägsplanen medför små negativa konsekvenser avseende hushållning med naturresurser på grund av massöverskottet.

Trafikverkets kommentar: Påverkan av masshantering är främst kopplat till utsläpp till följd av transporterna under byggtiden (utöver den ekonomiska påverkan). Projektet har därför valt att bedöma konsekvenser för masshantering under avsnittet klimat. I bedömningsgrunderna för hushållning av naturresurser ingår därför inte masshantering, utan naturresurser så som jord- och skogsbruk och dess förutsättningar för brukande efter avslutat projekt. Trafikverkets målsättning är att minimera resursåtgången då detta är kostnadsdrivande. Masshantering i MKB hanteras som en byggnadsteknisk aspekt och en masshanteringsplan är under framtagande.

### **Naturvärden och naturskydd**

Kommunen har flera synpunkter och förslag kring åtgärder i bäckar, trädskringsszon, dammar, utredda viltpassager, nya markanspråk, tillfälliga nyttjanderätter samt gammalt järnvägsspår.

Trafikverkets kommentar: Markanspråket har minimerats och optimerats i möjligaste mån. Det är ett av målen vid framtagande av en järnvägsplan. Naturvärdesinventering har genomförts i stort sett på samtliga platser där ny mark planeras tas i anspråk. Kompletterande inventering kommer att göras säsongen 2022 för vissa områden.

Tillfälliga nyttjanderätter har placerats där de ur byggnadstekniska aspekter behövs, beaktat är även transportavstånd. Hänsyn till kända miljövärden har tagits i möjligaste mån. Området vid Bredsand kommer att ses över. Utredning pågår om Tunavägens anslutning till väg 562. Påverkan på jordbruksmarken är beroende på slutlig utformning. Målet är att ta så lite jordbruksmark som möjligt i anspråk. Markanspråk ovanför Serpentinvägen är under utredning i och med utredning om den nya Serpentinvägens läge.

Dammarna vid Circle-K i Bredsand kommer inte beröras av järnvägsplanen.

Trafikverket kommer att se över om död ved kan lämnas i trädskringsszon.

Barriäreffekterna i form av infrastrukturer och industrier är ett problem i området. Även Ljungan i öster är en barriär för djur. Viltpassager anläggs där det är tekniskt rimligt och så tätt som är ekonomiskt rimligt. Att öppna upp kulverten för Norra Bredsandsbäcken som kompensation, för att det inte tekniskt är möjligt att anlägga en viltpassage vid

*Svartjärnsbäcken, anser Trafikverket dock inte är rimligt som kompensationsåtgärd. De berörda bäckarna hyser inte heller de miljövärden som kan motivera denna typ av kompensationsåtgärd. Det är ett mycket omfattande arbete att öppna upp kulverten som i dag går under bostadsområdet i Nedre Bredsand. Om passager för vilt skulle anläggas i detta läge vid Norra Bredsandsbäcken skulle även passager för E4:an och väg 562 krävas för att få ett tryggt sammanhållet funktionellt stråk. Detta bedömer Trafikverket inte åligger detta enskilda projekt att åtgärda.*

*Det gamla spåret vid Vapelnäs och Bredsand är Nouryons industrispår. De använder det för transporter till och från sina fabriker.*

*Hur den järnvägsbank som tas ur drift ska hanteras är under utredning. Vissa delar som inte längre ska utgöra järnvägsmark kan komma att landskapsanpassas eller vara kvar som bullerskydd. Vissa delar kan också komma att användas för anläggande av servicevägar.*

### **Dagvatten och avvattning**

Ett flertal önskemål om vidare hantering framförs. En redogörelse över utsläppspunkter och utformning för dag- och dränvatten önskas. Förtydliganden kring dagvattenhanteringen särskilt kring Vapelbäcken samt beskrivning av uppsamling av eventuellt släckvatten och rening. Samt tydligare beskrivningar/utredningar med flödesberäkningar, som bekräftar att vattnet inte leder till påverkan på någon av bäckarna. Kommunen påtalar att ett dike kan anses som direkt avledning till recipient.

Trafikverkets kommentar: *En släckvattenutredning kommer att utföras för att undersöka om särskilda åtgärder behöver vidtas för att omhänderta kontaminerat släckvatten. Dimensionering av släckvattendammen kommer att göras.*

*Flödesberäkningar för respektive trumma har gjorts som ett underlag till projekteringen. Resultatet sammanfattas i MKB, Trafikverket förtydligar beskrivningarna i MKB över vilka vattendrag som berörs av ändrat tillflöde av vatten. Generellt är det små förändringar i tillkommande flöden. Trafikverket kan delge Miljökontoret de PM som ligger till grund för beskrivningar i MKB.*

*Trafikverket bedömer att översilning och vegetationsklädda diken ej är direktavledning. I vissa fall kommer dock reningen försvåras vid sådana lösningar där terrängen har en brant lutning. Det är främst avvattning av järnvägsanläggningen som projektet innebär, samt mindre vägar, där föroreningsinnehållet i dagvatten inte är av samma art som vid större trafikerade vägar.*

### **Buller**

Kommunen framför önskemål om att alternativa förslag som har utretts samt de bedömningar som har resulterat i att föreslagna alternativ förespråkas redovisas i kommande buller-PM.

Att det nya läget för korsningen väg 562/568 redovisas eftersom det kan påverka bullernivåer och skärmars utformning.

Det är av högsta prioritet att åtgärda den fastighet som får överskridande av inomhusvärden. Det är inte acceptabelt att 33 fastigheter inte klarar riktvärdet vid fasad. Kommunen förutsätter att fortsatt bullerutredning och kommande förslag på bullerskyddsåtgärder resulterar i minskad bullerpåverkan för boende längs sträckan jämfört med aktuellt förslag. Det är av stor vikt att störningar för närboende så som buller, damning, byggtrafik under byggtiden förebyggs och att skyddsåtgärder vidtas vid behov.

Förslag på plats för krossningsverksamhet ges.

Trafikverkets kommentar: I PM Buller, som är en bilaga till MKB, kommer det att framgå vilka bedömningar som har skett och lett fram till de föreslagna alternativen.

Bedömningarna fokuserar på samhällsekonomi och åtgärdernas effekt samt teknisk möjlighet att utföra dem. Det kommer emellertid inte att göras detaljerade beskrivningar av samtliga alternativ som har utretts eftersom utredning av järnvägsnära bullerskyddsåtgärder har varit en iterativ process som innebär att flera olika längder och höjder testas innan de slutliga förslagen är framme.

Till granskningshandlingen kommer den aktuella utformningen, inklusive läge för korsningar mm., att presenteras.

Samtliga bostäder som inför samrådshandlingen redovisades ha överskridanden av riktvärden inomhus har utretts vidare i en fördjupad utredning under hösten. Där har mätningar av fasadisolering eller invändig inventering skett för att avgöra behovet av åtgärder samt möjlighet att genomföra dem. Även här har samhällsekonomi spelat in. Detta kommer att redovisas i granskningshandlingen. För bostäder med överskridanden inomhus, där det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att vidta åtgärder för att nå riktvärden (eller åtminstone högsta acceptabla ljudnivå inomhus), är fastighetsnära åtgärder aktuellt. Det innebär minskad bullerpåverkan.

### **Tunneldrivning**

Det behövs en redogörelse för hur inträngande grundvatten och processvatten hanteras under byggtiden, samt en redogörelse i masshanteringsplanen hur överskott av entreprenadberg hanteras. Vid ett överskott av entreprenadberget i projektet är det viktigt att man tar ekonomisk höjd för att berget behöver hanteras som avfall med tillkommande avfallslagstiftning.

Trafikverkets kommentar: Som framgår av MKB avsnitt 6.4.1 kommer en utförligare beskrivning av hur tunneldrivningen och vattenhanteringen kring denna att genomföras i samband med prövningen av vattenverksamheten. Angående hantering av överskott av entreprenadberg så kommer masshanteringsanalys att tas fram till järnvägsplanen.

### **Förorenad mark och masshantering**

Resultatet från den översiktliga markmiljöundersökningen är av mycket översiktlig karaktär och utgör ett bristfälligt underlag för att kunna göra en representativ och tillförlitlig klassning av massor. Mer kunskap behövs om massornas verkliga föroreningshinnehåll.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket gör markmiljöundersökningar i olika etapper. Det stämmer att den provtagning som gjorts är för översiktlig för klassificering av massor, och det har inte heller varit syftet med provtagningarna i detta skede. Som framgår i MKB kommer kompletterande provtagningar göras i kommande skede för att utgöra underlag för masshantering i kommande entreprenad.

### **Kyrkvägen/Kemivägen**

Kommunen föreslår en kombinationslösning för gång- och cykelväg och serviceväg i den nuvarande Kyrkvägens sträckning. Förberedande åtgärder för en framtida gång- och cykelväg längs med Kemivägen till servicestationen vid ny E4 är viktigt.

Trafikverkets kommentar: Frågan om en passage ska ersätta den befintliga vid Kyrkvägen är under utredning. Gång- och cykelanpassning på bron för Kemivägen utförs endast under förutsättning att kommunen i närtid planerar en gång- och cykelväg längs med Kemivägen.



### *Stadsbyggnad/detaljplaner*

Kommunen framför önskemål om GC-väg över järnväg vid Hemmanet, att servicevägen vid Heliås skola inte utgör säkerhetsrisk, att gång- och cykelvägs bredd redovisas och är 3 meter, samt att man hellre ser att Övre Bredsand inte ansluts söderut provisoriskt utan mer som i dagsläget om möjligt.

Angående pågående detaljplanearbete för nytt industriområde vid Stockvik framförs synpunkter kring säkerställd tillgänglighet med gång- och cykelväg och flytt av tillfälligt nyttjandeområde.

Trafikverkets kommentar: *Synpunkterna noteras.*

### **Kulturmiljö**

Kommunen har förslag på kompletteringar och förtydliganden kring Svartviks industriminne. Angående Gillska stugan föreslås en replika öster om järnvägen. Angående Tingshögen föreslås att påverkan utreds vidare, exempelvis genom fotomontage eller 3d-ritningar. Kommunen hänvisar till Sundsvalls museum som har bedömt att det utifrån bedömningskriterierna riskeras en stor negativ effekt för kulturmiljön.

Trafikverkets kommentar: *En kulturmiljöutredning för Svartvik har genomförts och resultatet kommer att kompletteras i MKB. Fler samråd kommer ske både med kommun och länsstyrelse i denna fråga innan slutgiltigt förslag på hantering och eventuella skyddsåtgärder beslutas.*

*Det är endast en mycket liten del av hela sträckan som berör ett område av riksintresse och det är i detta område Tingstahögen ligger. Övriga sträckan har generellt låga kulturmiljövärden, utöver området kring Svartvik. Trafikverket har gjort bedömningen sammanvägt för hela sträckans påverkan.*

*Påverkan på fornlämningen, Tingstahögen, vid Tunavägen är under utredning och fortsatta samråd kommer att genomföras med länsstyrelsen.*

### **Rekreation och friluftsliv**

Planen och miljökonsekvensbeskrivningen redovisar effekterna för det rörliga friluftslivet på ett korrekt sätt men beskrivningen av områdena kan med fördel kompletteras med flera namngivna platser/områden för friluftsliv. Önskemål framförs om en planskild passage i Hemmanet.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket lägger till de tillkommande platserna som kommunen angett i MKB och i planbeskrivningen. En eventuell passage som ersätter den befintliga vid Kyrkvägen är under utredning.*

### **Barnrätt och trygghetsaspekter**

Beskrivning av hur barnperspektiv, barnrättsperspektiv och barnets perspektiv hanterats i planarbetet saknas. Trygghet är en viktig fråga inte minst i samband med planskilda passager och under byggtiden.

Trafikverkets kommentar: *Ingen särskild barnkonsekvensanalys har gjorts för projektet. Trygghet och säkerhet är viktiga frågor som har beaktats för oskyddade trafikanter som helhet. Bland annat uppförs stängsel längs med järnvägen vilket bidrar till ökad säkerhet för barn.*

### **Övrigt**

Kommunen framför ett flertal synpunkter utifrån perspektivet översiktsplanering och strategisk utveckling.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket noterar synpunkterna.*

### **Samrådsmöte, 2021-11-19**

Ett samrådsmöte genomfördes med miljökontoret 2021-11-19 med fokus på markmiljö, bäckar och passager. I huvudsak gav Trafikverket återkoppling på frågor och inspel som miljökontoret lämnat under samrådstiden.

### 3.2.3. Samråd med berörda ledningsägare

#### *Samrådsmöten, 2018*

Under år 2018 genomfördes samrådsmöten med ett flertal berörda ledningsägare i syfte att stämma av med dessa hur projektet fortlöper och hur projektet kommer att påverka ledningsägarens ledningsnät. Berörda ledningsägare och datum var år 2018:

- 2018-08-11 Eon
- 2018-11-08 MittSverige Vatten
- 2018-11-20 Akzo Nobel (nuvarande Nouryon)
- 2018-12-12 Skanova, Tele 2, Servanet, Sundsvall Elnät, Sundsvalls Energi

#### *Samrådsmöten, 2021*

Efter samrådet 2021 och under de fortsatta utredningarna 2022 har flera kompletterande möten hållits med ledningsägare:

- 2021-09-10 Eon
- 2021-11-02 Eon
- 2021-11-02 Nouryon (vid detta möte diskuterades förutom ledningar även avvattning, järnvägsspår och planerade trafikstopp)
- 2021-11-17 Nouryon
- 2021-11-18 MittSverige Vatten & Avfall
- 2021-11-25 Eon
- 2021-12-01 Nouryon (vid detta möte diskuterades förutom ledningar även avvattning, järnvägsspår och planerade trafikstopp)
- 2021-12-07 MittSverige Vatten & Avfall

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

Trafikverket har skickat informationsbrev med planlägningsbeskrivning till berörda och boende längs sträckan 2018-06-19. Utskicket gick ut till ca 800 adresser. I brevet informerades det om att Trafikverket avser ta fram samrådshandling och att ett samrådsmöte planeras i form av öppet hus under våren 2019 samt att berörda markägare, myndigheter och organisationer kommer att bjudas in via brev och att mötet kommer att annonseras i dagspress. Hänvisning till tidigare dokument från projektet hänvisades till [www.trafikverket.se/dingersjo-sundsvall](http://www.trafikverket.se/dingersjo-sundsvall). Även innan 2018 skedde samråd, i flera fall samordnat med den pågående projekteringen av väg 562 (ombyggnad av gamla E4). Järnvägsplanens samrådshandling var föremål för samråd under perioden 2021-06-05 till och med 2021-08-13. Nedan redovisas samråden i kronologisk ordning. Sammanfattning av synpunkter på samrådshandlingen under 2021 redovisas därför under punkt 3.2.4.10

#### *Öppet hus/informationsmöte, 2016-11-15*

I samband med samrådsmöte av samrådsunderlag för väg 562 Nolby-Sundsvalls Resecentrum informerade Trafikverket om projektet Dubbelspår Dingersjö-Sundsvall. Plats för mötet var Quality Hotel, Sundsvall. Ett 25-tal besökare kom för att lyssna och ställa frågor. Nedan redovisas de allmänna frågor som ställdes och Trafikverkets kommentarer.

- Vet man säkert att tunneln i Vapelnäs blir av?

Trafikverkets kommentar: För att kunna rätta ut järnvägslinjen behövs det en tunnel i läget för Vapelnäs på grund av terrängen. Behovet av att rätta ut banan kommer främst av hastighet och krav på restid.

- Hur påverkas borrade energibrunnar av tunneln?

Trafikverkets kommentar: Projekteringen av tunneln kommer visa hur påverkan kommer bli. Påverkan beror på hur djupt brunnarna är borrade och vilken nivå. Alla berörda brunnar inom området kommer inventeras.

- Vilka andra konsekvenser kan tunneln innebära för oss boende där?

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

- Varför byggs inte dubbelspåret före väg 562?

Trafikverkets kommentar: I avtalet kring Sundsvallsbron har kommunen krävt att ombyggnationen av väg 562 ska påbörjas 2018, det styr tidplanen. Trafikverkets investeringsbudget styrs politiskt och styr tidplanen för dubbelspåret. Dock drivs ombyggnationen av väg 562 och dubbelspåret som gemensamt projekt då det ligger nära geografiskt och har många beröringspunkter med varandra. Arbetet med dubbelspåret påbörjas parallellt med ombyggnationen av vägen för att anpassa de olika infrastrukturerna.

- Varför har vi företagare inte fått info om detta?

Trafikverkets kommentar: Inbjudan skulle skickats ut via Njurundaföretagarna, om så inte gjorts beklagar vi detta. Trafikverket har haft samrådsmöten med Njurundaföretagarna och informerat om datum för dessa möten samt att de fått skriftlig inbjudan.

- Varför görs inte mätningar vad gäller buller, bara beräkningar?

Trafikverkets kommentar: Trafikverket följer Naturvårdsverkets rekommendationer och det är beräkningar. Vid mätningar är det risk att enstaka händelser påverkar, lika så väder och årstid, vilket kan ge större osäkerheter än en beräkning. Mätningar ger resultat för en viss punkt (där mätning utförs), beräkningar täcker in hela områden. Mätningar kan komma att göras för att verifiera bullernivåer efter åtgärd.

- Vilka riktvärden finns för buller?

Trafikverkets kommentar: 70 dBA är riktvärdet för utemiljö i anslutning till bostadshus.

- Finns inga förslag att se nu?

Trafikverkets kommentar: Nej, det är i ett tidigt skede, vi har inte kommit så långt att några färdiga förslag finns att visa, det kommer finnas med på nästa samråd i feb, för vägen.

- Vad är tidsplanen för dubbelspåret?

Trafikverkets kommentar: Planerad byggtid är år 2023 – 2027 (tidplanen har reviderats i senare skede).

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

Trafikverkets kommentar: Genom nya bestämmelser i väglagen och lag (1995:1649) om byggande av järnväg infördes från 2013-01-01 en skyldighet för Trafikverket att i undantagsfall och under vissa omständigheter på fastighetsägarens begäran lösa in hel

*eller del av en fastighet även om det ännu inte finns någon gällande vägplan eller järnvägsplan. Det går inte att undvika att fastighetsägarna drabbas av osäkerhet om den fortsatta markanvändningen.*

#### **Öppet hus/informationsmöte, 2016-11-24**

I samband med samrådsmöte av samrådsunderlag för väg 562 Nolby-Sundsvalls Resecentrum, informerade Trafikverket om projektet Dubbelspår Dingersjö-Sundsvall. Plats för mötet var Opalen i Kvissleby. Ett 90-tal besökare kom för att lyssna och ställa frågor. Flertalet frågor och synpunkter berörde vägplanen, men nedanstående berörde järnvägsplan.

- Befintlig järnväg och banvall, vad händer med den?

Trafikverkets kommentar: *Akzo Nobel kommer behöva komma in och ut från sitt industriområde, övrig vall och järnväg som inte ska användas längre ska rivas.*

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

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket har med sig den frågan i planeringen av dubbelspår.*

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket har efter samrådet 2017 reviderat tidplanen och tiden mellan laga kraft och byggstart har då kortats. I nu aktuell tidplan siktar Trafikverket på byggstart år 2024.*

- Vad gäller för löpande underhåll, anslutning till bredband etc?

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

- Hur lång tid har man på sig efter laga kraft att förhandla om ersättning och att flytta ut?

Trafikverkets kommentar: *Skälig tid, men senast något år innan byggstart.*

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

Trafikverkets kommentar: *Frågan ska tas upp på Trafikverket.*

- Hur mycket går att påverka?

Trafikverkets kommentar: *När det gäller bansträckan, ingenting. Däremot önskar Trafikverket få in synpunkter på var plankorsningar/planfria korsningar skall anläggas, det vill säga vilka behov kommer att finnas att korsa järnvägen och var.*

*Samrådsmöte med särskilt berörda fastigheter (verksamheter) 2017-09-14*

Trafikverket genomförde 2017-09-14 ett samrådsmöte med 8 berörda fastigheter och verksamheter på Quality Hotel Sundsvall. Under mötet dryftas diverse konsekvenser av projektet för fastighetsägarna/verksamhetsutövarna i Kvissleby och Svartvik. Under mötet behandlades frågor om inlösen och bedömningen kring marknadsvärde och framtiden för de berörda fastigheterna och verksamheterna.

*Öppet hus, 2017-09-26 och 2017-10-05*

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

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

Generellt var de flesta positiva till att dubbelspåret ska byggas. Fokus låg på buller och vibrationsfrågor men det var även många synpunkter på passager.

De framförda synpunkterna redovisas ämnesvis nedan.

### **Buller och vibrationer**

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

Många frågor om hur bullerutredning och inventering går till.

Många frågor om vibrationer, om återkoppling till de fältmätningar som gjorts. Många hade synpunkter på att det vibrerar när godståg passerar och att detta har ökat.

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

Fundering kring om spåret ska kapslas in så att bullret minskas.

### **Passager**

Flertalet lyfter fram vikten av att passagen vid Rälsvägen i Nolby finns kvar. Den används som väg till skola, sporthall, kollektivtrafik och handel.

Många önskar också att passagen vid Kyrkvägen bevaras då många som bor på Hemmanet använder för att ta sig ner till området kring Svartviksindustriminnen, kyrkan och strandleden. Koppling till begravningsplatsen på Hemmanet finns mot kyrkan.

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

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

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

Många undrar vad som händer med det gamla spåret.

### **Tunnel och vattenverksamhet**

Frågor kring hur energibrunnar kan påverkas, och inom hur stort område kring tunnel som påverkas av tunneln.

### **Mark och fastighetsfrågor**

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

### **Generella frågor**

Varför bygger man inte en längre tunnel?

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

### **Sporadiskt inkomna synpunkter och frågor, 2016 - 2019**

Under projektets gång fram till skedet samrådshandling har det fortlöpande inkommit synpunkter och frågor som redovisas ämnesvis nedan. Vissa har fått svar via e-post, i andra fall har svar hänskjutits till de ”öppna husen”.

### **Buller**

- Synpunkt 2016-04-05 från privatperson med förslag på karta. I yttrandet framförs önskemål om att bullervallen norr om Övre Bredsand förlängs utifrån bifogad karta så att de höga bullervärdena ej når berörda fastigheter. Bullerproblemet löses ej genom skyddade uteplatser utan genom bullervall.
- Synpunkt från fastighetsägare i Kvissleby 2017-09-04 som frågar om bullermätningar och inlösen. Anser att bullernivåerna är för höga i dagsläget och undrar varför man inte har fått information om bullermätningar.
- Många boende i Skönsmon har lämnat synpunkter på och frågor om buller, de menar att informationen varit bristfällig. Buller och vibrationer från järnvägen, nya E4-sträckningen och Sundsvallsbron upplevs redan idag som ett problem och många önskar att bullermätning görs utifrån nuläge för jämförelse med det nya dubbelspåret. Flera lyfter fram att buller och vibrationer inte får öka och ställer frågor om planerade bulleråtgärder (synpunkter inkomna: 2017-10-31, 2017-11-12, 2018-06-28).

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket svarade via e-post att med det vi vet idag är det svårt att fullt ut jämföra framtida dubbelspår med dagens upplevelse, men att många frågor kommer klarna under den kommande projekteringen. Vid tidpunkten för svaren var bullerskyddsåtgärder inte projekterade så det var svårt att ge konkreta svar på de individuella frågorna. Nedan ges korta sammanfattningar av svaren.*

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

*Vid de inledande samråden visades preliminära bullerutbredningskartor utan bullerskyddsåtgärder. I det fortsatta arbetet görs beräkningar och bedömningar av skyddsbehov. Nya bullerutbredningskartor med föreslagna skyddsåtgärder kommer då att kunna redovisas.*

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

*Nästa steg i arbetet är platsbesök och uppdatering av modellen. Därefter sker nya beräkningar och bedömningar av åtgärdsbehov. I första hand föreslås spårnära åtgärder och i andra hand fastighetsnära åtgärder. När vi är klara med detta för alla berörda, kommer ett nytt samråd genomföras där ni får möjlighet att se resultatet av de nya beräkningarna av ljudnivåer, såväl med föreslagna åtgärder som utan.*

*Bullerskyddsåtgärderna, spårnära som fastighetsnära, kommer därefter arbetas in i och fastställas i järnvägsplanen.*

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

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket svarar via e-post att ett förberedande arbete har gjorts och vi är nu i ett inledningsskede för samrådstiden vilket inleds den 26 sep med ett inledande öppet hus-möte i Kvissleby. Annon är på väg ut i tidningen. Att oron är stor är vi medvetna om men samtidigt har vi varit i så pass tidigt skede i projektet att vi inte har haft något underlag att presentera förrän nu. En bullerutredning pågår och beräknas vara klar under hösten. Vid ett sådant framtagande väljs ett antal fastigheter ut från dess strategiska plats. Utifrån dessa mätningar görs sedan beräkningar och bedömningar. Ibland görs kompletterande mätningar för att klargöra vilka hus som ska lösas in utifrån gällande regler.*

### **Passager**

Flera synpunkter som inkommit lyfter fram behovet av säkra järnvägspassager i Nolby. Många anser att nuvarande gångtunnel inte är tillräcklig och önskar framförallt att passagen vid Rälsvägen bevaras då den används som väg till skola och Kvissleby centrum. Flera anser att det bör finnas minst tre säkra övergångar och önskemål/förslag om tunnlar eller broar har lämnats. Frågor ställs om hur passager planeras se ut (synpunkter inkomna: 2015-08-29, 2017-08-03, 2017-08-28, 2017-08-29).

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket svarar via e-post att projektet nu befinner sig i ett tidigt skede och några beslut var och hur passager ska placeras och utformas inte ännu är föreslaget eller beslutat. Då det nya spåret kommer att omgärdas av stängsel minskar risken för spårspring men samtidigt ställer det ökade krav på passager. Trafikverket hänvisar vidare till de öppna husen där frågan kommer att tas upp.*

### **Kulturmiljö**

- Fråga 2018-12-10 om Njurunda, där historiska hus, gamla tjänstemannabostäder från sågverksepoken, eventuellt försvinner när järnvägen dras om.



- Är den planerade sträckningen av järnvägsspåret fastställd eller kan den fortfarande ändras? Bygget ligger ju ganska långt fram i tiden.
- Stämmer det att en familj i Svartvik redan fått besked om att huset kommer att lösas in?
- Skulle Trafikverket kunna hjälpa till med pengar för att flytta något hus i stället för att riva?

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket svarar via e-post att linjestudien är avslutad. Det vill säga att spårets sträckning/placering för fortsatt projektering är fastställd. Nu pågår framtagandet av järnvägsplanen, vilket är den demokratiska processen för staten för att kunna bygga järnväg.*

*Information och dialog med berörda fastighetsägare om påverkan vid framtida dragning av dubbelspåret pågår fortlöpande. Trafikverkets mål är att hitta den bästa lösningen, både för de berörda likväl som ur ett samhällligt perspektiv. Vilka lösningar som kan bli aktuella längs sträckan är inte beslutat.*

### **Inlösen**

Fastighetsägare har hört av sig med frågor kring inlösen, fastighetsvärden och fastighetsförsäljningar med mera.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket har fört dialog med enskilt berörda om fastighetsfrågor. Under projektets tidiga skeden skedde hänvisning till kommande utredningar eftersom det inte gick att svara på vilka fastigheter/hus som skulle lösas in innan spårlinjens läge bestämts och de tekniska lösningarna tagit form.*

### **Bergvärme**

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

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket svarar i e-post att efter dialog med geotekniker och hydrogeolog så ser vi inget hinder kopplat till den planerade utbyggnad av Ostkustbanan (från enkelspår till dubbelspår) mot att installera bergvärme och därmed borra en energibrunn på aktuell fastighet.*

### **Allmänhetens och enskilt berördas synpunkter på Samrådshandling, 2021-06-05 till 2021-08-13**

Samrådshandlingen var föremål för samråd under perioden 2021-06-05 till och med 2021-08-13. En sammanfattning av samtliga inkomna synpunkter från allmänheten och de enskilt berörda redovisas nedan. Synpunkterna är indelade i de huvudsakliga kategorier som yttrandena berörde. I vissa yttranden ställs enbart frågor. I vissa fall har frågeställare fått svar från Trafikverket via e-post vilket även redogörs för nedan. Vissa yttranden har kompletterats med uppföljande dialog från Trafikverkets sida. Synpunkterna från dessa dialoger ingår i synpunkterna nedan. En synpunkt som inkommit efter samrådsperioden i september 2021 har också arbetats in i texten nedan.

### **Samrådsprocessen**

Flera frågor och synpunkter ställs kring järnvägsplanens samrådsprocess. Synpunkter som inkommit berör samrådsportalens utformning och att hemsidan rymmer information som inte fanns i brevet som skickades ut. Information om den tillfälliga omledningsvägen har inte framgått i annons, tidningar eller i skriftligt brev som gått till berörda. En menar att

man har blivit utlovade ett platsbesök men att det inte har genomförts. En är besviken över att man inte har blivit kontaktade och informerats om planen.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket har valt att genomföra samrådet på beskrivet sätt på grund av smittspridningen av Coronaviruset. Normalt skulle ett fysiskt möte ha genomförts under samrådet där synpunkterna hade kunnat bemötas direkt. Trafikverket har erbjudit sig att komma ut på platsbesök till de som önskat detta. Det utskickade samrådsbrevet har av utrymmesskäl inte kunnat innehålla information kring hela planförslagets innehåll utan har innehållit hänvisning till projektets hemsida och samrådsportalen. Ett kompletterande brevutskick om den tillfälliga omledningsvägen i Bredsand har gått ut till boende i Övre Bredsand.*

### **Avgränsning av bullerutredning**

Frågor och synpunkter kring bullerutredningens avgränsning ställs av flera. I det kompletterande samrådsutskicket till boende på Bredsand som genomfördes 2021-10-07 informerade Trafikverket om principerna för bullerutredningens avgränsning och bemötte flera av de inkomna synpunkterna. Nedan redovisas svar på ett antal frågor och synpunkter.

Flera synpunkter har inkommit angående avgränsningen på Merkurvägen.

Synpunktslämnarna undrar varför inte samtliga hus på Merkurvägen omfattas av bullerutredningen. De menar att buller drabbar de boende även på vägens ovansida och önskar att gränsen istället går mot skogen.

*Trafikverkets kommentar: En bullerutrednings avgränsning inom en järnvägsplan sker enligt tre steg. Med bullerberörda menas de byggnader och områden som beräknas få ljudnivåer över gällande riktvärden från det nya dubbelspåret. Det är ett formellt begrepp som utgår från lagen om byggande av järnväg. Avgränsningen för att identifiera de bullerberörda görs i flera steg:*

*Steg 1: Urval av vilka fastigheter som ska utredas baserat på beräkningar av framtida ljudnivåer vid fasad från ombyggd järnväg samt schabloner för fasaders ljudisolering och uteplatsers placeringar.*

*Steg 2: Utvändigt inventering av de som identifierats i steg 1, för att avgöra vilken ljudisolering fasaden håller, var uteplatser finns och hur de är utformade. Vid behov görs även invändiga inventeringar eller mätningar av fasadens ljudisolerande förmåga.*

*Steg 3: Slutsatser dras avseende om riktvärden beräknas överskridas utomhus vid fasad, inomhus och/eller på uteplatser. De som beräknas få överskridanden blir formellt bullerberörda i järnvägsplanen.*

*Avgränsningen innebär att det kan finnas fastigheter som har identifierats i steg 1, men som inte har fallit ut som formellt bullerberörd i steg 3. Alla fastigheter som har identifierats i första steget ingår dock i utredningen. Det innebär att en fastighet kan ingå i utredningen men inte vara formellt bullerberörd. Avgränsningen innebär också att det kan finnas bostadsområden där några bostäder är med i bullerutredningen som formellt bullerberörda. Några ingår i utredningen och några bostäder i området har inte fallit ut inom ramen för steg 1 ovan. Så är fallet exempelvis i Övre Bredsand, vid Merkurvägen, där bostäder som ligger längst bort från järnvägen inte har beräknats ha sådana ljudnivåer att de ska ingå i utredningen.*

*Som bedömningsgrund för buller används Trafikverkets styrdokument Riktlinje: Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg, TDOK 2014:1021. Här framgår vilka riktvärden som ska eftersträvas. Ett riktvärde är ett värde på en ljudnivå som det vid*

*överskridande finns en skyldighet att överväga bullerskyddsåtgärder för att innehålla riktvärdet. Riktvärdena tillämpas vid nybyggnation och/eller väsentlig ombyggnation av statlig infrastruktur. Järnvägsplanen för Dingersjö-Kubikenborg räknas som väsentlig ombyggnation av infrastruktur. Om riktvärden inte klaras ska bullerskyddsåtgärder utredas. En bostad kan utsättas för en ökning av ljudnivå till följd av ombyggnationen av järnvägen, men fortfarande klara alla riktvärden.*

### **Nuvarande bullernivå**

Flera anser att nuvarande bullersituation utifrån gamla E4 och befintligt järnvägsspår inte är bra och att den har blivit sämre. Flera anser att det senaste året har ljudnivån drastiskt försämrats vid älven till en högre ljudnivå, efter att dubbelspåret vid Dingersjö byggts. Även i Bredsand och i Nolby upplever många att bullret blivit värre de senaste åren. Flera konstaterar att det behövs bulleråtgärder för både E4 och järnvägen. Bullerproblematiken är störande med höga ljud dygnet runt i dagsläget och det kan vara svårt att föra ett vanligt samtal när godstågen passerar och bullret upplevs som alldeles för högt, speciellt från godstågen. Bullret pågår under längre tid än tidigare.

Bullret befaras öka med dubbelspår, med dubbelspår blir det troligen ökad trafik och då även mer buller. Många är positiva till dubbelspåret men vill få svar på att det kommer att göras omfattande bulleråtgärder så att framtida ljudnivåer för de som bor nära spåret inte blir för höga, varken från räls eller ny tillfartsväg. Med nya E4 har problem med buller ökat markant. Då vissa hus tagits bort till följd av väg- och järnvägsprojekt blir andra kvarvarande mer utsatta än tidigare. Det är läge att se över hela bullersituationen.

Flera har upplevt att de tidigare blivit lovande åtgärder som sedan inte genomförts och vill därför få tydliga bekräftelser på att tillräckliga åtgärder mot buller kommer att utföras.

I en synpunkt konstateras att inga spårnära bulleråtgärder är planerade i Nolby till korsning Tunavägen enligt illustrationskartorna.

Kommer Trafikverket att bidra med ljudisolerande fönster om inget bullerplank uppförs? Finns det planer på någon form av bullerskydd? Får vi hjälp att bullerskydda våra altaner?

Några frågor ställs kring bullermätningar som har genomförts i sina hus och vill ha återkoppling på gjorda mätningar och vill veta mer om dessa. En misstror att det går att bedöma via en dator hur högt bullret kommer att bli. Kommer vi att få någon form av bullermätning innan bygget påbörjas? En egen mätning visar över 85 decibel och många gånger närmare 100 decibel när godstågen rullar förbi.

Trafikverkets kommentar: *I bullerutredningen ingår beräkning av buller från all statlig infrastruktur. Det ingår även beräkning av nollalternativ, vilket innebär en framtida bullersituation om dubbelspåret inte skulle byggas. På så sätt kan de två alternativen jämföras med varandra. Vid utredning av bullerskyddsåtgärder tas hänsyn till all statlig infrastruktur. Vanligtvis brukar det i en järnvägsplan endast utredas källnära åtgärder för den infrastruktur som planen avser, vilket i det här fallet är järnväg. Inom projektet Dingersjö-Kubikenborg utreds emellertid även bullerskyddsåtgärder vid E4 på sträckan Bredsand-Skönsmon.*

*För Nedre Bredsand har Sundsvalls kommun förelagt Trafikverket att vidta källnära bullerskyddsåtgärder för att dämpa bullret från E4. Det finns sedan tidigare förelägganden som har inneburit att Trafikverket har utrett åtgärder även för Övre Bredsand. I samband med järnvägsplanen ses nu den totala bullersituationen i Bredsand över och målsättningen är att kunna redovisa förslag på källnära åtgärder för både järnvägs- och vägtrafikbuller.*

*Precis som några påpekar har vinden inverkan på hur ljud sprids. I bullerutredningen sker bullerberäkningar enligt en beräkningsmodell. I beräkningsmodellen antas svag-måttlig medvind. Detta innebär att det inte tas hänsyn till vindens påverkan när vindriktningen är annorlunda. Detta kan upplevas som en begränsning, men innebär också att bedömning av åtgärdsbehov sker på ett enhetligt sätt. De svenska riktvärdena avser en årsmedeldag och är satta baserat på beräkningsmodellerna.*

### **Bullerskyddsåtgärder**

Flera har synpunkter kring specifika bullerskyddsåtgärder, från både E4 och järnvägen. I det kompletterande samrådsutskicket till boende på Bredsand som genomfördes 2021-10-07 informerade Trafikverket om bullerskyddsåtgärder och bemötte flera av de inkomna synpunkterna. De synpunkter, frågor och förslag som har ställs framkommer nedan.

Flera ställer frågor om vilka åtgärder som kommer att genomföras för att minska bullret och när i tiden bullerskydd kommer att anordnas. Flera anser att specifika bullerskyddsåtgärder ska genomföras och att dessa kan påbörjas omgående. En person framför att man inte vill ha bullerplank, bullerordnad fasad eller fönsterbyten.

De förslag som inkommit för att minska buller är sammanfattat nedan:

- bullerplank där det är öppet över Ljungan för att förhindra att bullret transporteras över till Skottsund.
- förlängning av bullervall nedan Atlasvägens norra del.
- högre bullervall än den befintliga som har satt sig och blivit lägre.
- ett bättre bullerskydd vid E4 bron.
- att godståg som passerar ska hålla lägre hastighet vilket minskar bullret.
- det stora massöverskottet ska användas till att öster om järnvägen, i höjd med gravkullen och en sträcka söderut, användas till en bullervall. Om inte utrymme finns byggs istället en bullerskärm.
- bullerplank som dämpar ljudet i nedre Bredsand.
- högre sidoskärm och skärm över Tellusbron.
- en 3 m hög skärm ovan bullervallen istället för mycket dyrare planerad högre skärm längs dubbelspåret.
- höjning av skärm och sidoskärm till 4 m över nuvarande skärm, Tellusbron orsakat av förändrade förutsättningar. Den nya höjda skärmen utformas enligt förslag vilket ej påverkar den befintliga vägbrons konstruktion negativt. Nuvarande träskärmen görs högre och ansluter i höjd med den nya högre skärmen över Tellusbron samt ansluter i höjd till ny 3 m hög skärm på bullervallen. Den nya 3 m höga skärmen byggs hela vägen norrut till den nya förlängda bullervallens slut. Före och efter gångbron bör skärmen bli högre för att kunna behålla samma totalhöjd orsakat av tidigare nämnd lägre bullervall vid gångbron. För att eliminera ljudgenomsläpp vid passering av bron görs en 15 meter lång bullerskärm väster om broöppningen. Slutligen görs en ny 5 m hög och 70m lång bullerskärm som börjar 10 m söder om den utbyggda bullervallens slut och med placering närmare längs E4:an för att åtgärda mycket högt buller vid vindar från nordost och som åskådliggjordes för Trafikverket vid slutkontroll av förlängd bullervall.
- bullerplanket på motorvägen som passerar viadukten över Tellusvägen bör höjas och vallen höjas vid båda anslutningarna till viadukten vilket rälsdragningens ökade ljud till övre skulle minimeras.

- Spårnära bulleråtgärder vidtas längs sträckan enligt illustrationskartorna Nolby-Korsning med Tunavägen samt Nolby med utgångspunkt från att planeringsfallet räknas som väsentligt.
- Någon sorts ljudvall byggas mellan spåren och Ljungan.
- Vid Njurundabommen finns bullerskärm på 3 m längs spåret där spår och bebyggelse är på samma nivå. Vid passering Bredsand mot Övre Bredsand ligger bebyggelsen mycket högre än spåret vilket kräver en mycket högre bullerskärm och som torde vara med i kostnadskalkylen för nytt dubbelspår.

Trafikverkets kommentar: Vid utredning av bullerskyddsåtgärder tas hänsyn till all statlig infrastruktur. Bullerskyddsåtgärder kan vara källnära eller fastighetsnära, eller en kombination av båda. Källnära åtgärder är bullerskyddsskärmar eller bullerskyddsvallar. Fastighetsnära åtgärder innefattar fasadåtgärder och/eller lokala bullerskyddsåtgärder för uteplatser. Bullerskyddsåtgärder ska föreslås där det är miljömässigt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I första hand övervägs källnära åtgärder. I andra hand övervägs en kombination av källnära och fastighetsnära åtgärder. I tredje hand övervägs endast fastighetsnära åtgärder.

En bostad kan få ökad ljudnivå till följd av ombyggnaden av järnvägen, men fortfarande klara alla riktvärden. I så fall är det normalt sett inte aktuellt med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder för den bostaden. Det kan dock finnas fall där järnvägsnära bullerskyddsåtgärder föreslås för att skydda bostäder och andra lokaler som överskrider riktvärden, och där åtgärden samtidigt ger ett bullerskydd även för bostäder där riktvärden inte överskrids.

I samrådshandlingen för Dingersjö-Kubikenborg föreslås järnvägsnära bullerskyddsåtgärder i Kvissleby och Bredsand. De hittills föreslagna järnvägsnära bullerskydden är följande:

- Bredsand: Järnvägsnära bullerskydd i form av spårnära bullerskydd på järnvägens östra sida.
- Kvissleby/Nolby västra: Järnvägsnära bullerskydd i form av en hög bullerskyddsskärm på järnvägens västra sida.
- Kvissleby/Nolby östra: Järnvägsnära bullerskydd i form av spårnära bullerskydd på järnvägens östra sidan inom hela Kvissleby.

Utöver detta kommer fastighetsnära åtgärder att utredas vidare och föreslås för ett antal bostäder. Vilka det är kommer att framgå i järnvägsplanens granskningshandling. De järnvägsnära bullerskyddsåtgärderna sätts upp i samband med att järnvägen byggs om. De fastighetsnära åtgärder som föreslås i järnvägsplanen erbjuds fastighetsägaren, som får tacka ja eller nej.

Aktuellt planeringsfall räknas som en väsentlig ombyggnation.

### **Vibrationer**

En fastighetsägare upplever små vibrationer i huset när godståg passerar, samt ökat buller. Bullernivån upplevs dubbelt så stark jämfört med tidigare.

Trafikverkets kommentar: Bullerutredning pågår för samtliga bostäder som ingår i avgränsningen. En vibrationsutredning har utförts, där det har identifierats vilka bostäder som kan riskera att utsättas för komfortvibrationer över ställda riktvärden. Om riktvärden överskrids, övervägs vibrationsdämpande åtgärder. Det kontrolleras också huruvida sådana åtgärder är samhällsekonomiskt motiverade.

### **Buller, sprängning och byggtrafik under byggtid**

Ett par synpunkter berör buller under byggtid. En konstaterar att byggarbetet kommer att innebära buller och stök och vill att en bullerdämpande uteplats och bullerplank för buller och damm anordnas innan arbetet påbörjas. I en annan synpunkt konstateras att dubbelspårsutbyggnaden är en massiv byggproduktion som beräknas pågå flera år. Därför bör särskild hänsyn tas till den åverkan denna tid får på befintliga fastigheter och verksamheter som berörs. Det vore olyckligt om fastighetsägare skulle drabbas av omfattande byggtrafik under flera år.

En synpunkt lyfter oro inför kommande sprängningar/arbete och eventuella skador på fastigheten, och utgår ifrån att nödvändiga mätningar före, under och efterbesiktning sker.

En undrar om byggtrafik i samband med tunneldrivning och arbeten med den södra förskärningen att hamna hos på Hemmanet. Det skulle i sådana fall begränsa tillgängligheten på vägen. Risk att områdets enda utrymningsväg blockeras.

Trafikverkets kommentar: *För byggskedet gäller andra bullerriktvärden än för driftskedet, se Naturvårdsverkets skrift NFS 2004:15 "Allmänna råd för buller från byggplatser". Särskilt bullrande moment som kan uppstå i byggskedet är bland annat sprängning, schaktarbeten, pålning, sponning och byggtrafik. Om byggtrafiken går på vägar som redan är mycket trafikerade blir det normalt sett ingen större skillnad, men på tillfälliga byggvägar kan trafiken innebära störningar i omgivningen.*

*En separat bullerutredning för byggskedet kommer att genomföras innan byggarbetena påbörjas. Vid behov utreds även tillfälliga bullerskyddsåtgärder. För de bostäder som kommer att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder är målsättningen att utföra de fastighetsnära bullerskyddsåtgärderna före byggstart så att de på så sätt kan skydda även mot byggbuller.*

*Angående sprängning planeras en riskanalys att utföras angående sprängningar längs med hela sträckan. Mätningar, kontroller och besiktningar kommer föreslås för de fastigheter som bedöms kunna påverkas.*

*Angående byggtrafik planeras byggtrafik att minimeras på lokalgator. Det kommer att anläggas byggvägar för enbart byggtrafik och masstransporter från södra förskärningen. Serpentinvägen planeras att hållas öppen för allmän trafik och utryckningsfordon under byggskedet, vid några korta tillfällen kan vägen behövas stängas, men omledningsväg kommer att finnas för dessa tidsintervallen.*

### **Serpentinvägen, Hemmanet**

Flera synpunkter från boende i Hemmanet berör Serpentinvägens nya placering. Flera är negativa till idén och vill ha den gamla vägen kvar i befintligt läge.

Den nya vägen kommer att medföra ökad trafik utanför specifika fastigheter, vissa fall en dubbling av trafiken jämfört med nuläget. En oro som framförs är att en ökad trafikmängd kommer att förvärra problemet med att många inte håller skyltad hastighet på 30 km/tim då vägen är rak och bred. Det finns en ökad risk för trafikolyckor vid korsningen Hemmanet – väg 562. Det kommer att krävas åtgärder i form av fysiska hinder för att hålla ner hastigheten på Serpentinvägen. Det ges olika konkreta förslag på fysiska åtgärder både för att minska hastigheterna och för att förbättra vägens standard.

Nu svänger en betydande del av trafiken som initialt kör på Serpentinvägen upp på Björkvägen för att fortsätta mot den norra delen av Hemmanet. Med ny placering av

Serpentinvägen så kommer sannolikt en majoritet av denna trafik att flyttas till Serpentinvägen istället för Björkvägen.

Det föreslås flera alternativa placeringar och utformningar av Serpentinvägen och anslutande korsningar som enligt förslagslämnarna är bättre sett till trafikbelastning och trafiksäkerhet.

Trafikverkets kommentar: Femton alternativa lokaliseringar av Serpentinvägen har tidigare utretts. De alternativa lokaliseringarna har jämförts med avseende på bland annat markintrång, natur- och kulturmiljövärden, terrängens förutsättningar samt byggtidsfrågor. Samrådsförslagets lösning, där Serpentinvägen leds om söderut på spårets västra sida, har fördelar ur flera av dessa aspekter. Det finns dock utmaningar med förslaget och fortsatta utredningar av alternativ kring lokalisering och utformning har därför skett efter samrådet.

Sundsvalls kommun svarar för eventuella trafik hinder i syfte att hålla nere hastigheten på lokalgatunätet.

### **Byggväg/tillfällig omledningsväg, Tellusvägen i Bredsand**

Flera synpunkter från boende i Övre Bredsand berör den tillfälliga byggvägen/omledningsvägen från Tellusvägen/Marsvägen i Övre Bredsand som planeras parallellt med järnvägen med anslutning till Vaplevägen i söder.

I det kompletterande samrådsutskicket till boende på Bredsand som genomfördes 2021-10-07 informerade Trafikverket om den tillfälliga omledningsvägen och bemötte flera av de inkomna synpunkterna. Nedan är synpunkterna indelade i underrubriker med bemötande.

### **Tidplan för byggväg/omledningsväg**

Flera frågor ställs kring tidplanen, och om hur länge tillfälliga omledningsvägar och utfarter kommer att behöva användas i Övre Bredsand.

Trafikverkets kommentar: Projektets byggstart är planerad till år 2024 och pågår till år 2028. En mer detaljerad tidplan för omledningsvägen är inte möjlig att redovisa under nuvarande, tidiga planeringskede.

Övre Bredsands nuvarande utfart via Tellusvägen under järnvägen mot väg 562 kommer att behållas, stängningen kommer enbart vara tillfällig under byggtid för aktuell plankorsning bland annat i syfte att avhjälpa risker för trafikanterna.

När den befintliga järnvägsbron ska rivas behöver Tellusvägen tillfälligt stängas av helt under en period. Då behövs en omledningsväg för all trafik. Uppskattningsvis handlar det om några veckor. Kortare avstängningar av Tellusvägen över helger eller nätter kan också förekomma av andra orsaker än rivning av den befintliga järnvägsbron.

Exakt hur lång tid som krävs kommer vi att veta längre fram i projektet. När Tellusvägen stängs av tillfälligt behöver biltrafiken ledas om på den tillfälliga byggvägen. Gång- och cykeltrafikanter kommer att hänvisas till den gång- och cykelövergång som finns.

Vägen är tänkt att användas som byggväg under byggtiden när det nya dubbelspåret byggs och dessutom som omledningsväg för allmän trafik till/från Övre Bredsand när Tellusvägen tillfälligt stängs av. En byggväg används endast av arbetsfordon, för att exempelvis köra berg- och jordmassor till/från närliggande upplag.

Byggvägen är tillfällig och kommer att användas under hela byggtiden. Vissa perioder kan byggtrafikmängden vara mer intensiv än andra, exempelvis när den nya bron ska

byggas och när den befintliga ska rivas. Trafikmängden går inte att bedöma i detta tidiga skede i projektet. När projektet är färdigbyggt stängs byggvägen mellan Tellusvägen och Vaplevägen.

### **Blir byggvägen/omledningsvägen permanent?**

Flera efterfrågar förtydliganden kring om vägen ska bli permanent eller inte. Flera uppger att de inte vill att vägen blir permanent. Det skulle kunna innebära att nuvarande passage blir permanent stängd och Övre Bredsand får en ny utfart vilket skulle vara negativt miljömässigt och ekonomiskt för fastighetsvärdena. En vill understryka vikten av att återställa den infart Övre Bredsand har idag från gamla E4:an eftersom den binder ihop området med både nedre Bredsand, havet och staden. En uppger att den tillfälliga vägen visst skulle kunna bli permanent men då som ett komplement till den primära som boende nyttjar dagligen i dagsläget. En anser att det har varit svårt att hitta information om omledningsvägen.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket bygger allmänna vägar. Den tillfälliga vägen kan Trafikverket inte göra till allmän väg och behöver därför ta bort den om ingen annan kan ta hand om den. Exempelvis skulle markägare kunna anse sig behöva den. Kommunen kan planlägga vägen om intresse finns för att behålla den som gata, därav sker ett samråd om detta med kommunen. Om den tillfälliga vägen bibehålls kommer den inte att ersätta nuvarande Tellusväns utfart. I det fall vägen inte behövs så kommer Trafikverket att återställa ytan efter användning så att vegetation kan återetablera sig.*

### **Byggvägens/omledningsvägens utformning**

Flera frågor ställs kring den tillfälliga vägens utformning. Vilken typ av väg blir det? Tvåfilig asfalterad? Enfilig grusväg med mötesfickor? Kommer den att vara belyst? Blir det vägen för cyklister och gångtrafikanter? När denna tillfälliga bilutfart använts klart, kommer det sitta låsta bommar eller annat hinder typ betongsugor där då?

Trafikverkets kommentar: *Tellusvägen planeras att hållas öppen med minst ett körfält i taget med trafikljusreglering. Gång-/cykeltrafik ska kunna trafikera längs Tellusvägen på avskilda ytor. Detta gäller i princip under hela produktionstiden, cirka 4-5 år. Under vissa perioder behöver Tellusvägen stängas helt för trafik, perioder om enstaka veckor vid ett flertal tillfällen under produktionstiden. Under den tiden hänvisas trafikanter till omledningsvägen. Omledningsvägen väster om E4 planeras som en grusväg för mötande trafik. Den kan nyttjas under hela produktionstiden, men den kommer även att nyttjas av byggtrafik. Gång- och cykeltrafik hänvisas under dessa veckor med helavstängningen till den befintliga gång- och cykelbron norr om Bredsand.*

### **Byggvägen/omledningsvägen innebär flera nackdelar**

Flera anser att omledningsvägen innebär negativa effekter för miljön, restiden, den egna ekonomin, näringsidkare samt livspusslet då omledningsvägen innebär extra körtid och en omväg jämfört med nuläget. Bostadsområdet består till stor del av barnfamiljer varav många måste köra en betydande omväg flera gånger per dag med skjuts till skola, idrott och aktiviteter.

Även barn och vuxna som åker söderut med buss 120 får en längre omväg när passage längs Tellusvägen stängs. De måste gå över nuvarande gångbro till andra sidan vägen över E4 och järnvägen, för att sedan gå bort till gångtunneln för att passera kustvägen för att nå närmsta busshållplats.



Fler tror att näringsidkarna i nedre Bredsand kommer att förlora en stor kundbasis som kan bli svårt att återhämta sig från. En tror att övre Bredsand även kommer att distanseras från nedre Bredsand under ombyggnationen då det ej blir naturligt att åka dit och handla eller dylikt, vilket riskeras att bli värre om omledningen blir permanent.

Flera befarar att kvalitén på omledningsvägen kommer att vara bristfällig vilket i sig även innebär längre restid.

Trafikverkets kommentar: *Tellusvägen behöver enbart stängas av tillfälligt under en period, uppskattningsvis några veckor när den befintliga järnvägsbron ska rivas. Det är enbart under den perioden omledningsvägen behövs för all trafik, förutom gång- och cykeltrafik som hänvisas till gångbron. Andra alternativ innebär ett betydligt större ingrepp i omgivningen än det föreslagna.*

### **Andra förslag på byggväg/omledningsväg**

Flera förslag ges på andra alternativ och frågar om vilka andra alternativ som har utretts. Fler anser att det vore bättre att leda omledningsvägen norrut mot Kubikenborg istället för söderut eftersom de flesta åker norrut till Sundsvall för arbete och ärenden.

En anser att en tillfällig bro är ett bättre alternativ istället för vägomledning. Tellusvägen till Vaplevägen och Kustvägen, 3 kilometer enkel sträcka. Då skulle den tillfälliga bron (12 m bred och 65 m lång) placeras 100 meter söder om den befintliga gångbron över E4 och där koppla ihop Tellusvägen - Kustvägen.

Flera anser att det borde finnas möjlighet att bygga järnvägsbron utan att stänga av Tellusvägen med hänvisning till att Tellusvägen kunde hållas öppen under bygget av E4 och att en liknande lösning borde kunna ordnas. Även andra alternativa bygg- och omledningsvägar föreslås kring Övre och Nedre Bredsand. En synpunkt var att tekniska förberedelser för de tillfälliga lösningarna borde ha förberetts redan när E4 byggdes.

Trafikverkets kommentar: *Valet av placering av byggvägen/omledningsvägen har flera orsaker. Placeringen bedöms sammantaget som den mest lämpliga. Delar av ytan har tidigare använts för bygget av E4. Den är placerad i anslutning till E4 vilket minskar intrånget. Utifrån den relativt korta period den avses finnas är det inte motiverat att anlägga en bro eller ta orörd mark i anspråk. Vid planeringen och genomförandet av E4-projektet var det inte möjligt att närmare studera aktuell fråga kring Tellusvägens tillfälliga omledningsväg.*

### **Byggvägen/omledningsvägen innebär störningar under byggtid**

Flera synpunkter anmärker på att bygget av omledningsvägen kommer att innebära störningar under byggtid. Exempelvis sprängning, damm och buller samt ökad trafik, men även minskad tillgänglighet och framkomlighet för boende och inkommande leveranser. Särskild hänsyn bör tas till befintliga fastigheter och verksamheter som berörs av byggnationen av Serpentinvägen. En farhåga över att ambulans och brandkår får mycket längre att ta sig till boende vid tillbud.

Trafikverkets kommentar: *Åtgärder vidtas för att minska olägenheter som exempelvis damning under byggskedet. Särskilt bullrande moment som kan uppstå i byggskedet är bland annat sprängning, schaktarbeten, pålning, spontning och byggtrafik. Om byggtrafiken går på vägar som redan är mycket trafikerade blir det normalt sett ingen större skillnad, men på tillfälliga byggvägar kan trafiken innebära störningar i omgivningen. En separat bullerutredning för byggskedet kommer att genomföras innan byggarbetena påbörjas. Vid behov utreds även tillfälliga bullerskyddsåtgärder.*

*Innan arbetena med påverkade vägar påbörjas kommer samråd med polis, räddningstjänst och ambulans att hållas för planering om hur framkomligheten för utryckningsfordon ska hanteras och säkerhetsställas under byggtiden.*

*Tillgång till bostadsfastigheterna kommer att tillgodoses under byggtid.*

### **Byggvägen/omledningsvägen innebär påverkan på rekreations- och grönområde**

Flera anser att den tillfälliga vägen medför negativ påverkan på rekreations- och grönområdet, som har blivit allt mer populärt och används flitigt av lokalbefolkningen, både för boende på Övre och Nedre Bredsand. En uppger att angående träden som finns mellan Marsvägen och Solvägen finns det beslut taget på möte om att dessa ej får tas ner, då de fungerar som skydd mot motorvägen. Vägen förstör en vacker dunge av stora vackra björkar. En uppger att hela det grönområde som finns nedanför Marsvägen fick boende lämna synpunkter på och medverka till dess utformning, det planterades buskar och blommor där, men området är nu vanskött. En uppger att omledningsvägen förstör dungen som upplevs skydda mot buller.

*Trafikverkets kommentar: Den tillfälliga omledningsvägen är placerad i anslutning till E4. Sträckan bedöms vara den mest lämpliga lösningen, eftersom en del av sträckan även tidigare använts som byggväg för E4, vilket minskar intrånget i omgivningen samt underlättar återställningen av området när projektet avslutas.*

*Markanvändningen i kommunens översiktsplan är utpekad som mark för transportinfrastruktur och för verksamheter och industri samt delvis natur- och friluftsliv. Vägen kommer troligen att tas bort efter användning, varför det inte hindrar rekreation efter bygget. Trafikverket tar med sig informationen om att ett beslut ska ha tagits om att vissa träd inte ska tas ned, något som inte är känt i projektet sedan innan. Vegetation har en försumbar påverkan på den totala bullerreduktionen, även om dungar kan ha en visuell påverkan som bidrar till en upplevelse av lägre bullernivåer.*

### **Busshållplatser**

- Busshållplats riktning Sundsvall vid anslutningen av nydragningen av Serpentinvägen till väg 562 borde justeras med tanke på den nya placeringen av Serpentinvägen. Väg 562 är planerad efter nuvarande dragning av Serpentinvägen. Sannolikt är detta problem förkommande längs med hela sträckan och bör ses över och samordnas med väg 562 projektet. Busshållplatsen på östra sidan om väg 562 bör flyttas. För gående till bussförbindelser Kyrkvägen, Serpentinvägen samt över järnvägen ner mot gamla Svartviksfabriken används tre "nerfarter". Enligt planförslaget kommer endast en att finnas tillgänglig och då den via nya nerfarten, hur är det tänkt att detta ska fungera?
- Bygg en busshållplats vid gång och cykelbana på södra sidan av ny väganslutning Hemmanet för att minska antalet som korsar vägen till väg 562.

*Trafikverkets kommentar: Synpunkterna noteras.*

### **Passager, gång- och cykelvägar**

Flera synpunkter berör passager, gång- och cykelvägar samt busshållplatser.

- Stort behov av säker passage över järnvägen mellan Hemmanet och Svartvik då det är en väg som kopplar ihop bostadsområdet med grönområdet och kulturmiljön i Svartvik samt kyrkan. Det möjliggör också cykel- och gångväg mot Bredsand och Sundsvall vilket underlättar kommunikationen till/från arbete och skola.

- Stort behov av att en säker passage över järnvägen mellan Hemmanet och Kvissleby bevaras då det är en väg som framförallt skolbarn använder. Det är också en väg som används för att ta sig till Kvissleby centrum och den service som finns där (kollektivtrafik, butiker med mera).
- När det kommer till planskilda korsningar är det rimligt att dessa blir färre till totalt antal, men att de som byggs tillhandahåller en god funktion. Det är dock ibland även rimligt att se över behovet av ytterligare planskilda passager över järnvägen.
- Flera lyfter fram att den i planen föreslagna vägdragningen skulle begränsa möjligheten för cykelpendling norrut då sträckan skulle bli längre.
- Förslag har inkommit om en passage till väg 562 för säker övergång till kollektivtrafik.

Andra synpunkter som inkommit är:

- In-/utfarter mellan Bredsand och gamla samt nya E4 bör bevaras,
- Önskemål om gång- och cykelväg från Hemmanet mot Bredsand/Sundsvall för att underlätta kommunikationen till/från arbete och skola.
- Önskemål om gångväg till väg 562 (gamla E4).
- Önskemål om att bygga en gång- och cykelbana på södra sidan av nya anslutningsvägen för att minska antalet personer som korsar vägen. Det är säkert fler som cyklar/går till Kvissleby än mot Sundsvall.
- Önskemål om påfart till nya E4 från Hemmanet. En fråga har inkommit om gångbron mellan övre och nedre Bredsand planeras att stängas av under byggtiden.
- Några synpunkter omfattar omdragningen av utfarten vid Vaple och Marsvägen i Bredsand. Marsvägen är en vanlig promenadväg med koppling till bensinmack, kommer den möjligheten finnas kvar? En annan fråga rör servicevägen och marken nedanför Marsvägen, kommer den återställas efter byggtiden?
- Kommer gång- och cykelpassagen över E4 och järnvägen mellan Övre och Nedre Bredsand att stängas av under byggtid?
- Kyrkvägen bör ha en gång- och cykelpassage för oskyddade trafikanter även efter 2028.

*Trafikverkets kommentar: Alla plankorsningar kommer att stängas eftersom dessa inte uppfyller trafiksäkerhetskraven. Önskemål om nya planskilda passager i olika lägen kan inte alltid uppfyllas eftersom sådana lösningar är kostsamma och tekniskt komplicerade i den sluttande terrängen. Det anordnas minst en planskild passage vid varje tätortsområde. I flertalet fall ligger dessa kvar i samma lägen som nuvarande planskilda passager. En ny planskild passage anläggs dock intill Nolbyäcken.*

*Gångbron mellan Övre och Nedre Bredsand kommer att vara öppen under byggtid, gång- och cykeltrafik kommer att hänvisas till gångbron under byggtiden.*

*Utredning pågår för Serpentinvägens placering och passage vid Hemmanet.*

### **Trafikmängd, hastighet**

Ett par frågor ställs kring tågens trafikmängd och hastighet. En undrar om tågens hastighet kommer att höjas genom sträckan förbi bostadsområden och hur många tåg som planeras att rulla förbi per timme i framtiden. En anser att Serpentinvägens nya placering innebär

ökad trafik utanför den egna bostadsfastigheten, 100 % av alla boende kommer att passera dagligen.

Trafikverkets kommentar: *Ett av projektmålen är att järnvägen utformas med en spårgeometri som klarar tåg med en högre hastighet än i dagsläget, upp till 250 km/tim längs hela sträckan. Trafikprognosen till år 2050 ger ökat antal tåg per dygn från 48 år 2013 till 101 år 2050.*

*Serpentinvägens placering och utformning är för närvarande under utredning vilket kan ge nya förutsättningar för trafikflödet på lokalatorna.*

### **Fastighetsfrågor**

Flera synpunkter berör mark- och fastighetsfrågor och frågor kring inlösen. Flera frågor om det ingår någon ersättning för den längre resvägen som den tillfälliga omledningsvägen på Övre Bredsand innebär. Frågor ställs kring vilka åtgärder som planeras för att bemöta värdesänkning av tomter samt några frågor om inlösen av fastigheter.

Trafikverkets kommentar: *Där det behövs mark för att bygga järnvägen med permanent markanspråk behövs inlösen, men även på grund av exempelvis höga bullernivåer kan det vara aktuellt att erbjuda förvärv av fastigheten. Ersättning för längre resväg på den tillfälliga omledningsvägen är inget som Trafikverket ersätter.*

### **Generella synpunkter**

Flera synpunkter berör generella eller övriga aspekter kring järnvägsplanen. En anser att projektet borde samplaneras med ombyggnad av väg 562 mellan Nolby och Kubikenborg.

Trafikverkets kommentar: *Samordning mellan projekten pågår löpande, väg 562 har planerad byggstart 2021/2022.*

Ett par synpunkter ställer frågan kring vad som händer med den tänkta pendeltågsstationen i Kvissleby. Den skulle innebära att boende i Kvissleby kan pendla till Sundsvall med stora miljövinster. Dragningen av dubbelspåret bör ske så att ett framtida plattformsläge med resandeutbyte möjliggörs. Ett tänkt stationsläge pekas ut i kommunens förslag till översiktsplan.

Trafikverkets kommentar: *Syftet med dubbelspårsutbyggnaden är att uppfylla de restidsmål som är uppsatta för projektet och det är därför viktigt att planeringen av en eventuell framtida lokaltågstation i Kvissleby inte sker på bekostnad av dessa. Trafikverket kommer i järnvägsplanen att markera den bästa placeringen av en station i Kvissleby som är möjlig utifrån de krav vi har att ta hänsyn till i dubbelspårsprojektet. Se även svar till Sundsvalls kommun.*

Ett yttrande påpekar att Njurunda är en kommundel under Sundsvall och Njurundabommen är en ort belägen vid Ljungans strand.

Trafikverkets kommentar: *Terminologin kring Njurunda och Njurundabommen ses över i planhandlingarna.*

Den nya järnvägen kommer väl att ha hjälpkraftledning?

Trafikverkets kommentar: *Det kommer att projekteras med hjälpkraftledning på den nya järnvägssträckan.*

Kommer nya järnvägen att ligga högre än den gamla?

Trafikverkets kommentar: *Nej, man kan säga att där nya dubbelspåret anläggs i närhet av befintligt spår kommer nya spåren att följa samma profil/höjdläge som befintligt spår.*

Efterfrågar tidplan för när arbetet påbörjas och avslutas. När kommer bygget av tunneln samt nya Serpentinvägen till Hemmanet att påbörjas?

Trafikverkets kommentar: *Projektets byggstart är planerad till år 2024 och pågår till år 2028, tunnelarbeten inkluderas i detta tidsspann.*

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

#### *Akzo Nobel*

Ett samrådsmöte med representanter från företaget Akzo Nobel genomfördes på Akzo Nobels konferensrum Utsikten 2016-10-28 där både väg 562 och järnvägsplanen behandlades. Olika spårlösningar studerades och diskuterades.

#### *Ambulansen Västernorrland*

Synpunkt som inkom under samrådstiden 2021: Ambulansen Västernorrland vill veta om det blir vägvängningar, trafikvakter och eventuella ljussignaler som begränsar framkomligheten på vägarna. Får Ambulansen Västernorrland veta avstängningar och omdirigeringar i tid är det från ambulansens sida inget problem. Huvudsaken är att ambulansen vet vilken väg vi skall ta oss fram till den drabbade medborgaren.

Trafikverkets kommentar: *Innan arbetena med påverkade vägar påbörjas kommer samråd med polis, räddningstjänst och ambulans att hållas för planering om hur framkomligheten för utryckningsfordon ska hanteras och säkerhetsställas under byggtiden.*

#### *BRF Strandparken*

Synpunkt som inkom under samrådstiden 2021: BRF Strandparken ser positivt på anläggandet av nya dubbelspåret men påtalar att problematik kvarstår med buller från nya E4. I och med anläggandet av Ostkustbanan är det viktigt att hela problematiken med störande bullernivåer från dels E4:an åtgärdas, samt att ytterligare buller från det nya dubbelspåret förhindras.

Befintlig bro över E4:an idag är kraftigt påverkad av buller, vilket har stor negativ påverkan på såväl trivsel som hörsel för de som använder bron.

Många boende i området rör sig mellan Övre och Nedre Bredsand, till nedre för att nå badstränder och strandpromenaden och till övre för att nå Södra Bergets friluftsområde. Eftersom området för både E4:an och dubbelspåret skapar en bred och svårpasserad barriär till dessa friluftsområden anser vi att fler och förbättrade gång- och cykelvägar måste anläggas.

En ytterligare önskan som uttryckts av boende i området är att en lättillgänglig gång och cykelväg borde anläggas till servicebutik (Cirkel-K) som ligger i Stockvik vid E4:an.

Trafikverkets kommentar: *Vanligtvis brukar det i en järnvägsplan endast utredas källnära åtgärder för den infrastruktur som planen avser, i det här fallet järnväg. Inom projektet Dingersjö-Kubikenborg utreds emellertid även bullerskyddsåtgärder vid E4 på sträckan Bredsand-Skönsmon. För Nedre Bredsand har Sundsvalls kommun förelagt Trafikverket att vidta källnära bullerskyddsåtgärder för att dämpa bullret från E4. Det finns sedan tidigare förelägganden som har inneburit att Trafikverket har utrett åtgärder även för*

*Övre Bredsand. I samband med järnvägsplanen ses nu den totala bullersituationen i Bredsand över och målsättningen är att kunna redovisa förslag på källnära åtgärder för både järnvägs- och vägtrafikbuller.*

*Passage över E4 är endast avsedd för just passage och ej för att uppehållas på. Det finns inga riktvärden för bullernivåer för passager.*

*I läget för Bredsand finns både järnväg, E4 och kustvägen, dessutom är terrängen utmanande. Att anlägga fler passager än befintliga är tekniskt utmanande och är kostnadsdrivande. Projektet utgår framförallt från att bibehålla befintliga passager där så är möjligt och att öka säkerheten. Ytterligare passage har därför inte utretts vidare i aktuellt projekt.*

*Nya broar över Kemivägen anpassas till att en gång- och cykelväg kan anläggas längs med vägen. Under förutsättning att kommunen planerar för detta.*

#### **E.ON Energidistribution AB**

Synpunkt som inkom under samrådet 2021: Att det finns anläggningar som kommer bli berörda av dubbelspåret finns väl beskrivet i samrådshandlingarna och är många i antalet. E.ON kan konstatera att ett antal möten redan har avklarats med Trafikverket kring hur E.ON:s anläggningar berörs. Det som är minst berört är lokalnätet men det är också det som oftast är lättast att bygga om.

Trafikverkets kommentar: *Synpunkten noteras.*

#### **Fastighetsbolaget EMF AB**

Synpunkt som inkom under samrådet 2021: Fastighetsbolaget EMF AB har tidigare lämnat synpunkter men inte fått någon återkoppling. Den egna fastigheten blir klämd mellan tillfartsvägen till Hemmanet och tre järnvägsspår. Tillfartsvägen placeras framför våra hus och spåren placeras närmare än idag. Detta har gett oroliga hyresgäster och ovissheten ger ekonomiska förluster. Oron gäller även byggbuller under cirka 4 års tid både med järnväg och tillfartsväg på ömse sidor om husen. EMF AB förordar att bli inlösta och kräver en personlig kontakt.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket har fört ett kompletterande samråd med fastighetsbolaget kring de skriftliga frågorna och synpunkterna. Se även Trafikverkets kommentar till Buller under byggtid.*

#### **Fastighets AB Balder**

Synpunkt som inkom under samrådet 2021: För Fastighets AB Balder är det av vikt att en god boendemiljö säkerställs för våra hyresgäster. Gränsvärden för buller behöver hållas både utomhus och inomhus. I samband med ombyggnationen av E4 har vi fått en extra glasruta (bullerglas) monterade. Vi har haft problem med dessa fönster på grund av att fönsterbågarna blivit för tunga för befintliga gångjärn. Det har drabbat oss ekonomiskt genom felanmälningar och reparationer. Vi vill byta ut berörda fönster och ersättas med ett belopp som motsvarar kostnaden för att montera tilltänkta extraglas. Om så inte är möjligt behöver gångjärnen anpassas till de tyngre fönsterbågarna för att funktionen på fönstren inte skall försämrans.

Trafikverkets kommentar: *För buller finns inga gränsvärden, med däremot riktvärden för ljudnivå inomhus och utomhus. Riktvärdena utomhus avser uteplats och vid fasad. Ett riktvärde är en ljudnivå vid vilken det finns en skyldighet att överväga åtgärder om riktvärdet inte klaras. Vid övervägande av åtgärder tas det hänsyn till om det är tekniskt*

*möjligt och/eller samhällsekonomiskt rimligt att vidta åtgärden. Utredning av bullerskyddsåtgärder pågår under 2021. Om något riktvärde överskrids till följd av dubbelspåret kommer åtgärdsförslag att tas fram för fastigheten ifråga.*

#### **Fortifikationsverket**

Då Fortifikationsverket inte skickade något svar angående samrådshandlingen sommaren 2021 har kontakt tagits via e-post och muntliga samtal under hösten 2021. Vid ett digitalt möte den 25 november 2021 noterades att Fortifikationsverket (FFV) har avyttrat flertalet bergrum som tidigare funnits i deras ägo. Även det kvarvarande vid Fläsian planeras att rivas då det inte fyller någon funktion längre. Vid Kyrkvägen kan rester av en äldre oljeledning ligga kvar i marken under järnvägen. FFV ska skicka skisser på troligt läge till Trafikverket.

Trafikverkets kommentar: *Informationen noteras. Fortsatt dialog kan behövas exempelvis gällande berörda bergrums konstruktion.*

#### **Njurunda Företagarförening och Näringslivsbolaget**

Tre informationsmöten om dubbelspår och väg 562 med Njurunda företagarförening och Näringslivsbolaget har genomförts 2016-04-27, 2016-09-27 samt 2017-01-31.

#### **Hemtjänst Ditt Liv AB**

Synpunkt som inkom under samrådstiden 2021: Hemtjänst Ditt Liv AB vill vara kvar i huset på Kvartsvägen eller bli utlöst när man hittar annan plats att vara på. Antingen renovera den befintliga vägen eller lös ut oss på villkor som funkar för företaget så inte personal och kunder blir drabbade. Vi behöver år på oss att hitta ett nytt ställe som är lika bra eller bättre.

Trafikverkets kommentar: *Serpentinvägens placering utreds för närvarande och förutsättningarna kan därför komma att ändras. Generellt sker inlösen där det behövs för att bygga järnvägen med permanent markanspråk. Erbjudan om förvärv kan också bli aktuellt på grund av exempelvis höga bullernivåer.*

#### **Jijnjevaerie sameby**

Jijnjevaerie sameby inkom 2021-09-30 med ett kompletterande yttrande där de framför att området är redan för påverkat för att vara tjänligt som renbetesmark.

#### **Lantmäteriet**

Synpunkt som inkom under samrådstiden 2021: Lantmäteriet avser att lämna synpunkter i granskningsskedet kring plankarta, fastighetsförteckning och närmare beskrivning av ekonomiska och fastighetsrättsliga konsekvenser och åtgärder.

Lantmäteriet har en redaktionell synpunkt över att det i illustrationskartorna redovisas vilka fastigheter som föreslås lösas in med ett blått kryss. På kartan däremot är kryssen ritade på byggnader. Det bör förtydligas vad som avses. Redovisar kryssen byggnader som ska rivas eller ska kartorna ritas om för att redovisa vilka fastigheter som ska lösas in?

Trafikverkets kommentar: *De blåa kryssen avser byggnader som rivs. Illustrationskartornas teckenförklaring kommer att justeras för att förtydliga detta.*

#### **Miljöpartiet**

Miljöpartiet framför i ett skriftligt yttrande 2017-09-03 att en järnväg utformad för 200 km/tim innebär en rak linjeföring och en utformning som ger en barriäreffekt genom bebyggda områden. Därför är det viktigt att det finns tillräckligt många passager över eller

under järnvägen. Korta vägar till närmaste passage uppmuntrar att ta cykeln eller gå till fots istället för att ta bilen för sträckor under två kilometer. Ett för litet antal bilpassager leder också till längre färder för de resor som ändå genomförs med bil, med större utsläpp som följd.

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

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

Trafikverkets kommentar: *Svanvägen är redan stängd. Vilket har hanterats utanför aktuellt projekt.*

*En ny passage planeras intill Nolbybäckens läge mellan Trutvägen och Industrigatan.*

*Tunavägen 568/562 passage kommer finnas i befintligt eller i närheten av befintligt läge.*

*Rälsvägen kommer att stängas. Ersätts av passage mellan Trutvägen och Industrigatan ovan. Även passagen mellan nya vägen och väg 562 kvarstår.*

*Lokalisering av Serpentinväg och eventuella passager är under utredning. I dagsläget planeras en passage kombinerat med gång-och cykelväg och körväg.*

#### *MittSverige Vatten & Avfall*

Synpunkt som inkom under samrådtiden 2021: Sundsvall Vatten har haft kontakt med Trafikverket för att planera för sträckor där VA-anläggningen kommer i konflikt med kommande dubbelspår. Vi förutsätter att denna dialog fortsätter och att vi löser konflikter mellan järnväg och VA-anläggningen i samråd.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket för en kontinuerlig dialog med MittSverige Vatten & Avfall och Sundsvall Vatten. En fördjupad samordning pågår med en förprojektering av tänkbara lösningar för de konflikter som finns i och med planerat dubbelspår.*

#### *Nouryon*

Synpunkt som inkom under samrådtiden 2021: Nouryon planerar reovering av industrispår i etapper mot befintliga anslutningspunkter under kommande år. Nouryon anser att ytterligare samråd kan behövas för att titta närmare på den påverkan projektet får på den egna verksamheten. Frågor som ställs berör bland annat anslutningar mot industrispåren, hur trafik och tillgänglighet till fabriken påverkas, inväxling till industrispår, Svartjärnsbäckens omdragning samt frågor kring ledande av vatten till våtmark och Vapelbäcken.

Trafikverkets kommentar: *Fortsatt samråd med Nouryon angående berörda anläggningar, ledningar och industrispår kommer att ske löpande under projekteringen*



av både planhandlingar och bygghandlingar (se vidare under rubriken berörda ledningsägare).

Angående rivning av bro och spår vid Stockvik Nouryon Surface så är det ett fel i ritningen, spår och bro ska vara kvar.

Angående Vapelbäckens dragning har samråd förts med Nouryon.

#### *Nolby Alpina SK*

Synpunkt som inkom under samrådstiden 2021: Nolby Alpina framför önskemål om att bullerplank med eventuellt utökade funktioner på planket uppförs mot sin fastighet. Detta eftersom tävlingar är beroende av att speakern når ut till alla tävlande.

Nolby Alpina påtalar att den enda väginfarten till anläggningen behöver vara öppen och körbar vid alla tillfällen.

Nolby Alpina påtalar att området till höger om Nyavägen från järnvägsbron och upp till Nolbybacken används som parkeringsplats under hela vintern och att den enda möjligheten till parkering inte får förloras.

Nolby Alpina har vattenledningsrör under järnvägen för tillförsel av vatten till snökanonsanläggningen som går genom banvallen i en kulvert. Även i den nya banvallen måste den gå i en kulvert, i botten av banvallen eftersom vattnet i ledningen måste självdräneras hela vägen ner till havsnivå.

Trafikverkets kommentar: Bullerskydd i form av bullerskärmar (bullerplank) utreds där det finns överskridanden av riktvärden för buller. De utreds för bullerberörda byggnader och bullerberörda områden. Ett sådant arbete har pågått under 2021. Nolby Alpina SK har inte identifierats som bullerberörd och därför har inga bullerskyddsåtgärder varit aktuella inom ramen för järnvägsplanen.

Ytan av grusvägen längs med befintlig järnväg som idag används som parkering kommer att behövas som etableringsyta för produktionen. Motsvarande yta för parkering kommer att erbjudas på annan plats, strax väster om Uvvägen. Denna yta kommer att delas upp för allmän parkering för skidanläggning/fotbollsplan samt delvis som etableringsyta för produktionen. Kompletterande samråd med berörda kommer att ske.

Kulvert och vattenledningen till skidanläggningen kommer att mätas in och beaktas i kommande projektering, det vill säga att funktionen kommer att säkerställas. Fortsatt samråd under projekteringsskede kommer att ske med berörda ledningsägare.

#### *Naturskyddsföreningen Sundsvall Ånge*

Synpunkt som inkom under samrådstiden 2021: Naturskyddsföreningen är i princip positiv till ett dubbelspår för OKB mellan Sundsvall och Gävle.

Vid en avvägning mellan en linje som ger möjlighet till korta restider och intrång i natur och bebyggelse anser vi att linjen så långt som möjligt bör ge möjlighet till 250 km/tim. Stor vikt bör dock läggas vid skydds- och kompensationsåtgärder för att minska bullerstörningar och andra olägenheter.

Trafikverkets kommentar: Bullerskydd i form av bullerskärmar (bullerplank) utreds där det finns överskridanden av riktvärden för buller. De utreds för bullerberörda byggnader och bullerberörda områden. Ett sådant arbete har pågått under 2021.

### *Nivrenaskolan/Soledeskola*

Synpunkt som inkom under samrådstiden 2021: Eftersom vi har många elever som passer över järnvägsspåret flera gånger varje dag är det viktigt att eleverna kan korsa järnvägen på ett säkert sätt. Detta gäller Nolby. Eleverna går från Soledeskola Karlavägen till Nivrenaskolan på Skolgatan och tillbaka.

Trafikverkets kommentar: *Rälsvägens passage ersätts med passage mellan Trutvägen - Industrigatan. Hela sträckan kommer att stänglas vilket ökar säkerheten och gör så att det inte går att ta sig över spåret.*

### *Region Västernorrland*

Synpunkt som inkom under samrådstiden 2021: Region Västernorrland har begärt och fått förlängd svarstid till och med 2021-08-20. Region Västernorrland instämmer i Trafikverkets beskrivningar av projektet, dess bakgrund, ändamål, projektmål med mera.

Av Ostkustbanans etapper är den mellan Hudiksvall-Sundsvall den högst prioriterade. Det är därför prioriterat och viktigt att utbyggnaden realiseras så snart som möjligt. Region Västernorrland har pekat ut Nya Ostkustbanan som den enskilt viktigaste utvecklingsfrågan för länet. När sträckan Stockholm- Umeå och i förlängningen Luleå kopplas ihop med modern järnväg mer än fyrdubblas kapaciteten, restiderna halveras och tillförlitligheten ökar. Förutsättningarna ökar för att nå de nationella klimatmålen till 2045 och regionförstoringseffekter uppstår.

Beräkningarna för Nya Ostkustbanan indikerar att kalkylen är positiv (1,08) vilket är mycket ovanligt. Rapporter visar att arbetsmarknadsregionen kring Sundsvall kan innebära att 2000 nya jobb skapas.

Sverige har förbundit sig att färdigställa korridoren till 2030 i och med ansökan till EU om att inkludera den Botniska korridoren i stomnätskorridoren ScanMed. EU har samtidigt förbundit sig att medfinansiera utbyggnaden. I första hand är Nya Ostkustbanan en vital del i den europeiska stomnätskorridoren ScanMed tillsammans med Botniabanan och Norrbotniabanan.

Region Västernorrland förordar en snabbare utbyggnadstakt. Nya Ostkustbanan bör vara en realitet mellan 2030-2035.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket tackar för synpunkterna. För aktuell delsträcka finns finansiering för genomförande.*

### *Sámediggi (Sametinget)*

Synpunkt som inkom under samrådstiden 2021: Aktuellt område utgör vinterbetesmarker för Voernese sameby. Renskötsel får bedrivas i området 1 oktober- 30 april. Området ligger inte inom något riksintresseområde för rennäringen.

Sametinget lämnar upplysningar om riksintresse för rennäring, hur berörda samer ska ges möjlighet till inflytande samt hur miljökonsekvensbeskrivningen ska avgränsas, tas fram och utformas utifrån berörd sameby.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket tackar för informationen. Voernese och Jijnjevaerie samebyar ingår i samrådsregionen.*

#### *SMHI - Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut*

Synpunkt som inkom under samrådstiden 2021: SMHI ställer sig positiv till utbyggnad av järnvägen. Fler bilister kommer troligen att välja den miljövänliga järnvägen vilket innebär minskade utsläpp av koldioxid och bilavgaser.

SMHI ger information om det framtida klimatet och påtalar att vid planering bör hänsyn tas till det förändrade klimatet. SMHI informerar om Nationellt kunskapscentrum för klimatanpassning som finns vid SMHI.

Angående hydrologi bör passager över vattendragen utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

Angående extrem nederbörd ligger Södra Norrlands kustland i ett område i Sverige som historiskt drabbats av flera stora nederbördsmängder både i form av snö och regn. Gävle drabbades 1998 av en snökanon som "begravde" Gävle och Söderhamn drabbades 1992 av stora regnmängder som orsakade svåra översvämningar som följd.

Angående bullersynpunkt är det en fördel om ny sträckning går utmed redan befintlig väg eller järnväg så att inte nya områden störs. Det måste säkerställas att gällande bullernormer klaras, vid risk för att normer överskrids bör bullerdämpande åtgärder tillkomma.

*Trafikverkets kommentar: Trummor som placeras där ett vattendrag korsar järnvägen anläggs med överdjup, det vill säga botten på trumman ligger under befintlig botten för vattendraget. Därmed behålls den naturliga lutningen på vattendraget. Där en viss omledning av vattendrag krävs utformas bäckfåran med målsättning att bibehålla flödes hastigheten i vattendraget. De vattendrag som passeras med bro anses inte påverkas av järnvägen. En tillfällig påverkan kan uppstå under byggtiden men vattendragen återställs till sin ursprungliga utformning när byggnation av broar är avslutad.*

*Dubbelspåret innebär ombyggnation av befintligt enkelspår och kommer således huvudsakligen att gå i en redan bullerutsatt korridor. Bullerskyddsåtgärder utreds för samtliga byggnader och områden som bedöms bli bullerberörda. Åtgärder vidtas sedan i den mån de är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga och att vidta. Se även tidigare bemötande kring buller.*

#### *Statens geotekniska institut (SGI)*

Synpunkt som inkom under samrådstiden 2021: Statens geotekniska institut informerar om att i visningstjänsten "Kartunderlag om ras, skred och erosion" finns ett lager från Skogsstyrelsen som markerar branta slänter i berg eller morän. Denna tjänst antyder att det finns några branta slänter i berg eller morän vid norra delen av Svartvik, strax söder om planerad tunnel samt i norra delen av Kvissleby. Dessa ligger troligen utanför planerat järnvägsområde men vi föreslår att dessa beaktas avseende bergras, blocknedfall eller slamströmmar i det fortsatta arbetet med projektet. Detta på grund av att nedfallna massor eventuellt kan påverka järnvägen.

*Trafikverkets kommentar: De nämnda riskerna behandlas under den pågående projekteringen.*

#### *Strålsäkerhetsmyndigheten*

Synpunkt som inkom under samrådstiden 2021: Strålsäkerhetsmyndigheten uppger att miljöbalken ska beaktas när det görs en bedömning huruvida olika alternativ och eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder bör vidtas. Detta eftersom det rör sig om icke-

joniserande strålning som enligt balken benämns som miljöfarlig verksamhet och som inte är tillståndspliktig enligt strålskyddslagen.

Trafikverkets kommentar: *I det angränsande projektet dubbelspår Sundsvall C – Kubikenborg pågår en utredning avseende elektromagnetiska fält. Av slutsatsen från utkastet av utredningen bedöms inte elektromagnetiska fält i dagsläget påverka boendemiljö i sådan omfattning att det innebär en betydande risk, konsekvenserna bedöms som obetydliga. Inga bostäder ligger närmare än 20 meter från spårmit.*

#### **Sundsvalls museum**

Synpunkt som inkom under samrådstiden 2021: Sundsvalls museum anser att det pågående arbetet med att inventera och utreda påverkan, samt skyddsåtgärder på påverkade kulturmiljöer med bebyggelse ingår i samrådshandlingen. Detta för att kunna göra en fullvärdig bedömning av planförslaget.

Handlingarna bör kompletteras med att Svartvik är utpekad i Sundsvalls kommuns översiktliga inventering från 1999. Det bör tilläggas hur Svartvik 6:1A påverkas. Om beslut om rivning fattas bör berörda fastigheter dokumenteras av antikvarisk sökkunnig.

Sundsvalls museum kommer under byggtid och efter projektets färdigställande inte längre att kunna bedriva pedagogisk verksamhet på platsen för Gillska stugan eftersom befintliga vägar tas bort och de nya ligger för långt bort. Sundsvalls museum hoppas hitta en lösning tillsammans med Trafikverket, förslagsvis genom att en replika av byggnaden uppförs på lämpligt plats öster om järnvägen.

Den genomförda uppmätningen av trappan till den tidigare stenborgen/kastellet bör kompletteras med en antikvarisk dokumentation med historik som rör kastellet och kastelltrappan.

Om gravhögen byggs in med vägar och en stödmur, samt att delar av den tas i anspråk, innebär det en stor förändring av upplevelsen och det pedagogiska värdet av tingshögen, vilket medför stora konsekvenser för kulturmiljön både ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Hur stor påverkan blir på gravhögen utifrån fornlämningen, kulturmiljön, landskapsbilden och riksintresset bör utredas vidare. I gestaltningsprogrammet pekas gravhögen ut som landmärke i landskapet, men i planhandlingens konsekvensbeskrivning för landskap nämns inte gravhögen. Sammantaget bedömer Sundsvalls museum att påverkan riskerar att medföra en stor negativ effekt för kulturmiljön.

Trafikverkets kommentar: *En kompletterande kulturmiljöutredning för Svartvik har genomförts. Utredning pågår för Kyrkvägen där även Gillska stugan beaktas. Utredning pågår för Gillska stugan. Trafikverket och kommunen behöver komma överens om eventuella skyddsåtgärder vid behov. Kompletterande antikvarisk dokumentation av stentrappan/kastellet genomförs inför byggskedet. Beskrivningen om gravhögen kompletteras i landskapskapitlet i MKB. Påverkan på gravhögen är under utredning. Fortsatta samråd med länsstyrelsen och Sundsvalls museum gällande kulturmiljön planeras.*

*Angående bedömningen av påverkan på gravhögen se även Trafikverkets kommentar till kommunens yttrande. Trafikverket gör en bedömning för hela sträckan och inte enbart gravhögen där riksintresset är aktuellt, men större delar sträckan går genom ett område som inte omfattas av riksintresse och har generellt låga värden ur kulturmiljösynpunkt som redan påverkas av befintlig järnväg. Trafikverket gör inte samma bedömning som Sundsvalls museum gällande konsekvensernas omfattning när det gäller påverkan på*

*gravhögen/riksintresse för kulturmiljövården. Oavsett lösning så beaktas tillgängligheten till gravhögen så att dess pedagogiska värde kvarstår, trots den påverkan som sker.*

**Svenska Kraftnät AB**

Svenska Kraftnät AB begär förlängd svarstid till och med 2021-09-22 vilket beviljas av Trafikverket.

Trafikverkets kommentar: *Svenska Kraftnät har fått förlängd svarstid men inte återkommit med ett yttrande.*

**Sveriges Åkeriföretag**

Synpunkt som inkom under samrådstiden 2021: Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra. Ser positivt på att järnvägskapaciteten förstärks vilket gynnar samtliga transportslag och ger positiv utveckling åt godsflödet.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket tackar för informationen.*

**Övriga berörda och myndigheter och organisationer utan erinran**

Följande myndigheter har inte haft någon erinran mot järnvägsplanen:

- Statens Energimyndighet
- Statens Fastighetsverk, SFV
- Sjöfartsverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Folkhälsomyndigheten
- Försvarsmakten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket

## Bilaga 1 - Samrådsrets

Under processen med att ta fram järnvägsplanen genomfördes samråd med länsstyrelsen, berörda kommuner, de enskilda som särskilt berörs och berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter samt även de övriga statliga myndigheter, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Nedan förtecknas de myndigheter, organisationer, föreningar, ledningsägare och trafikbolag som ingått i samrådsretsen.

Ambulansen Västernorrland	Naturvårdsverket
Arbetsmiljöverket	Nedre Ljungans forspaddlare
Barnombudsmannen	Nedre Ljungans och Tuna Östra FVO
Bergsstaten	Njurunda Boxningsklubb
Boverket	Njurunda gymmix
Branschföreningen Tågoperatörerna	Njurunda Idrottsklubb
Cykelfrämjandet	Njurunda jaktvårdsförening
Cykelfrämjandet Sundsvall	Njurunda Orienteringsklubb
Diös Norrland AB	Njurunda simklubb
E.ON Elnät Sverige AB	Njurunda skoterklubb
Elsäkerhetsverket	Njurunda Sportfiskeklubb
Energimyndigheten	Njurundahallen
First Camp Fläsian	Nolby Alpin
Folkhälsomyndigheten	Nordanstigs kommun
Fortifikationsverket	Nouryon Pulp and Performance Chemicals AB
Friluftsrämjandet Medelpads distrikt	NTF Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens
Friluftsrämjandet Njurunda	Främjande
Företagarna Sundsvall	Näringslivsbolaget i Sundsvall AB
Företagarna Västra Medelpad	Ostkustbanans vänner
Försvarsmakten	Polismyndigheten
Handelskammaren Mittsverige	Post- och telestyrelsen
Handikappföreningarnas	PRO Njurunda
samarbetsorganisation (HSO)	PRO Sundsvall
Havs- och vattenmyndigheten	Region Västernorrland
Hotell Aina AB	Riksantikvarieämbetet
Hudiksvalls kommun	Räddningstjänsten Medelpad
Hushållningssällskapet	Sametinget
IP-Only Networks AB	SCA Forest Products AB
Jijnjevaerie Sameby	SCA Logistics AB
Jordbruksverket	SCA Ortviken
Kemikalieinspektionen	SCA Ortvikens pappersbruk
Klockarbergets BK	Servanet
Kollektivtrafikmyndigheten I Västernorrland,	SGI Statens geotekniska institut
Din Tur	SGU Sveriges geologiska undersökning
Kubikensborg Aluminium AB (KUBAL)	Sjöfartsverket
Kubikensborg IF	Skanova
Lantmäteriet	Skogsstyrelsen
Lantmäteriet Sundsvall	SMHI, Sveriges meteorologiska och
LRF Västernorrland (Lantbrukarnas	hydrologiska institut
riksförbund)	Statens fastighetsverk
Länsstyrelsen Västernorrland	Stena Recyckling AB
Medelpads botaniska förening	Stockholm stad
Medelpads Fornminnesförening	Stockviks Skidförening
Medelpads Hembygdsförbund	Street Rulers
Medelpads ornitologiska förening	Strålsäkerhetsmyndigheten
Mitthem	Sundsvall Elnät
MittSverige Vatten och Avfall	Sundsvall Energi
MSB Myndigheten för samhällsskydd och	Sundsvall västra älgskötselområde
beredskap	(viltvårdsnämnden)
Naturskyddsföreningen Kansli Mitt	Sundsvalls Hamn AB
Naturskyddsföreningen Sundsvall-Ånge	Sundsvalls kommun

Sundsvalls museum  
Sundsvalls museum Friluftsmuseerna  
Sundsvalls sportfiskeklubb  
Sundsvalls Squash Club Arena AB  
Sundsvalls sydvästra älgskötselområde  
Svartviks IF  
Svartviks industriminnen  
Svensk cykling  
Svenska jägarförbundet  
Svenska jägarförbundet Sundsvalls  
Jaktvårdskrets  
Svenska kraftnät  
Svenska kyrkan Njurunda församling  
Svenskt näringsliv  
Sveriges Åkeriföretag Gävleborg  
Tele 2  
Telenor Accessnät  
Telia Company  
Tillväxtverket  
Voernese sameby  
Vy Tåg  
X-Trafik  
Åkerigrus i Sundsvall AB



Trafikverket, 871 24 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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