

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Dubbelspår Dingersjö-Kubikenborg Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Datum 2025-06-17

Ärendenummer: TRV 2023/66694, TÄHS 2024-000008



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samråddogörelse

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

Dokumentdatum: 2025-06-17

Ärendenummer: TRV 2023/66694, TÄHS 2024-000008

Version: 1.0

Kontaktperson: Monika Wingård, projektledare

Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Samrådsrets	7
2.1.	Samrådsrets inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2010	7
2.2.	Samrådsrets inledande samråd 2015–2020	7
2.3.	Samrådsrets för utformning av planförslag 2021	7
2.4.	Samrådsrets tidiga samråd 2023–2024	7
2.5.	Samrådsrets för utformning av planförslag 2024	8
2.6.	Samrådsrets för kompletterande samråd om utformning av planförslag 2024/2025	8
3	Samråd	9
3.1.	Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2009–2010	9
3.1.1.	Samråd med berörda länsstyrelser och kommuner	9
3.1.2.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.2.	Inledande samråd vid utformning av planförslag 2015–2020	10
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	10
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	12
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	14
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	19
3.3.	Samråd vid utformning av planförslag 2021	21
3.3.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	21
3.3.2.	Samråd med berörd kommun	24
3.3.3.	Samråd med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda	33
3.3.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	40
3.4.	Tidiga samråd vid utformning av nytt planförslag, 2023–2024	46
3.4.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	46
3.4.2.	Samråd med berörd kommun	46
3.4.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	47
3.4.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	53
3.5.	Samråd vid utformning av planförslaget 2024	54
3.5.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	54
3.5.2.	Samråd med berörd kommun	62
3.5.3.	Samråd med allmänhet och enskilda som kan bli särskilt berörda	86
3.5.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	93
3.6.	Kompletterande samråd om utformning av planförslag 2024/2025	98

3.6.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	99
3.6.2.	Samråd med berörd kommun	99
3.6.3.	Samråd med allmänhet och enskilda som kan bli särskilt berörda	118
3.6.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	122

1 Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

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

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

Arbetet återupptogs i början av 2023 och de linjestudier som utförts har medfört en del ändringar jämfört med tidigare linjestudier. I Samrådshandling daterad 2024-05-23 redovisas ett planförslag, det vill säga ett förslag till lokalisering av dubbelspåret inklusive permanenta och tillfälliga markanspråk för järnvägsanläggningen. I den handlingen finns beskrivet ett nytt förslag som innefattar skärning istället för tunnel genom Vapelnäs. Därtill redovisas översiktliga konsekvensbedömningar i olika avseenden. Samrådshandlingen utgjorde även samrådsunderlag avseende tillkommande ytor i järnvägskorridoren. Samrådshandlingen har föregåtts av ett flertal dialogmöten i formen öppet hus under vintern och våren 2023/2024.

Samrådet vid utformning av planförslaget pågick mellan 2024-05-27 till 2024-06-23. Samrådshandlingen fanns tillgänglig på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/dingersjo-sundsvall och fanns att läsa på följande platser:

- Sundsvalls kommun, receptionen, Norrmalmsgatan 4, Sundsvall
- Biblioteket Kvissleby, Skolgatan 1, Kvissleby

Inför samrådet gjordes 2024-05-13 ett brevutskick med information om projektet och samrådet till de fastighetsägare som berörs av markanspråk och fastighetsägare som ingår i bullerutredningsområdet. Brevutskick gjordes även till berörd kommun och länsstyrelse, övriga statliga myndigheter, organisationer, föreningar och företag som kan antas bli berörda. Allmänheten bjöds in till samråd genom annonsering i Sundsvalls tidning 2024-05-25 samt Post- och Inrikes Tidningar 2024-05-21.

Kompletterande samråd genomfördes mellan perioden 2024-12-10 och 2025-01-24. Kompletteringen genomfördes på grund av att ytterligare ytor krävs under byggtiden för att möjliggöra byggnation av järnvägsanläggningen samt för att höja bullerskyddsvallarna vid Övre Bredsand. De tillkommande ytorna avses tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt samt med vägrätt för bullerskyddsvallarna vid Övre Bredsand. Det kompletterande samrådet avsåg även ett förslag där den höga banken som i samrådshandlingen sträcker sig genom Hemmanet/Svartvik ersätts av två landbroar. En för en nya dubbelspåret och en för det enkelspår som ska fungera som förbigångsspår.

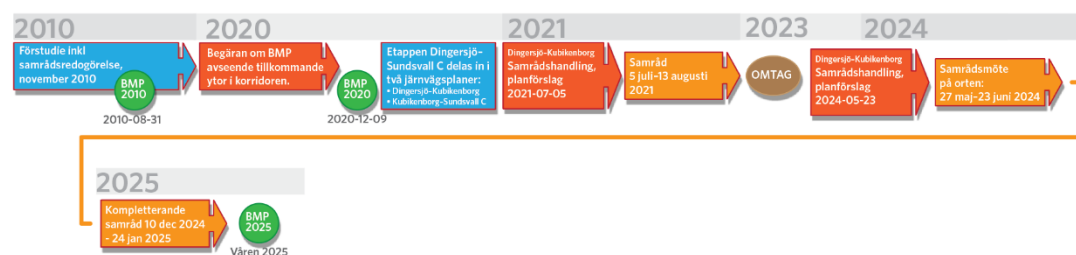
Samrådsunderlaget fanns tillgänglig på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/dingersjo-sundsvall.

Inför kompletterande samrådet gjordes 2024-12-10 ett brevutskick med information om projektet och samrådet till de fastighetsägare som berörs av markanspråk och fastighetsägare som ingår i bullerutredningsområdet. Brevutskick gjordes även till berörd kommun och länsstyrelse, övriga statliga myndigheter, organisationer, föreningar och företag som kan antas bli berörda. Allmänheten bjöds in till samråd genom annonsering i Sundsvalls tidning 2024-12-10 samt Post- och Inrikes Tidningar 2024-12-10.

I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket hur inkomna synpunkter beaktas. Synpunkterna på samrådshandlingen täcker ett brett spektrum av aspekter, bland annat dubbelspårets planläge, markanspråk, konsekvensbegränsande åtgärder avseende buller och vibrationer, masshantering och mer detaljerad information om påverkan på den egna fastigheten.

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

I Figur 1 sammanfattas planprocessen för Ostkustbanan Dingersjö-Kubikenborg.



Figur 1. Planprocess Ostkustbanan Dingersjö-Kubikenborg

2 Samrådsrets

2.1. Samrådsrets inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2010

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

2.2. Samrådsrets inledande samråd 2015–2020

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

2.3. Samrådsrets för utformning av planförslag 2021

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

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

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

Även allmänheten ingår i samrådsretsen.

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

2.4. Samrådsrets tidiga samråd 2023–2024

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

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

Konsultation har skett med sametinget och med Voernese sameby.

2.5. Samrådsrets för utformning av planförslag 2024

Samrådsretsen har definierats utifrån bedömt behov och anpassats till utredningens omfattning och bedömda påverkan på omgivningen. Då länsstyrelsen beslutat att aktuellt projekt har betydande miljöpåverkan ska, enligt miljöbalkens bestämmelser, samråd hållas med de myndigheter och särskilt berörda, som kan komma att påverkas av planerad åtgärd samt övriga intressenter. Samrådshandlingen har även utgjort ett samrådsunderlag med syfte att redovisa ett underlag till länsstyrelsens beslut om de tillkommande ytorna innebär betydande miljöpåverkan.

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

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

Även allmänheten ingår i samrådsretsen.

Under samrådet år 2024 har enskilda som kan antas bli särskilt berörda ingått i samrådsretsen, däribland de fastighetsägare och rättighetshavare som omfattas av järnvägsplanens redovisade markanspråk, både permanent och för tillfällig nyttjanderätt samt de vars fastighet omfattas i bullerutredningsområdet.

Samrådet omfattade fem tillkommande ytor, det vill säga ytor som inte ingick i befintlig utredningskorridor. I samrådsretsen har därför enskilda som kan antas bli särskilt berörda, däribland fastighetsägare och rättighetsinnehavare, inom de tillkommande ytorna inkluderats.

2.6. Samrådsrets för kompletterande samråd om utformning av planförslag 2024/2025

Fortsatt projektering av dubbelspåret mellan Dingersjö och Kubikenborg har resulterat i en annan utformning än den som presenterats under samrådet 2024. För att informera om pågående arbete och inhämta synpunkter har kompletterande samråd skett som riktade sig till områden längst sträckan som berördes. Inbjudan till kompletterande samråd skickades ut till flertalet fastighetsägare i respektive område samt myndigheter, företag, föreningar och organisationer som bedöms kunna bidra med kunskap och synpunkter av värde.

Utöver utskicket har möten hållits med Sundsvalls kommun respektive Länsstyrelsen Västernorrland.

3 Samråd

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

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

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

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

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

3.1.1. Samråd med berörda länsstyrelser och kommuner

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

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

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

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

3.2. Inledande samråd vid utformning av planförslag 2015–2020

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

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

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

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

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

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

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

Datum för genomförande av samråd med länsstyrelsen:

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

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

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

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

2018-02-27 – Samråd om Tingstahögen - Länsstyrelsen meddelar via telefon och mejlkonversation att gravkullen Tingstahögen har ett mycket högt värde och att

länsstyrelsen ej kommer att tillåta ytterligare intrång in mot området av lämningen. Markanspråk närmare än de större vägarna som finns i dagsläget kommer inte att tillåtas. Länsstyrelsen får en efterföljande fråga från Trafikverket via mejl med begäran om förtydligande på karta och får till svar att inom rödmarkerat område kommer ej byggnation medges och att arkeologisk utredning är rutin i området.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Avseende Stavsättsbäcken och Grevensbäcken ser Trafikverket inga behov av kompensationsåtgärder.

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

I ett mejl 2019-01-31 inkom länsstyrelsen med en sammanställning av synpunkter kring eventuella kompensationsåtgärder och om några biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet och som ska utredas av Trafikverket. Länsstyrelsen angav att utifrån vad

som framgått av utredningarna som har presenterats i PM för respektive vattendrag ser inte kompensationsåtgärder ut att vara nödvändiga, men de behöver slutgiltigt behandlas av länsstyrelsen i den kommande miljöprövningen.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

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

Datum för genomförande av samråd med Sundsvalls kommun:

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

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

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

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

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

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

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

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

Möte 2018-10-16 handlade om Svartvik med fokus på kulturmiljö- och friluftsaspekter. Diskussion fördes om områdets värden kopplat till kulturmiljö och friluftsliv. Området och dess kvarvarande byggnader har inget formellt skydd, men utgör ett stort värde för den

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

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

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

Mötet 2018-11-29 behandlade passagebehov och föreslagna passager. Kommunen framförde synpunkter om behov av tätare passager för småvilt, behov av viltstängsel där det inte finns personsskyddsstängsel samt att de föreslagna passagerna för GC-trafik 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.

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

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

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

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

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

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

Minnesanteckningar från genomförda öppet hus har förts.

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

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

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

Fråga: Hur påverkas borrade energibrunnar av tunneln?

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

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

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

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

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

Fråga: Hur görs bullerberäkningar? Varför utförs inte bullermätningar?

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

Fråga: Finns inga förslag att se nu?

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

Fråga: Vad är tidplanen för dubbelspåret?

Trafikverket svarar: Planerad byggtid är 2023–2027.

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

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

Fråga: Vad händer med befintlig järnväg och banvall?

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

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

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

Informationsmöte för markägare i Vapelnäs 2017-03-20

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

Samrådsmöte med särskilt berörda bostadsfastigheter 2017-09-11

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverket svarar: Trafikverket tar med sig frågan.

Fråga: Hur mycket går att påverka?

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

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

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

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

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

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

Buller och vibrationer

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

Många frågor om hur bullerutredning och inventering går till.

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

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

Ska spåret kapslas in så att bullret minskas?

Passager

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

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

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

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

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

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

Tunnel och vattenverksamhet

Frågor kring hur energibrunnar kan påverkas.

Mark och fastighetsfrågor

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

Generella frågor

Varför bygger man inte en längre tunnel?

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

Inkomna synpunkter och frågor

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

Buller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Passager

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

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

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

Kulturmiljö

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

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

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

Bergvärme

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

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

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Miljöpartiet, skriftligt yttrande 2017-09-03

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

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

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

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna.

Företagarna/Företagarföreningen Näringslivsbolaget

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

3.3. Samråd vid utformning av planförslag 2021

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

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

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

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

Nedan presenteras det samråd som utförts vid utformning av planförslag 2021.

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

3.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

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

Buller och vibrationer

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

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

Strandskydd

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

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

Trafikverket svarar: Projektet har gjort ett omtag och informationen i den tidigare samrådshandlingen från 2021 är till viss del inte längre aktuell. Nu föreslagna lösningar och konsekvensbeskrivningar redovisas i Samrådshandling 2024-05-23.

Kulturmiljö och fornlämningar

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

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

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

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

Trafikverket svarar: Länsstyrelsens synpunkter har noterats. Projektet har gjort ett omtag och åtgärder som föreslogs i den tidigare samrådshandlingen från 2021 är till viss del inte längre aktuella. De omarbetade förslagen redovisas i Samrådshandling 2024-05-23.

Grundvatten

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

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

Trafikverket svarar: Projektet har gjort ett omtag och tunneln som beskrevs i den tidigare samrådshandlingen från 2021 är inte längre aktuell, den har ersatts av en skärning. Trafikverket bedömer att bortledning av grundvatten för skärningen är tillståndspliktig. Trafikverket avser att ta fram anmälningar för respektive vattendrag som berörs av åtgärder, med undantag för Svarttjärnsbäcken som planeras att hanteras i en samlad tillståndsansökan tillsammans med bortledning av grundvatten för skärningen i Stockvik. De tillstånd och anmälningar för vattenverksamhet som bedöms bli aktuella beskrivs i Samrådshandling 2024-05-23.

Jordbruksmark

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

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

Klimatanpassning

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

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

3.3.2. Samråd med berörd kommun

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

Strategiskt viktiga frågor på ett övergripande plan

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

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

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

Trafikverket svarar: Projektet har gjort ett omtag och informationen i den tidigare samrådshandlingen från 2021 är till viss del inte längre aktuell. Bland annat har linjesträckningen justerats. I den nuvarande projekteringen har det säkerställts att ombyggnationen inte omöjliggör en framtida regionalstågsstation i Kvissleby eller i Bredsand. Trafikverket har noterat kommunens önskemål om en översiktlig profil och översiktskarta, vilket inarbetas i Samrådshandling 2024-05-23.

Hushållning med naturresurser

Miljönämnden kan inte instämma med Trafikverkets bedömning om att aktuell järnvägsplan kommer att medföra små negativa konsekvenser vad gäller hushållning av naturresurser när projektet beräknar ett massöverskott på 600 000 m³, som det i dagsläget inte finns någon klar avsättning för. Nämnden förordar att Trafikverket hittar reella och lämpliga avsättningsområden för massorna i ett så tidigt skede som möjligt. Vidare anser nämnden att det är viktigt att hitta hållbara transportlösningar för att minska masshanteringsens klimatpåverkan.

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

Trafikverket svarar: Projektet har gjort ett omtag och upplägget i handlingarna har ändrats i Samrådshandling 2024-05-23.

Det bör noteras att det i samrådshandlingen från 2021 inte gjordes några relevanta mängdberäkningar och att den angivna volymen 600 000 m³ är en uppenbar felskrivning (enbart den ena förskärningen för den tidigare tunneln genererade ett volymöverskott av ca 350 000 m³). I den Samrådshandling som redovisats 2024 uppgår massöverskottet till ca 1 780 000 m³. Därefter har ett genomgripande optimeringsarbete genomförts, varvid massöverskottet har reducerats väsentligt.

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

Ytterligare undersökningar av massornas föroreningsinnehåll genomförs under fältsäsongen 2024.

Åtgärder i bäckar

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

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

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

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

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

Trädsäkringszon

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

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

Dammar vid Circle K, Bredsand

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

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

Utredda viltpassager

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

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

Nya markanspråk

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

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

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

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

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

I Nolby tas jordbruksmark i anspråk för omläggning av korsningen för väg 562/568, vilket är nödvändigt för att kunna anlägga ett nytt dubbelspår. Möjligheterna till alternativa lokaliseringar är begränsade, i synnerhet med hänsyn till Ljungan i öst och Tingstahögen i norr. Ianspråktagande av jordbruksmark har därmed bedömts vara nödvändigt. Vägslänterna flackas ut så att en större del av jordbruksmarken kan fortsätta nyttjas efter byggskedet.

Tillfälliga nyttjanderätter

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

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

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

Trafikverket svarar: Trafikverket har noterat kommunens synpunkter.

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

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

Gammalt järnvägsspår

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

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

Trafikverket svarar: När dubbelspåret är utbyggt kommer befintligt spår på delen Svartvik-Bredsand ha en fortsatt funktion för de godstransporter som genereras av närliggande industrier samt en funktion som förbigångsspår för långsamtgående trafik. I kravspecifikationen för projektet ingår att anlägga förbigångsspår med jämna mellanrum längs med dubbelspåret. Initialt planerades för förbigångsspår på ömse sidor dubbelspåret

i höjd med Hemmanet/Svartvik men efter dialog med Trafikverket kapacitetcenter har klarlagts att ett förbigångsspår på östra sidan om dubbelspåret är tillräckligt sett från kapacitetssynpunkt.

Avseende delsträckorna Dingersjö-Svartvik och Bredsand-Kubikenborg, kommer dessa utgå och räls och övrig teknisk utrustning kommer att bortmonteras. Förutsättningarna för att återställa marken enligt kommunens önskemål kommer att, i dialog med kommunen, klarläggas i senare skede av projektet.

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

Dagvatten och avvattning

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

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

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

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

Buller

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

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

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

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

Störningar under byggtiden

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

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

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

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

Tunneldrivning

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

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

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

Trafikverket svarar: Projektet har gjort ett omtag och tunneln som beskrevs i den tidigare samrådshandlingen från 2021 är inte längre aktuell, utan den kommer att ersättas av en djup skärning. Även för skärningen kommer tillstånd för grundvattenbortledning krävas. I ansökan om detta kommer en utförligare beskrivning av vattenhanteringen att ges.

Förorenad mark

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

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

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

Trafikverket svarar:

Kompletterande provtagningar utförs under fältsäsongen 2024. En omfattande provtagningsplan tas fram som utgår från genomförd miljöhistorisk inventering och SGI:s publikation 40, Klassning av förorenade massor in situ.

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

Masshantering

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

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

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

Väglösningar

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

Stadsbyggnadskontoret har också synpunkter på redovisade väglösningar. Dessa kan sammanfattas med att tillgängligheten för gående och cyklister bör ses över, att se över

vägar så att de inte utgör en säkerhetsrisk, att utformningen av passager över järnvägen bör redovisas tydligare samt att förslaget om att provisoriskt ansluta Övre Bredsand söderut får stora negativa konsekvenser för de boende.

Trafikverket svarar: Trafikverket har studerat alternativa utformningar av erforderliga vägomläggningar längs hela sträckan. Föreslagen utformning framgår av planförslaget som redovisas i Samrådshandling 2024-05-23. Allmänt sett gäller att Trafikverket har studerat passagebehov över järnvägen och att behovet av planskilda passager för gång- och cykeltrafik ska tillgodoses. Därtill har behovet av att ansluta dessa passager på ett funktionellt och säkert sätt till befintliga och planerade gång- och cykelvägar i området beaktats.

Avseende gång- och cykelbana längs Kemivägen har Trafikverket tidigare inte funnit tillräckligt stöd i kommunens planering för att inkludera utrymme för en gång- och cykelbana i den planerade broombyggnaden för Kemivägen. Men vid dialog under hösten 2024 har Sundsvalls kommunen förtydligat sina planer för området varför Trafikverket i granskningshandlingen justerat bredden på bron för att möjliggöra en framtida gång- och cykelbana.

Under byggtiden kommer temporär omledning av vägtrafik att erfordras dels för Serpentinvägen, dels för Tellusvägen. Omledning torde endast behöva ske under korta perioder och då via de föreslagna omledning svägar som redovisas i planförslaget.

Detaljplaneområde

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

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

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

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

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

Kulturmiljö

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

Svartvik

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

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

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

Tingshögen

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

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

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

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

Rekreation och friluftsliv

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

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

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

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

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar kommunens synpunkter och väger in dessa i pågående arbete med järnvägsplanen. Projektet har gjort ett omtag och åtgärder som föreslogs i den tidigare samrådshandlingen 2021 är till viss del inte längre aktuella.

I det nya planförslaget ligger passagen för Serpentinvägen längre norrut och närmare Svartviks grönområde och industriminne. Trafikverket har utrett möjligheten till en

planskild passage som ersätter Kyrkvägen men de alternativ som står till buds har avförts från fortsatta studier. Motivet till detta är bland annat att terrängförhållandena är ogynnsamma, vilket medför att såväl en bro över som en port under dubbelspåret skulle ge ett mycket storskaligt intryck i miljön. Vidare bedöms passagebehoven vara små samtidigt som en planskildhet blir mycket kostsam.

Barnrätt och trygghetsaspekter

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

Trafikverket svarar: Trafikverket instämmer när kommunen framhåller trygghetsaspekter ur ett barnperspektiv. I arbetet med att analysera passagebehov och att utforma trygga och säkra passager planskilt med dubbelspåret har detta beaktats. Trafikverket arbetar därtill med en barnkonsekvensanalys för sträckan, som kommer att inkluderas i MKB för granskningshandlingen.

Övriga noteringar från kommunstyrelsekontoret

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

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

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

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

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

Separata möten har även hållits med fastighetsägare och närboende.

Buller och vibrationer

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

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

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

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

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

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

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

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

Avgränsningen av bullerberörda görs om i detta skede, eftersom flera förutsättningar har ändrats, avgränsningen kommer att presenteras i sin helhet i granskningshandlingen.

För Övre Bredsand utreds möjligheterna att komplettera de befintliga bullerskydden utmed den västra sidan av E4:an för att förbättra ljudmiljön i området.

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

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

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

Hastighet

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

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

Pendelstation

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

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

Protest

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

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

Strömförsörjning

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

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

Terminologi

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

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

Tidplan

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

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

Gång- och cykelvägar

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

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

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

Kyrkvägen

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

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

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

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

Tellusvägen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverket svarar: Trafikverket har fått in ett stort antal synpunkter gällande temporär ersättningsväg för Tellusvägen under byggtiden. Orsaken till att Tellusvägen kommer att behöva stängas under begränsade tidsperioder är att en ny enkelspårsbro skall byggas. Hur ofta och hur långa de temporära avstängningarna kommer att bli är för tidigt att säga, det kommer att klarläggas i senare skede.

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

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

Att anlägga en ersättningsväg norrut, strax väster om E4, bedöms inte som ett alternativ då huvuddelen av den sträckan är planerad att användas för byggtrafik. Likaledes bedöms att

en tillfällig vägbro över E4 och över järnvägen inte är ett genomförbart alternativ, bland annat beroende på att nivåskillnaden mellan en passage på bro över järnvägen och befintlig väg 562 är allt för stor för att en acceptabel anslutning till väg 562 ska kunna tillskapas samtidigt som kostnaden skulle bli oacceptabelt hög.

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

Serpentinvägen

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

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

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

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

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

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

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

Rälsvägen

Ett yttrande har inkommit gällande förslaget att ta bort övergången vid Rälsvägen och ersätta den med en ny övergång vid Trutvägen. Förslaget beskrivs som dåligt eftersom Rälsvägen idag är en naturlig passage för gång- och cykelvägen mellan Kvissleby och Nolby norra delar. Den befintliga övergången upplevs som en trafikvänlig väg för gående och en naturlig passage till Solede skola, Nolbykullens och Nolby förskolor. Övergången vid Rälsvägen är flitigt använd av b. 1a barn till Nivrenaskolan. Att gå via Gamla vägen till Trutvägen och därefter gå lika långt tillbaka mot Kvissleby ses som ett mindre naturligt och inte lika trafiksäkert vägval.

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

Tunavägen

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

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

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

Tingstavägen

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

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

Önskemål om påfart

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

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

Hänsyn under byggskedet

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

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

3.3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

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

Statens geologiska undersökningar (SGU)

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

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten.

Statens geotekniska institut (SGI)

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

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

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

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

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

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

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

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

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

Lantmäteriet

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

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

Sametinget

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

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

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

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

Region Västernorrland

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

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

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar Region Västernorrlands synpunkter.

Ambulansen Västernorrland

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

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

Naturskyddsföreningen

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

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

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

MittSverige Vatten & Avfall

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

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

E.ON.

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

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

Nouryon

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

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

Nolby Alpina SK

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

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

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

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

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

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

Trafikverket hanterar vattenledningen i samråd med berörd ledningsägare.

EMF AB

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

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

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

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

Fastighets AB Balder

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

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

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

Hemtjänst Ditt Liv AB

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

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

BRF Strandparken

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

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

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

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

Samfälligheten skidlöparen (64 fastigheter)

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

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

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

Orsaken till att Tellusvägen kommer att behöva stängas under begränsade tidsperioder är att en ny enkelspårsbro kommer att byggas. Tellusvägen kan därför inte hållas öppen för vägtrafik under begränsade tidsperioder. Hur ofta och hur långa de temporära avstängningarna kommer att bli är för tidigt att säga, det kommer att klarläggas i senare skede.

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

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

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

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

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

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

3.4.1. Samråd med berörd länsstyrelse

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

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

3.4.2. Samråd med berörd kommun

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

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

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

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

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

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

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

Frågor som ställdes under de öppna husen var bland annat:

- Utformningen av järnvägen och val av placering
- Val av skärning i stället för tunnel genom berget i Vapelnäs
- Miljön under byggtiden
- Väglösningar under byggtiden.

Dessa frågor har även inkommit skriftligen, varför svar återges nedan. Samtliga anteckningar från de öppna husen finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2023/66694.

Nedan sammanfattas och besvaras inkomna skriftliga synpunkter och frågor.

Buller – Skottsund

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

Boende i Skottsund kräver att:

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

De boende anser att sista punkten är en mycket prioriterad fråga på grund av den ökande gods- och tågtrafik som planeras, inklusive ökande hastigheter. De kräver därför att

spårnära bullerskyddsåtgärder utreds. Enligt ovannämnda illustrationskartor finns inga sådana åtgärder planerade. De boende kräver även att det ska planeras för en bullervall vid området och om utredningen kommer fram till att utrymme saknas ska en bullerskärm byggas.

Trafikverket svarar: Projektet har gjort ett omtag och åtgärder som föreslogs i den tidigare samrådshandlingen från 2021 är till viss del inte längre aktuella. Spårnära bullerskyddsåtgärder utreds för att skydda fastigheterna i Skottsund. Åtgärderna som utreds i Kvissleby kommer även att skydda delar av Skottsund. De åtgärder som utreds presenteras i Samrådshandling 2024-05-23.

Buller och vibrationer - Nolby

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

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

Buller - Bredsand

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

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

Vibrationer

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

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

Linjesträckning

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

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

som föreslogs under samrådet 2021. Det material som redovisas i samband med öppet hus kommer också att läggas ut på hemsidan.

Vapelnäs

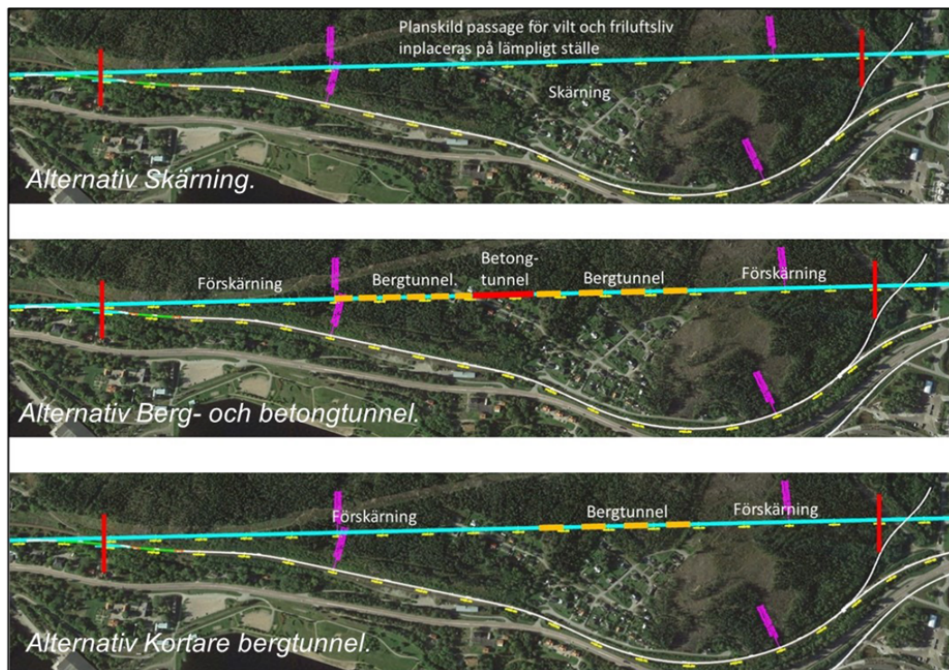
Flertalet boende i Vapelnäs är besvikna på alternativet med skärning i stället för tunnel. Det har lämnats in flertalet förslag som exempelvis att dubbelspåret kan gå där det befintliga enkelspåret är beläget och förslag på alternativ med betongtunnel på viss del av sträckan. Det uppges att förslaget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

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

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

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

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



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

Följande samlade bedömning görs:

- Kostnaden för tunnel är avsevärt större än kostnaden för skärning. Merkostnaden med en längre tunnel bedöms till cirka 300 miljoner kronor och merkostnaden med en kortare tunnel bedöms till cirka 150 miljoner kronor.
- Tunnel innebär stora osäkerheter under byggtiden, bland annat avseende geohydrologi och bergkvalitet. Sådana osäkerheter kan vara starkt kostnadsdrivande och tidplanepåverkande.
- Skärning bedöms innebära hanterbara risker under genomförandet.
- I och med att profilen för en skärning kan läggas högre jämfört med en tunnel (där profilen behöver "tryckas ner" för att åstadkomma bergtäckning), blir massöverskottet inte större med skärning jämfört med tunnel.
- Samtliga alternativ innebär påverkan på närliggande boendemiljöer och ett antal bostäder längs den södra delen av Klyvarvägen behöver lösas in oavsett alternativ.
- Påverkan på natur och åtföljande barriärverkan blir påtaglig med skärning men barriärverkan kan mildras med att en eller flera planskilda passager för vilt och friluftsliv anläggs över skärningen på lämplig plats.
- Baserat på ovanstående har Trafikverket valt att fortsätta arbete inriktas mot en utformning med skärning.

LONA-projekt

Engagerade i LONA-projektet, Strandledden längs Ljungan, har lämnat synpunkter. De meddelar att de har mycket material från "EKO-park" som ligger söder om BoKlok-husen i Kvissleby. Uppger att Trafikverket planerar lyfta upp Nolbybäcken inom området skulle vara ge stort värde för upplevelsen av området, och för många växter och djur som trivs i strömmande vatten och våta miljöer. Eftersom Trafikverkets arbeten kommer att innebära grävning i området önskas att någon sorts samarbete ske kring planering, markföroreningsfrågor och så vidare. De yttrande lämnar önskemål om att ideellt

engagerade ges möjlighet att delta i ett sådant arbete på ett tidigt stadium och genom hela processen. Det anges att det finns möjlighet att söka särskild finansiering för ett naturvårdsprojekt, eventuellt ett LOVA-projekt för de del av dubbelspårsprojektet som innebär åtgärder kring Nolbybäcken så att de utformas för att bli gynnsamt för biologisk mångfald och rekreationsmiljöer för de boende i Kvissleby med omnejd. Avslutningsvis lämnas ett förslag om att anläggas en gång- och cykelväg kring Tunavägen med en förbindelse mellan gång- och cykelvägen och Strandledden. Det finns redan en cykelbar förbindelse, men den skulle behöva åtgärdas för att fungera.

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

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

Inlösen

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

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

Minskade husvärden

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

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

Gång- och cykelväg i Kvissleby

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

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

Tellusvägen

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

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

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

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

Serviceväg vid Vapelnäs

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

Trafikverket svarar: Trafikverket har lyssnat in synpunkten och arbetat vidare med de boendes förslaget till samrådshandlingen. Förslaget med "serviceväg via Klyvarvägen" presenteras i Samrådshandling 2024-05-23. Därefter har optimeringsarbetet fortsatt och i granskningshandlingen kommer ett modifierat förslag att redovisas.

Påverkan på verksamheter

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

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

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

Faunapassage i Vapelnäs

Boende i Vapelnäs framför att Trafikverket bygger en "dödsfälla". Genom att gränsa av bostadsområdet från skogen så tar Trafikverket bort möjligheten för människor i skogen att evakuera på ett säkert sätt vid ett utsläpp från den närliggande fabriken, som klassas som en av de farligaste i landet. De flesta som rör sig i skogen idag använder den befintliga skogsbilvägen och vid till exempel ett ammoniakutsläpp måste man direkt evakuera. Då hinner man inte bege sig till den faunapassage presenterats. Den närmaste passagen ligger från den befintliga skogsbilvägen räknat närmare fabriken och enligt yttrandet så är man död innan man nått dit, om vinden ligger på åt det hållet.

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

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

Gång- och cykelväg i Nolby

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

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

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

3.4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer Sametinget

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

Voernese sameby

Konsultation med Voernese sameby hölls 11 mars 2024. Under mötet presenterades projektet och dess sträckning. Särskilt lyftes att det planeras för en skärning i Vapelnäs i stället för tunnel samt en preliminär bedömning av faunapassager. Ordförande för Voernese sameby berättar att Voernese Sameby inte använt vinterbetesmarkerna vid kusten på väldigt många år. Senast de användes var det en annan sameby som fick dispens från länsstyrelsen att använda markerna på Hornslandet. Markerna kommer dock användas av Voernese sameby inom nära framtid och Juniskär lyfts fram som ett exempel. Voernese sameby ser mycket positivt på att den nya järnvägen kommer att stängslas in. Avseende föreslagna passager vid Vapelnäs så ska föreslagna bredder fungera om renarna drivs av renskötare. Renar som strövar fritt vill dock ha bredare passager. En passage i Kiruna lyfts som exempel vilken är 50 meter bred. Där har man sett att renarna tar sig över själva.

Under mötet framgick att Trafikverket och Voernese sameby uppnått enighet och samtycke. Voernese sameby kommer vara del av kommande samråd och det kommer fram tills

järnvägsplanen vunnit laga kraft finnas möjlighet att inkomma med synpunkter under hela planprocessen samt att överklaga planen.

3.5. Samråd vid utformning av planförslaget 2024

Den 27 maj 2024 presenterade Trafikverket en samrådshandling för utbyggnad till dubbelspår för Ostkustbanan, delen Dingersjö-Kubikenborg, Sundsvalls kommun, Västernorrlands län. Samrådet pågick från 27 maj till 23 juni 2024.

Samrådshandlingen fanns tillgänglig på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/dingersjo-sundsvall och fanns att läsa på följande platser:

- Sundsvalls kommun, receptionen, Norrmalmsgatan 4, Sundsvall
- Biblioteket Kvissleby, Skolgatan 1, Kvissleby

Inför samrådet gjordes 2024-05-13 ett brevutskick med information om projektet och samrådet till de fastighetsägare som berörs av markanspråk och fastighetsägare som ingår i bullerutredningsområdet. Brevutskick gjordes även till berörd kommun och länsstyrelse, övriga statliga myndigheter, organisationer, föreningar och företag som kan antas bli berörda. Allmänheten bjöds in till samråd genom annonsering i Sundsvalls tidning 2024-05-25 samt Post- och Inrikes Tidningar 2024-05-21.

Vid framtagande av planförslag har det framkommit behov av att på fem platser ta mark i anspråk utanför befintlig utredningskorridor. Därutöver föreslås en skärning genom Vapelnäsberget, till skillnad mot den tunnel som det tidigare har samråtts om. Trafikverket har inkluderat de tillkommande ytorna i samrådet. Samrådshandlingen utgör därmed även ett samrådsunderlag med syfte att redovisa ett underlag till länsstyrelsens beslut om de tillkommande ytorna innebär betydande miljöpåverkan.

Nedan presenteras det samråd som utförts vid utformning av planförslag 2024.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2023/66694 och TÄHS-2024-000008.

3.5.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen Västernorrland inkom med yttrande daterad 2024-08-23 avseende samrådshandlingen. Yttrandet berör flera områden och redovisas nedan ett område i taget. Med anledning av länsstyrelsens yttrande har möten hållits med länsstyrelsen angående limniska naturvärden 2024-09-13, naturmiljö och artskydd 2024-09-20 samt gällande risk och säkerhet 2024-10-04. Minnesanteckningar har förts under samtliga möten.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen delar Trafikverkets syn på att järnvägen innebär stora negativa konsekvenser för kulturmiljön. Störst vikt har de två riksintressena för kulturmiljövård och länsstyrelsen bedömer att nuvarande planförslag inte innebär påtaglig skada på riksintressenas värde.

Länsstyrelsen förordar flytt av förvaltarbostaden eller något av de aktuella husen inom sågverksmiljön för att minska skadebilden i Svartvik. Länsstyrelsen vill också poängtera att det behöver säkerställas att skyddsåtgärder och försiktighetsmått vidtas för att inte skador ska ske på Svartviks kyrka exteriört eller interiört under byggtiden.

I samband med rivning av värdefull och kulturhistorisk bebyggelse ska en antikvarisk rivningsdokumentation genomföras.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter. Trafikverket utreder möjligheten till flytt av Gillska stugan i Svartvik. Vad gäller förvaltarbostaden har Trafikverket varit i kontakt med fastighetsägarna som inte är intresserade av att flytta huset inom området. Trafikverket avser därför inte att gå vidare med flytt av huset inom området. Avseende skador på Svartviks kyrka så har en riskanalys genomförts och behov av nödvändiga skyddsåtgärder utreds vidare i samband med framtagande av granskningshandlingen.

Trafikverket avser att genomföra antikvarisk rivningsdokumentation i samband med rivning av värdefull och kulturhistorisk bebyggelse, vilket är i linje med länsstyrelsen yttrande.

Naturmiljö

Länsstyrelsen har kännedom om följande naturvårdsobjekt i anslutning till den planerade järnvägen. Utöver dessa naturvärden kan det finnas ytterligare naturvärden som inte är kända. Trafikverket behöver inventera naturvärden längs sträckningen och visa att de inte riskerar att försvinna eller att deras status försämrass.

- Fläsian med värdefulla biotoper som sandstrand, gräsmark och grund botten. Rik kärlväxtflora samt strandskalbaggar.
- Vapelbäcken har högt naturvärde med förekomst av flodnejonöga och havsöring. Ingen körning får ske i vattendrag och det är viktigt att undvika grumling.
- Gravhögen i Nolby är rik på insekter och växter, till exempel tjärblomster, prästkrage, pillerstarr och vårfingerört. Det är viktigt att slätterhävden kan fortsätta och att inga invasiva arter etablerar sig i närheten av gravhögen.
- Riksintresse Nedre Ljungan är ett viktigt område för reproduktion av flodnejonöga, Verksamhetsutövaren ska inte påverka vattenkvalitén.

Trafikverket svarar: Trafikverket har inventerat naturvärden längs järnvägssträckan, se svar under artskydd nedan.

Trafikverket bedömer att Fläsian (ID:81464) inte påverkas av projektet. Vad avser Vapelbäcken (ID:81438) och Gravhög (ID:81605) kommer skyddsåtgärder vidtas för att undvika och minimera påverkan. Dessa skyddsåtgärder inarbetas i Granskningshandlingens MKB och vidareutvecklas efter planskedet.

Projektet bedöms ej komma att påverka vattenkvalitén inom riksintresset Nedre Ljungan. Erforderliga skyddsåtgärder kommer vidtas för att undvika grumling till följd av omläggning av Nolbybäcken och övriga markarbeten i närområdet.

Artskydd

Länsstyrelsen kan inte yttra sig slutgiltigt om järnvägsplanens påverkan på fridlysta arter i området då det i dagsläget inte finns en fullständig naturvärdesinventering tillgänglig. Länsstyrelsen efterfrågar en motivering till varför genomförd NVI som gjordes för 8 år sedan bedöms vara aktuell. Det saknas bedömning av eventuella förändringar i naturmiljö eller artförekomster som kan ha skett efter genomförd NVI.

Länsstyrelsen anser att bedömningar av i planen ingående och identifierade fridlysta arter där Trafikverket bedömt att den lokala och regionala statusen inte riskerar påverkas på ett förbjudet sätt behöver motiveras i en artskyddsutredning. Bedömningar ska alltså motiveras och dokumenteras tillsammans med eventuella skyddsåtgärder.

Gällande fridlysta växter enligt 8§ AF anger länsstyrelsen att dessa kan skadas av indirekt påverkan vilket utlöser artskyddsförbudet. Om detta är fallet ska verksamheten i första hand anpassas, i andra hand ska skyddsåtgärder vidtas och i tredje hand kan dispens sökas.

Trafikverket svarar: Under 2023 och 2024 har Trafikverket kvalitetsgranskat NVI:n från 2016. Eventuella ändringar i naturmiljön har dokumenterats. De platser som inte inventerats år 2016 har inventerats under sommaren 2024 enligt den uppdaterade standarden för NVI. Under 2024 har även e-DNA tagits på möjliga fortplantningsplatser för groddjur. Resultatet från den kompletterande NVI:n inarbetas i Granskningshandlingens MKB.

Artskyddsutredningar kommer tas fram för samtliga berörda arter: huggorm, vanlig groda, nattviol, fläcknycklar, spindelblomster, revlumner, knärot, bäver och älg. Resultaten från artskyddsutredningarna och eventuella skyddsåtgärder kommer att inarbetas i Granskningshandlingens MKB i tillämpliga delar. Samtliga arter utom knärot är listade som livskraftiga i rödlistan samt med god bevarandestatus. Knärot är listad som VU (sårbar) i rödlistan.

Generellt biotoskydd

Trafikverket har uppgett att den allé som återfanns i Kvissle inte kommer att beröras av järnvägsplanen. Den andra allén som har identifierats i höjd med Stockvik bedömer Trafikverket inte omfattas av det generella biotopskyddet med anledning av att träden har blivit främmande och inte planterade, vilket innebär att Naturvårdsverkets definition av alléer inte uppfylls. Länsstyrelsen har tittat på de bilder som har bifogats inventeringsrapporten samt nyare bilder via Google Streetview och bedömer sammantaget att Trafikverkets bedömning är skälig. Det finns därmed inga krav på att de träd som ingår i trädraden i höjd med Stockvik återplanteras i en alléformation. Däremot anser länsstyrelsen att borttagna träd med tillhörande naturvärden bör ersättas på annat vis för att minimera påverkan på den biologiska mångfalden.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta. I dagsläget bedöms de träd som ingår i trädraden i höjd med Stockvik inte behöva avverkas.

Invasiva främmande arter

Trafikverket behöver i MKB: n redovisa förekomster av eventuella invasiva främmande arter inom och/eller i närheten av verksamhetsområdet och beskriva hur de försäkras sig om att verksamheten inte sprider invasiva främmande arter. Beskrivning behövs för att försäkra att massor som ska återanvändas på annan plats inte innehåller frön eller växtdelar av invasiva främmande arter, alternativt hur de hanteras för destruktions. Vidare beskrivs i MKB: n att den enda art som finns inom området som enligt lag ska bekämpas är jättebalsamin enligt EU-förordningen 1143/2014. Det bör dock understrykas att blomsterlupin, kanadensiskt gullris och vresros är på förslag till en nationell lista över arter med krav på bekämpning och/eller spridningsbegränsning. Detta förslag planeras beslutas under hösten och kan därmed komma att börja gälla innan projektstart.

Trafikverket svarar: En inventering av invasiva arter längs hela järnvägsträckningen utfördes under 2023. De invasiva arter som påträffades under inventeringen var alpgullregn, blomsterlupin, druvfläder, häckoxbär, jättebalsamin, jätteslide, kanadensiskt gullris, kvastspirea, parkslide, plymspirea, rysk kornell och vresros. Trafikverket avser hantera fler arter som invasiva än de som listas i EU-förordningen 1143/2014.

Trafikverket avser ej återanvända massor där det finns risk för spridning av frön eller växtdelar av invasiva arter. Avbaningsmassor innehållande invasiva arter ska inte återföras

som ytligt material, men kan användas som fyllnadsmassor där det är lämpligt och risk för spridning inte föreligger. I övrigt ska massor innehållande invasiva arter transporteras till mottagningsanläggning. Trafikverket utvecklar redovisningen och beskrivningarna avseende invasiva arter i Granskningshandlingens MKB.

Strandskydd

Utredningsområdet överlappar strandskyddet på ett antal platser. Det är viktigt att Trafikverket så långt som möjligt minimerar påverkan på miljön i sina markanspråk både tillfälliga och permanenta. Länsstyrelsen emotser att strandskyddet tydligare redovisas i kommande granskningshandling. I dagsläget är det inte klarlagt hur hänsyn har tagits till strandskyddet för de olika markanspråken.

Trafikverket svarar: I granskningshandlingen kommer strandskyddade områden redovisas i plankartan. Trafikverket förtydligar markanspråket och anpassningar som gjorts av markanspråket. Vad gäller påverkan på strandskyddet så beskrivs det i avsnittet ”Prövningar enligt miljöbalken som inkluderas i planen”.

Vattenmiljö

Länsstyrelsen anger att en naturvärdesinventering innefattande kartläggning av limniska naturvärden i berörda vattendrag bör ingå som underlagsmaterial till MKB:n. I de fall då underlag i VISS saknas eller inte kan anses vara aktuella för nödvändiga bedömningar av nuvarande status kan nya underlagsdata behöva inhämtas.

Länsstyrelsen anser att redovisningen kring bortvalt alternativ rörande Nolbybäcken är otydlig och behöver förtydligas.

Länsstyrelsen anger att den riskanalys för yt- och grundvatten som tagits fram behöver biläggas MKB.

I de fall där vattendragsfåror behöver flyttas behöver överväganden kring avvägningar, utformning och materialval för en naturlig undervattens- och strandmiljö tydligt beskrivas.

Trafikverket svarar: Efter att samrådshandlingen publicerades har Trafikverkets ytvattenspecialist utfört fältbesök och dokumenterat de vattendragssträckor inom planområdet som kommer att beröras. Trafikverkets bedömning är att den dokumentation som gjorts av vattendragen vid fältbesöket utgör tillräckligt underlag för bl.a. MKB och utformande av lämpliga skyddsåtgärder för kommande arbeten. Att utföra biologisk provtagning såsom bottenfaunaprovtagning och elfiske i de vattendrag där detta inte redan gjorts bedöms inte kunna bidra till att ta fram ytterligare underlag som tillför något i projektet.

Ett möte hölls mellan Trafikverket och länsstyrelsen 2024-09-13 för att presentera den information som inhämtades under fältbesöket och föra en dialog kring limniska naturvärden som påverkas av järnvägsplanen. Länsstyrelsen bedömer att mycket av den information som tidigare saknades tydliggjorts i och med presentationen under mötet. Länsstyrelsen kan inte heller se behov av ytterligare fältinsatser. Om MKB kompletteras med bilder och information från utförda fältbesök så ska det utgöra tillräckligt underlag.

Trafikverket avser att förtydliga redovisningen kring bortvalda alternativ rörande Nolbybäcken i granskningshandlingen enligt länsstyrelsens önskemål.

Vad avser riskanalysen för yt- och grundvatten så vill Trafikverket undvika att ha med den och allt annat underlagsmaterial som bilagor. Relevanta delar från underlagsmaterialet arbetas in direkt i MKB:n och underlagsmaterial som nyttjas omnämns i avsnittet om underlagsmaterial, samtliga underlag finns med i källförteckningen i MKB. Länsstyrelsen

får däremot gärna ta del av riskanalysen, allt underlagsmaterial kan begäras från Trafikverket. Trafikverket tilldelade länsstyrelsen riskanalysen 2024-09-19.

Utformningen av de vattendragssträckor i Svarttjärnsbäcken och Nolbybäcken som kommer att flyttas och öppnas upp kommer att ske under arbetet med den fortsatta projekteringen. Överväganden kring avvägningar, utformning och materialval för att uppnå en naturlig undervattens- och strandmiljö kommer att beskrivas i kommande anmälan och tillståndsansökan för vattenverksamhet för respektive vattendrag.

Bortledning av grundvatten och hantering av dagvatten

Det är viktigt att hantering av framträngande grundvatten och dagvatten som uppkommer inom planområdet och som påverkar flöde och vattenkvalitet i naturliga ytvatten beskrivs tydligt.

Inverkan på möjligheterna att kunna uppnå MKN kan vara särskilt kritiskt för Vapelbäcken. Detta förutsätter omfattande skyddsåtgärder i både utförande och anläggning vad gäller påverkan från dagvatten.

Vattenhantering under byggskedet är avgörande för järnvägsplanens miljökonsekvenser på ytvatten och för möjligheterna att inte äventyra möjligheterna att uppnå MKN för berörda vattenförekomster

Eventuell påverkan på grundvattenberoende ekosystem behöver utredas och beskrivas.

Trafikverket svarar: Vatten som avleds från arbetsområdet i byggskedet kan ha olika ursprung så som grundvatten, regnvatten, ytvatten och processvatten. Ett samlingsbegrepp för dessa är överskottsvatten. Rening och/eller fördröjning av överskottsvatten innan utsläpp till recipient kommer att bli aktuellt på flera platser längs planområdet. Behov av utjämning och rening av överskottsvatten är noterat och markanspråk för utjämningsmagasin har beaktats i planförslaget. Frågan utreds vidare i det fortsatta planarbetet och lösningar kommer att redovisas mer utförligt i granskningshandlingen.

Skyddsåtgärder kommer att utformas så att påverkan från dagvatten under byggskedet och driftskedet inte påverkar möjligheterna att uppnå MKN i berörda ytvattenförekomster. Avseende Vapelbäcken så arbetar Trafikverket för att minimera tillförseln av vatten från järnvägsanläggningen till bäcken samt åtgärder för att minska påverkan från det vatten som behöver ledas till bäcken. Längs skärningen genom Vapelnäs planeras ett överdike som samlar upp dagvatten innan det når skärningen. Därefter projekteras avvattningen med fördröjning och rening och avses ledas via ledningar eller diken direkt till Svartviksfjärden, utan att ledas till Vapelbäcken. Från det norra landfästet av järnvägsbron som anläggs i Vapeldalen så blir det nödvändigt att delar av anläggningens avvattning leds till Vapelbäcken. Innan vattnet släpps ut till bäcken kommer det ledas i ett vägdike utformat för att rena vattnet och fastlägga så mycket partiklar som möjligt. Ovanstående beskrivningar kommer att inarbetas i Granskningshandlingens MKB.

Påverkan på grundvattenberoende ekosystem utreds på de platser där det kommer ske en grundvattensänkning. Beskrivningar avseende detta kommer att utvecklas i Granskningshandlingens MKB. För grundvattenbortledningen i Hemmanet och Vapelnäs samt Stockvik, som bedöms vara tillståndspliktiga, kommer miljöpåverkan att beskrivas mer i detalj i kommande MKB för respektive tillståndsansökan.

Naturvärden i vatten

Länsstyrelsen uppfattar att gränsdragningen mellan vad som redovisas under avsnitten Naturmiljö respektive Ytvatten är otydlig och att det föreligger risk för att viktiga aspekter

av naturvärden i vattenmiljö ”glöms bort”. Om vattenmiljöerna inte inkluderas under Naturmiljö behöver de avsnitt som behandlar ytvatten kompletteras med aspekter som rör naturvärden som naturvårdsarter och ekologiska funktioner etc. Hänvisningar till avsnitt som berör Ytvatten behöver finnas.

Trafikverket svarar: I avsnittet Naturmiljö redovisas terrestra naturvärden och även naturvärdesobjekt som inkluderar vattendragen. I avsnittet Ytvatten hanteras vattendragen och naturvärden som finns i vattnet. Trafikverket avser att komplettera avsnittet om ytvatten med bedömningar från utfört fältbesök samt lägga in tydligare hänvisningar mellan avsnitten.

Ekosystemtjänster

MKB:n bör utreda och beskriva effekter och konsekvenser på ekosystemtjänster.

Trafikverket svarar: Trafikverket kompletterar Granskningshandlingens MKB:n med beskrivning av effekter och konsekvenser på ekosystemtjänster enligt länsstyrelsens önskemål.

Risk och säkerhet

Länsstyrelsen anser att det i plan- och MKB delvis saknas viktiga risk- och säkerhetsaspekter som omnämns i PM Risk. Länsstyrelsen nämner att det främst gäller risker med avseende på ”Olycka vid verksamhet som hanterar farliga ämnen” och ”Naturolycka”.

Länsstyrelsen anser att liknande beskrivning av förutsättningar och eventuella åtgärder som för klimatanpassning bör göras för risker relaterade till närliggande industriområde i Övre och Nedre Stockvik. I MKB:n återfinns risken ”Olycka med farligt gods vid Nouryon”. Länsstyrelsen påpekar att det är viktigt att belysa att det finns fler verksamheter vid Stockviksverken än Nouryon. Vidare hänvisar Länsstyrelsen specifikt till resonemanget på s. 120–121 i PM Risk och att detta resonemang saknas i MKB:n.

Länsstyrelsen anser dessutom att analys och åtgärdsbehov ur PM Beredskapshänsyn saknas och bör finnas med i kommande handlingar inklusive MKB. Denna kommentar inkom via e-post 2024-08-28 som en komplettering till yttrandet.

Länsstyrelsen betonar att risken för översvämning samt ras och skred till följd av skyfall och avsmältning behöver tas på allvar med anledning av att Sundsvall utgör ett av MSB utpekade område med betydande risk för översvämning i kombination med att järnvägsplanen delvis löper längs avrinningsområdet för Södra berget. Länsstyrelsen anser att det i samrådsunderlaget saknas tillräcklig information om var problematik identifierats samt vilka åtgärder som kommer vidtas för att förhindra identifierade risker för naturolycka i form av ras och erosion samt slamströmmar i morän där orsaken är branta slänter i kombination med höga vattenflöden. Länsstyrelsen anser även att den klimatrelaterade ökade risken för skyfall bör omnämnas och analyseras särskilt med hänsyn till ovanstående.

Länsstyrelsen påpekar att det i MKB:n beskrivs att riskreducerande åtgärder gällande transport av farligt gods ska genomföras genom markinlösen. Med avseende på markinlösen och riskreducerande åtgärder gällande transporter av farligt gods anser Länsstyrelsen att det saknas angivelser för vilka säkerhetsavstånd som är aktuella samt för vilka sträckor markinlösen och andra typer av riskreducerande åtgärder ska vidtas.

Trafikverket svarar: Trafikverket har haft som målsättning att hålla texterna i MKB:n förhållandevis korta för att dokumentet inte ska bli för omfattande. Därför fokuserar

texterna i dokumentet inte på specifika olycksrisker från PM Risk. Texterna är övergripande sammanfattningar med fokus på förändringar till följd av planförslaget. Trafikverket kommer att uppdatera MKB:n så att de viktigaste delarna med avseende på "Olycka vid verksamhet som hanterar farliga ämnen" och "Naturolycka" återspeglas i Granskningshandlingens MKB. Risken "Olycka vid Nouryon" i MKB:n motsvarar risken "Olycka vid Stockviksverken" från PM Risk. Granskningshandlingens MKB kommer att uppdateras för att återspegla detta.

Vad avser PM Beredskapshänsyn vidareutvecklar Trafikverket Granskningshandlingens MKB avseende åtgärdsbehov som identifieras i PM Beredskapshänsyn. Däremot blir MKB för detaljerad om analyser från PM Beredskapshänsyn inarbetas. Trafikverket vill undvika att ha PM Beredskapshänsyn och allt annat underlagsmaterial som bilagor. Relevanta delar från underlagsmaterialet arbetas in direkt i MKB:n och underlagsmaterial som nyttjas omnämns i avsnittet om underlagsmaterial. Samtliga underlag finns med i källförteckningen i MKB och kan begäras ut från Trafikverket.

Sundsvall pekas ut av MSB som ett område med betydande risk för översvämning pga. skyfall och Selångersån. Den aktuella järnvägssträckan ligger inte i anslutning till Selångersån och inte heller inom något område som påverkas vid ett 100-årsregn. Delar av Södra bergets avrinningsområde leds till Norra Bredsandsbäcken som kulverteras under järnvägen och ansluts till befintligt dagvattensystem i Bredsand. Vid ett fullbelastat system medför kulvertlösningen att den initiala breddningen sker öster och nedströms planerad järnvägsanläggning. Vilka avvägningar som gjorts avseende avvattningslösningarna kommer att framgå i kommande PM Avvattning som länsstyrelsen kan ta del av.

Trafikverket dimensionerar samtliga flöden enligt TRVINFRA-00231 där klimatfaktor används vid beräkningar för att ta hänsyn till ökade regnmängder och ökade risker för översvämning. Erosionsskydd kommer att anläggas i järnvägsanläggningens slänter där det föreligger risk för erosion, ras eller slamströmmar. Erosionsskydden dimensioneras enligt TRV INFRA-00230 där hänsyn tas till jordart, släntlutning, slänthöjd, vattenflödets storlek, vattenflödets hastighet, grundvattennivå och klimatzon.

Geotekniska utredningar pågår. Trafikverket kompletterar Granskningshandlingens MKB avseende var problematik med ras och skred identifierats och åtgärder som behöver vidtas. I MKB:n kommer exempel på eventuella åtgärder att redovisas, men mer detaljer kring åtgärderna kommer att utredas i detaljprojekteringen efter planskedet.

Vad gäller länsstyrelsen yttrande avseende markinlösen så stämmer det inte att markinlösen genomförs med anledning av risker från transport av farligt gods. Det som står i MKB:n är följande: *Vidare innebär planförslaget att befintliga fastigheter med bebyggelse i mycket nära anslutning till den planerade järnvägen behöver lösas in till följd av järnvägsanläggningens markanspråk. Inlösen av fastigheter i nära anslutning till järnvägen är positivt ur ett riskperspektiv eftersom risken för omgivningen är som störst på korta avstånd från järnvägen.*

Markinlösen genomförs till följd av järnvägsanläggningens markanspråk, dvs. av andra anledningar än risker från transporter av farligt gods. Markinlösen baseras därmed inte på något säkerhetsavstånd avseende risker från transporter av farligt gods. Effekten av markinlösen är dock positivt ur ett riskperspektiv då skyddsobjekt i form av bebyggelse i nära anslutning till järnvägen inte bibehålls. Eftersom markinlösen inte genomförs med anledning av att reducera risken gällande transport av farligt gods bedömer Trafikverket inte att det är aktuellt att uppdatera texten med en beskrivning av de sträckor där markinlösen är aktuellt.

Arbetet med att identifiera riskreducerande åtgärder för delscenarier som medför höga risker, däribland olycka med transport av farligt gods, pågår och kommer att vidareutvecklas i Granskningshandlingens MKB. Eventuella åtgärder som blir aktuella kommer att beskrivas.

Masshantering

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att det finns ett bra underlag till grund för redogörelsen av masshanteringen i den slutliga MKB: n, som bör beskriva bland annat följande:

- En utförlig sammanställning av masshanteringen i projektet i tabellform.
- Valda platser för krossning och sortering, upplagshantering och övrig hantering av schaktmassor.
- Valda platser för permanent uppläggning (slutförvaring/deponi) av beräknat överskott av schaktmassor (jord och berg).
- Tänkbara platser därutöver för permanent uppläggning av ytterligare överskott av schaktmassor ifall beräkningen av överskottet inte riktigt stämmer. Det är viktigt att projektet inte innehåller några oklarheter vad gäller masshanteringen utan att beredskap finns för ett ordnat omhändertagande av större mängd överskottsmassor än beräknat.
- Hantering av dels sulfidhaltig jord, dels förorenade massor.
- Uppgift om Trafikverket kommer att initiera de särskilda sakprövningar som behövs för krossning och sortering samt permanent uppläggning av schaktmassor. Det kan gälla t.ex. samråd enligt 6 kap. miljöbalken inför ansökan om deponi för schaktmassor vilket kan vara en tidskrävande process.

Trafikverket svarar: Enligt önskemål från Länsstyrelsen kommer Trafikverket komplettera med en utförligare sammanställning av masshantering i tabellform. Omfattande undersökningar utförs under 2024 och resultaten kommer ligga till grund för sammanställningen.

Trafikverket avser att komplettera med platser för krossning, sortering, upplagshantering och övrig hantering av schaktmassor i Granskningshandlingens MKB.

Valda platser för permanent uppläggning av beräknat överskott av schaktmassor kommer vidareutvecklas i den slutgiltiga MKB:n. Även komplettering av tänkbara platser för permanent uppläggning av ytterligare överskott kommer inarbetas i MKB:n.

Trafikverket kommer lägga till ytterligare information gällande hantering av förorenade massor samt sulfidhaltig jord. Det är av största vikt att hanteringen av massor sker på ett miljömässigt ändamålsenligt sätt.

I avsnittet *Kommande sakprövningar* beskrivs vilka anmälningar som bedöms behövas i projektet. Där omnämns bland annat anmälan om krossning och sortering.

Förorenad mark

Länsstyrelsen vill lyfta att det är av stor vikt att ha utrett misstänkt förorenade områden och i tillräcklig omfattning för att kunna ta fram en hållbar masshanteringsplan för projektet och för att minska riskerna för spridning av föroreningar i byggskedet.

Trafikverket svarar: Trafikverket har tagit fram en omfattande provtagningsplan och provtagning har utförts under våren och fortsätter under hösten 2024. Resultatet från provtagningarna kommer ligga till grund för en hållbar masshanteringsplan.

Buller

En samlad bedömning av förslagets konsekvenser med avseende på buller kommer att kompletteras till granskningen när pågående bullerutredning är klar. Länsstyrelsen kan inte slutgiltigt yttra sig i frågan om buller.

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverkets målsättning i första hand är att vidta källnära åtgärder som bullerskydd och att fastighetsnära bullerskydd övervägs för bullerberörda fastigheter som komplement eller när bullerskärm eller vall inte är lämplig eller möjlig.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Jordbruksmark

Länsstyrelsen ser positivt på Trafikverkets ambition att så lång det är möjligt minska de negativa konsekvenserna för ett fortsatt brukande. Dialog med berörda markägare, inför alla åtgärder som påverkar jordbruksdriften är nödvändigt.

För att jordbruksmark ska kunna brukas är det nödvändigt att tillfarter finns till skiftena. Det är också angeläget att det inte skapas några barriärer som hindrar transporter till och från jordbruksmarken eller orsakar långa omvägar. Eventuell avvattning från Trafikverkets anläggningar får inte leda till jordbruksmarken och dess tillhörande kantdiken då de inte är anpassade för den ökande vattenmängden.

Trafikverket svarar: Trafikverket avser att föra dialog med berörda markägare inför de åtgärder som påverkar jordbruksdriften.

Det enda området med jordbruksmark i planområdet ligger i Nolby. Åtkomsten till jordbruksmarken kommer påverkas under byggskedet eftersom marken tillfälligt tas i anspråk, vilket gör marken obrukbar under byggskedet. Under driftskedet kommer marken kunna brukas i liknande grad som tidigare och tillfarten till marken kommer inte påverkas.

Utformning av ny vägdragning och cirkulation medför att delar av jordbruksmarken i Nolby försvinner. Merparten av vägdragvatten från väg 562 som tidigare leddes till jordbruksmarken kommer numer att avvattas via nya vägdiken och slänter inom Trafikverkets anläggning innan det ansluts till ledningar via brunnar. Vidare så fylls åkerdiken över där vatten från ett dagvattenutlopp med dagvatten från Nolby tidigare rann. Det vattnet tas in i tät ledning och leds till det utökade dagvattensystemet inom Trafikverkets anläggning.

3.5.2. Samråd med berörd kommun

Sundsvalls kommun inkom med yttrande daterad 2024-09-27 avseende samrådshandlingen. Yttrandet berör flera områden och redovisas nedan ett tematiskt område i taget. Med anledning av Sundsvalls kommuns yttrande har möte hållits med kommunen gällande ytvatten och naturmiljö 2024-10-10.

Sundsvalls kommun framför att Dubbelspår Dingersjö-Kubikenborg utgör både positiva och negativa konsekvenser för Sundsvall och Sundsvallsregionen. Kommunen gör dock den samlade bedömningen att de positiva effekterna överväger de negativa.

Relevanta mål och planer

Trafikverket har i sin handling redogjort för ett antal mål som projektet har att förhålla sig till. Sundsvalls kommun anser att det även är viktigt att beakta FN:s globala hållbarhetsmål samt kommunens lokala mål i det miljöstrategiska programmet. I de remitterade

handlingarna anges att det inte finns några lokala miljömål. Kommunfullmäktige i Sundsvalls kommun beslutade under 2020 om ett miljöstrategiskt program, som är ett styrdokument som redovisar gällande prioriteringar för miljöarbetet i Sundsvall. Dokumentet kan ses som ett övergripande paraply bestående av tre målområden – giftfria och resurssnåla kretslopp, värna biologisk mångfald samt minskad klimatpåverkan. Kommunen hänvisar att det till det miljöstrategiska programmet finns underliggande styrdokument som ska visa vägen i kommunkoncernens miljöarbete, exempelvis dagvattenplan, natur- och friluftsplan och grönsplan.

Sundsvalls kommun anser att målsättningarna i det miljöstrategiska programmet borde beaktas i Trafikverkets fortsatta arbete med järnvägsplanen och önskar kompletteringar kring detta inför granskningsskedet.

Trafikverket svarar: FN:s globala hållbarhetsmål i Agenda 2030 och Sveriges miljömål handlar om samma utmaningar när det kommer till miljömässig hållbarhet. Genom att uppnå Sveriges miljömål uppnås också den miljömässiga dimensionen av Agenda 2030 i Sverige. De svenska miljömålen är mer preciserade när det gäller vilken miljö kvalitet som krävs för en god miljö i jämförelse med målen i Agenda 2030. I och med att Trafikverket beaktar de nationella miljömålen så beaktas även de miljömässiga målen i Agenda 2030.

I Sundsvalls Miljöstrategiska program tydliggörs hur Sundsvalls kommunkoncern bidrar till att uppfylla de nationella miljömålen och miljödimensionen i Agenda 2030 genom lokala målsättningar och lokalt arbete. Genom beaktandet av de nationella miljömålen tar Trafikverket hänsyn till, på ett övergripande plan, relevanta målsättningar i det miljöstrategiska programmet.

Trafikverket kompletterar Granskningshandlingens MKB med avseende på beskrivning av de globala hållbarhetsmålen och Sundsvalls kommuns miljöstrategiska program.

Linjealternativ

I samrådshandlingen beskrivs fem linjealternativ som studerats i den linjestudie som utfördes när arbetet med järnvägsplanen återupptogs 2023. Det framgår inte på ett tydligt sätt vad skillnaderna mellan linjealternativen består av och vad som ledde fram till valet av föreslaget alternativ. Detta bör tydliggöras i det fortsatta arbetet.

Handlingen beskriver även i samma avsnitt tre alternativa utformningar för sträckningen förbi Vapelnäs. Det handlar om skärning, berg- och betongtunnel samt en kortare bergtunnel. Den samlade bedömningen av de olika alternativen redovisas ytterst kortfattat.

Sundsvalls kommun anser att det behöver förtydligas med avseende på miljöaspekter och barriäreffekter. Detta eftersom en skärning genom berget är ett stort ingrepp i naturen och innebär en kraftig barriärverkan som ger avsevärt försämrade förutsättningar för såväl biologisk mångfald, friluftsliv och närboende i området för all framtid.

En tunnel hade varit bättre än skärning i Vapelnäs betraktat utifrån den påverkan på omgivningen som en skärning medför. Även en kort tunnel minskar barriäreffekterna av järnvägen på en mycket längre sträcka än den ekodukt som föreslås i stället, vilket betyder att tunneln ger mycket bättre framkomlighet för människor och djur. Framför allt hade en tunnel inneburit att flera fastigheter i Vapelnäs inte hade behövt lösas in. Den 25 meter djupa skärningen borde kunna läggas i tunnel under åtminstone delar av sträckan utan att banprofilen förändras.

Den markyta som tas i anspråk för skärningen utgör i sig livsmiljö för många mindre djur som inte kan ersättas med en ekodukt. Ekodukten är dessutom placerad intill en yta med tillfälligt nyttjande och där det således inte kommer att finnas träd eller livsmiljöer för djur att vistas i.

Detta berg- och skogsområde är i huvudsak den del av sträckan där det finns naturvärden att värna då resten av linjen i stort följer den gamla järnvägssträckningen genom redan påverkade och exploaterade områden. Projektets utan jämförelse största miljöpåverkan

avseende naturvärden längs sträckningen avgörs därmed av valet av utformning genom berget vid Vapelnäs. Bergskärningen behöver utformas så att boendemiljön för dem som bor kvar i området blir acceptabel.

Eftersom den förändrade utformningen har så stor miljöpåverkan bör Trafikverket redovisa hur samtliga utredda förslag till utformning utvärderats utifrån relevanta miljöaspekter och kopplat till de nationella miljömålen. Samt hur de utredda förslagen uppfyller Ostkustbanans och projektets ändamål och mål samt andra relevanta mål exempelvis de kommunala målen i miljöstrategiska programmet. Vid valet av utformning behöver även redovisas hur miljöpåverkan, i form av skövlade naturvärden, värderas och viktas jämfört med andra aspekter.

Sammantaget finns det brister med skärning vid Vapelnäs men Sundsvalls kommun förstår också att det är det alternativ som återstår och att det leder till en lägre kostnad och ökar genomförbarheten av projektet.

Miljökonsekvensbeskrivning

Föreslagen utformning förbi Vapelnäs beskrivs väldigt kortfattat på några sidor i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta trots att den förändrade sträckningen innebär en kraftig försämring ur miljösynpunkt. Beskrivningen är också ologiskt placerad i handlingarna och är därmed svår att hitta. I miljökonsekvensbeskrivningen är beskrivningen lagd under rubriken 7.2 *Bortvalda linjealternativ i korridoren* och redovisas där i sista delen under avsnittet 7.2.2 *Linjestudie 2023*. En mer naturlig placering i handlingen hade varit om det redogjorts under rubriken 7.8 *Bortvalda utformningsalternativ* eller ännu hellre i ett eget avsnitt då ändringen är så omfattande ur miljösynpunkt.

Trafikverket svarar:

Trafikverket bedömer att beskrivningen av sträckning och utformning vid Vapelnäs kan insorteras under rubriken ”Bortvalda linjealternativ i korridoren”, eftersom de studerade alternativen, det vill säga tunnel och skärning, visserligen har samma läge i plan men skiljer sig åt i profil.

I det följande redovisas en vidareutvecklad bedömning avseende Vapelnäs, som inarbetas i MKB och Planbeskrivning.

Avseende utvärderingen av linjealternativ för sträckan i sin helhet redovisas här en utförligare beskrivning. Trafikverket ser dock inget skäl till att inarbeta denna i MKB och Planbeskrivning utan avser istället att i MKB och Planbeskrivning hänvisa till denna samrådsredogörelse.

Vapelnäs

I MKB på sidan 66-67 och i Planbeskrivningen sidorna 48-49 redovisas en samlad bedömning avseende sträckningen genom Vapelnäs. Sundsvalls kommun framför att bedömningen är allt för kortfattad och att en relatering till mål av olika slag saknas. Mot bakgrund av det väljer Trafikverket att omarbета och vidareutveckla den samlade bedömningen, varvid följande text inarbetas i MKB kapitel 7.2.2 och Planbeskrivningen kapitel 5.1.2:

En skärning innebär stora negativa konsekvenser för naturmiljön då det skapar en barriär för både flora och fauna att sprida sig i området. Utöver det tar skärningen ett stort markområde i anspråk, vilket minskar antalet biotoper i området.

En skärning innebär en påtagligt negativ påverkan på möjligheterna till rekreation och friluftsliv.

Järnvägsanläggningen bildar även en visuell barriär, med det stängsel som korsar befintliga promenadstigar.

Skärning tar skogsmark i anspråk och utgör också en barriär för bedrivandet av skogsbruk.

Allmänt sett kan sägas att även byggande av tunnel ger påtagligt negativ påverkan under byggtiden men på längre sikt är de miljömässiga konsekvenserna avsevärt mer lindriga jämfört med skärning.

Avseende skärning bedöms att föreslagna miljöanpassningar i form av en faunapassage samt en bro vid Klyvarvägen till någon del kan mildra de negativa konsekvenserna. Faunapassagen över skärningen i Vapelnäs är placerad på ett sådant sätt att vandringsvägen mellan fortplantningsområden och födosöksområden för större hjortdjur, främst älg, blir så naturlig som möjligt. Passagen knyter samman ett fortplantningssområde väster om skärningen med ett födosöksområde öster om skärningen. Passagen är även placerad för att den ska vara tillgänglig för boende i Vapelnäs och kunna användas av människor som vill ta sig ut i naturområdet väster om skärningen.

Tunnlar medför generellt mindre schaktvolym än en motsvarande skärning, men i detta fall innebär utformning med tunnel större schaktvolym jämfört med skärning. Det beror på att utformning med tunnel erfordrar en lägre profil som i sin tur ger väldigt långa och djupa förskärningar jämfört med alternativet med skärning. Dessutom blir det bredare schaktsektioner i botten på tunnelalternativen eftersom det ska finnas plats för servicevägar fram till tunnelpåslagen.

Avseende buller bedöms att flertalet bosatta i Vapelnäs kommer att få klart lägre ekvivalent nivå oavsett om sträckningen utformas som skärning eller tunnel. Det beror på att befintligt spår endast kommer att trafikeras av ett fåtal tåg per dygn samtidigt som tunnel men även skärning har en starkt begränsande inverkan på bullerutbredningen från dubbelspåret.

Avseende grundvattenavsänkning så bedöms skärning ge ett större påverkansområde samt större inläckage av grundvatten som behöver hanteras och avvattnas jämfört med tunnel.

Såväl skärning som tunnel innebär att ett antal bostadshus behöver lösas in, alternativen bedöms inte skilja sig nämnvärt åt i detta avseende.

Avseende klimatgasutsläpp från både arbetsmoment och material i byggskedet bedöms skärning bidra med den lägsta klimatpåverkan, eftersom materialanvändningen är lägre. Utformning med tunnel resulterar i betydande utsläpp av växthusgaser i byggskedet, detta beror främst på de stora mängder klimatintensiva material som betong och stål som krävs för olika ändamål, såsom tunnelbeklädning och åtgärder för bergssäkring.

Trafikverket har utvärderat längre och kortare avsnitt med tunnel men kan konstatera att utformning med tunnel är kraftigt kostnadsdrivande. Merkostnaden med en längre tunnel bedöms uppgå till ca 300 miljoner kronor och merkostnaden för en kortare tunnel bedöms uppgå till ca 150 miljoner kronor.

Anläggande av tunnel är därtill förknippat med avsevärda osäkerheter under byggtiden, bland annat avseende bergets kvalitet, krosszoner, vattenföring i berg med mera. Erfarenhetsmässigt görs bedömningen att angivna osäkerheter i normalfallet är starkt kostnadsdrivande och att de översiktligt bedömda merkostnader som här anges för tunnel sannolikt utgör en underskattning alternativt en kraftig underskattning.

Trafikverket tillmäter kostnader och byggbarhet stor betydelse vid val av utformning för sträckningen genom Vapelnäs och vid en samlad bedömning bedöms skärning vara fördelaktigare än utformning med tunnel.

Trafikverkets utvärdering avseende Vapelnäs bedöms i huvudsak spegla de ändamål, projektmål och projektspecifika mål som gäller för projektet och redovisar vilka avvägningar Trafikverket gjort och vilka aspekter som tillmätts särskild betydelse när utformning med skärning ligger till grund för planförslaget.

Linjealternativ

Avseende utvärderingen av de fem linjealternativen, se även nedanstående bilder, redovisas utförda bedömningar.



Inledning

Arbetet med framtagande av linjealternativ har skett med utgångspunkt från tidigare projekterande konsults linjesträckning (benämns P00), men där arbete gjorts för att se över och förbättra sträckningens geometri. Syftet är bland annat att bättre tillgodose målstandarderna för dubbelspåret. Studerade alternativ benämns nedan som P01-P04.

P01

Studerad linjesträckning P01 är det alternativ som närmast följer P00:s linje, men med vissa förbättringar för att uppfylla kraven för målstandard längs sträckan. Vid tidigare planerat tunnelläge i Vapelnäs förläggs spåret upp till cirka 50 meter öster om P00. Syftet med det är att rätta upp spåret och undvika den horisontalkurva som P00 är utformad med inne i tunneln. Terrängen sluttar ner mot öster i området vilket ger mindre bergtäckning jämfört med alternativ P00. Det gör att linjen kan passera området i bergsskärning och därmed undvika tunnel. Sträckningen in mot Kubikenborg anpassas så befintlig järnvägsbron över E4 kan behållas. Intilliggande enkelspårsbro som behöver anläggas kommer troligtvis kunna lanseras vid byggnation av ny broöverbyggnad.

P02

Föreslagen sträckning P02 har en förbättrad geometri jämfört med P00 och P01. Kravstandard kan behållas hela vägen in till Kubikenborg. Förbi Vapelnäs förläggs P02 strax öster om P01. Terrängen sluttar ner mot öster i området vilket ger mindre bergtäckning jämfört med alternativ P00. Det gör att linjen kan passera området i bergsskärning och därmed undvika tunnel. Befintlig bro över E4 (Kubikenborg) kan inte nyttjas i denna linje och behöver rivas. En ny dubbelspårsbro anläggs över E4 där rivning och byggtid uppskattas till minst 1,5 år.

P03

Från Nolby i söder fram till Kronvägen i Stockvik följer i princip P03 samma linje som P02. Planläget för linjealternativ P03 skiljer sig i den nordligare delen av sträckan. Strax norr om Fläsian passerar spåren över alternativt under E4 och fortsätter sedan väster om E4 fram till Kubikenborg. På grund av stora nivåskillnader kommer troligtvis tunnel att krävas på delar eller längs hela den västliga sträckningen in mot Kubikenborg. Befintlig järnvägsbro över E4 vid Kubikenborg kommer i detta alternativ inte att kunna nyttjas.

P04

Från Nolby i söder fram till Kronvägen i Stockvik följer det studerade linjealternativet P04 samma linje som P02 och P03. Skillnaden i detta alternativ är att linjen strax söder om Kemivägen viker av i en mer västlig riktning för att därefter passera över alternativt under E4. Spåren fortsätter därefter väster om E4 fram till Kubikenborg. Befintlig järnvägsbro över E4 vid Kubikenborg kommer i alternativ P04 inte kunna nyttjas.

Norra industrispårsanslutningen till Stockviks industriområde behöver även passera över/under E4, öster om dubbelspåret. För alternativet under E4 är bedömningen att det kommer att krävas en 200 meter lång betongtunnel. Dock blir det troligtvis problem att utföra denna, eftersom den har en (alltför) skev vinkel mot E4. Alternativet kräver en ny 180 meter lång bro, vilket medför att Tellusvägen behöver flyttas till ett nytt läge. Befintlig gång- och cykelbro mellan övre och nedre Bredsand behöver förlängas västerut med cirka 30 meter med hänsyn till det nya dubbelspåret.

För alternativet över E4 krävs en ombyggnad av E4 på en sträcka om cirka 600 meter. Ny dubbelspårsbro över Tellusvägen behöver anläggas samt att befintlig bro behöver breddas. Bro för intilliggande industrispår behöver sträcka sig över Tellusvägen cirka 250 meter. Gång- och cykelväg behöver dras om i plan efter befintlig GC-bro och passera under järnväg.

Väster om E4 kommer alternativ Po4 gå i skärning och till del i bergtunnel för att klara anslutningen till befintligt spår i Kubikenborg.

Översiktlig utvärdering-Funktion

Under pågående arbete har dialog förts med Trafikverkets Kapacitetscenter för att klarlägga funktionskrav i olika avseenden. Följande har lagts fast:

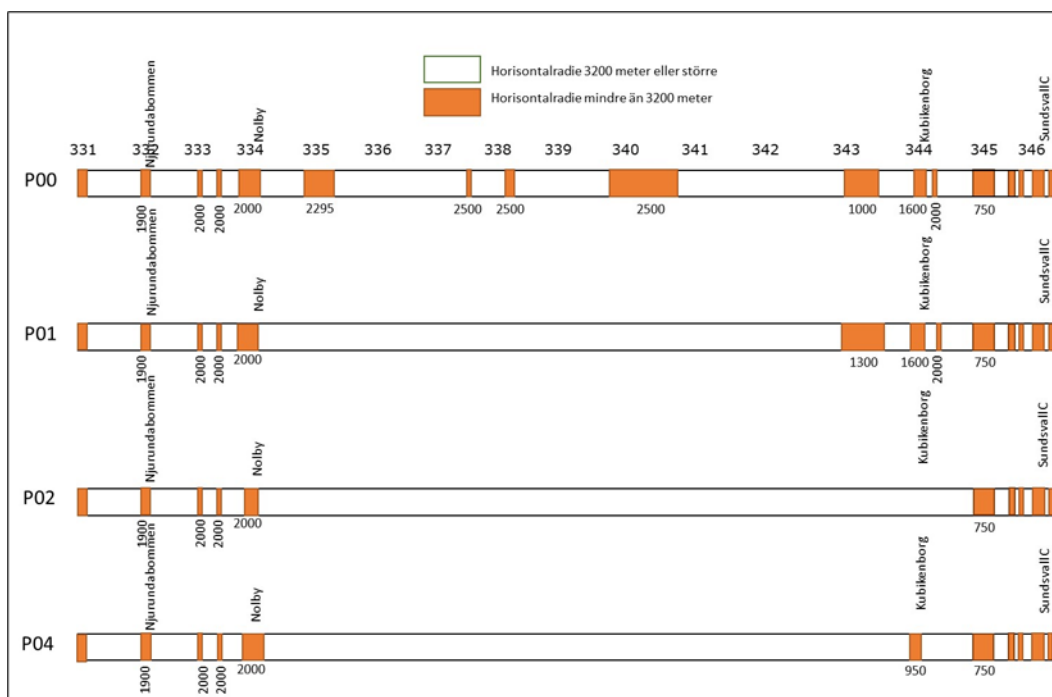
- Befintlig Ostkustbana på delen Svartvik-Stockvik (strax söder om Tellusvägen) bibehålls som förbigångsspår samt med fortsatt funktion som industrispår, ca km 337+300-341+100.
- Befintliga industrispår i Svartvik och Stockvik bibehålls.
- Befintligt industrispår mellan Stockviks övre industriområde och befintlig OKB bibehålls.
- Ett förbigångsspår på västra sidan av ny OKB norr om Kvissleby erfordras ej (klarlagt av Kapacitetscenter).
- Utbyggnad av dubbelspår ska inte omöjliggöra utbyggnad av en regionalstågsstation i Kvissleby och Bredsand. Stationen ska förutsättas utformas med två avvikande spår (plattformsspår) samt två sidoplattformar 225 x 10 meter. Utformning med endast en plattform medges ej.

P00, P01 och P02 bedöms tillgodose ovan angivna funktionskrav. Avseende P04, som förläggs väster om E4 från Stockvik och norrut, medges inte att befintlig OKB ansluts till dubbelspåret till följd av den stora nivåskillnaden mellan dubbelspåret (som korsar E4 planskilt) och befintlig OKB. Alternativen P03 och P04 torde sannolikt inte medge en utbyggnad av en regionalstågsstation i Bredsand.

	P00	P01	P02	P03	P04
Medger bibehållande av befintliga industrispår i Svartvik och Stockvik och bibehållande av befintlig OKB som förbigångsspår på delen km 337+300-341-100	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej
Möjligt med regionalstågsstation i Kvissleby	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Möjligt med regionalstågsstation i Bredsand	Ja	Ja	Ja	Sannolikt inte	Sannolikt inte

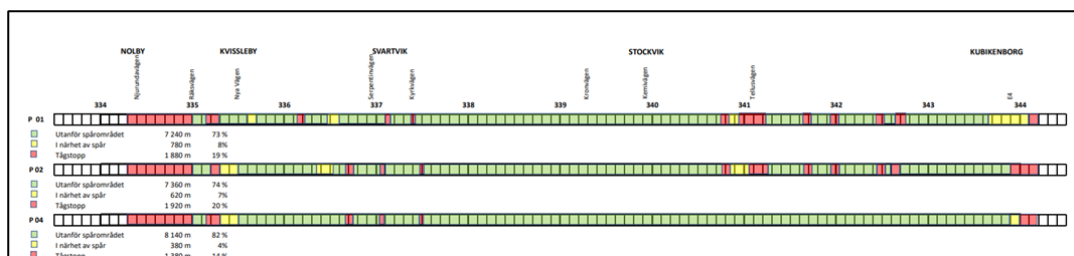
Teknisk standard

Alternativen P01-P04 innefattar förbättrad plangeometri och högre grad av tillgodoseende av målstandard jämfört med tidigare järnvägsplaneförslag P00. P02 är fördelaktigast avseende plangeometri men innebär samtidigt att befintlig järnvägsbro över E4 söder om Kubikenborg behöver ersättas av en ny dubbelspårsbro. P01 innebär att befintlig bro bibehålls och kompletteras med en enkelspårsbro.



Byggbarhet

En översiktlig översyn har utförts avseende möjligheterna att minska behovet av tågstopp under byggtiden. För jämförda alternativ är Po4 det alternativ där större delen av byggnationerna kan ske utan tågstopp längs sträckan. Po2, Po3 och Po4 innebär stor påverkan på vägtrafiken på E4 under byggtiden jämfört med P00 och Po1.



Bedömda förutsättningar för att upprätthålla tågtrafiken längs befintlig OKB under byggtiden.

Samtliga linjealternativ bedöms byggbara förutom Po3:s sträckning, med planskild korsning med E4 norr om Fläsian. Mycket svårt, troligtvis inte möjligt, att bygga en bro i denna vinkel. Planläget för Po3 innebär att det enbart går att sätta stöd i mittremsan, vilket innebär att spännvidder på cirka 100 meter skulle krävas. Mittremsan skulle även behöva breddas med stora ombyggnationer av E4 på en lång sträcka som följd. Bro längd minst 320 meter.

För alternativ Po4 bedöms planskild, norrgående industrispårsanslutning svår att genomföra. En järnvägsbro över E4 skulle medföra långa konstruktioner med spännvidder på minst 70 meter. Även alternativet under E4 bedöms bli skev mot E4 och för lång att "räta upp".

Alternativ Po3:s och Po4:s planskilda passager över eller under E4 skulle medföra stor påverkan på vägtrafiken under byggtiden. För alternativ Po2 bedöms erforderlig rivning av befintlig bro över E4 vid Kubikenborg påverka trafiken på E4 i stor utsträckning.

Alternativ	P00	P01	P02	P03	P04
Påverkan på vägtrafiken längs befintlig E4 under byggtiden	Jämförelsevis liten påverkan	Jämförelsevis liten påverkan	Stor påverkan	Stor påverkan	Stor påverkan

Påverkan E4 under byggtid P00-P04.

Miljö

Följande bedömningar görs i korthet:

- Samtliga alternativ är problematiska vid passage av Tingstahögen, Nolby.
- Samtliga alternativ innebär påtagligt intrång i kulturhistorisk bebyggelse vid Svartvik och Hemmanet.
- Vapelnäs: Se bedömningar i inledningen av detta avsnitt.
- Södra delen av sträckan går inom Ljungans dalgång, vilket är ett riksintresse för kulturmiljövård som behöver beaktas.

Avförda alternativ

Baserat på utförda linjestudier har följande linjealternativ avförts från fortsatta studier:

P00

P00:s sträckning innebär ett flertal horisontalradier med mindre än 3 200 meter längs sträckan och därmed en låg måluppfyllelse. Alternativet avförs från fortsatta studier.

P03

P03 sträckning, med planskild korsning med E4 norr om Fläsian, avförs. Det kommer att bli väldigt svårt (troligtvis inte möjligt) att bygga en bro i denna vinkel. Förslaget innebär att det enbart går att sätta stöd i mittremsan vilket för spännvidder på cirka 100 meter kommer att krävas. Mittremsan behöver även breddas, vilket kräver stora ombyggnation av E4 på en "lång" sträcka. Brolängd minst 320 meter. Alternativet bedöms få en stor påverkan på vägtrafiken på E4 under byggtid. P03 avförs från fortsatta studier.

P04

Planskild, norrgående industrispårsanslutning bedöms som ej genomförbar. Den planskilda korsningen över E4 blir mycket skev med långa konstruktioner med spännvidder på minst 70 meter. Även alternativet under E4 bedöms bli skev mot E4 och för lång att "räta upp". Alternativet bedöms få en stor påverkan på vägtrafiken på E4 under byggtid. P04 avförs från fortsatta studier.

Bedömningar

Avseende de två kvarstående alternativen P01 och P02 görs följande bedömningar:

- P01 ger något sämre geometri i den nordligaste delen men liten störning på E4 jämfört med P02. Därtill lägre kostnad till följd av att befintlig enkelspårsbro kan nyttjas samt att tunnel inte erfordras längs någon del av sträckan.
- P02 ger genomgående god geometri men stor påverkan på E4 under cirka 1,5 år. Därtill erhålls ett tunnelavsnitt och sammantaget högre kostnad jämfört med P01.
- P01 bedöms sammantaget som fördelaktigare än P02 och föreslås ligga till grund för fortsatt optimeringsarbete. Rekommendationen förutsätter att jämförande gångtidsberäkningar kan verifiera att skillnaden i tidsvinst mellan P01 och P02 är acceptabel och motiverbar (utförda analyser verifierar att så är fallet).

Alternativ- skiljande aspekter	P01	P02
Geometri- Gångtid	Mindre tidsvinst jämfört P02	Större tidsvinst jämfört P01
Tunnel (exkl Vapelnäs)	Inga tunnlar	En tunnel i norra delen nära E4. Ev berg + betong
Kostnad	Bättre terränganpassning, en bro mindre, ingen tunnel norr Fläsian.	Högre kostnad jämfört P01
Påverkan på E4-trafiken	Liten påverkan.	1,5 års byggtid för bro över E4 med störningar

Jämförelse P01 och P02.

Översiktsplan

Sundsvalls kommun noterar att den förändrade linjesträckningen innebär en avvikelse från översiktsplanen men förstår samtidigt skälen till att ett avsteg behöver göras. Kommunen önskar dock en tydligare motivering till avvikelsen från den riksintressekorridor som utgjorde underlag för översiktsplanen när vann laga kraft i december 2022.

Trafikverket svarar: Trafikverket kan inte med säkerhet förklara avvikelsen men vid en tolkning av den riksintressekorridor som redovisas i översiktsplanen så överensstämmer den i huvudsak med den korridor som redovisas i Förstudien från 2010 och som tillika är utpekad som riksintresse i Trafikverkets nuvarande riksintresseanspråk. Trafikverket genomförde 2020 en utökning av järnvägskorridoren med en tillkommande yta i Vapelnäs, men någon uppdatering av riksintressekorridoren förefaller således inte ha genomförts av Trafikverket, vilket sannolikt är orsaken till avvikelsen mellan översiktsplanen och järnvägskorridoren. Trafikverket arbetar för närvarande med att tillse att nu aktuell korridor, med beaktande av tillkommande ytor enligt Samrådshandlingen från 2024, uppdateras i Trafikverkets redovisning av riksintressekorridorer.

Detaljplaner

Kommunen har i nuläget inga synpunkter på framtaget "PM Berörda detaljplaner".

De detaljplaner som behöver upphävas på grund av järnvägsplanen är på flera ställen mindre ytor inom ett större detaljplanlagt område. På andra ställen blir onödiga, planlagda ytor kvar efter att omgivande detaljplaner har upphävts. Kommunen kan därmed komma att upphäva detaljplanerna inom ett större område än vad som krävs i och med järnvägsplanen.

Detaljplaner kan även upphävas för fastigheter som Trafikverket löser in i sin helhet, även om hela fastigheten inte kommer att ingå i järnvägsplanen. Ännu en anledning till att upphäva ytterligare detaljplaner är om de strider mot andra pågående projekt i närheten av järnvägsplanens område.

Nya detaljplaner för att möjliggöra omdragning av kommunala vägar kan bli aktuellt om behovet uppstår.

Kommunen har en vilande detaljplaneprocess för Skönsmon 1:179 m.fl. fastigheter och önskar besked från Trafikverket om när denna planprocess kan starta igen.

Kommunen har även en pågående detaljplaneprocess för "Nedre Stockvik". Stora delar av planområdet i denna detaljplan redovisas i järnvägsplanen som tillfällig nyttjanderätt. Kommunen har kommit överens med Trafikverket om att den tillfälliga nyttjanderätten

inte ska överlappa planområdet för "Nedre Stockvik" etapp 1. I järnvägsplanen bör därför detta område inte redovisas med tillfällig nyttjanderätt.

I samband med detaljplanearbetet för Nedre Stockvik, pågår framtagande av genomförandeavtal mellan Sundsvalls kommun och Trafikverket för anläggande av gång- och cykelväg längs Kemivägen. Gång- och cykelbron längs Kemivägen över den nya järnvägen behöver redovisas i järnvägsplanen.

Trafikverket svarar: Syftet med "PM – Detaljplaner" är att redovisa de områden som behövs för att genomföra järnvägsplanen. Det står kommunen fritt att ta till ytterligare områden som man anser behöver hanteras i detaljplaneprocesserna.

Trafikverket kommer att behöva använda området inom det planlagda området för "Skönsmon 1:179 m.fl. fastigheter" med tillfällig nyttjanderätt för upplag av massor och transporter. Etappindelningen för genomförande är inte klart i det här skedet, varför inget svar kan ges i dagsläget om när planprocessen kan starta igen.

Den tillfälliga nyttjanderätten kommer att ses över och justeras efter överenskommelse med kommunen inom området för detaljplan för "Nedre Stockvik".

Trafikverket ser positivt på en gång- och cykelväg längs Kemivägen. Efter dialog med Sundsvalls kommun har Trafikverket breddat Kemivägens bro så att den inrymmer en framtida GC-väg.

Utformning/gestaltning

Sundsvalls kommun framför att järnvägsplanens gestaltungsprogram innehåller många bra förslag till åtgärder. Det behöver dock tydliggöras vilka åtgärder i programmet som kommer att genomföras.

Trafikverket svarar: Trafikverket tar fram en punktlista på vilka åtgärder som avses genomföras. Listan integreras i gestaltungsprogrammet.

Utformning/Gestaltning - Landskapsbild

Fotomontage eller modellbilder som visar hur landskapsbilden kommer att förändras från exempelvis Skottsund, Essvik, Alnön, Hemmanet, Svartvik, Vapelnäs och Nedre Bredsand hade underlättat bedömningen av hur landskapsbilden påverkas av järnvägsprojektet. Tvärsektioner i järnvägsplanen kan med fördel kompletteras med kilometerangivelse så att de lättare hittas igen i plankartan.

Trafikverket svarar: Sektionerna kompletteras med kilometerangivelse. Trafikverket ser över möjligheterna med fotomontage på vissa av platserna ovan samt kompletterar gestaltungsprogrammet med ytterligare modellvyer. Trafikverket bedömer att avståndet till Alnön är så långt att det är svårt att på ett tydligt sätt visa projektets påverkan på landskapsbilden.

Utformning/Gestaltning - Planteringar på bullervallar och slänter

Sundsvalls kommun förespråkar sådd med ängsfröblandning i stället för vanligt gräs. Slänter som är utanför riskområdet, till exempel ytterslänt på bullervallar med mera, får gärna planteras med lövträd av olika slag för ökad biologisk mångfald. Järnvägens sidoområden tenderar att bli enhetliga långdragna landskapselement som kommer att vara mycket framträdande i landskapsbilden. Trädplanteringar bidrar till att mildra intrycken genom att vallar och slänter då smälter in bättre i omgivningen.

Trafikverket svarar: Trafikverket avser att komplettera grässådd med ängsfrösådd. Trafikverket noterar att trädplantering är önskvärt.

Utformning/Gestaltning - Bulleravskärmning

Bulleravskärmning saknas i sektioner och planer vilket gör det svårt att bedöma hur det slutliga resultatet utifrån ett gestaltungs-perspektiv.

Trafikverket svarar: Bullerskärmar läggs till i planer och sektioner där det är aktuellt.

Utformning/Gestaltning - Personskyddsstängsel

Sundsvalls kommun använder svartlackerade personskyddsstängsel på sträckor där stängsel satts upp. För ett enhetligt intryck förespråkas samma färgsättning på stängsel längs den nya järnvägen.

Trafikverket svarar: Personskyddsstängsel anpassas till den omgivande miljön för att på bästa sätt smälta in och vara så diskret som möjligt. På vissa platser i bebyggd miljö kan det vara aktuellt med ett lackerat stängsel, medan det i exempelvis öppna landskap eller skogsmiljö ofta passar bättre med olackerat.

Utformning/Gestaltning - Kvissleby och Bredsand

Kvissleby och Bredsand är två av kommunens sex särskilt prioriterade områden för att utjämna sociala skillnader. I dessa områden arbetar kommunen med att öka tryggheten, trivseln och höja områdenas status. Sundsvalls kommun ser i detta avseende gärna en platsspecifik och genomarbetad gestaltning längs hela sträckan genom Kvissleby och Bredsand. Även om kommunikationer är viktiga för dessa kommundelar, innebär den nya järnvägen att områdena drabbas hårt av trafikinfrastrukturens barriäreffekter. Barriärerna behöver överbryggas på så många ställen som möjligt. Såväl fysiska, visuella som mentala kopplingar är av värde. De nya passager som skapas behöver utformas på ett trygghetsskapande sätt så att de upplevs som säkra och positiva inslag i stadsmiljön och verkligen blir använda. Gestaltungsgraden inom Kvissleby och Bredsand behöver vara hög och utföras med omsorg utifrån ett mänskligt perspektiv och skala.

I Kvissleby kommer en bred markremsa användas tillfälligt under byggtiden. Efter byggtiden planeras delar av detta område användas för bulleravskärmning, men hela ytan behövs inte för detta ändamål. Markanvändningen på den kvarvarande ytan är viktig för hur stor den upplevda distansen blir mellan Kvissleby centrum och Nolby. Kommunen har fått in många önskemål om olika parkaktiviteter som skulle kunna få plats där, till exempel skatepark eller hundrastplats. Om ytan mellan väg 562 och järnvägen inte lämpar sig för verksamheter eller bebyggelse av någon form är därför parkmark ett önskemål från kommunen eftersom det är svårt att hitta ytor i centrala Kvissleby för dessa funktioner.

Det är viktigt att passagen förbi alla barriärer samordnas så att det inte skapas otrygga mellanrum.

Kommunen planerar fler arbetsplatser i Stockvik och bostäder i en ny stadsdel mellan Bredsand och Kubikenborg för att bygga ihop Bredsand med staden. Om och när denna stadsdel förverkligas ökar behovet av fler passager av järnvägen i detta läge.

Den planerade landbron vid Kronvägen är positiv utifrån att den minskar barriären.

Trafikverket svarar: I gestaltungsprogrammet beskrivs vikten av att gestalta broar och dess omgivning på ett omsorgsfullt sätt. Trafikverket ser över formuleringar och förtydligar på vilket sätt passagerna ska göras trygga och attraktiva.

Detaljplanering av mark hanteras av kommunen i planprocessen vilket gör att beslut om parkmark inte behandlas inom järnvägsplanen. Dock illustreras i gestaltungsprogrammet en vision av hur marken skulle kunna nyttjas för rekreation i läget för passagen vid Rålsvägen.

Trafikverket känner till Sundsvalls kommuns planer för Stockvik och området mellan Bredsand och Kubikenborg. Dessa områden är inte detaljplanlagda, men finns utpekade i Sundsvalls kommuns översiktsplan som inte är juridiskt bindande. Trafikverket kan i järnvägsplanen inte planera för passager till dessa områden eftersom det inte är säkert om eller när dessa planer kommer att verkställas.

Utformning/Gestaltning - Serpentinvägen och Svartvik

I höjd med Svartvik går järnvägen på en relativt hög bank. För att minska den negativa

påverkan i området bör Trafikverket undersöka möjligheterna till en kortare landbro. Utan släntutfallet skulle eventuellt fler hus kunna räddas. Det skulle också ge bättre sikt i området och möjlighet att bygga en gen trappa eller annan form av genväg för gående som vill gå mellan Hemmanet och väg 562.

Trafikverket svarar: Inplaceringen av föreslagen bro över Serpentinvägen styrs bland annat av att växlar är inplacerade söder och norr om dubbelspårsbron och bron behöver placeras på behörigt avstånd från respektive växel. Att förlägga dubbelspårsbron längre söderut är inte möjligt. Teoretiskt sett skulle även en kortare bro kunna anläggas med början ca 200 meter norr om korsningen med Serpentinvägen och ett slut söder om växelanslutningen till befintligt spår, något som dock än så länge har bedömts som mindre fördelaktigt. Nämnas bör också att en planskild passage, som en förlängning av Kyrkvägen, har studerats men avförts från fortsatta studier. Motiven för det är att terrängförhållandena är ogynnsamma, vilket medför att såväl en bro över som en port under dubbelspåret skulle ge ett mycket storskaligt intryck i miljön. Därtill kommer att passagebehoven bedöms vara små samtidigt som en planskildhet blir mycket kostsam.

Markanspråk - Riksintressekorridorens omfattning

Riksintressekorridoren från Sundsvall kommuns södra gräns till Härnösand resecentrum omfattar totalt över 8 000 hektar mark som föreslås utökas med ytterligare 60 hektar. Som jämförelse kan nämnas att Sundsvall kommuns samlade bebyggelse upptar cirka 11 000 hektar.

En riksintressekorridor fyller givetvis en viktig funktion för statens intressen men när Trafikverket saknar incitament att begränsa riksintressekorridorernas omfattning, tillåts de öka över tid och utgör i slutändan ett hinder för tillväxt.

I samrådsunderlaget utökas riksintressekorridoren med ytterligare cirka 60 hektar eftersom den nya spårsträckningen kräver det. Men av samma anledning bör riksintressekorridoren kunna minskas ned på motsvarande sätt där spåret inte lokaliseras.

Mellan Vapelnäs och Stockvik närmar sig riksintressekorridoren 700 meters bredd, trots att järnvägsanläggningen i regel inte är mer än 100 meter bred.

En riksintressekorridor på en fastighet innebär de facto ett utvecklingsförbud av fastigheten på obestämd tid. Det är en långtgående inskränkning av äganderätten som måste vara proportionerlig för att äga giltighet. I takt med att projektets detaljeringsgrad ökar bör Trafikverket vara medskapare i samhällsutvecklingen genom att arbeta för att riksintressekorridorerna kraftigt minskar i omfång.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar och instämmer i synpunkten. Trafikverket arbetar för närvarande med att tillse att nu aktuell korridor, med beaktande av tillkommande ytor enligt Samrådshandlingen från 2024, uppdateras i Trafikverkets redovisning av riksintressekorridorer.

Markanspråk - Inlösenkostnader järnvägsprojekt

Trafikverket och Sundsvalls kommun har påbörjat framtagandet av ett genomförandeavtal. Avtalet syftar till att reglera ansvarsförhållanden för att få markåtkomst för exempelvis gator och vägar som påverkas av den nya järnvägen eller själva byggandet av järnvägen.

Kommunen förutsätter att järnvägsprojektet inte ska innebära en överflyttning av kostnader på kommunen. Kostnader som föranleds av järnvägsprojektet ska bäras av staten eftersom kommunen saknar rådighet över såväl kostnadernas uppkomst som deras storlek.

Kommunen är övertygad om att parterna kan hitta vägar att balansera sina respektive intressen så att utbyggnaden kan ske effektivt och ekonomiskt. Balans kan uppnås genom att kommunen i högre grad kan säkra kommunala intressen vid ändring eller upphävande av detaljplaner. Det är även viktigt med en tydlig kostnadsfördelning parterna emellan, där Trafikverket kompenserar kommunen för de åtgärder som vidtas i syfte att tillgodose järnvägens behov.

Trafikverket svarar: Trafikverket ansvarar för och bekostar åtgärder i den statliga infrastrukturen samt att Trafikverket bekostar vissa åtgärder på kommunala anläggningar som behöver flyttas eller ersättas till följd av ett projekt. Samtidigt finns det kostnader som en kommun behöver svara för i samband med den här typen av projekt, exempelvis planläggning enligt plan- och bygglagen. Det kommunala kostnadsansvaret bör ses i relation till den positiva utveckling som en utbyggnad av den statliga infrastrukturen medför för berörd kommun. Trafikverkets utgångspunkt är en nära samverkan och att ett genomförandeavtal bör tecknas mellan kommunen och Trafikverket.

Markanspråk - Besparingsåtgärder och inlösen

Trafikverket redogör i planhandlingen att merkostnaden för en tunnel i Vapelnäs är ca 300 Mkr jämfört med en djup skärning. Trafikverket har därför valt bort tunnelalternativet vilket utöver att cirka tio fastigheter behöver lösas in, även medför stora ingrepp i närmiljön för boende i Vapelnäs. Detta innebär att konsekvenserna av järnvägsprojektets besparing får bäras av de boende längs Klyvargatan. En liten del av den besparingen bör användas för att erbjuda inlösen för samtliga boende på Klyvarvägen 1-14, Knubbvägen 4 och 8 samt Stabbvägen 12.

Trafikverket svarar: Trafikverket bedömer att tolv bostadsfastigheter längs den södra delen av Klyvarvägen är aktuella för inlösen. Fastigheterna Knubbvägen 4 och 8 samt Stabbvägen 12 är inte aktuella för inlösen. Att hitta en mindre kostsam lösning innebär inte att det är en besparing som kan användas för att erbjuda inlösen. Trafikverket ska förhålla sig till regler som är helt styrande för inlösen och som inte kan frångås. Där tillkommer att även anläggande av en tunnel skulle medföra att flertalet fastigheter längs den södra delen av Klyvarvägen skulle behöva lösas in.

Gator och vägar

Stora ytor behöver tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för att upprätthålla tågtrafiken på Ostkustbanan under byggtiden. Det är viktigt att dessa ytor placeras på lämpliga platser där boende och trafik påverkas i så liten omfattning som möjligt.

Standarden för nya gång och cykelvägar bör eftersträva standard enligt Sundsvalls kommuns tekniska handbok vilket innebär bredd om 4,2 meter vid huvudstråk och 3,2 meter för övriga stråk. Gång- och cykelvägar ska förses med belysning vilket är särskilt viktigt i planskilda korsningar.

Trafikverket svarar: Trafikverket strävar efter att ta så lite mark i anspråk som möjligt. De markområden som behöver tas i anspråk för att genomföra projektet behöver därav vara välmotiverade.

GC-vägarna längs väg 562 och 568 utförs med belagd bredd 4,0.

Ny GC-väg vid Serpentinvägen som byggs om utförs med belagd bredd 3,3 m. GC-vägen längs del av Nya vägen, under ny bro, utförs med belagd bredd 3,8 m. Övriga GC-vägar utförs lika befintlig bredd alternativt med belagd bredd 3,0 m. Trafikverket kommer att utreda behovet av belysning längst gång- och cykelvägar och avser att redovisa en bedömning avseende detta i granskningshandlingen.

Gator och vägar - Kvissleby

Den nya gång- och cykelpassagen under järnvägen i Kvissleby skulle med fördel kunna utformas så att gång- och cykelvägens västra del ansluts längre norrut på Gamla vägen närmare Rälsvägen. Detta skulle ge bättre anslutning för bland annat flerfamiljshusen på Toppstigen. Planpassage över väg 562 i Kvissleby istället för den befintliga tunneln är positivt. Viktigt att den gamla tunneln tas bort så att inga gömställen kvarstår.

Trafikverket svarar: GC-vägen som ersätter Rälsvägen föreslås flyttas något längre norrut och ansluta till befintlig GC-väg mot Toppstigen. Det innebär att GC-vägen som presenteras i Granskningshandlingen har en ökad längslutning från tidigare förslag

redovisat i samrådshandlingen. GC-vägen som ersätter Rälsvägen utförs med en belagd bredd om 3,0 m. Befintlig tunnel under väg 562 kommer att fyllas igen.

Gator och vägar - Grindbacksvägen, Kvartsvägen Serpentinvägen, Kyrkvägen och Klyvarvägen

Grindbacksvägen och Kvartsvägen avvecklas. Kommunen har inga synpunkter på det.

Serpentinvägen byggs om med ett sydligare planläge än idag med separat gång- och cykelväg. Kommunen framför att det är bra med anslutning åt både söder och norr för gång- och cykeltrafik. Vidare framför kommunen att detaljutformningen av Serpentinvägens omläggning och kringliggande servicevägar samt gång- och cykelvägar behöver studeras noga. Det är brant terräng vilket innebär att alla vägar får stora slänter och schakter. Det finns risk för att entrén till området blir mindre attraktiv eller att den gör området otidligt och svårorienterat. De många servicevägarna vid denna plats innebär en stor utmaning för områdets attraktivitet.

Kyrkvägens plankorsning med järnvägen stängs. Stängningen påverkar möjligheten att röra sig mellan Svartviks industriminne och Hemmanet vilket har en negativ påverkan i området.

Kommunen framför att Klyvarvägen behöver förses med vändplan för drift- och renhållningsfordon.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna. I och med att samtliga tolv bostadsfastigheter längs den södra delen av Klyvarvägen är aktuella för inlösen bedöms att en vändplan för drift- och renhållningsfordon inte erfordras.

Gator och vägar - Övre Bredsand

Sundsvalls kommun förespråkar en fri höjd för Tellusvägen på minst 4,58 meter. Anledningen är att det i kommunens översiktsplan finns ett utpekad område för mångfunktionell bebyggelse mellan Övre Bredsand och Skönsmon. Ett sådant område kommer att, inte minst under byggtid, alstra trafik som kräver 4,5 meter i fri höjd. Om frihöjden endast blir 4,2 meter kommer all trafik över 4,2 meter att behöva angöra området från Skönsmon. Kommunen har dock accepterat den lösning som redovisats för Tellusvägen (med begränsad fri höjd på 4,2 m) utifrån särskild dispensansökan.

Under byggtiden planeras trafik från Tellusvägen i Övre Bredsand ledas om söderut vilket ger en lång omväg för boende i området. De flesta resor sker till och från centrala Sundsvall och därför är en omledning söderut olämplig.

Inom kort ska en förstudie påbörjas som översiktligt ska utreda förutsättningarna för den tilltänkta stadsdelen mellan Bredsand och Kubikenborg. Stadsdelen ska kunna inhysa delar av den befolkningsökning som förväntas i Sundsvall kommande år. Kommunen och Trafikverket behöver undersöka möjligheterna för att placera och utforma omledningsvägen på ett sådant sätt att den kan nyttjas för framtida väg till en den nya stadsdelen.

Trafikverket svarar: För byggtiden bedöms att Tellusvägen endast kommer att behöva stängas av för biltrafik under kortare tidsperioder. I granskningshandlingen föreslås att omledning ska ske söderut via Vaplevägen, alternativt via trafikplats Stockvik. På den västra sidan av E4, från i höjd med Fläsian upp till Kubikenborg, föreslås en byggväg som av naturliga skäl inte kommer att bli aktuell som omledningsväg vid temporära avstämningar av Tellusvägen. Trafikverket ser ändå positivt på en fortsatt dialog kring förutsättningarna för kommunen att dra nytta av den planerade byggvägen när projektet är färdigställt.

Regionala tågstationer

Lägen för regionaltågsstationer i Kvissleby och Bredsand har studerats översiktligt. Utförda studier visar att det nya dubbelspåret inte omöjliggör för regionaltågsstationer såväl i

Kvissleby som i Bredsand. Viktigt att påpeka är att det i föreliggande projekt inte ingår att vare sig anlägga eller förbereda för stationslägen.

Ett stationsläge i Kvissleby behöver inte konkurrera med tågstationen i Njurundabommen och heller inte påverka restiden för befintliga tågresenärer. Ett möjligt trafikeringsupplägg skulle kunna utgöras av att X-trafik angör Njurundabommens tågstation medan Norrtåg förlänger en av sina tåglinjer från Sundsvalls C och angör ett nytt stationsläge i Kvissleby. På så sätt skulle större tillgänglighet till regionaltågtrafik skapas utan att befintliga tågresenärer påverkas negativt.

Det hade varit resurseffektivt och mindre kostsamt att samordna planering och anläggande av regional tågstation med Trafikverkets arbeten i förhållande till att göra det om ett antal år. Samordning är inte längre möjlig att göra med annat än att tidsplanen för järnvägsplanen förskjuts och med osäkerheter om genomförandet som följd.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna.

Naturmiljö

Sundsvalls kommun bedömer att den naturvärdesinventering som genomfördes år 2016 och som utgör underlag för bedömningar i MKB, är bristfällig och inte redogör för en aktuell bild av naturvärden i den nu planerade järnvägslinjen. Standarden för naturvärdesinventering har också uppdaterats 2023, vilket innebär vissa förändringar vid kartläggning av biologisk mångfald.

Trafikverket uppger att en kompletterande inventering kommer att utföras under 2024. Sundsvalls kommun vill påtala vikten av att naturvärdesinventeringen genomförs under rätt tidpunkt på året då det är möjligt att identifiera relevanta arter för att ge ett korrekt resultat.

Sundsvalls kommuns generella uppfattning är att ytor som nyttjas ska minimeras och optimeras för att medföra så lite påverkan på naturmiljön som möjligt vid nya markanspråk.

Sundsvalls kommun vill uppmärksamma att det är viktigt att ta hänsyn till naturvärdesobjekt med påtagligt naturvärde, klass 3, och önskar att ingrepp i eller i direkt närhet till dessa objekt inte sker. Detta bedöms framför allt vara viktigt gällande objekt 9 med äldre hällmarkstallskog. I de fall det är oundvikligt att värden går förlorade, exempelvis att en del äldre ädellövträd av alm och lönn i objekt 5 och 28 avverkas, anser Sundsvalls kommun att det ska kompenseras genom återetablering av liknande värden på annan plats. Det är också särskilt viktigt att värna om naturvärdesträd.

Trafikverket svarar: Den naturvärdesinventering som genomförts under 2016 har kvalitetsgranskats under 2024. Platserna som kommer påverkas av projektet och som beskrivs i inventeringen har besökts i fält för att kontrollera att inga förändringar skett de senaste 8 åren. Utöver detta har en ny inventering enligt den nya standarden genomförts på de områden som tillkommit eller där tidigare inventering varit bristfällig.

Där det enligt tidigare inventeringar funnits potentiell förekomst av groddjur har en e-DNA undersökning genomförts.

Ett mindre intrång kommer se i kanten av objekt 9 (enligt naturvärdesinventeringen från 2016). Vid intrång i objekt 9 eller i objekt med höga andelar av ädellöv som alm och lönn ska nedtagna träd återföras i faunadepåer inom objekten.

Naturmiljö - Förekomst av naturvårdsarter, rödlistade och fridlysta arter.

Trafikverket anger i handlingen att det inom planområdet inte bedöms finnas boendeplatser, övervintringsplatser eller jaktmarker för fladdermöss och uppger att inga arter av fladdermöss finns rapporterade till artportalen under 2000–2024. Sundsvalls kommun vill påtala att bara för att en art inte har rapporterats till artportalen innebär det

inte att den inte finns inom området. Att en art inte rapporterats beror ofta på att det saknas kunskap om artens förekomst i det området. Fladdermus är en art som inte har inventerats eller utretts inom planen, men som enligt kommunens bedömning mycket troligt kan förekomma inom området.

Trafikverket svarar: Inventerare med kunskap av inventering av fladdermöss har besökt järnvägssträckningen. Området anses ej ha boendeplatser, övervintringsplatser eller jaktmarker för fladdermöss. Nordfladdermus har rapporterats in till artportalen i jordbruksmarkerna söder om projektet. Därav har Trafikverket valt att ta upp Nordfladdermus i de artskyddsutredningar som pågår under hösten 2024.

Naturmiljö - Förekomst av invasiva arter

Inom planområdet har det vid inventering påträffats ett antal olika främmande invasiva arter. Sundsvalls kommun vill betona vikten av att bekämpa samt inte sprida dessa arter. Inför byggstart krävs en ny inventering då utbredningen av dessa arter bedöms kunna förändras snabbt. Det är särskilt viktigt att ha tillgång till en ny inventering som underlag i de fall då schaktarbeten kommer att ske utanför växtperioden, eftersom förekomst av invasiva arter annars lätt kan missas.

Trafikverket svarar: Trafikverket har genomfört en inventering av invasiva arter längs sträckningen. Denna inventering ligger som grund vid nuvarande planering. Inventeringen kommer uppdateras växtsäsongen innan anläggandet startar för att det ska finnas ett gott underlag inför bekämpningen av dessa arter.

Trafikverket avser att bekämpa alla invasiva arter oberoende om dessa finns med på EU:s lista för invasiva arter.

Naturmiljö - Viltpassager och barriäreffekter

I och med att järnvägen kommer att stängslas in skapas en barriär i landskapet som orsakar stora negativa effekter för växt- och djurliv. Att utformningen av järnvägen förbi Vapelnäs föreslås ändras från tunnel till skärning, innebär ytterligare tillkomst av en kraftig barriär i det område längs sträckan som utpekats som det viktigaste för vilt. Detta innebär att i stort sett hela järnvägssträckan, med undantag av järnvägsbron vid Vapelbäcken, kommer att innebära ett hinder för djur att röra sig fritt i området.

Av samrådshandlingen framgår att endast en passage för stora djur, belägen vid Vapelnäs, kommer att anläggas längs sträckan. Sundsvalls kommuns bedömning är att endast en faunapassage inte är tillräcklig utan att det är önskvärt att fler möjligheter till passager anläggs i någon form.

Trafikverket svarar: Passagebehovet längs sträckan har utretts i en passageplan. Passageplanen visar på att ett behov av passager främst finns vid skärningen i Vapelnäs. Till en början utreddes möjligheten för två passager över skärningen. Vid utredningen kom det fram att passagera ej skulle bli tillräckligt breda för att vara effektiva för större hjorddjur. Därför planeras nu en bredare passage över skärningen. Passagen över skärningen ska placeras så att djuren naturligt kan röra sig mellan fortplantningsområden väster om skärningen och födosöksområden öster om skärningen.

Norr om skärningen kommer en landbro byggas över Vapelbäcken. Landbron ger en större passage under järnvägen för alla typer av vilt.

Naturmiljö - Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som utreds i planarbetet

Det pågår arbete med att utreda möjligheten att anlägga torrtrummor längs sträckan för att möjliggöra passage för medelstora däggdjur.

Sundsvalls kommun ser gärna att dialog förs med miljökontoret om var det är lämpligt att skapa passager, exempelvis föreslås att fler passager anläggs i anslutning till vattendrag då det ofta är där vilt rör sig i landskapet.

Trafikverket svarar: Inom projektet har en passageplan tagits fram. Kommunen har tagit del av passageplanen under våren 2024.

Torrtrummor eller andra passagemöjligheter för småvilt ska anläggas intill de vattendrag längs järnvägssträckningen där det är tekniskt möjligt och andra passagemöjligheter inte finns.

En längre landbro planeras över Vapelbäcken vilket möjliggör mycket god passagemöjlighet för alla typer av vilt längs vattendraget.

Naturmiljö - Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som genomförs under byggskedet
Trafikverket anger att avbaningsmassor ska återföras vid efterarbeten för att den naturliga vegetationen med fröbankar ska återetablera sig på platsen. Sundsvalls kommun framför att det är en mycket viktig och bra åtgärd.

Sundsvalls kommun vill särskilt påtala vikten av att undvika åtgärder som kan påverka hydrologin i form av att orsaka avvattning i områden där värden finns kopplade till hög fuktighet. Permanenta eller tillfälliga upplagsytor eller andra åtgärder som förändrar markförhållandenas fuktighet får inte anläggas intill våtmarker eller sumpskogar.

Trafikverket svarar: Trafikverket kommer arbeta för att upplagsytor och åtgärder planeras på sådant sätt att hydrologiskt känsliga områden inte påverkas negativt.

Naturmiljö - Frivilliga kompensationsåtgärder

Sundsvalls kommun anser det vara önskvärt att kompensationsåtgärder genomförs för den natur som påverkas när nya markområden kommer att tas i anspråk. I samråd med kommunen och ansvarig myndighet för artskydd bör förslag på kompensation tas fram beroende på vilka förluster järnvägen bedöms medföra för djur och växtlivet.

Sundsvalls kommun ser det som positivt att Trafikverket anger i handlingen att återföring av död ved kommer att ske i projektet i form av faunadepåer inom avverkade ytor.

Trafikverket svarar: Trafikverket planerar att återföra död ved i form av faunadepåer som en ersättning för de träd som behöver avverkas i samband med anläggandet av järnvägen.

Under hösten 2024 genomförs artskyddsutredningar för de skyddade arter som finns längs sträckningen. Om utredningarna visar på att projektet påverkar arternas status lokalt, regionalt eller nationellt kommer skyddsåtgärder planeras.

Hushållning med naturresurser

Skogs- och jordbruksmark är värdefulla naturresurser som är viktiga att hushålla med, vilket särskilt belyses i miljöbalkens 3 kap. §4. Sundsvalls kommun anser det vara av stor vikt att den jordbruksmark som tas i anspråk i Nolby återställs till brukbart skick i möjligaste mån.

Trafikverket svarar: Trafikverket håller med kommunen och avser att i möjligaste mån återställa jordbruksmarken som tas i anspråk.

Buller

I MKB bilaga 2 redovisas bullerutbredningskartor för all statlig infrastruktur avseende nuläge, nollalternativ samt planförslag utan bullerskyddsåtgärder. I bilaga 3 presenteras de källnära bullerskyddsåtgärder som för närvarande utreds. I samrådshandlingen framgår att utredning om källnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder pågår. Sundsvalls kommun har därmed endast en översiktlig redogörelse av bullerutredningen att yttra sig över i detta skede.

Sundsvalls kommun ser det som mycket positivt att hänsyn tas till buller från all statlig infrastruktur samt att källnära skyddsåtgärder prioriteras framför fastighetsnära skyddsåtgärder.

Sundsvalls kommun utgår ifrån att samtliga fastigheter ska klara gällande riktvärden för buller när bullerskyddsåtgärderna inom projektet har färdigställts.

I kommande rapport *Buller- och vibrationsutredning* önskas en redovisning av huvuddragen i de alternativa förslag till bullerskyddsåtgärder som har utretts samt de bedömningar som har resulterat i att utreda åtgärder har avskrivits eller behållits i järnvägsplanen.

Trafikverket svarar: Åtgärderna i planförslaget dimensioneras mot buller från järnvägssträckan som byggs om i järnvägsplanen samt övrig statlig infrastruktur (vägar) i området. Målet med åtgärderna är att innehålla gällande riktvärden och att de ska vara tekniskt genomförbara samt samhällsekonomiskt lönsamma i största möjliga mån. I kommande "Rapport Bullerutredning" kommer Trafikverket att redovisa vilka alternativa bullerskyddsåtgärder som utretts och motiv till valda och bortvalda alternativ.

Ytvatten

De tre mest värdefulla kustmynnande vattendragen längs berörd sträcka är Nolbybäcken, Vapelbäcken och Södra Bredsandsbäcken.

Sundsvalls kommun anser att Nolbybäcken ska lyftas upp i dagen så långt det är möjligt där den idag är kulverterad nedströms och uppströms väg och järnväg. Nya trummor ska anläggas så att de inte utgör vandringshinder för fisk och andra vattenlevande organismer. Det är positivt att en småviltspassage planeras här. Sundsvalls kommun anser att småviltspassager ska anläggas så att de fungerar även vid höga vattenflöden, det vill säga året runt och inte enbart vid lågvatten under enstaka sommar- eller vintermånader.

Sundsvalls kommun anser vidare att det är positivt att det anläggs en landbro över dalen vid Vapelbäcken. Detta medger möjlighet för passage av större vilt och gör att det viltstråk som finns i dalen och som sträcker sig uppströms bäcken och vidare under E4 bevaras. I handlingen anges att den nya dragningen av Vallenvägen ska anpassas för att minimera påverkan på Vapelbäcken. Kommunen vill gärna delta i samråd när det gäller dessa anpassningar.

I Södra Bredsandsbäcken har det tidigare utförts åtgärder för att förbättra vandring för fisk och andra vattenlevande organismer nedströms och uppströms väg 562. I MKB anges att laxtrappan delvis kommer att rivas och ersättas. Samråd om hur detta ska utföras bör hållas med berörda myndigheter inför en ombyggnation. Naturliga bäckbottenmiljöer ska alltid eftersträvas. Trummor, kulvertar och konstgjorda bottnar kan utgöra vandringshinder för bland annat kräftdjur, snäckor och iglar eftersom det inte finns något bottensubstrat som bromsar upp vattenflödet, dvs strömmen blir för jämn och stark. Det är även viktigt att det här anläggs en småviltspassage med tillhörande markeringsplatser för utter.

De andra vattendragen som berörs av järnvägen är Svarttjärnsbäcken och Norra Bredsandsbäcken. I samband med åtgärder vid Svarttjärnsbäcken finns förståelse för att den inte kan göras vandringsbar. Däremot är det önskvärt att en småviltspassage skapas för att underlätta för småvilt att röra sig i landskapet.

I MKB anges att möjligheten att helt eller delvis öppna upp Norra Bredsandsbäcken översiktligt har studerats. Genomförd utredning visar att läget för kulvertanslutningen och stalpbrunnen direkt nedströms järnvägen ligger på ett stort djup och att en omfattande omdragning krävs för att göra bäcken vandringsbar. Sundsvalls kommun anser att det behövs fler passager för vilt och friluftsliv. Detta område, där det redan har skapats barriäreffekter av ny E4, är en lämplig del av järnvägssträckan att göra en passage för vilt och friluftsliv. Även om hela bäcken inte blir vandringsbar fyller det ett lika viktigt rekreativt syfte.

Trafikverket svarar: Småviltspassager ska finnas vid alla vattendrag där det är möjligt. I det fall småviltspassagerna består av vilttrummor ska dessa placeras på ett sådant sätt att de

inte vattenfylls vid högvatten. Markeringsstenar för utter ska placeras i båda öppningarna av varje trumma.

Den nya dragningen av Vallenvägen har anpassats till Vapelbäcken vid framtagande av planförslaget. Den lösning som redovisas i planförslaget är alltså redan anpassad.

I samrådshandlingen anges att fisktrappan i Bredsandsbäcken behöver läggas om. Trafikverket har nu fått en dispens som innebär att befintlig järnvägsbro över bäcken kan fortsätta att nyttjas i den nya anläggningen. Det i sin tur innebär att inga åtgärder erfordras i Bredsandsbäcken och dess fisktrappa, vilket kommer beskrivas i granskningshandlingen.

Trafikverket har under möte med Sundsvalls kommun 2024-10-10 diskuterat frågan gällande öppnande av Norra Bredsandsbäcken och anläggandet av passage för vilt och friluftsliv. Under mötet framkom bland annat att kommunen ser ett ökat passagebehov för människor på platsen till följd av det i Översiktsplanen planeras för nya bostadsområden norr om Övre Bredsand. Det pågår också detaljplanearbete avseende Bredsands skola.

Trafikverket kommer i järnvägsplanen att beröra en kort sträcka av Norra Bredsandsbäcken och Trafikverket har inte rådighet att ta stora ytor mark i anspråk för att öppna upp bäcken nedströms eller uppströms järnvägen. Åtgärderna i järnvägsplanen hindrar inte kommunen att öppna upp bäcken på sträckan nedströms järnvägen.

Att öppna upp Norra Bredsandsbäcken under dubbelspåret och anlägga en passage för vilt och friluftsliv i anslutning bäcken innebär en omfattande insats. Utöver att en passage anläggs under det nya dubbelspåret så behövs passager under väg 562 och E4, vilket kommer kräva avstängningar av vägtrafiken. Uppströms E4 utgör den branta terrängen och bullerskyddsvallar ytterligare utmaningar. Samma svårigheter fanns vid planerandet av en GC-passage i E4-projektet, vilket är anledningen till det i stället för en passage under infrastrukturerna anlades en GC-bro mellan Övre- och Nedre Bredsand.

Trafikverket har i en passageplan utrett passagebehovet längs sträckan sett till vilt och människor och inte identifierat ett passagebehov för människor eller större vilt på denna plats. I bedömningen av passagebehov har kommunala detaljplaner tagits i beaktande. Däremot har inte planer i Översiktsplanen beaktats eftersom det inte är säkert om eller när dessa planer kommer att verkställas. Trafikverket planerar att anlägga passage för småvilt under järnvägen i anslutning till Norra Bredsandsbäcken, men att öppna upp bäcken och anlägga en passage för större vilt och friluftsliv bedömer Trafikverket inte är motiverat i järnvägsplanen.

Masshantering

Masshantering och massöverskott utgör en del av hushållning med naturresurser. Det överskott som uppstår i detta projekt och som kan återanvändas på en annan plats innebär att motsvarande mängder jungfruligt material inte behöver brytas och att ändliga naturresurser därmed sparas.

Masshanteringen i projektet uppges ännu inte vara klarlagd mer än att det är troligt att det kommer att uppstå ett väsentligt massöverskott. Sundsvalls kommun reflekterar över den avsevärt större mängden överskottsmassor som anges i denna samrådshandling, 1 781 000 kubikmeter jämfört med uppgifterna i samrådshandlingen från 2021 där beräkningar visade på 600 000 kubikmeter överskottsmassor. Sundsvalls kommun önskar en redogörelse över vad som orsakar den stora skillnaden i massöverskott mellan beräkningarna i tidigare samrådshandling jämfört med aktuella beräkningar.

Sundsvalls kommun lyfter att det bör prioriteras att hitta hållbara transportlösningar för att minska de omfattande transporternas klimatpåverkan i projektet.

Överskottsmassor från Ostkustbanan ska i samverkan med Trafikverket och Sundsvalls kommun nyttjas till verksamhets- och industriytorna vid Övre och Nedre Stockvik. Massorna som behövs till Övre och Nedre Stockvik beräknas till 1 300 000 – 1 400 000 kubikmeter. De beräknade siffrorna arbetades fram under maj 2024. Trafikverket

presenterade samrådshandlingen för Ostkustbanan i maj 2024 vilket innebär att all information rörande överskottsmassor kanske inte finns med i samrådshandlingen. Sundsvalls kommun önskar fortsatt dialog om beräkningen av massorna som ska återanvändas till Övre och Nedre Stockvik.

Trafikverket har inte genomfört någon konsekvensbedömning av masshanteringen på grund av att den ännu inte är klarlagd. Sundsvalls kommun önskar därför en komplettering av beskrivningen kring masshanteringen gällande Stockviksplanerna. Enligt de beräkningar som har gjorts förväntas det fortfarande vara ett massöverskott vilket sannolikt innebär negativa konsekvenser.

Trafikverket svarar: Trafikverket delar kommunens uppfattning att masshantering och massöverskott utgör en viktig del av hushållning med naturresurser. Likaledes instämmer Trafikverket i betydelsen av hållbara transportlösningar. Som en del i hållbara transportlösningar verkar Trafikverket för att elektrifierade av entreprenaderna. Anläggandet av industri- och verksamhetsområde på Övre och Nedre Stockvik kan förhoppningsvis medföra relativt korta körvägar av överskottsmassor som kommer att komma att vara direkt nytta för anläggandet av den planerade industrimarken.

Det bör noteras att det i samrådshandlingen från 2021 inte gjordes några relevanta mängdberäkningar och att den angivna volymen 600 000 m³ är en uppenbar felskrivning (enbart den ena förskärningen för den tidigare tunneln genererade ett volymöverskott av ca 350 000 m³).

I den Samrådshandling som redovisats 2024 uppgår massöverskottet till ca 1 780 000 m³. Därefter har ett genomgripande optimeringsarbete genomförts, varvid massöverskottet har reducerats till ca 1 200 000 m³. Trafikverket tar med sig kommunens beräknade mängder för Övre och Nedre Stockvik till granskningshandlingen och avser att föra en fortsatt dialog avseende masshanteringen för Övre och Nedre Stockvik.

Trafikverket kommer i granskningshandlingen redovisa en konsekvensbedömning av masshanteringen.

Masshantering - Återförande av matjord och avbaningsmassor

Om avbaningsmassor eller matjord från projektet återanvänds är det viktigt att matjorden som påförs är av samma typ som i det omkringliggande landskapet, lera på lera och sand på sand och så vidare, eftersom det annars blir en helt annan vegetationstyp på de platser där jord påförs.

Trafikverket svarar: Synpunkten noteras och tas med i det fortsatta arbetet.

Avvattning

Trafikverket planerar att avvattning av järnvägen ska ske som idag, vilket innebär diken och dränering. Sundsvalls kommun delar Trafikverkets bedömning att det inte finns behov av rening av dag- och dräneringsvatten från järnväg, men kommunens generella hållning är att inga direktutsläpp får ske till recipient. Detta uttrycks i kommunens dagvattenplan (kapitel 4 och 8). Detta innebär att vattnet först ska passera någon form av översilningsyta eller annan fördröjning innan det når recipient. Inga direktutsläpp får heller ske från järnvägsbroar till bäckar/recipienter utan ska minst ledas via någon form av utjämningsmagasin. Sundsvalls kommun anser vidare att avvattning vid vägbroar ska genomgå någon typ av fördröjning och någon form av rening innan utsläpp sker till recipient.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar kommunens synpunkter och håller med om att den generella hållningen är att inga direktutsläpp ska ske till recipient. I järnvägsplanens markanspråk inkluderas ytor för eventuell rening och utjämnning i form av diken, översilningsytor och fördröjningsmagasin.

Trygghet

Sundsvalls kommun anser att alla passager och gångvägar som planeras in behöver ge ett intryck av trygghet och trivsel, samt att man har med ett barnperspektiv i planeringen då passager och gångvägar kommer att användas av barn som ska till och från sina skolor, bland annat i Bredsand och Kvissleby. Belysningen bör vara behaglig och inte bländande. Omgivningarna bör vara så öppna som möjligt utan buskage som skymmer eller skapar mörka områden.

Ett förslag är att öppna upp och göra en mer luftig, trivsamt och trygg passage vid Rälsvägen i Kvissleby genom att bygga en landbro för dubbelspåret i stället för att låta gångvägen gå i tunnel under järnvägen.

Trafikverket har i sitt gestaltungsprogram tagit in trygghetsvärden på ett bra sätt då det i handlingarna nämns såväl platsbildningar (sittplatser, utegym etcetera) som indirekt belysning och lämplig vegetation.

Stödmurar kan generellt ge ett kompakt och lite dystert intryck. I gestaltungsprogrammet har Trafikverket kommit med olika förslag hur intrycket av de planerade stödmurarna kan mildras genom att plantera träd och annan vegetation som döljer betongen samt att använda sig av mönstrad betong. Sundsvalls kommun anser att det är positivt.

En av de stödmurar där utformningen har särskilt stor betydelse, är stödmuren som ligger öster om det planerade dubbelspåret vid Nedre Bredsand. Nedre Bredsand är ett bostadsområde som utifrån en socioekonomisk kartläggning utpekats som ett av kommunens prioriterade områden. Här finns ett politiskt beslut på att arbeta med social hållbarhet och kommunen satsar på att säkra trygghet, trivsel och livsvillkor för och tillsammans med boende i området.

Nedre Bredsand ligger vackert och havsnära men saknar ett tydligt centrum och har en infart från norr som är anspråkslös samt en infart från söder som går förbi ett industriområde. En lång och grå stödmur i det läget skulle inte förbättra intrycket av och i Nedre Bredsand. Stora sammanhängande betongytor kan dessutom vara inbjudande till klotter och graffiti, vilket kan bidra till en situation enligt teorin "broken windows" som innebär att skadegörelse leder till mer skadegörelse.

Här behövs innovativa insatser för att stävja kompakta, grå betongytor. Vissa insatser nämns i gestaltungsprogrammet i form av träd och växter som täcker samt mönstrad betong som bryter av det monotona. Risken är dock, trots dessa insatser, att stora ytor med betong för tankarna till de miljonprogram som finns på olika ställen i landet. Det gynnar inte det arbete som kommunen gör för att förbättra den sociala hållbarheten i Nedre Bredsand.

Trafikverket svarar: En barnkonsekvensanalys, som beskrivs i granskningshandlingen, har tagits fram med åtgärdsförslag för att öka tryggheten för barn som ska passera järnvägen.

Avseende Rälsvägen bedömer Trafikverket att den föreslagna tunneln under dubbelspåret har mycket goda förutsättningar att utformas som en trygg och trivsamt miljö för gång- och cykeltrafikanter. Någon längre landbro är inte aktuell längs denna delsträcka.

Trafikverket noterar synpunkter angående utformning av stödmurar och specifikt stödmuren i Nedre Bredsand.

Kulturmiljö

Sundsvalls kommun delar bedömningen avseende kulturmiljö som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen. Den indirekta negativa påverkan blir stor utifrån barriäreffekter och förändringar av karaktärsområden. Den direkta påverkan bedöms också bli stor genom inlösen och rivning av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och påverkan på fornlämningar såsom Tingstahögen och två gravrösen i Vapelnäs. Järnvägsplanen

innebär omfattande åtgärder som till stor del är irreversibla. Gestaltningssprogrammet bedöms ta hänsyn till omgivningens karaktär och värden utifrån förutsättningarna. Föreslagna utformningar och åtgärder bidrar i den mån det är möjligt till att de negativa effekterna minskar något.

I senare skede bör Trafikverket och Sundsvalls kommun föra dialog om kompensatoriska åtgärder. Sådana åtgärder kan till exempel vara att upprätta rivningsdokumentationer, genomföra informationsskyltning vid kulturmiljöobjekt som påverkas samt att eventuellt genomföra flytt eller rekonstruktion av byggnader.

Planförslaget innebär att Tingstahögen kommer att omges av transportinfrastruktur och det bli mer avskärmat, vilket gör det svårare att uppleva dess historiska samband med det omgivande kulturlandskapet. Gestaltningen av platsen bör säkerställa att Tingstahögen inte tolkas som vilken jordhög som helst och att den så långt möjligt ges en koppling till omgivande kulturlandskap. Sundsvalls kommun rekommenderar att Trafikverket arbetar för att Tingstahögen ska göras mer tillgänglig för besökare exempelvis genom skyltning och information på platsen.

Svartviks industriminnen är tillsammans med Gudmundstjärn och Norra bergets friluftsmuseum ett prioriterat kulturarv och besöksmål i Sundsvalls kommun. Det är en av få platser i Sverige med en så välbevarad kulturmiljö från sågverksepoken och en plats som kommunen vill se utvecklas. I Sundsvalls kommuns Mål och resursplan för 2025–2026 lyfts ett särskilt utvecklingsarbete av Svartviks industriminnen.

Historiskt har Svartvik haft bebyggelse väster om Svartviksvägen men idag finns det ett fåtal byggnader kvar. Förslaget till järnvägsplan innebär stora konsekvenser för Svartviks industriminnen då några byggnader som hör till Svartviks historia behöver lösas in och rivas. Det blir även en stor visuell påverkan genom tillkommande vägbank.

Gillska stugan ligger väster om järnvägen och ägs av Sundsvalls kommun. Stugan är ett välbevarat exempel på en arbetarbostad från 1800-talets senare del. Byggnaden ingår i kultur- och fritidsförvaltningens pedagogiska verksamhet kopplat till Svartvik genom exempelvis skolprogram och guidade vandringar. Planförslaget innebär att byggnadens tillgänglighet i förhållande till Svartvik blir avsevärt påverkad då Kyrkvägen stängs och Serpentinvägen mot Hemmanet förflyttas längre söderut. En åtgärd för att verksamheten i Gillska stugan ska kunna fortsätta är att flytta byggnaden till Svartviksområdet öster om järnvägen. En flytt av byggnaden skulle medföra stora negativa konsekvenser eftersom byggnaden flyttas från sin historiska plats. Det är dock möjligen en åtgärd som kan säkra byggnadens framtid.

Det är av stor vikt att stödmurar, broar och tunnlar får en estetiskt tilltalande utformning för att minimera känslan av hårdgjorda ytor. Detta bör särskilt tillämpas där järnvägen går nära bebyggelseområden såsom Kvissleby, Svartvik/Hemmanet, Bredsand och Vapelnäs.

Trafikverket svarar: Projektet avser att dokumentera byggnader som har kulturmiljövärde innan samt i samband med rivning. Dokumentationsrapporterna överlämnas till Sundsvalls museum för arkivering samt för tillgängliggörande.

Tingstahögen är känslig för skalförändringar. Den är även känslig för förändringar som innebär minskad synbarhet, vilket riskerar påverka fornlämningens upplevelsevärde. Fornlämningen är därtill känslig för att sambandet mellan graven och Ljungan ytterligare begränsas. Tillkommande anläggningar har mot bakgrund av detta, så långt möjligt, inplacerats och utformats på ett sådant sätt att den direkta och indirekta påverkan blir så begränsad som möjligt. Nämnas bör att den utformning som framgår av samrådshandlingen, med en vinklad stödkonstruktion på västra sidan järnvägen, i granskningshandlingen föreslås utföras som en rak och längre stödkonstruktion. Syftet med det är att säkerställa att den visuella påverkan sett söderifrån blir så liten som möjligt.

Genomförda samverkansmöten har skett under projektiden för att erhålla kunskap samt samsyn om hur utformning och placering av eventuella informationsskyltar invid

Tingstahögen och i Svartvik. Likaså avser projektet att, om en eventuell flytt av Gillska stugan blir aktuell, att ta del av kommunens förslag till nytt läge liksom utformningen av den nuvarande platsen för Gillska stugan.

Trafikverket noterar synpunkter angående utformning av stödmurar och passager.

Rekreation och friluftsliv

Sundsvalls kommun anser att järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen redovisar konsekvenserna för rekreation och friluftsliv på ett korrekt sätt.

Den planskilda passagen vid Rälsvägen skulle med fördel kunna samförläggas med Nolbybäcken genom att anlägga en landbro. Det skulle förbättra tryggheten och skapa närhet till naturmiljön. De föreslagna platsbildningarna på östra sidan av järnvägen skulle också förstärkas av en landbro.

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar på ett bra sätt hur föreslagen skärning förbi Vapelnäs försämrar såväl tillgängligheten för närboende som upplevelsen av rekreationsområdet. Det är viktigt att de två planskilda passagerna i Vapelnäs ansluts till befintliga vägar och stigar i området.

Den stängda passagen vid Kyrkvägen medför negativa konsekvenser på det sätt som redovisas i planförslaget. Trafikverket har utrett ett antal förslag till planskild passage och alla medför stor påverkan på landskapsbilden eftersom angöringarna på ömse sidor blir långa på grund av höjdförhållandena. Det medför också att en sådan planskild passage inte kommer att vara särskilt attraktiv att använda. Sundsvalls kommun gör därför samma bedömning som Trafikverket och anser att Serpentinvägen är den bästa lösningen för framtida passage.

Trafikverket svarar: Avseende Rälsvägen bedömer Trafikverket att den föreslagna tunneln under dubbelspåret har mycket goda förutsättningar att utformas som en trygg och trivsam miljö för gång- och cykeltrafikanter. Någon längre landbro är inte aktuell längs denna delsträcka, men möjligheter till samförläggning med Nolbybäcken har utretts i arbetet med framtagande av samrådshandlingen, vilket framgår i planen.

Trafikverket avser att anlägga stigar som ansluter till planerade passager i Vapelnäs och till befintliga vägar och stigar. Dessa kommer att illustreras i granskningshandlingen.

Trafikverket noterar att kommunen håller med om att Serpentinvägen utgör den bästa lösningen för framtida passage mellan Hemmanet och Svartvik.

Övriga frågor

Sundsvalls kommun ser en fördel om Trafikverket kan ha en löpande dialog med kommunens miljönämnd under planprocessen när det gäller frågor som berör miljöområdet. Detta skulle underlätta kommande ärendehantering i byggskedet genom att minska risken för produktionsstopp på grund av frågor som uppstår i sent skede. Det skulle också kunna korta ner handläggningstiderna.

Trafikverket svarar: Trafikverket håller med och har för avsikt att fortsätta den påbörjade dialogen med miljökontoret.

3.5.3. Samråd med allmänhet och enskilda som kan bli särskilt berörda

Nedan redovisas inkomna yttranden från utförda samråd vid utformning av planförslag 2024.

Det har inkommit flertalet yttrande från enskilda personer som kan bli berörda av planerad järnvägsanläggning. Många ställer sig positiva till ett dubbelspår, men det uttrycks även en oro över förslagna alternativ med skärning genom Vapelnäsberget istället för tunnel, väglösningar samt de buller- och vibrationsstörningar aktuell åtgärd förväntas ge. Inkomna yttranden har i viss mån grupperats för att underlätta bemötandet.

Separata möten har även hållits med fastighetsägare och närboende.

Tunnel i stället för skärning Vapelnäs

En yttrande anser att Trafikverket borde bygga tunnel istället för en skärning vid Vaple.

Den yttrande menar att trots att det kanske kortsiktigt blir dyrare så är det den mer hållbara lösningen som påverkar landskapet, människorna och naturen minst.

Fortsättningsvis menar den yttrande att två områden delas upp vilka idag är kopplade socialt, ökar påverkan på djur, ökar risken för olyckor, minskar tillgång till natur etc.

Slutligen menar den yttrande att utsläpp också kan kontrolleras på ett mycket bättre sätt om man bygger tunnel.

Förslag lämnas av den yttrande att anlägga Betongtunnel (~270- 300 meter) i tänkt skärningsschakt med början söder om fastigheten Knubbvägen 3 i stället för bergtunnel.

Den yttrande är införstådd med att det naturligtvis är en betydande merkostnad jämfört med enbart skärning, dock med en kostnadsminskning då faunapassager kan elimineras och inte lika många säkerhetsanordningar (stängsel etc.) behöver anläggas.

En annan yttrande anser att för Trafikverket är det betydligt mindre risk med alternativet bergtunnel samt att banprofilen och sträckning kan vara densamma som för skärningsalternativet. Menar att den absolut största vinsten med detta är den väsentligt förbättrade naturmiljön, landskapsbilden samt access till rekreation och friluftsliv för de närboende (inte minst för boende på Knubbvägen 3 – i händelse av att detta skulle förkastas skall även denna fastighet lösas in av samma skäl/motivering som de tre på Klyvarvägen), dvs. merparten av de fördelar för de boende som bergtunnelalternativen skulle medge.

Den yttrande fortsätter och menar att med detta kommer ett underhåll över tid, det har även det föreslagna alternativet med faunapassager. Då hamnar frågan på vad bland annat natur och boendemiljö har för värde. Ingreppet i sig, oavsett lösning eller alternativ, har stor påverkan men det går att minimera konsekvenserna i synnerhet för de närboende. Slutligen menar den yttrande att motivera detta med att en betongtunnel är miljöovänligt är inte försvarbart när en betydligt större betongkonstruktion i form av bro är tänkt att anläggas i Stockvik. Återigen, det handlar endast om kostnader enligt den yttrande.

Trafikverket svarar: Trafikverket har gjort en utredning av tre alternativ till utformning genom berget i Vapelnäs:

- Skärning
- Berg och betongtunnel
- Kortare betongtunnel

Den samlade bedömningen visar på att en skärning sammantaget är den mest fördelaktiga utformningen, varför Trafikverket har valt att gå vidare med alternativet. För mer detaljer kring valet av alternativ se Trafikverkets svar på sidorna 49–50 respektive 64–71 under rubriken *Vapelnäs*.

Det finns inget hus med adressen Knubbvägen 3. Trafikverket förmodar att den yttrande avser Knubbvägen 4 (Kvissle 1:72). Fastigheten Kvissle 1:72 påverkas inte i den grad av dubbelspåret att inlösen föreligger.

Busshållplatsen Tunavägen

En yttrande noterar positivt att det på kartan nu finns hållplatser för bussar (nuvarande landsbusslinje 120) i både riktningar. Vidare hoppas den yttrande att det ingår även väderskydd, då dessa hållplatser inte ha bestämda minutslagstider utan bara ungefärliga tider.

Trafikverket svarar: Korsningen väg 562 - Tunavägen kommer att byggas om inom projektet. Trafikverket kommer att tillgänglighetsanpassa dels korsningen över vägen, dels de nya busshållplatserna. En väderkur planeras att byggas i riktning mot Sundsvall.

Station Kvissleby, Regionaltågsstation

Två yttranden önskar en station i Kvissleby.

Den yttrande uppger att en station i Kvissleby för resenärer vore väl inte fel och menar att den i Njurundabommen har inte samma underlag som en i Kvissleby. Nolby på ena sidan och hela Kvissleby Essvik på andra, även dom som bor på Hemmanet skulle nog kunna uppskatta det menar den yttrande. Avslutningsvis menar den yttrande att som det är nu åker ingen från Kvissleby till Njurundabommen och tar tåget, det går därför fortare och blir billigare att ta bilen till staden direkt.

En annan yttrande har lämnat förslag på olika alternativ kring vart en ny regionaltågsstation skulle kunna placeras. Lyfter att arbetet som görs nu kommer att prägla samhället i 80-100 år framåt. Den yttrande framför behovet av en järnvägsstation i Kvissleby och trycker på att det skulle vara stor nytta ur både samhällsekonomiska men även ur klimatsynpunkt. Den yttrande menar att för det föreliggande förslag finns stora banker och sluttningar, med denna utformning blir det komplicerat att i framtiden tillfoga nya banker och en plan yta för station. Den yttrande ställer sig frågande till två yttre avvikande huvudspår och tar upp att det inte finns sådana i vare sig Hörnefors eller Husum. Poängterar vikten av att förbereda bygget för en station redan i det här skedet.

Den yttrande lämnat förslag på följande placeringar:

Rälsvägen-Åkaregatan

Nedanför fotbollsplanen/skidbacken

Norr om Hemmanet

Vid lokaliseringen nämns den yttrande främst tillgänglighet och förutsättningar för parkering. Framför som slutsats den yttrande att det enklaste alternativet är Rälsvägen-Åkaregatan.

Oavsett det slutliga läget kommer den här planen bestämma situationen för fler decennier framåt menar den yttrande. Låser man topografin nu för mycket kommer man omöjliggöra eller åtminstone påtagligt försvåra byggandet av en framtida järnvägsstation och på detta sätt menar den yttrande att man missar en enkel åtgärd i Sveriges arbete mot klimatförändringarna.

Trafikverket svarar: Trafikverkets uppdrag i det här projektet är att skapa förutsättning för dubbelspår. I det arbetet ingår inte att bygga en regionaltågsstation längs sträckan men heller inte att omöjliggöra att en station byggs i framtiden. Projektet har övergripande utrett förutsättningarna för en station längst sträckan och har säkerställt att planförslaget inte omöjliggör en framtida regionaltågsstation i Kvissleby eller i Bredsand.

Utformning ny GC-passage bredvid Nolby 5:67

En boende framför positivt att detta nya alternativ till den kasserade övergången Rälsvägen kommer till. Utformningen verkar inte vara exakt bestämd, men den boende anser att den ser luftigt ut. Det är viktigt att GC kommer upplevas som öppet och bra belyst, för att motverka en otrygg upplevelse (aka "våldtäktstunnel" som nuvarande 1971 års betongviadukt under 562 vid mynningen Nya vägen in i 562), avslutar den boende.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten. I den fortsatta projekteringen av Rälsvägens planskilda korsning med dubbelspåret kommer trygghetsaspekten att ägnas särskild uppmärksamhet.

Samverkan Trafikverket och kommunen

En yttrande menar att i och med att det kommer att byggas ett tillfälligt järnvägsspår rakt över befintliga platsen för återvinningsplatsen vid f.d. OKQ8, korsningen Industrigatan - Njurundavägen, behövs en alternativ plats för denna återvinningsstation. Förslag lämnas av den yttrande att det behöver tas hänsyn till att det finns många inom centrala Kvissleby som inte har bil, så en central belägen plats är ytterst önskvärt, även ur miljösynpunkt.

Trafikverket svarar: Det hålls en löpande dialog mellan kommun och Trafikverket där även frågan om ny placering av återvinningsstation diskuterats. Det är kommunens ansvar att tillhandahålla återvinningsstationer, varför Trafikverket inte har möjlighet att lösa ny placering.

Påverkan under byggtiden

Den yttrande uppger att den ej planskilda övergången Svanvägen försvann sommaren 2021 och den södra alternativet Tunavägen/E4 viadukten är idag fullständigt olämpligt för fotgängare i riktning mot Kvissleby. Det är viktigt enligt den yttrande att övergången Rälsvägen stängs först när nya GC-vägen vid Nolby 5:67 är redan färdigställt. Den yttrande är orolig för barriäreffekten vilket dubbelspåret kan upplevas som och menar att man lika gärna kan ta bilen för att handla i Sundsvall eller Birsta i stället för Kvissleby centrum till fots eller med cykel. Den yttrande framför att det är ett äkta hot mot samhället Kvissleby och framför allt affärlivet i centrala Kvissleby och därmed även en levande centrumkärna. Det är många skolbarn som dagligen måste ta sig till Nivrenaskolan och den yttrande menar att dessa använder idag i huvudsak Rälsvägen, som är en naturlig rak väg från hela norra Nolby. I samma veva används Rälsvägen även av vuxna enligt den yttrande som vägen till handeln, vårdcentralen, Opalen (biblioteket & fritids) samt till simhallen och träning. Avslutningsvis menar den yttrande att alternativet Tunavägen till 562 är en lång omväg där man först måste söderut för att sen vänder norrut igen och att alternativet Nya Vägen räcker inte heller, då det upplevs som för lång omväg norrut (speciellt med sina serpentiner).

Trafikverket svarar: Under byggskedet kommer boende i Nolby och Kvissleby bli berörda av omledningar av gång- och cykelvägar. Trafikverket strävar efter att så långt det är möjligt hålla vägar öppna. I de fallen det skulle innebära för stora olägenheter eller kostnader under byggtiden kan trafik behöva ledas om. Gång- och cykelväg på befintliga

Rälsvägen kommer temporärt att ledas om via Nya vägen tills dess att ny planskild passage för Rälsvägen är klar. Att hålla Rälsvägen öppen under byggtiden är inte möjligt eftersom det skulle innebära att oskyddade trafikanter skulle ledas in på en byggarbetsplats.

Buller Skottssund, Roddvägen 27

Boende på Roddvägen 27 har funderingar gällande bullret som kommer att bli när dubbelspåret och väg 562 är klart, de ska komma närmre Ljungan och höjas. Den boende menar att dragningen av dubbelspåret medföra att träd avverkas och ljudet kommer närmare dem. De märker redan idag en skillnad ljudmässigt sedan järnvägen byggdes om och när löven faller på hösten så är det en markant skillnad när det gäller ljudet. Vilket upplevs oroande. Finns möjlighet till bidrag för luddämpande fasadåtgärder, som nya fönster? Eller är det bara plank på andra sidan Ljungan som är aktuellt?

Trafikverket svarar: Trafikverket utreder ett förslag på bullerskyddsskärm längs med dubbelspåret i höjd med Skottssund. I nästa skede av planprocessen kommer Trafikverket att utreda vilka fastighetsnära åtgärder som behövs såsom fönsterbyten och inglasningar av uteplatser.

Buller Skottssund

Boende i Skottssund upplever en väldig skillnad i ljudnivå efter man byggde nytt dubbelspår mellan Nolby och Njurundabommen samt när spåret höjdes upp. Den yttrande lämnar därför förslag på någon form av ljudisolerade mur eller likt den som är gjort förbi Skönsmon.

Trafikverket svarar: Trafikverket utreder ett förslag på bullerskyddsskärm längs med dubbelspåret i höjd med Skottssund.

Rimlig ersättning

Den som yttrar sig ställer sig positiv till projektet men poängterar att det är viktigt att lyssna till boende längst tänkta banan samt att ge rimlig ersättning till de som tvingas till inlösen av fastighet.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten. De tidiga dialogmöten som genomförts och samrådsmötet på orten är till för att informera och att inhämta synpunkter. Inkomna synpunkter har sedan kunnat beaktas i den pågående projekteringen. Vad gäller ersättning till de som blir inlösta finns det lagstiftning och praxis att förhålla sig till. Värdering i samband med inlösen och förvärv kommer att göras av en oberoende värderare.

Nödvändigt med dubbelspår

En yttrande uppger att dubbelspår är nödvändigt om regionen ska kunna utvecklas och att som resenär får de stanna för möten eller trasiga mötande tåg varje gång. Slutligen uppger den yttrande att det har varit ohållbart länge och nu är det dags att åtgärdas.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkten.

Rivning av hus, Kvartsvägen Hemmanet

Boende på Kvartsvägen anser att det är bedrövligt att Trafikverket har som förslag att riva husen. Den boende uppger att så fina historiska hus som huserar barnfamiljer och som ligger stillsamt och naturnära väljer Trafikverket att förstöra för att människor ska vinna några minuter i sin resa. Går Trafikverket igenom med beslutet är det enda moraliska att

även kompensera hyresgästerna för en möjlighet till en kontantinsats till ett alternativt boende.

Trafikverket svarar: När det gäller utbyggnad av allmän infrastruktur så innebär det att enskilda kan bli drabbade. Avseende de angivna hyreshusen så erfordras att marken tas i anspråk för att inrymma järnvägsanläggningen med tillhörande serviceväg. Trafikverket följer gällande lagstiftning kring inlösen och ersättning. Boende med hyresrätt har begränsade möjligheter till kompensation.

Markbyte med kommunen

En yttrande önskar att mark som är föremål för inlösen helst ska ske genom markbyte med kommunen.

Trafikverket svara: Trafikverket har inte möjlighet att initiera eller genomföra markbyten mellan andra fastighetsägare. Detta hindrar inte berörda fastighetsägare att själva ta kontakt om eventuella markbyten.

Arkeologiska utredning

Boende i området poängterar att områdena är viktigt ur en fornminnessynpunkt. Därför bör en noggrann arkeologisk undersökning göras före starten av bygget. Den yttrande nämner slutligen att det finns en tradition om att det funnits en runsten här på Kvisslemon.

Trafikverket svarar: Trafikverket följer den lagstiftning och praxis som finns gällande arkeologi. Detta innebär att länsstyrelsen fattar beslut om vilka arkeologiska insatser som i form av utredningar och undersökningar är nödvändiga utifrån järnvägs- och vägplanens markanspråk. Ett antal arkeologiska utredningar har utförts inom projektet och arbetet med arkeologiska utredningar kommer att fortsätta under 2025.

Återställning av åkermark

En yttrande uppger att i gränsen mellan åkermarken i Nolby och nuvarande vägbanan finns vattensamlingar och dräneringen är dålig. Vidare uppger den yttrade att nere i backen löper ett dike som delvis dränerar området. Vid bygget vill den yttrande att Trafikverket ser till att dräneringen fungerar. Vid tidigare ombyggnation söder om den yttrandes hus försumrades dräneringen av åkermarken.

Förslag finns att fylla ut marken för att slippa brant slänt vilket enligt den yttrande rör sig om stora mängder fyllning. Den yttrande har dåliga erfarenheter av utfyllnad sedan tidigare då olämpliga massor använts. Där det har varit för grovt material, även stora stenar, vilket har medfört att slukhål uppstått. Ovanpå skall sen matjorden fyllas på så att odling kan ske. Den yttrande litar inte på att utfyllningen blir bra och uttrycker att den föreslagna utfyllnaden är för stor.

Förslag finns på en tillfällig byggväg från väg 562 till Tunavägen, här uppger den yttrande att återställning skall ske efter bygget.

Trafikverket svarar: Eftersom det inkommande diket kommer att fyllas över på grund av terrängmodelleringen så kommer diket att förläggas i en dagvattenledning. Dagvattenhanteringen kommer att ses över och ska fortsatt fungera efter genomfört arbete. Hantering av massor krävs från Trafikverket till den entreprenör som kommer att genomföra arbetet. Vid arbetet kommer det befintliga lagret med matjord att tillfälligt schaktas bort och läggas i upplag för att sedan läggas på ytan av terrängmodelleringen så att åkermarken fortsatt ska kunna brukas.

I de fall Trafikverket tar mark i anspråk med tillfällig nyttjanderätt ska återställning ske i möjligaste mån till tidigare befintligt skick.

Påverkan under byggtiden vid Tunavägen-Väg 562

En yttrande uppger att under de fyra år som bygget sker kommer trafiken på väg 562 att ledas denna väg. Således skall 4000 fordon per dygn gå denna väg. Vad händer med gång och cykelvägen? Kommer även den att tillfälligt dras denna väg? Den yttrande avslutar med att nämna att vägen är dessutom under denna tidpunkt är reserv vid stopp på E4.

Trafikverket svara: Cykelvägen kommer att dras parallellt med den föreslagna förbifarten. Även tillfälliga gång- och cykelvägar samt busshållplatser kommer att ordnas vid korsningen Tunavägen-Väg 562.

Buller och vibration under byggtiden

Boende uppger att det kommer att ske en dramatisk ökning av buller och vibrationer samt att risk finns för skador på byggnader. Som den boende förstår det är byggvägen nödvändig.

Trafikverket svarar: Byggnader som ligger så till att det kan vara risk för skada kommer besiktigas innan arbetet påbörjas. Under arbetet kommer även försiktighetsåtgärder att vidtas vid byggnader som ligger inom riskzon. Om det skulle ske skador på byggnader till följd av Trafikverkets arbete så kommer det att ersättas.

Buller Hökvägen 5

Boende på Hökvägen undrar om deras fastighet kommer att bli påverkad av bullervall. De undrar även om det kommer bli aktuellt med organisk bullervall eller bullerplank som en järnvägsridå.

Boende undrar när eventuella inlösen meddelas och när man får veta om eventuella fönsterbyten eller inglasning av uteplats.

Trafikverket svarar: Trafikverket utreder en längre bullerskyddsskärm kombinerat med en kortare bullervall för att sänka ljudnivån för bland andra Nolby 5:65. Skärmen är tänkt att vara placerad på banvallen och sträcka sig förbi norra halvan av Nolby. Vidare kommer fortsatta utredningar ske kring vilka fastighetsnära åtgärder som behövs, d.v.s. exempelvis fönsterbyten och inglasningar av uteplatser. Det går i dagsläget inte att ge något datum för dessa besked.

Fastigheten är inte föremål för inlösen med anledning av markintrång.

Klyvarvägen

Sju yttranden har inkommit om att även lösa in Klyvarvägen 12 och 14.

De som yttrat sig uppger att om Klyvarvägen 12 och 14 också skulle lösas in går det att göra en bättre vändplan och låta skogen växa upp, vilket skulle ge mer natur och mindre påverkan från järnvägen samt mindre buller för de boende på bland annat Kantarvägen. Den menar att lägga vändplanen tidigare skulle ge mindre utsläpp i miljön och mer utrymme för människor och djur som väljer att vistas i området. De yttrande anser också att om husen löses in skulle det underlätta under byggtiden eftersom ingen hänsyn behöver tas till husen.

De yttrande uppger att en snabb handläggning av ärendet skulle förbättra för berörda parter och deras livssituation, dvs. minimera och undvika osäkerhet, dålig livskvalitet, inte

minst ekonomiskt då marknadsvärdet minskar dramatiskt med en lång och utdragen process som följd.

De yttrande uppger att en merkostnad för inlösen av tre ytterligare fastigheter torde vara försumbar i sammanhanget när optimeringar och anpassningar av närmiljön måste göras i nuvarande förslag (för att inte nämna lidandet för de boende i dessa tre fastigheter).

Trafikverket svarar: Jämfört med den utformning som framgår av Samrådshandlingen har förutsättningarna för inplacering av teknikbyggnader och signalutrustning ändrats i den fortsatta projekteringen, dessa har flyttats norrut. Inplaceringen av signalpunktstavlor sker inte godtyckligt utan görs bland annat med beaktande av växellägen, kapacitetskrav, siktförhållanden mm. I anslutning till en signalpunktstavla placeras teknikhus som innehåller systemleverantörens utdelsskåp och annan utrustning som hanterar digitala signaler via spårledningar av olika slag. Föreslagen inplacering av signalpunktstavla och teknikbyggnad i skärningen vid Vapelnäs är således följden av ett successivt optimeringsarbete där servicevägens lokalisering behöver anpassas efter det optimala läget för signalpunktstavlor och teknikhus.

Det optimerade läget för signalpunktstavla och teknikbyggnad medför att servicevägen behöver vika av norrut, från Klyvarvägen in i skärningen. För att klara acceptabel längslutning behöver servicevägens anslutningspunkt till Klyvarvägen flyttas norrut, vilket medför ett släntutfall långt in på berörda fastigheter på ömse sidor Klyvarvägen. Därtill erfordras en vändplan, dels för fordon som är på plats för att inspektera och eventuellt vidta underhållsåtgärder på den planerade gångbron, dels för räddningsfordon. Placeringen av vändplan är fördelaktigare jämfört med det förslag som framgår av Samrådshandlingen, eftersom avståndet mellan vändplan och dubbelspåret blir kortare i händelse av evakuering av resenärer. Förslaget medför att samtliga 12 villor längs den södra delen av Klyvarvägen behöver lösas in.

Dialoger med barn

I arbetet med planeringen för dubbelspåret Dingersjö-Kubikenborg har barnens perspektiv beaktats genom utförande av en barnkonsekvensanalys.

Som en del av barnkonsekvensanalysen har barn i åldrarna 4–15 år deltagit i dialoger. Dialogerna genomfördes på skolor, förskolor och ungdomsverksamheter i Kvissleby, Nolby och Bredsand under augusti 2024. Genom barns deltagande har kunskap inhämtats om deras rörelsemönster vid järnvägen och över järnvägspassager, deras upplevelser av hur de påverkas av ljud från järnvägen, vilka platser som barn och unga besöker och som är viktiga i deras vardag. Barn har även delat med sig av tankar och funderingar kring arbetet och resultatet av dubbelspårsutbyggnaden.

Barns deltagande i dialoger beaktas inom ramen för barnkonsekvensanalysen och utgör en del av underlaget för analysen av järnvägsplanens påverkan på barn och unga. Analysen ligger till grund för åtgärdsförslag för att minska negativa konsekvenser och bidra till positiva konsekvenser på barn och unga i närområdet. Barns deltagande med tankar och synpunkter bemöts därför inte av Trafikverket i denna samrådsredogörelse, utan beaktas av Trafikverket under projekteringen. Trafikverket kommer att inleda en diskussion med kommunen som har rådighet över många av de åtgärder som föreslagits i barnkonsekvensanalysen.

3.5.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Nedan redovisas inkomna yttranden från utförda samråd vid utformning av planförslag 2024.

E.ON. väljer att inte lämna synpunkter i detta läge och hänvisar till tidigare inlämnade yttrande. Skogsstyrelsen, Jordbruksverket, Statens fastighetsverk (SFV), SJ AB, Lantmäteriet, LRF, Svenska kraftnät, Folkhälsomyndigheten, Sjöfartsverket, Elsäkerhetsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), och Luftfartsverket (LFV) väljer att inte lämna något yttrande. Sveriges geologiska undersökning (SGU) avstår från att granska remissen och hänvisar till SGUs allmänna riktlinjer.

SMHI

SMHI ställer sig positiv till att den aktuella järnvägen byggs ut. SMHI framför att sträckningar nära och passager över vattendrag och våtmarker bör utformas omsorgsfullt, så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas och att aktuell ekologisk status inte försämras.

I underlaget redovisas information om vattenförekomster som är hämtad från VISS. SMHI vill informera om att en ny version av SMHI:s databas SVAR (SvensktVattenArkiv), SVAR 2022, tillgängliggjordes under våren 2024. Den nya indelningen redovisas nu även i VISS.

I MKB:n anges att SMHI har beräknat MQ för Vapelbäcken till 0,14 m³/s. SMHI efterfrågar referens på detta.

SMHI ser positivt på att Trafikverket har hämtat information från SMHI:s fördjupade klimatscenariotjänst. I MKB:n anges att markavrinningen förväntas öka med nio procent i Västernorrlands läns kustområde. SMHI menar att siffran är angiven med för hög noggrannhet och föredrar att det i stället beskrivs som att årsmedelavrinningen kommer att öka något.

Utöver risken för översvämningar orsakade av kraftiga regn och skyfall ska även risken för översvämningar orsakade av höga flöden i vattendrag beaktas, såväl för nutida som framtida klimat.

Trafikverket svarar: Planerade åtgärder i närheten av och över vattendrag utformas så att påverkan på naturliga hydrologiska förhållanden minimeras och aktuell ekologisk status inte försämras.

I MKB:n användes avgränsningen av ytvattenförekomster från den tidigare versionen av SMHI:s databas SVAR. Den nya avgränsningen av berörda vattenförekomster skiljer sig mycket lite från den nya avgränsningen och skillnaden är marginell. Den information som presenteras i VISS är kopplad till vattenförekomster enligt den tidigare avgränsningen.

I SMHI:s vattenwebb - Modelldata per område (<https://vattenwebb.smhi.se/modelarea/>) redovisas flödesstatistik för Vapelbäcken. Där anges att MQ i Vapelbäcken för perioden 1991-2020 är 0,14 m³/s. Referens finns i källförteckningen till MKB:n.

Trafikverket ändrar beskrivningen av den ökade årsmedelavrinningen i MKB:n enligt SMHI:s önskemål.

Vid dimensioneringen av anläggningen så tar Trafikverket höjd för ökade regnmängder såväl som ökade flöden i vattendrag till följd av rådande klimatförändringar genom att använda klimatfaktor som påslag på dimensionerade flöden.

Din Tur

Tillgång till kollektivtrafik ger förutsättningar för hållbart resande och minskad klimatpåverkan. Det är en faktor som kan påverka i vad mån en detaljplan bidrar till hållbar utveckling.

När Trafikverkets ombyggnad av väg 562 blir klar hösten 2024 kommer linje 120 att trafikera de ombyggda hållplatserna längs väg 562.

Det saknas en beskrivning om hur oskyddade trafikanter ska kunna ta sig till hållplatslägen längs med väg 562. Nya GC-vägar bör vara på plats innan de gamla GC-vägarna tas ur bruk.

För att ta sig ner till hållplats Njurundahallen ska man enligt planläggningen förflytta sig till fots eller via cykel längs en längre sträcka än den sträcka som finns idag. Risken finns att oskyddade trafikanter väljer att ta genvägar över spåren.

Då förslaget visar på att Kvartsvägen vid Hemmanet planeras att tas bort stänger man ner förbindelsen till en nybyggd hållplats (Hantverkshuset). Resenärer till och från denna hållplats kan idag välja hållplats Serpentinvägen, men får ca 200m längre sträcka att färdas till fots eller cykel.

Om trafiken till och från Hemmanet via Serpentinvägen måste ledas om via Kyrkvägen och ut vid Stockvik, förlorar oskyddade trafikanter helt möjlighet att ta sig till busshållplatserna längs med väg 562.

Kyrkvägen vid Hemmanet planeras att tas bort för gångtrafikanter, då förlorar oskyddade trafikanter möjlighet att nå hållplatsen Svartvik på ett säkert sätt.

Om Tellusvägen stängs av för trafik under tiden som rivning och uppbyggnad av järnvägsbroar pågår har resenärer till och från hållplats Tellusvägen en sträcka på 950 m för att nå nästa hållplats som är Bredsands skola.

Hållplatser	Ca Personer/år
Kvissleby/Ga E4	840
Svartvik Hantverkshuset (SVALL)	3990
E4 Svartvik/Serpentin. (SVALL)	7497
Svartvik (SVALL)	8077
Vapelnäs/Pråmvägen (SVALL)	9605
Stockvik (SVALL)	841
Mässvägen (SVALL)	969
Tellusvägen (SVALL)	6449
Bredsands skola (SVALL)	82736
Fläsian (SVALL)	2679

Av Trafikverkets hemsida för projektet dubbelspår OKB, etapp Dingersjö – Kubikenborg, framgår att byggstart planeras ske 2028 och trafikstart sker 2032. Samrådshandlingen kan gärna kompletteras med uppgift när i tid det kan finnas gångavslutningar till hållplatser på väg 562.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta. För att hindra obehöriga att beträda spåret kommer dubbelspåret, i de områden där bullerskärmar inte byggs, att stängas in.

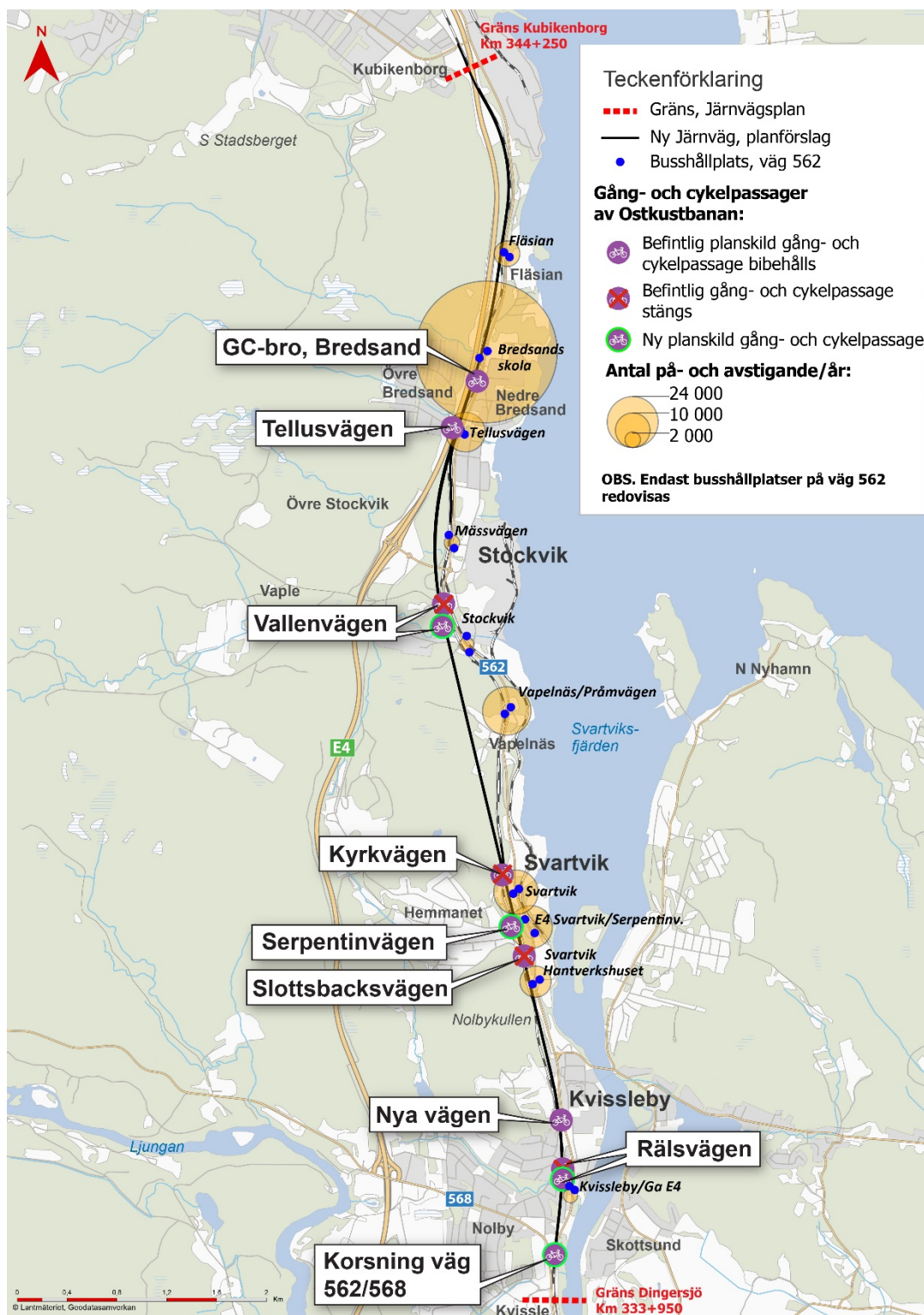
Trafikverket har krav på planskildhet mellan järnvägen och oskyddade trafikanter, varför övergången vid Kvartsvägen och Kyrkvägen kommer att stängas. Utredning har gjorts för att skapa en planskild övergång vid Kyrkvägen, vilket sedan avförts eftersom terrängen inte

tillåter lämplig utformning till en acceptabel kostnad. Från Hemmanet kommer gång- och cykeltrafikanter att hänvisas till nya väglösningen längs Serpentinvägen.

För boende i Övre Bredsand kommer oskyddade trafikanter att hänvisas till GC-bron över E4 och befintlig järnväg. Trafikverket studerar temporär utformning med container eller skyddsportal för att möjliggöra att gång- och cykeltrafikanter kan passera längs Tellusvägen under byggtiden.

Tillgängligheten och säkerheten för oskyddade trafikanter, som ska ta sig till/från hållplatser längs väg 562 under byggtiden, ägnas särskild uppmärksamhet och en mer detaljerad beskrivning av hur detta avses tillgodoses kommer att tas fram längre fram i projektet.

En kartbild över gång- och cykelpassager och hållplatser längs väg 562 framgår nedan.



Figur 13. Gång- och cykelpassager OKB och hållplatser längst väg 562.

Sametinget

Delen Dingersjö-Kubikenborg ligger inom gemensamma vinterbetesmarker för samebyarna Voernese, Ohredahke och Jijnjevaerie. Det ligger inte inom riksintresseområde för rennäringen och det går inga flyttleder av riksintresse genom området. Det är heller inga utpekade strategiska områden. För närmare uppgifter behöver ni höra samebyarna.

Trafikverket svarar: Trafikverket har erbjudit konsultation med samebyarna Voernese, Ohredahke och Jijnjevaerie samt Sametinget. Konsultation har genomförts med Voernese sameby och Sametinget, resterande två samebyar har avböjt konsultation. Enligt de uppgifter som finns på Sametingets webbsida så ligger planområdet för Dingersjö-Kubikenborg inom vinterbetesmarker för Voernese sameby, medan planområdet tangerar vinterbetesmarker för Jijnjevaerie sameby.

Sveriges geologiska institution (SGI)

SGI har lämnat ett yttrande i tidigare samråd där SGI lämnade en översiktlig synpunkt om eventuell förekomst av ras och skred som kan påverka järnvägen. SGI noterar att hänsyn till denna synpunkt har tagits i samrådsredogörelsen (daterad 2024-05-23) samt i utkastet till MKB (daterad 2024-05-23).

SGI avstår från att lämna nya synpunkter.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

SSM ser positivt på den redogörelse som framförs angående elektromagnetiska fält och hälsorisker, samt att myndigheternas rekommendationer avses att efterföljas. SSM ser också positivt på den magnetfältsberäkning som genomförts och utvärderats i MKB:n.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar detta.

Räddningstjänsten Medelpad

Räddningstjänsten i Medelpad har inkommit med ett yttrande avseende PM Risk. I yttrandet framförs att Räddningstjänsten betraktar PM Risk som gedigen och bra utförd. Många olycksscenarion som fångas upp och Räddningstjänsten har inte identifierat ytterligare scenarion som bör beaktas.

Räddningstjänsten efterfrågar en förklaring till varför till exempel Njurunda Sporthall inte nämns som en samhällsviktig verksamhet inom 150 meter från den planerade järnvägen när andra verksamheter för allmänheten, till exempel biblioteket, nämns som en samhällsviktig verksamhet.

Räddningstjänsten påpekar att bebyggelse i form av småhus kommer att bibehållas på cirka 20 meters avstånd från den planerade järnvägen. Räddningstjänsten efterfrågar förtydligande kring riskreducerande åtgärder för dessa småhus med anledning av att de ligger inom ALARP-området för individrisken från olyckor med farligt gods.

Räddningstjänsten upplever att de föreslagna riskreducerande åtgärder är lämpliga men påpekar behovet att ta del av slutsatserna med avseende på vilka riskreducerande åtgärder som blir aktuella. Räddningstjänsten nämner specifikt området vid Svartvik och Hotell Aina. Räddningstjänsten förklarar vidare att det är hotellet och bostäder som är de mest känsliga punkterna där behovet av åtgärder är högst eftersom folk sover och befinner sig en längre tid på dessa platser, jämfört med exempelvis restaurangen i Kvissleby där folk är vakna och inte vistas lika länge.

Räddningstjänsten uppskattar ansträngningarna för att underlätta för räddningstjänstfordon och ambulansfordon att kunna genomföra effektiva och bra räddningsinsatser eller evakueringar av tåg. Räddningstjänsten påpekar att de har förståelse kring problematik med avseende på geografin i området och befintliga byggnationer.

Trafikverket svarar: Kartläggningen av samhällsviktiga verksamheter utgår från de samhällsviktiga funktioner och exempel på samhällsviktiga verksamheter som nämns i MSB:s vägledning Lista med viktiga samhällsfunktioner - Utgångspunkter för att stärka

samhällets beredskap. Verksamheten som bedrivs i Njurunda Sporthall motsvarar inte något som nämns i MSB:s vägledning. Njurunda Sporthall betraktas således inte som en samhällsviktig verksamhet. Biblioteket nämns som ett exempel i MSB:s vägledning kopplat till den samhällsviktiga funktionen Kulturarv under kategorin Demokrati och beredskap.

Arbetet med att identifiera riskreducerande åtgärder för delscenarier som medför höga risker, däribland olycka med transport av farligt gods, pågår och kommer att vidareutvecklas i Granskningshandlingens MKB. Eventuella åtgärder som blir aktuella kommer att beskrivas. I arbetet med riskreducerande åtgärder beaktas Länsstyrelsens vägledning gällande riskhantering vid transportleder för farligt gods. I den aktuella vägledningen definieras olika kategorier av markanvändningens känslighet. Enstaka bostäder som är enkla att utrymma (bedöms vara likvärdigt med småhusbebyggelse) samt centrumverksamhet och detaljhandel (bedöms vara likvärdigt med restaurang) betraktas som normalkänslig bebyggelse. Övriga bostäder (bedöms vara likvärdigt med flerbostadshus), skola och hotell betraktas däremot som känslig bebyggelse. Den beräknade risken är begränsad till den lägre delen av ALARP-området på korta avstånd (maximalt cirka 40 meter) från den planerade järnvägen. På längre avstånd betraktas risken som acceptabel. Markanvändningens känslighet i kombination med den beräknade risken för olyckor med farligt gods beaktas i arbetet med att identifiera riskreducerande åtgärder. Den praktiska genomförbarheten av åtgärder beaktas också. Som ett exempel tillåts skyddsriäl generellt inte i växlar. Det finns en växel i höjd med hotell Aina i Svartvik.

Läsanvisning

Ovanstående redovisning av inkomna synpunkter och Trafikverkets bemötanden baseras på att järnvägsanläggningen i Hemmanet/Svartvik utformas med en kort järnvägsbro och i övrigt förläggs på bank. Trafikverket har sett över denna utformning och i ett kompletterande samråd, se nedan, som genomfördes i december och januari 2024-2025 redovisas en ändrad utformning med två längre landbroar i passagen av Hemmanet/Svartvik. Tidigare föreslagen bank utgår därmed. Ovanstående synpunkter och bemötanden avseende delen genom Hemmanet/Svartvik är därför inte aktuella utan läsaren hänvisas till nedanstående avsnitt som beskriver det kompletterande samråd som genomförts, inkomna synpunkter och Trafikverkets bemötanden.

3.6. Kompletterande samråd om utformning av planförslag 2024/2025

Den 10 december 2024 startade Trafikverket ett kompletterande samråd för utbyggnad till dubbelspår för Ostkustbanan, delen Dingersjö-Kubikenborg, Sundsvalls kommun, Västernorrlands län. Det kompletterande samrådet pågick från 10 december 2024 till 24 januari 2025.

Kompletteringen genomfördes då ytterligare ytor krävs under byggtiden för att möjliggöra byggnation av järnvägsanläggningen samt för att höja de befintliga bullerskyddsvallarna vid Övre Bredsand. De tillkommande ytorna avses tas i anspråk med vägrätt för bullervallar samt tillfällig nyttjanderätt. Därtill redovisas ett förslag där den höga banken i Hemmanet, som framgår av Samrådshandlingen, ersätts av två landbroar, en bro för dubbelspåret och

en enkelspårsbro som ska fungera som förbigångsspår. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt under samrådstiden på Trafikverkets webbplats [www.trafikverket.se /dingersjo-sundsvall](http://www.trafikverket.se/dingersjo-sundsvall).

Ett brevutskick gjordes 2024-12-10 med information om projektet och samrådet till de fastighetsägare som kan tänkas beröras. Brevutskick gjordes även till berörd kommun och länsstyrelse, övriga statliga myndigheter, organisationer, föreningar och företag som kan antas bli berörda. Allmänheten bjöds in till samråd genom annonsering i Sundsvalls tidning 2024-12-12 samt Post- och Inrikes Tidningar 2024-12-11.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2023/66694 och TÄHS-2024-000008.

3.6.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen Västernorrlands län har inte inkommit med skriftliga synpunkter. De synpunkter som lämnats har skett vid ett samrådsmöte som hölls med Länsstyrelsen den 15 januari 2025 angående tillkommande ytor samt landbroarna i Hemmanet/Svartvik. Vidare hölls ett avstämningsmöte med Länsstyrelsen den 17 april 2025 inför att MKBn kommer att översändas för granskning och därefter godkännande samt för att informera Länsstyrelsen om vilka ändringar som tillkommande ytor samt landbroarna i Hemmanet/Svartvik har inneburit på konsekvensbedömningen.

Vid samrådsmötet den 15 januari lämnades synpunkter som främst rörde artskyddet, frågeställningen gällande godkännandeprocessen av MKB samt möjligheter till gestaltning kopplat till landbroarna och det positiva inspelet att det kulturhistoriska sammanhanget blir kvar.

Inkomna synpunkter som diskuterades vid avstämningsmötet den 17 april rörde främst frågor kring arkeologin och naturvärden som inte kommer att vara utredda innan MKBn översänds för godkännande.

3.6.2. Samråd med berörd kommun

Dubbelspår på Ostkustbanan är den mest prioriterade infrastrukturensatsningen enligt den prioriteringsordning som enigt antogs av Sundsvalls kommunfullmäktige 2024-06-24.

Sundsvalls kommun ser generellt sett positivt på förslaget avseende två landbroar istället för att järnvägen förläggs på bank längs aktuell sträcka. Samrådsunderlaget är dock mycket bristfälligt och för att kunna göra kvalificerade bedömningar krävs en mängd kompletteringar till granskningshandlingen. Detta har lett till synpunkter som formuleras som frågeställningar i de fall där Sundsvalls kommun är osäker på hur frågan bör hanteras.

I detta tidiga skede av förslaget om två landskapsbroar är Sundsvalls kommuns samlade bedömning att det minimerar påverkan på kulturmiljö och barriäreffekter för både natur och människa.

Gällande tillfälliga ytor finns det till viss del brister kopplat till naturvärden, förorenad mark och närboende. Sundsvalls kommun ser gärna att ytorna utreds ytterligare och även utreder om det finns andra ytor som kan vara lämpliga.

Landbroar i Hemmanet/Svartvik Utformning/Gestaltning

Serpentinvägen och Svartvik

Av samrådshandlingarna att döma verkar det som att både Kyrkvägen och Serpentinvägen i stort sett kan ligga kvar i befintligt läge. Befintliga rörelsemönster som invånare har haft under lång tid är viktiga för hur vi upplever vår omgivning och är en del av kulturarvet. Om vägarna kan vara kvar är det positivt. Landbroarna gör dessutom att sikten runt vägpassagerna är god vilket ökar tryggheten.

De illustrationer som bifogas visar en luftig och lätt bro. Det är svårt att avgöra utifrån materialet hur många meter ovanför marken som broarna kommer att vara och därmed hur luftigt det kommer att upplevas på platsen. I och med att det är två parallella broar på olika nivå så kommer det sammantagna uttrycket antagligen inte bli lika lätt och luftigt. Inför granskningshandlingen önskar Sundsvalls kommun att Trafikverket redovisar illustrationer från Serpentinvägen i ögonhöjd.

Illustrationerna saknar bulleravskärmning. Med bullerskärmar kommer broarna att se mer bastanta ut. Vilken typ av bullerskärm som väljs kommer att ha stor betydelse för landskapsbilden.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar kommunens bedömningar. Illustrationer är under framtagande och kommer att redovisas i granskningshandlingen. Avseende bullerskärmar så utreds huruvida dessa kan utformas som genomsiktliga eller om det behöver vara absorbenter.

Markanspråk

Besparingsåtgärder och inlösen

Två landbroar minskar behov av inlösen av fastigheter, vilket kommunen i grunden bedöms vara positivt.

Två landbroar minskar även behovet av omlokalisering av kommunala vägar, vilket i sin tur minskar behovet av inlösen. Även detta bedöms vara positivt.

Medgivande av undantag från bygglov

Undantag från bygglov för plank och små byggnader (transformatorstationer o. d.) kan komma att göras. Det gäller åtgärder som utförs i samband med genomförandet av järnvägsplanen i enlighet med 2 kap 2 § lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar synpunkterna.

Naturmiljö

Sundsvalls kommun anser att det är av stor vikt att utformningen under broarna inbjuder till passage för djur och människor för att det nya förslaget ska nå sin fulla potential till förbättring jämfört med tidigare föreslagna utformning.

- I underlaget saknas en beskrivning av hur marken kommer att utformas under broarna.
- Kommer det nya förslaget innebära att befintlig banvall schaktas bort och marken återställs till ursprunglig nivå?

- En inventering av invasiva främmande arter behöver göras längs sträckan, inkluderande såväl EU-listade invasiva arter som andra arter som bedöms hota naturliga ekosystem, exempelvis parkslide, vresros, blomsterlupin och kanadensiskt gullris.

Trafikverket svarar: En inventering av hela sträckningens invasiva arter utfördes under 2023. Inventeringen innefattade EU-listade invasiva arter samt Svensk-listade invasiva arter. Inventeringen av invasiva arter planeras att uppdateras växtsäsongen direkt inpå byggstart.

Avseende projekteringen av marken under broarna och i anslutande områden så utförs denna i samverkan mellan markprojektör och landskapsarkitekt och resultatet kommer att framgå av Granskningshandlingen.

Avseende befintlig banvall, som kommer att tas ur drift, kommer Trafikverket i dialog med kommunen att utreda hanteringen av den ytan.

Buller

Sundsvalls kommuns generella uppfattning är att aktuella riktvärden för buller ska innehållas i och vid samtliga bostäder.

- Lösningen med landbroar kräver nya bullerberäkningar.
- Enligt samrådsunderlaget anges att de standardiserade brosektionerna är förberedda för bullerskärm på upp till 4,5 m. I vilken omfattning avses bullerskärmar monteras på broarna?
- Kommer bullerriktvärden att innehållas för bullerberörda närboende med planerade bullerskyddsåtgärder på broarna?
- Hur hanteras de två fastigheter som tidigare har planerats att lösas in och där tidigare förslag inneburit att riktvärden för buller inte kommer att innehållas?

Trafikverket svarar: Bullerberäkningar med landbroar pågår. Bullerskyddsskärm planeras på ömse sidor av dubbelspårsbron. På västra sidan är skärmen 3,5 m hög (3,3 m över räls överkant) och på östra sidan 1,5 m hög (1,3 m över räls överkant). Söder om dubbelspårsbron är skärmen högre på västra sidan, upp till 4,5 m. Målet är att samtliga riktvärden ska innehållas, antingen till följd av bullerskyddsskärmen eller i kombination med fastighetsnära åtgärder. De fastigheter som tidigare var aktuella för inlösen ingår nu i utredningen, åtgärder kommer därför att utredas även för dessa. I Granskningshandlingen kommer att redovisas huruvida uppsatta riktvärden kommer kunna innehållas eller inte.

Vattenhantering och förorenad mark

Svartviksområdet har en lång industrihistoria. För tillkommande vatten till följd av exploateringen behöver hänsyn även tas till att marken nedströms riskerar att vara förorenad.

Sundsvalls kommuns generella hållning är att inga direktutsläpp av dagvatten får ske från järnvägsbroar till bäckar/recipienter. Dagvatten ska minst ledas via någon form av utjämningsmagasin.

- Hur kommer förändringen från bank till broar att påverka avvattningen i området?

- Sundsvalls kommun önskar en redogörelse för omhändertagande av dagvatten från broarna.
- Då området kommer att påverkas av dräneringsvatten från angränsande skärningar behövs även en beskrivning av hur detta vatten avses hanteras.
- I vilken omfattning beräknas grundvattensänkningen påverkas till följd av den föreslagna lägre skärningen jämfört med tidigare förslag?
- Hur kommer detta att påverka mängden dränvatten som behöver hanteras och vilka mängder beräknas uppkomma?
- Sundsvalls kommun önskar en redogörelse över var utsläppspunkter för dag- och dränvatten sker samt hur de utformas.
- Vilka risker finns för ökad spridning av föroreningar från förorenat område nedströms järnvägen till följd av de ökade vattenmängder som uppstår i och med skärningarna? Vilka skyddsåtgärder avses vidtas för att minimera dessa risker?

Sundsvalls kommun inväntar redovisning av resultat från miljötekniska markundersökningar längs aktuell sträcka.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar kommunens synpunkter och kommer i huvudsak att beakta dessa i den projektering som kommer att ligga till grund för Granskningshandlingen.

Det nya förslaget med grundare skärning i den södra delen av Vapelnäsberget innebär mindre inläckage av grundvatten. Det minskade inläckaget medför att utbredningen av påverkansområdet orsakat av grundvattenavsänkningen blir mindre jämfört med tidigare förslag. Vattnet som leds bort från skärningen utgörs dels av inläckande grundvatten, dels av avvattning av nederbörd från spårområdet. Då andelen grundvatten i dräneringsvattnet minskar kommer den totala volymen som behöver ledas bort att minska.

Masshantering

Enligt samrådsunderlaget kommer det nya broförslaget att innebära lägre skärning, vilket ger mindre bergschakt. Sundsvalls kommun ser det som positivt.

- Hur mycket lägre kommer skärningen bli jämfört med tidigare förslag? En beskrivning av hur skärningen förändras totalt sett önskas.
- Trafikverket behöver redogöra för i vilken omfattning bergschakten kommer att minska?
- I vilken omfattning kommer massor schaktas bort när befintlig banvall ska avlägsnas?

Trafikverket svarar: Projektering pågår och konsekvenserna gällande förändring av skärning och mängden bergschakt kommer att beskrivas i Granskningshandlingen.

Kulturmiljö

Två landbroar är en förändring som preliminärt bedöms som positivt för kulturmiljön och byggnaderna längs väg 562, i förhållande till tidigare förslag med järnvägsbank. Angående Gillska stugan är det utifrån underlaget svårt att bedöma hur förändringen påverkar

byggnaden med dess omgivning samt möjligheten att förmedla den till besökare. Viktiga faktorer att väga in är bibehållen eller förstärkt och säkrare tillgänglighet, inte endast som slutmål utan även under byggperiod, samt hur en järnvägsbro påverkar ljud- och ljusmiljön runt Gillska stugan. Miljön runt Gillska stugan är också viktig för upplevelsen genom att det finns utsikt från den, mot Svartviksområdet och havsbukten. Sundsvalls kommun förespråkar också att befintlig stig väster om järnvägen bibehålls. För att vidare bedöma konsekvenserna på kulturmiljön bör det tas fram underlag som redovisar hur hänsyn tas till ovan nämnda faktorer.

Trafikverket svarar: Landbroarna innebär att industrihistorisk bebyggelse invid väg 562 kan bevaras samt att Gillska stugan kan stå kvar på sin ursprungliga plats. I kommande miljökonsekvensbeskrivning kommer brostödets placering i förhållande till Gillska stugan liksom ljud- och ljuspåverkan att behandlas. Tillgängligheten till Gillska stugan kommer att kvarstå men Kyrkvägen justeras i plan och kommer att förlängas något. Genom den planskilda passagen kommer dock Kyrkvägen att erhålla en betydligt säkrare situation än i dag där den passerar järnvägen i plan.

Rekreation och friluftsliv

Den nya lösningen med landbroar är positiv för det rörliga friluftslivet, då det skapar bättre möjligheter att röra sig mellan Hemmanet och Svartvik. Önskvärt att den befintliga kopplingen mellan Hemmanet och Svartvik i norra delen av landskapsbron bibehålls eller att den ersätts med en ny med funktionen att koppla samman Hemmanet med Svartviks industriminne.

Trafikverket svarar: Landbroar ger möjlighet att behålla Kyrkvägen som går mellan Hemmanet och Svartvik så att kopplingen mellan områdena fortsatt kan bibehållas.

Tillkommande ytor

Följande synpunkter kring buller, naturvärden, förorenad mark och återställning gäller för samtliga tillkommande ytor. Platsspecifika synpunkter över enskilda tillkommande ytor behandlas under respektive rubrik nedan.

Buller

Sundsvalls kommun konstaterar att närboende i Bredsand under lång tid har varit drabbade av störningar från olika infrastrukturprojekt i såväl bygg- som driftskede. Klagomålen till miljökontoret har under åren varit frekventa. Under de 11 år som passerat sedan färdigställandet av E4 har kommunen lagt och lägger fortfarande stora resurser på att hantera den bullerproblematik som uppstått i Bredsand på grund av vägbygget. Många människor som är bosatta här har under dessa år levt med bullernivåer som överskrider gällande riktvärden, vilket kan innebära risker för deras hälsa. Med anledning av detta anser Sundsvalls kommun att föreslagna ytor och vägar väster om E4 är olämpliga att nyttja i kommande dubbelspårsprojekt av hänsyn till boende i området.

Trafikverket behöver utreda hur det i möjligaste mån går att undvika att etablera och nyttja dessa ytor och vägar. Trafikverket behöver också redovisa hur man planerar för att minimera tiden som ytorna nyttjas i det fall det inte går att undvika.

Trafikverket svarar: Trafikverket kommer att utreda behovet av olika slags skyddsåtgärder under byggtiden, bland annat avseende buller, säkerhet, skyddande av miljöer av olika slag mm. Om behov föreligger kommer erforderliga skyddsåtgärder att vidtas.

Avseende kommunens synpunkt att ”föreslagna ytor och vägar väster om E4 är olämpliga att nyttja i kommande dubbelspårsprojekt av hänsyn till boende i området” så kan synpunkten inte tillmötesgå, redovisade markanspråk, med vissa inskränkningar, erfordras för ett genomförande av projektet.

Trafikverket planerar att hålla Tellusvägen öppen under hela produktionstiden. Omledning av trafik kan endast bli aktuellt under kortare perioder i det fall något oförutsett händer under byggskedet.

Naturvärden

Generellt sett anser Sundsvalls kommun att tillfälliga nyttjanderätter i jordbruksmark och i skogsområden i möjligaste mån ska undvikas. Av särskild vikt är det att ta hänsyn till områden med biotopskydd. Ytor för upplag och liknande bör förläggas på områden som redan idag är påverkade och saknar vegetation. Det bör dock beaktas att även om det på vissa avverkade ytor saknas trädskikt kan dessa vara olämpliga som upplag, exempelvis i bostadsområden och nära bostadshus. Särskilt olämpligt är det i områden där det saknas skyddande växtlighet intill fastigheterna.

Planen går i ett läge som ligger nära kustlinjen och Ljungan och där är det mycket viktigt att lövträd behålls eftersom hela sträckan har en riklig förekomst av fåglar, som bland annat följer kust och vatten när de flyttar.

I samrådsunderlaget anges att naturvärdesinventeringar saknas för flertalet tillkommande ytor. De inventeringar som hittills har redovisats i projektet bedöms vara för gamla för att ge en rättvisande bild av aktuella naturvärden i projektområdet. För att kunna bedöma vilken påverkan och effekt det nya förslaget medför på naturvärden i aktuella områden bedömer Sundsvalls kommun att kompletterande naturvärdesinventeringar krävs. Inventeringar är även av vikt för att kartlägga förekomst av invasiva främmande arter och därmed kunna förhindra att dessa sprids. Vid inventeringen är det viktigt att inventera såväl arter listade i EU-förteckningen som andra arter som riskerar att på sikt bli invasiva och hota naturliga ekosystem och den biologiska mångfalden, exempelvis parkslide, vresros, blomsterlupin och kanadensiskt gullris.

Naturvärdesinventeringar behöver utföras eller uppdateras på samtliga tillkommande ytor. Trafikverket behöver komplettera sin handling med eventuell påverkan på biotopskydd och vilka konsekvenser en påverkan skulle medföra.

Hur kompenseras de ingrepp i naturmiljön som inte går att undvika? Hur ser kontrollen ut av dessa ytor under anläggningsskedet, exempelvis avseende skyddszoner mot vattendrag?

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar kommunens synpunkter.

Under sommaren 2024 utfördes kompletterande naturvärdesinventering på ett antal områden som tidigare ej inventerats. I samband med detta kvalitetsgranskades tidigare naturvärdesinventeringsresultat. De platser där man ansåg att tidigare resultat ej är aktuella har inventerats på nytt och inkluderats i inventeringen 2024.

De ytor som tillkommit för tillfällig nyttjanderätt tillkom sent under 2024. Det var därför ej möjligt att inventera dessa inom inventeringssäsongen det året. Naturvärdesinventeringar av dessa ytor är planerade att göras under inventeringssäsongen 2025. Under vårvintern, våren och sommaren 2025 kommer även en fågelinventering och en groddjursinventering att utföras.

En inventering av hela sträckningens invasiva arter utfördes under 2023. Inventeringen innefattade EU-listade invasiva arter samt Svensk-listade invasiva arter. Inventeringen av invasiva arter planeras att uppdateras växtsäsongen direkt inpå byggstart.

Förorenad mark

Stora delar av sträckan ligger inom påverkansområdet för de tidigare PAH-utsläppen från aluminiumsmältverket. Dessa föroreningar förekommer företrädesvis ytligt. Vid tillfälligt nyttjande i dessa områden bör således även föroreningssituationen finnas i åtanke och försiktighetsmått vidtas för att inte riskera att sprida eventuella föroreningar. I förekommande fall kan markundersökningar vara befogade.

Trafikverket svarar: Försiktighetsåtgärder kommer att vidtas för att säkerhetsställa att eventuella föroreningar inte sprids vid tillfälligt nyttjande av dessa områden.

Återställning av tillfälliga nyttjanderätter

Sundsvalls kommun anser att det är mycket viktigt att det finns en plan för återställning av ytorna innan byggstart. Det är lätt att annan verksamhet vill göra anspråk på dessa ytor efter projektets byggtid med motivering att de redan är påverkade. Därmed riskerar ytorna att inte längre bli tillfälliga upplagsplatser utan får istället en ny markanvändning än innan projektet.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar kommunens synpunkt och kommer att tillse att ytor som tagits i anspråk med tillfällig nyttjanderätt återställs inom ramarna för projektet.

Ytor för avvattning som tillkommer

Ytor för avvattning behöver generellt sett beskrivas bättre.

- Vilket område avses avvattnas till respektive yta för avvattning?
- På vilket sätt har man för avsikt att nyttja respektive område för avvattning?
- Hur skyddas vattendrag och hur kommer rening och fördröjning att anordnas?

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar kommunens synpunkter och kommer att beakta dessa i pågående projektering.

Inkomna synpunkter och Trafikverkets kommentarer avseende respektive tillkommande yta

Yta jordbruksmark söder om plangräns

Sundsvalls kommun anser att tillfälliga nyttjanderätter på jordbruksmark inte är lämpligt. Hur avses ytan användas och hur säkerställs att återställning till brukbar jordbruksmark sker efter byggtiden? Hur undviks exempelvis markpackning?

Övriga synpunkter:

Boende yttrar sig om att bygget av väg förutsätter att Trafikverket bekostar ny borrning för bergvärme.

Ytterligare synpunkter har kommit att använda marken söder om gården under byggtiden. Marken är fuktig på grund av att dräneringen försämrats efter ombyggnationen av väg 562. Tidvis står det vatten på marken.

De boende uppger att de kommer då på tre av fyra sidor av fastigheten vara omgiven av byggverksamheten.

Vidare motsätter sig de boende nyttjande av marken söder om gården. Om mark behöver nyttjas under byggtiden kan det ske på mark bredvid arbetsvägen norr om gården som ändå inte kan brukas under byggtiden.

Avslutningsvis utgår de boende från att skälig ersättning ges för den mark Trafikverket löser för vägrätt. Den mark som tillfälligt tas i anspråk är åkermark. Denna mark kan vi inte använda före bygget och under bygget av vägen. Vi begär skälig ersättning för detta.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar och tillmötesgår inkomna synpunkter från kommunen och berörd fastighetsägare. Angiven yta avses inte inarbetas i Granskningshandlingen.



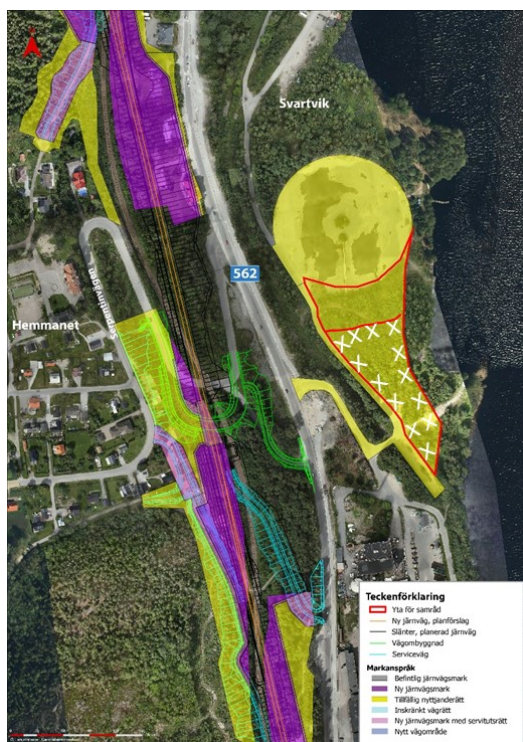
Utökning av upplagsyta "Solen" i Svartvik

Sundsvalls kommun bedömer att det är olämpligt att området utökas åt söder då detta skulle innebära att värdefull växtlighet intill Ljungan skulle behöva tas bort. Området ligger nära kustlinjen och Ljungan och där är det mycket viktigt att lövträd behålls eftersom hela sträckan bland annat har en riklig förekomst av fåglar, som följer kust och vatten när de flyttar.

I området finns en föroreningsproblematik som bör beaktas och utredas vidare innan området nyttjas.

Trafikverket svarar: Området avses användas för etablering och materialupplag samt för uppläggning av jord och bergmassor för de byggnadsarbeten som kommer att ske i Hemmanet. Därtill kan det bli aktuellt med att anordna laddinfrastruktur för eldrivna arbetsfordon. Några schaktarbeten kommer inte att vara aktuella och området kommer att stängslas in.

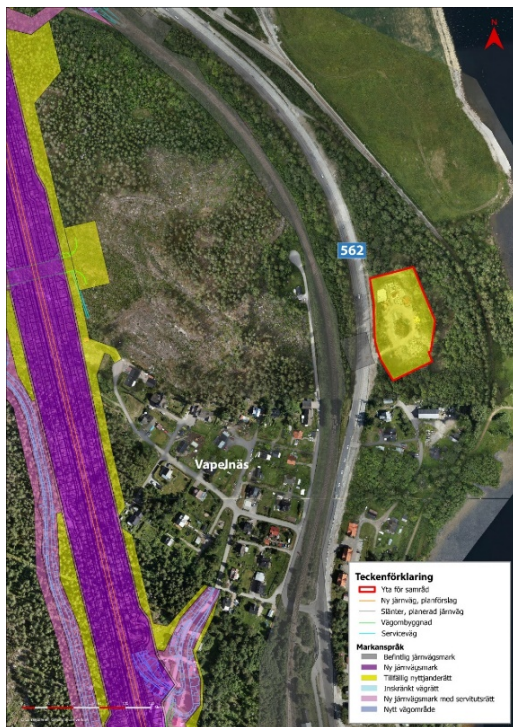
Med beaktande av framförda synpunkter avseende naturvärden väljer Trafikverket att minska den föreslagna tillkommande ytan, varvid det område som inringats med vita kryss i nedanstående bild exkluderas. Resterande, gulmarkerade ytor avses inarbetas i Granskningshandlingen.



Upplagsyta norr om Vapelnäs

Sundsvalls kommun anger att ytan bedöms vara lämplig att utforska närmare. Upplåtelseavtal kan finnas för upplagsverksamheten.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar kommunens synpunkter. Området ska användas för etablering och materialupplag och avses inarbetas i Granskningshandlingen.



Utökning vid faunapassage i Vapelnäs

Trafikverkets svarar: Området avses användas för etablering och materialupplag vid anläggande av faunapassage. Området inarbetas i Granskningshandlingen.



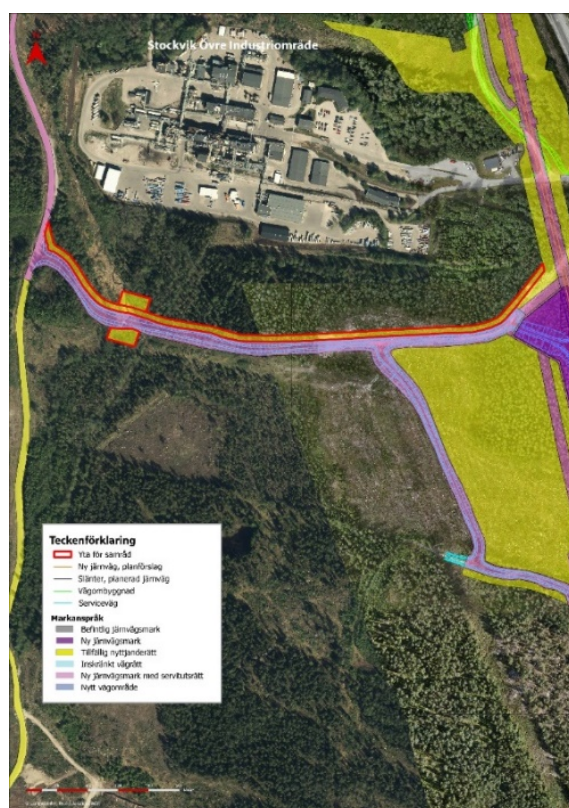
Utökning av serviceväg i Vapelnäs

Sundsvalls kommuns bedömning är att även om skogen är ung i området så ligger ytorna alldeles intill bäcken, vilket är olämpligt. Bäcken är ett biflöde till Vapelbäcken och stor hänsyn ska tas till dess närmiljö. Sundsvalls kommun anser därmed att det är olämpligt att använda dessa ytor som upplagsplats och att man ska ha ett utökat skyddsavstånd till vattendraget.

Övriga synpunkter:

Nouryon har i sitt yttrande framfört synpunkter avseende påverkan inom det skyddsområde som omgärdar verksamheten, vilka bemöts under 3.6.4.

Trafikverket svarar: I Samrådshandlingen har väg enligt nedanstående karta inmarkerats som serviceväg som tas i anspråk med servitut. Fortsatta studier har klarlagt att vägen behöver breddas för att klara den förväntade byggetrafiken. När breddning sker behöver erforderliga skyddsåtgärder vid den bäck som korsas vidtas samtidigt som mark erfordras i anslutning till bäcken för att kunna utföra dessa skyddsåtgärder. Trafikverket noterar kommunens synpunkter och avser att inarbeta tillkommande ytor längs angiven väg i Granskningshandlingen.



Ersättningsväg väster om E4

Sundsvalls kommun framför att många människor bosatta i Övre Bredsand har under lång tid levt i bullernivåer som överskrider gällande riktvärden, vilket kan innebära risker för deras hälsa. Med anledning av detta anser Sundsvalls kommun att föreslagna ytor och vägar väster om E4 är olämpliga att nyttja i kommande dubbelspårsprojekt av hänsyn till boende i området.

Trafikverket behöver utreda hur det i möjligaste mån går att undvika att etablera och nyttja dessa ytor och vägar. Trafikverket behöver också redovisa hur man planerar för att minimera tiden som ytorna nyttjas i det fall det inte går att undvika.

Sundsvalls kommun anger vidare att Trafikverket anger i sin bedömning: *Bedöms troligtvis inte innehålla några natur- eller kulturvärden då stora delar av marken redan nyttjas. Anses lämplig att gå vidare med.*

Sundsvalls kommun anser det vara ottydligt vad som menas och inget nämns om närhet till Svarttjärnsbäcken.

Sundsvalls kommun vill påtala att marken där vägen planeras är av vikt ur naturhänseende i detta infrastrukturtäta område och vill betona att skogsmarken bör återställas efter byggskedet. För att minska störningen i naturen och för de boende i området bör den tillfälliga vägen nyttjas under så kort tid som möjligt.

Den föreslagna vägen möter oro hos närboende, vilket har genererat ett antal samtal och skrivelser till miljönämnden. Sundsvalls kommun vill påtala vikten av att Trafikverket håller en öppen och tät dialog med närboende redan nu under projekteringsskedet för att undvika missförstånd och hitta lösningar som kan fungera för samtliga parter.

- Handlingen behöver förtydligas och kompletteras med en beskrivning av vilken påverkan ersättningsvägen kan medföra på Svarttjärnsbäcken. Främst gällande avrinning mot bäcken.
- Trafikverket behöver utreda och tydliggöra för i vilken omfattning vägen är avsedd att nyttjas.

De träd som nämns i beskrivningen av yta vid boende i Övre Bredsand har också betydelse för utformningen av ytan för ersättningsväg väster om väg E4.

Övriga synpunkter:

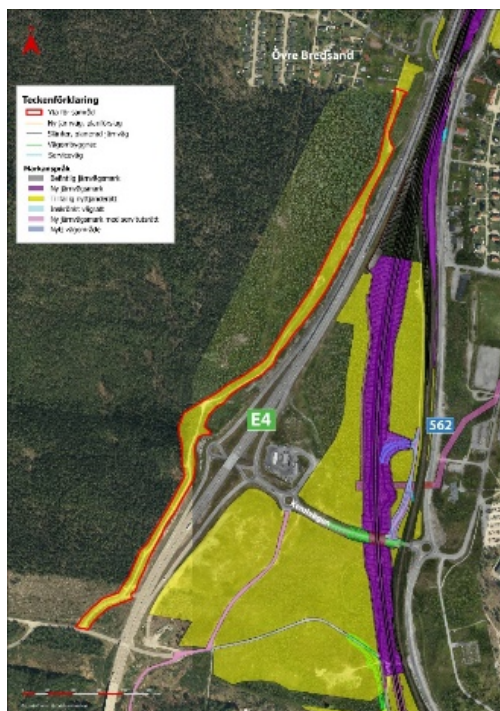
Boende på Solvägen och Marsvägen anser att föreslagen ersättningsväg är direkt olämplig. Skulle denna väg etableras skulle det bli ohållbart med den ökade byggtrafiken och eventuellt ökade privata trafiken som skulle belasta den mycket smala Marsvägen idag. Det finns dessutom flera barnfamiljer i området. Några fastigheter längs Marsvägen är ytterligare utsatta då det är dålig sikt vid ut och infart till fastigheterna. Hänvisar även till det samråd om hölls kring sensommar/höst där synpunkter framfördes samt att förslag till alternativa lösningar lyfts fram, bland annat ett alternativ att förlägga vägen mellan Tellusvägen och spårområdet via en planskild passage över E4. Vidare understryker man att fri användning av vägen inte är acceptabelt, inte heller att vägen permanentas.

Trafikverket svarar: Avseende kommunens synpunkt att "föreslagna ytor och vägar väster om E4 är olämpliga att nyttja i kommande dubbelspårsprojekt av hänsyn till boende i området" så kan synpunkten inte tillmötesgås, redovisade markanspråk erfordras för ett genomförande av projektet. Trafikverket planerar att hålla Tellusvägen öppen under hela produktionstiden. Föreslagen yta för väg behövs för att möjliggöra omledning av trafik under kortare perioder i det fall något oväntat händer under byggskedet. Alternativa förslag till väglösning har framförts i samråd som hållits men Trafikverket bedömer inte att förslagen är realistiska att genomföra.

Det är inte aktuellt med en "fri användning" av vägen. Inte heller är det aktuellt att "permanent" vägen när byggnationerna är klara.

Trafikverket är medvetna om att det finns närboende som kommer att påverkas negativt under byggtid och kommer att vidta skyddsåtgärder som så långt möjligt ska begränsa den negativa påverkan för närboende, särskilt avseende aspekter som säkerhet och buller.

Trafikverket avser att inarbeta angiven yta i Granskningshandlingen.

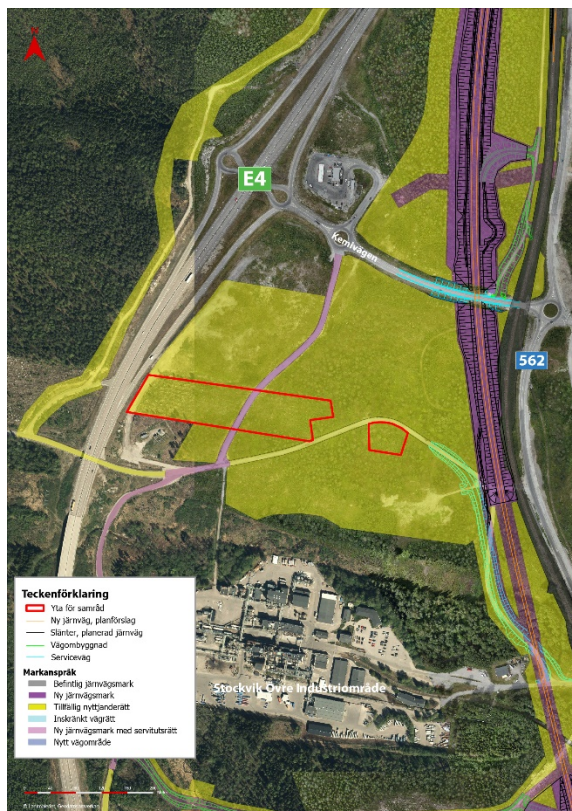


Ytor norr om Nouryon-Stockvik övre industriområde

Sundsvalls kommun har inte kommenterat dessa ytor.

Övriga synpunkter:

Nouryon har i sitt yttrande framfört synpunkter avseende påverkan inom det skyddsområde som omgärdar verksamheten vilka bemöts under 3.6.4.



Yta för byggväg och etablering/upplag Övre Bredsand

Sundsvalls kommun framför att området under lång tid varit påverkat i samband med E4-bygget och efterföljande kompletterande bullerskyddsåtgärder. Upplagsytan används för vardagsrekreation och byggvägen kommer att göra passagen över järnvägen och E4 mer svårtillgänglig och mindre attraktiv. Sundsvalls kommun bedömer att nyttjande av ytan riskerar att åter medföra stora störningar för närboende. Utifrån befintligt kartunderlag tolkas det att byggvägen planeras följa befintlig gc-väg. Det skulle innebära en avsevärd försämring av människors möjligheter att röra sig mellan olika målpunkter i området om gc-vägen stängs. Ytan för etablering/upplag ser ut att vara placerad i direkt anslutning till bostadsområdet. Kommunen anser att det borde finnas förutsättningar att kunna flytta ytan norrut samt begränsa dess storlek och därmed skapa ett skyddsavstånd till närboende som minskar störningen. Utifrån befintligt underlag bedöms föreslagen väg och yta därmed inte vara lämplig lokalisering för tillfälligt nyttjande.

- Trafikverket behöver tydliggöra på vilket sätt och i vilken omfattning vägen och ytan är avsedd att nyttjas.
- Trafikverket behöver utreda hur man i möjligaste mån kan undvika att etablera och nyttja denna väg och yta.
- Trafikverket behöver också redovisa hur man planerar för att minimera markanspråk och tid i det fall nyttjande inte går att undvika.
- På vilket sätt säkerställs att människor kan röra sig säkert mellan målpunkter i området under byggtiden?
- Planeras gångbron över E4 och järnvägen vara tillgänglig under byggtiden?
- Har Trafikverket för avsikt att även nyttja Atlasvägen för byggtrafik?
- Hur skyddas vattendragen inom området?
- Vilka skyddsåtgärder planeras för att minimera störning för närboende?

Om TRV bestämmer sig för att gå vidare med det här förslaget vore en barnkonsekvensanalys lämplig för att ta reda på vilka åtgärder som kan motverka barriäreffekten så att barn inte blir isolerade.

Trafikverket svarar: Området ska användas för etablering och materialupplag, anläggningsarbeten och uppläggning av jord och massor. Ytan är nödvändig för de byggnationer som relaterar till anläggande av ny järnvägsbro över Tellusvägen. Alternativa lägen som ger rimligt rationella förutsättningar bedöms inte finnas att tillgå i närområdet.

Väganlutningen till angiven yta avses ske genom en instängslad byggväg som följer släntfot för bullervallen.

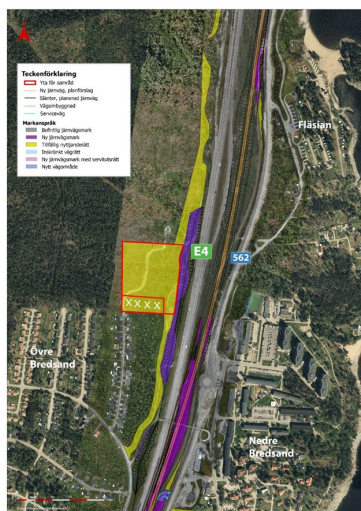
Befintlig gångbro kommer att vara öppen under byggtiden. Gångvägen till/från bron i Övre Bredsand kommer att bibehållas och stängslas in samt att säkerhetsåtgärder i övrigt behöver utredas och implementeras i erforderlig omfattning.

Atlasvägen avses inte användas för byggtrafik.

Skyddsåtgärder för närboende kommer att utredas i det fortsatta arbetet, med särskilt fokus på säkerhet och buller. En barnkonsekvensanalys tas fram i enlighet med kommunens önskemål. Därtill reducerar Trafikverket markanspråket närmast bebyggelsen, se nedanstående bild där den yta som markerats med kryss utgår.

Eventuella behov av skyddsåtgärder i förhållande till närliggande vattendrag kommer att utredas och åtgärder vidtas vid behov.

Trafikverket avser att inarbeta angiven yta, exklusive den del som markerats med vita kryss, i Granskningshandlingen.



Yta vid nedre Bredsand

Utifrån befintligt underlag bedöms ytan inte vara lämplig för tillfälligt nyttjande då även den ligger nära bostäder och i direkt anslutning till Bredsandsbäcken. Ytan verkar dessutom vara svår att nå med byggtrafiken utan att orsaka störningar. Det finns risk att en yta med tillfälligt nyttjande så centralt bidrar till stök och otrygghet. Återställande är nogt ifall marken inte blir bebyggd direkt efter användandet.

- På vilket sätt avses ytan nyttjas under byggtiden?
- Vilka skyddsåtgärder kommer vidtas så att exempelvis avrinning från ytan inte påverkar bäcken och så att störning för närboende minimeras?

Trafikverket svarar: Området ska användas för etablering och materialupplag i samband med att ny järnvägsbro anläggs över Tellusvägen samt för utbyggnad av dubbelspår.

Skyddsåtgärder för närboende kommer att utredas i det fortsatta arbetet, med särskilt fokus på säkerhet och buller.

Eventuella behov av skyddsåtgärder i förhållande till närliggande vattendrag kommer att utredas och åtgärder vidtas vid behov.

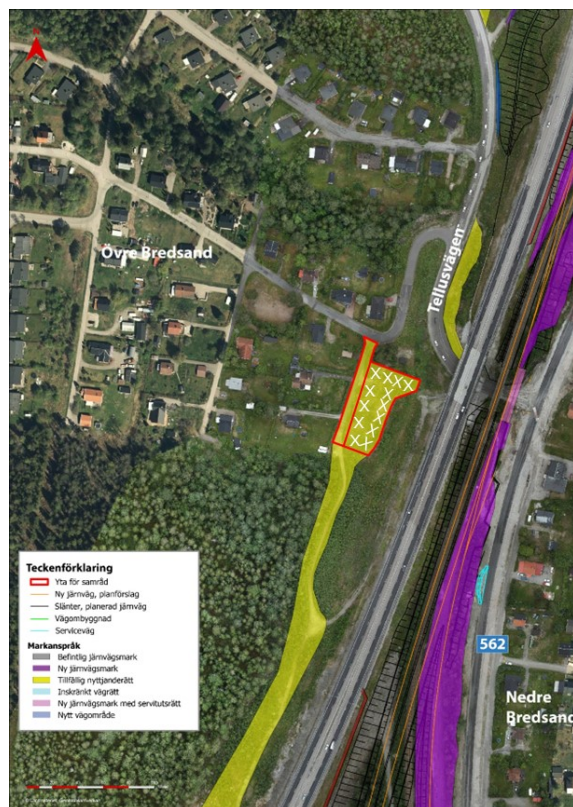
Trafikverket avser att inarbeta angiven yta i Granskningshandlingen.

nedanstående bild exkluderas. Resterande yta, som avser befintlig väg, avses inarbetas i Granskningshandlingen.

Skyddsåtgärder för närboende kommer att utredas i det fortsatta arbetet, med särskilt fokus på säkerhet och buller.

Eventuella behov av skyddsåtgärder i förhållande till närliggande vattendrag kommer att utredas och åtgärder vidtas vid behov.

Synpunkterna avseende återställande noteras och kommer att efterlevas.

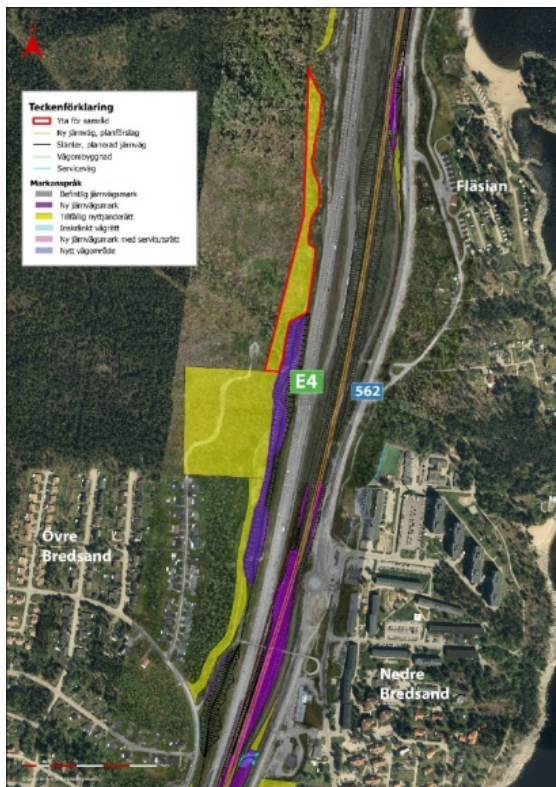


Förlängning av byggväg Övre Bredsand

Sundsvalls kommun framför att det utifrån underlaget är svårt att skapa en uppfattning av hur denna väg är tänkt att nyttjas. Då syftet tolkas vara att ansluta till etablering/upplagsytan i Övre Bredsand så anser Sundsvalls kommun att vägen tappar sitt syfte då ytan bedöms vara olämplig att nyttja.

- Trafikverket behöver utreda och tydliggöra på vilket sätt och i vilken omfattning vägen är avsedd att nyttjas.

Trafikverket svarar: Trafikverket gör bedömningen att en byggväg mellan Övre Bredsand och Kubikenborg inte erfordras. Trafikverket avser inte att inarbeta angiven yta i Granskningshandlingen.



Avvattnings utöka området mot väg 562

Den utökade avvattnings i området mot väg 562 strax öster om Nouryon riskerar att påverka flöden till Vapelbäcken.

- Trafikverket behöver utreda och tydliggöra eventuell påverkan på Vapelbäcken.
- Vilka skyddsåtgärder kommer vidtas för att minimera störning på bäcken?

Trafikverket svarar: Området ska användas för dagvattenledning.

Trafikverket noterar kommunens synpunkter och behovet av skyddsåtgärder kommer att utredas i det fortsatta arbetet.

Trafikverket avser att inarbeta angiven yta i Granskningshandlingen.



Avvattningslösning i Svartvik

Sundsvalls kommun anger att ytan kolliderar med en kommunal upplåtelse till egen verksamhet. Frågan bedöms hanterbar genom dialog. Förutom föroreningsproblematik behöver även markens stabilitet beaktas vid arbeten i detta område.

Trafikverket svarar: Området ska användas för dagvattenledning. Kommunens synpunkter noteras.

Trafikverket avser att inarbeta angiven yta i Granskningshandlingen.



3.6.3. Samråd med allmänhet och enskilda som kan bli särskilt berörda

Enskilda synpunkter på tillkommande ytor

Enskilda har lämnat synpunkter på några av de tillkommande ytorna. Dessa synpunkter bemöts under 3.6.2.

Buller och bullerplank – Landbro Hemmanet/Svartvik

På det hela taget anser den yttrande att det är ett mycket bättre förslag än det tidigare förslaget med järnvägsbank och stödmurar. Det står att brokonstruktionen är förberedd för bullerplank men det framgår inte om det kommer att sättas upp något sådant. De yttrande är oroliga att ljudnivån från järnvägen kommer att bli betydligt mer störande i och med det nya dubbelspåret:

- Fler tåg kommer att passera
- Hastigheten och därmed ljudet blir högre
- Tågbanan ligger på en högre nivå än nuvarande vilket gör att ljudet färdas längre upp på Hemmanet.

Det är redan nu, enligt den yttrande, ganska störande vägljud från "nya" E4 och de vill helst inte addera mer störande trafikljud. De vill därför att Trafikverket överväger att sätta upp bullerplank förbi Hemmanet.

Trafikverket svarar: Bullskyddsskärm planeras på ömse sidor av dubbelspårsbron. På västra sidan är skärmen 3,5 m hög (3,3 m över räls överkant) och på östra sidan 1,5 m hög

(1,3 m över räls överkant). Söder om dubbelspårsbron är skärmen högre på västra sidan, upp till 4,5 m. Målet är att uppsatta riktvärden ska tillgodoses.

Boende vid Svartvik

De yttrande framför att de har visat stort tålamod hittills genom att inte ifrågasätta Trafikverkets många omtag och förseningar. Detta trots att de har lidit av att länge suttit som gisslan i sitt hus. Detta har pågått sedan de fick första beskedet i augusti 2017 att deras hus måste tvångsinlösas inför en då planerad byggstart 2024. Under dessa 7 och ett halvår framför de yttrande att de inte har kunnat satsa på några om- eller tillbyggnader eftersom dessa riskerar att inte värderas tillräckligt för att de ska få tillbaka utgifterna vid kommande inlösen. De yttrande uppger att de inte heller kunnat planera ett framtida boende eftersom järnvägsplanerna aldrig varit i närheten av att bli fastställda och därmed aldrig funnits en realistisk tidsplan för byggstart.

Men nu framför de yttrande att det tålamodet tagit slut. I ett enda lappkast uppger de yttrande har Trafikverket kastat om planerna och tycks tro att de ska acceptera en kraftig försämrade boende- och levnadsmiljö genom att låta deras hus stå kvar. De yttrande uppger att den försämrade miljön genom flerårig byggtid (troligen 4-5 år) som mycket troligen omöjliggör att de ska kunna bo kvar under delar av byggtiden. Vidare framför de yttrande att det kommer bli störningar vid schaktning, sprängning m.m. som ger buller, vibration och damning som troligen kommer att ske periodvis även icke dagtid och helger. De yttrande framför att det även kommer att bli stora tillfälliga intrång för transporter och upplag på deras tomtmark och försämring på tomten pga okänt stort permanent markinlösen. De yttrande framför vidare att försämrade miljö av fördubblade hastigheter, uppåt 250 km/h, att jämföra med nuvarande enkelspår som ligger som närmast ca 55 m ifrån huset och har en maximal hastighet på 120-130 km/h.

Till denna ”grund-störning” framför de yttrande tillkommer, ännu närmare huset, ett tredje förbigångsspår för parkering av långsamgående tåg och transporter till fabriker i Stockvik. Trafikverket har inte, enligt den yttrande, redovisat avståndet för detta tredje spår på annat sätt än att det hamnar på egen bro och därför någonstans mellan 10-20 m från huset. Deras tomtgräns mot järnvägen är 75 m lång och att huset ligger 18 m från gränsen, vilket enligt de yttrande innebär att det bestående markintrånget blir väldigt stort.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för era synpunkter. Vidare har Trafikverket förståelse för era synpunkter och att projektets många omtag och ändringar påverkat er negativt. Byggtiden kommer påverka många under flera år, det är Trafikverket medvetna om. Trafikverket kommer vidta förebyggande åtgärder för att minska störningarna.

Farligt gods och risker

Den yttrande framför att detta enkelspår kommer att ha långa, tunga, skramlande och gnisslande godståg med ibland farligt gods. De yttrande ser därför tydligt flera faror; Hur är konsekvenserna av läckage och utsläpp av farliga kemikalier sett ovan de yttrande? De yttrande framför att det inte är osannolik med olycka då Nouryons kemifabriker ansluter till det tredje spåret. Vad händer om ett tungt godståg får fel på axel eller hjul snett ovanför de yttrande? Hur mycket extra plats behövs bredvid järnvägsbron för att hantera underhåll eller räddningsinsatser?

Trafikverket svarar: Konsekvenserna av läckage och utsläpp av farliga kemikalier varierar mycket beroende på kemikaliens egenskaper. Vissa kemikalier kan medföra allvarliga konsekvenser inom flera 100 meter från olycksplatsen medan andra kemikalier enbart medför konsekvenser vid olycksplatsen omedelbara närhet. Olyckor med farligt gods är dock mycket sällsynta på det svenska järnvägsnätet.

Risken för människor i järnvägens omgivning till följd av olyckor med farligt gods på järnvägen har utretts. I riskutredningen beaktas såväl sannolikheten för som konsekvensen av sådana olyckor, vilket är praxis i riskutredningar. Utredningen visar att riskerna är något förhöjda, men långt ifrån oacceptabla, på korta avstånd från järnvägen.

Utsläpp av farligt gods förväntas enbart i samband med en urspårning som medför att en godsvagn välter och att tanken på godsvagnen punkteras. De allra flesta urspårningar resulterar däremot inte i att vagnar välter. Det vanligaste är att ett eller flera hjulpar lämnar rälsen, vilket inte förväntas leda till att vagnar lämnar spårområdet eller välter. Därmed förväntas inte heller läckage av farlig gods vid de allra flesta urspårningar. Förekomsten av en olycka med farligt gods på den aktuella järnvägen mellan Dingersjö och Kubikenborg har bedömts vara lägre än 1 gång per 1000 år. Bedömningen är baserad på en metod som generellt används vid riskutredningar med avseende på olyckor med farligt gods som transporteras på järnväg.

Ett effektivt sätt att förhindra allvarliga konsekvenser vid en urspårning är att utrusta järnvägen med skyddsräler eller kantbalk. Syftet med skyddsräler och kantbalk är att begränsa rörelserna i sidled, bort från järnvägen, av hjul som lämnar ordinarie räler i samband med en urspårning och på så sätt förhindra att vagnar lämnar spårområdet eller välter. För längre järnvägsbroar finns krav på att järnvägen ska utrustas med antingen skyddsräler eller kantbalk, vilket höjer säkerheten för järnvägens omgivning. Båda broarna förbi fastigheten Nolby 7:127 kommer att omfattas av kravet.

Ytavlopp som kopplas till stuprör vid respektive brostöd kommer dessutom att finnas på broarna. Syftet med dessa ytavlopp är att leda bort vätska från olycksplatsen vid ett eventuellt läckage av vätska på någon av broarna. Vätskan kommer att ledas ned i marken vid brostöden och eventuell sanering av marken kan bli aktuell. Vidare kommer räddningsinsatser att utgå från brons landfästen på respektive sida beroende på vilken sida som är närmast olycksplatsen.

Sammanfattningsvis gäller att en genomförd riskutredning har påvisat att risken från olyckor med farligt gods är något förhöjda, men långt ifrån oacceptabla, på korta avstånd från järnvägen. Båda broarna förbi fastigheten Nolby 7:127 kommer att utrustas med antingen skyddsräler eller kantbalk, vilket höjer säkerheten för järnvägens omgivning. Således bedöms risken från olyckor med farligt gods som acceptabel. Utsläpp av vätskor kommer att ledas bort via ytavlopp på bron till stuprör vid respektive brostöd.

Buller och vibration Landbro Hemmanet/Svartvik

Vidare frågar de yttrande hur väl vanliga standardiserade lätta bullerskärmar dämpar trafikljud på så nära håll som 10 till 30 m? Hur mycket kommer marken att skaka eller "gunga till" vid belastningar i bropelarna från de snabba tågen? De yttrande befarar även att ett långsamt fullastat godståg kan orsaka vibrationer i bro som sprids i mark och hus.

Trafikverket svarar: Bullerutredning med landbron pågår, i det arbetet ingår att dimensionera bullerskyddsskärmarna på ömse sidor dubbelspårsbron för bästa effekt. Även vibrationer och stomljud från bron kommer att utredas.

Barriär och landskapsbild

Den yttrande framför att sammantaget det som de nämnt kommer det att upplevas som en slags fysisk barriär som börjar några meter ifrån huset, betydligt närmare än nuvarande 55 m. En barriär som den yttrande framför som begränsande av all användning av tomten på järnvägssidan.

Den utsikten som de yttrande har mot den nuvarande järnvägen ifrån deras fönster och uteplats är, enligt deras mening, relativt okej eftersom deras tomt övergår i en varierande stigande slänt med blandad vegetation med olika enstaka träd, buskar och öppen gräsmark. Slänten kröns med järnvägens bank och inget mer syns av nuvarande anläggning annat än kontaktledningen framför de yttrande. Denna utsikt kommer enligt de yttrande minska och förfulas av två betongbroar helt enligt Trafikverkets nya gemensamma standard. Varje bro har som de yttrande beskriver parvisa betongpelare i fyrkantprofil med bredd uppåt på 2 m. Avståndet mellan benparen är enligt standard 15 m som de yttrande nämner. Eftersom ingen gestaltning av denna kommande vy ännu finns, så är den närmaste beskrivningen (av de yttrande själva) ”en ca 10 m hög betongskog” bestående av 20 talet gråa jättepelare i hela synfältet rakt ovan deras stympade tomt. Dessa pelare och brobanor ovanpå kommer enligt de yttrande att skymma utsikten och minska ljusinsläppet och förfula hela området mellan Svartvik och Hemmanet. Eller som utsikten, enligt de yttrande, skulle kunna sammanfattas i en miljökonsekvensbeskrivning; ”Blir en mycket negativ visuell barriärverkan”.

Trafikverket svarar: Den visuella landskapsmiljön kommer att förändras med två landbroar. Utredningar pågår kring utformning av broarna och hur de ska anpassas till omgivande miljö. Resultaten av detta arbete kommer att presenteras i Granskningshandlingens MKB och i det Gestaltungsprogram som tas fram.

Värdet på fastigheten och inlösen

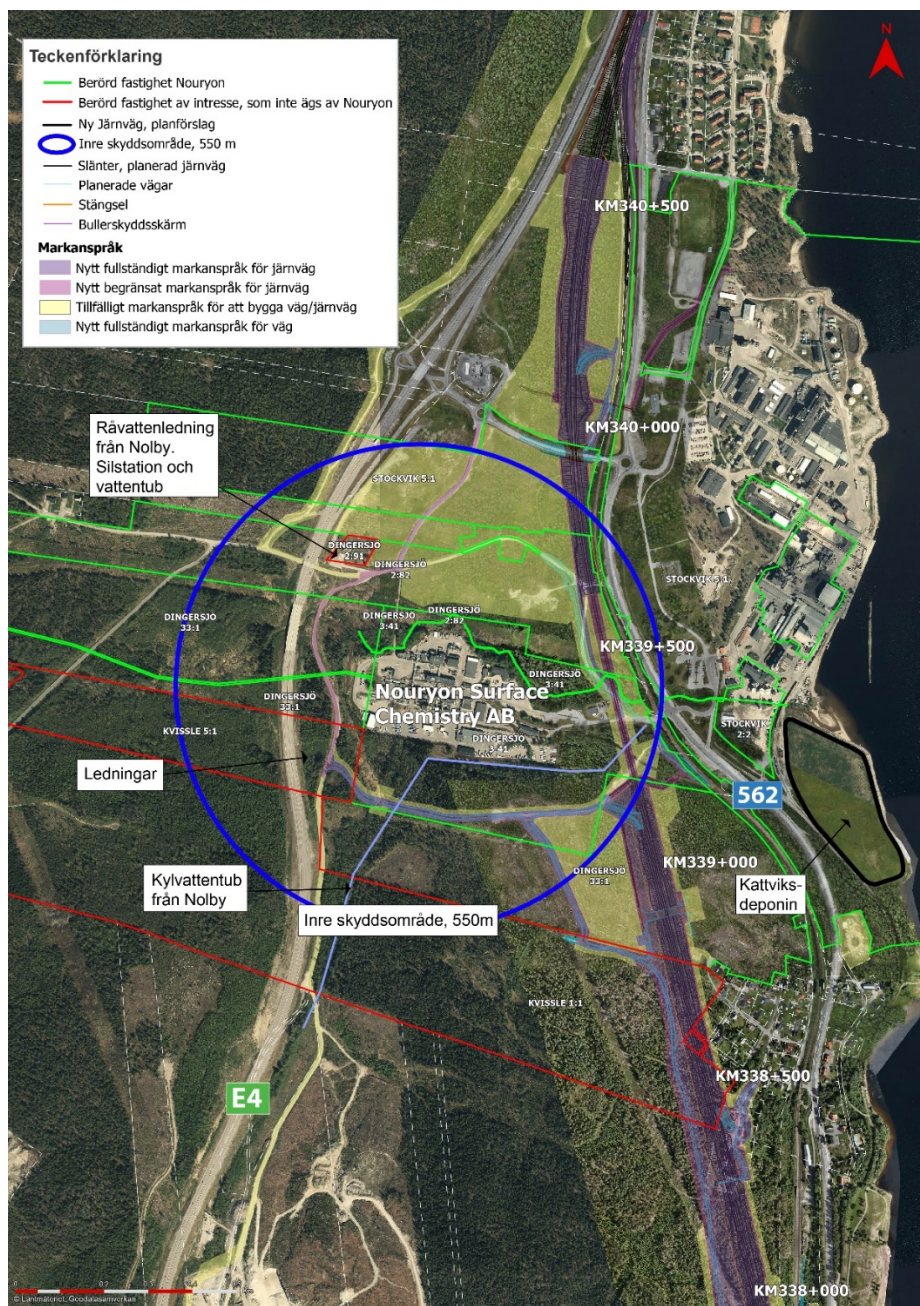
Helt klart kommer dessa järnvägsplaner, enligt de yttrande, innebära att deras fastighet kommer rasa i värde. Hur mycket kan de yttrande inte veta, men det spär självklart på deras oro inför framtiden. De yttrande är övertygade om att de inte kommer att härda ut att bo kvar med dessa planer, vare sig under byggtiden eller med efterföljande trafikering. De yttrande önskar att Trafikverket är goda och skyndsamt bekräfta, vilket enligt deras mening är varje människa med ”bondförnuft” inser av Trafikverkets planer på järnvägsbro, att deras hus inte går att ha kvar som bostad och därför måste lösas in av Trafikverket innan byggstart.

Trafikverket svarar: Som planerna ser ut just nu berörs fastigheten inte i den omfattning som krävs för en inlösen av fastigheten i sin helhet. Det är först när järnvägsplanen vunnit laga kraft som Trafikverket vet hur järnvägen kan och får byggas. Arbete pågår med att vidareutveckla Samrådshandlingen till Granskningshandling där markanspråken och eventuella behov av inlösen kommer att tydliggöras.

3.6.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Nouryon

Yttrande som rör Nouryon Surface Chemistry AB och Nouryon Pulp and Performance Chemicals AB.



Nouryons anläggningar och drift under bygg- och driftskedet

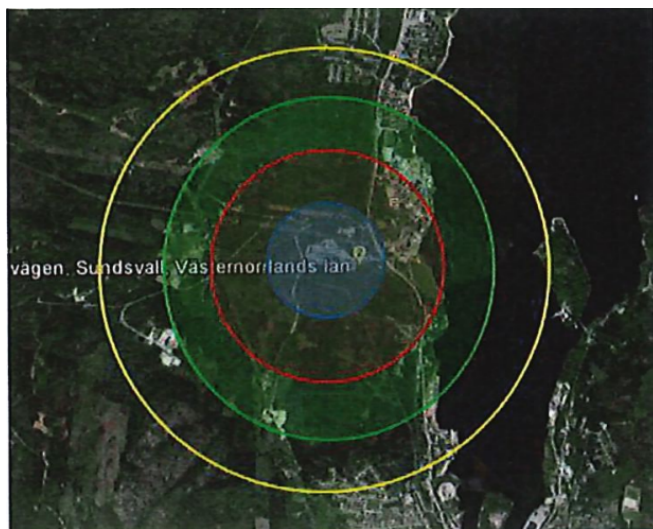
Bolagen har en pågående diskussion, genom möten med Trafikverket, om hur Trafikverket ska skydda bolagens anläggningar och minimera påverkan på bolagens drift av verksamheter under projektets genomförande. Sprängningar, grundvattenförändring, ökade vattenströmning, grävarbeten m.m. i Trafikverkets projekt kan påverka byggnader, ledningar i mark, elledningar, vattenledningar, avloppsledningar, råvattenledningen, invallningar, känslig utrustning, elledningar, reningsverk, bassänger, m.m. inom bolagets

fastigheter. Bolagen och Trafikverket diskuterar också hur Trafikverket ska möjliggöra att bolagens verksamhet kan bedrivas så ostört som möjligt under bygg- och driftskedet. Råvattenförsörjning, el, vatten, transporter på järnväg och väg m.m. har diskuterats. Bolagen önskar fortsatt hantering av dessa frågor i mötesform mellan Trafikverket och bolaget. Därtill önskar bolagen att få ta del av eventuella provtagningar/utredningsplaner avseende markförhållanden (geoteknik, hydrogeologi etc.) inom eller nära anslutning till ovan nämnda fastigheter före genomförande. Framkomna resultat, som är av betydelse för bolaget, bör diskuteras vid möten och bolagen önskar löpande få ta del av rapporter som upprättas av Trafikverket.

Trafikverket svarar: Synpunkterna noteras. I likhet med vad som framförs av bolagen ser Trafikverket en nära samverkan vara av stor betydelse för att minimera påverkan av olika slag. Handlingar gällande geoteknik och hydrologi kommer att överlämnas när de finns framme.

Tillfällig nyttjanderätt under byggskedet

Av samrådsunderlagen framgår att Trafikverket tänkt använda delar av bolagets fastigheter med tillfällig nyttjanderätt. Bolagen vill därför särskilt uppmärksamma Trafikverket på skyddsområdet med 550 m radie runt Nouryon Surface Chemistrys anläggning. I möte mellan Trafikverket och bolaget 2024-10-03 diskuterades att ta bort skog för att använda en yta som upplag (PL4). Den tänkta ytan ingår i Surface Chemistrys skyddsområde och Trafikverket vill upphäva delar av detaljplanen för att kunna få avverka och använda ytan. Av samrådsmöte 2024-12-16 och samrådsunderlag framgår också att en väg är tänkt att anläggas i södra delen av skyddsområdet. Dessutom kommer dubbelspåret att förläggas i östra utkanten av skyddsområdet.



Bilden kommer från Surface Chemistrys säkerhetsrapport. Avstånd till omgivningen från lagring eller hantering av i rapporten redovisade kemikalier. Blått område har radien 550 meter rött 1 km, grönt område 1,5 km och gult 2 km från hanteringen.

Skyddsområdet har utformats för att minska riskerna för person- och miljöskador i händelse av en allvarlig olycka med farliga kemikalier (Svesoanläggning). Skogen fungerar också som bullerskydd och kan ta hand om eventuella vindburna ämnen under vegetationsperioden. Avverkning kan därför medföra ökat buller, minskad miljösäkerhet

och upplevelse av störning för närboende när verksamheten blir synlig. Bolagens verksamhet har villkor för buller som inte får överskridas.

Av hänsyn till närboendemiljön, miljö säkerhet och bullerdämpning emotsätter sig bolagen till att skog i skyddsområdet avverkas, utöver där spåren ska dras, samt vill att en dialog förs även kring avverkning utanför skyddsområdet.

Nya E4:ans dragning genom utkanten av västra delen av skyddsområdet har möjliggjorts tack vare detektering av gaser och automatisk avstängning och omledning av trafik vid eventuellt gasutsläpp. En riskbedömning av Trafikverkets nu tänkta arbeten innanför skyddsområdet kring Nouryon Surface Chemistry skulle sannolikt påvisa en oacceptabel risknivå, särskilt med tanke på att västlig vind är vanligast.

Att utomstående verksamhet etableras inom skyddsområdet är inte förenligt med Surface Chemistrys tillstånd för miljöfarlig verksamhet och krav enligt Sevesolagstiftningen, om inte särskilda åtgärder omfattande arbete med riskbedömning och åtgärdshantering, samt därefter en uppdatering av säkerhetsrapporten innan en extern verksamhet eventuellt kan anläggas inom skyddsområdet. Bolagen kan i detta läge inte utesluta att detta kan medföra ökade åtgärder och kostnader, som bolagen utgår från att bli kompenserade för.

Mot ovanstående bakgrund vill bolagen att Trafikverket utreder möjligheten att använda andra områden för sin verksamhet. En väg finns redan norr om Nouryon Surface Chemistry, kan den användas istället för att anlägga en väg rakt genom skyddsområdet, söder om fabriksområdet? Kanske kan andra mer nordliga eller västliga delen, utanför skyddsområdena för bolagens verksamheter, passa för Trafikverket? Även en minskning av använda ytor bör övervägas av Trafikverket, för att undvika att använda skyddsområdet. En mindre del av detaljplanen kommer ändå att behöva upphävas för att dubbelspåret passerar genom yttre västra delen av skyddsområdet.

Bolagen anser att arbete och verksamhet inom skyddsområdet bör begränsas i allra möjligaste mån, främst med tanke på personsäkerhet. Särskilda skyddsåtgärder kommer bli nödvändiga för det eventuella arbete som Trafikverket kommer behöva bedriva inom bolagets skyddsområde. Områdets avgränsning behöver fastställas och riskbedömningar behöver genomföras i en fortsatt dialog mellan bolagen och Trafikverket.

Om Trafikverket ändå avverkar områden inom skyddsområdet ska skogen återplanteras, förutsatt att inget annat överenskomms med bolagen. Bolagen anser att detaljplanen i sådana fall inte bör upphävas permanent, utan endas tillfälligt för Trafikverkets projekt. Gällande områden vid dubbelspåret behöver dock en permanent ändring av detaljplanen.

Trafikverket svarar: Trafikverket har undersökt möjligheten att minska föreslagna ytor med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden med beaktande av påverkan på miljön, berörda fastigheter och verksamheter. Föreslagna ytor har dock bedömts nödvändiga att använda tillfälligt för att byggandet av järnvägsanläggningen ska vara möjligt.

Den tillfälliga användningen medför att viss skogsmark kommer att behöva avverkas, både inom skyddsområdet enligt gällande detaljplan (akt 2281K-NJU-413 Stockvik 2:1 m.fl. från 1982) och skyddsområdena med radierna på 550 m, 1 km, 1,5 km respektive 2 km som ni redovisar från Surface Chemistrys säkerhetsrapport.

För skyddsområdet enligt detaljplanen finns bl.a. bestämmelser att marken inte får bebyggas och att området ska anordnas som planterat skyddsområde för att begränsa spridning av gasläckage. Trafikverket utreder möjligheten att avverka och använda marken tillfälligt och därefter återplantera skog i enlighet med detaljplanen. Om detta är möjligt i

samråd med bolagen och Sundsvalls kommun finns förutsättningar att behålla detaljplanen oförändrad avseende de tillfälliga nyttjanderättsområdena. Utredning av denna möjlighet närmare behöver ske i samråd med bolagen och Sundsvalls kommun, som ansvarar för den formella hanteringen av detaljplaner med anledning av projektet.

Oberoende av den tillfälliga användningen finns det, som framgår av bolagens yttrande, behov att upphäva eller ändra detaljplanen för den permanenta järnvägsanläggningen med tillhörande anläggningar.

För skyddsområdena från Surface Chemistrys säkerhetsrapport och bolagens verksamhet i övrigt kommer risk- och säkerhetsfrågor samt skadeförebyggande åtgärder vid avverkning, användning och återställning av föreslagna ytor med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden vara viktiga frågor för Trafikverkets projekt att beakta vid genomförandet. Detta och eventuella ersättningsfrågor kommer att utredas vidare i den pågående dialogen med bolagen.

I den bullerutredning som utförs inom arbetet med järnvägsplanen har inte hänsyn till skog tagits dvs eventuell dämpning av vegetation ligger som en säkerhetsmarginal. Detta är ett standardförfarande vid beräkning av buller från trafik- och industriverksamheter.

Mest troligt är de utredningar som bolagen har utfört för sin verksamhet också utförda utan hänsyn till skog. Det betyder att även bolagen har skogen som säkerhetsmarginal.

Normalt tas inte hänsyn till skog eftersom effekten är oförutsägbar och osäker. Om det är produktionsskog så har dessutom verksamhetsutövaren inte rådighet över skogen och den kan bokstavligen försvinna från en dag till nästa.

Storleken på ljuddämpande effekt av vegetation är en återkommande fråga som det råder viss ovisshet om. Enligt gällande beräkningsmodell för buller från verksamheter, General prediction method DAL32, reduceras ljudutbredningen med 1 dB när den passerar genom 50 meter tät skog. Totalt begränsas reduktionen till högst 4 dB. För riktigt höga frekvenser, 4000 Hz och högre, är reduktionen högre och för låga frekvenser, 125 Hz och lägre, räknas inte med någon reduktion. Med tät skog avses skog som det är omöjligt att se igenom.

Trafikverkets samlade bedömning är att avverkning av skog inte påverkar bolagets möjligheter att innehålla villkor gällande buller.

Den planerade bygg/servicevägen söder om fabriksområdet ska fungera som:

- Åtkomst för att etablera bergschaktsarbeten
- Transportväg för massor från den planerade bergskärningen
- Serviceväg för den planerade anläggningen
- Åtkomst till skogsområden söder om fabriksområdet för markägare

Alternativa placeringar av vägen är inte möjliga eftersom vägen måste ansluta till bergskärningen.

Vägen kommer att användas frekvent av Trafikverket under byggtiden, därefter endast vid enstaka tillfällen vid underhåll/felavhjälpning.

Trafikverket har för avsikt att delge Surface Chemistry den information gällande planerade verksamheter med byggnation av järnväg och tillhörande anläggningar som behövs för att kunna uppdatera handlingsprogram, säkerhetsledningssystem, säkerhetsrapporter och interna planer för räddningsinsatser.

Trafikverket önskar även ta del av lämplig information från Surface Chemistry för att kunna uppdatera risklistor, arbetsmiljöplan samt övriga instruktioner kring arbete i närheten av Surface Chemistrys anläggning.

Gällande ökade åtaganden och kostnader instämmer Trafikverket med bolagens inställning, detta hanteras vidare i den fortsatta dialogen.

Avvattningsfrån skärning i Vaple och vatten från avverkning

Avvattningsfrån skärningen är inte närmare beskriven i samrådsunderlaget, men Trafikverket har i möte med bolagen 2024-09-24 beskrivet att planen är att norra delen av skärningen i Vaple ska avvattas mot befintlig trumma under väg 562 och vidare till befintligt dike utanför stängslet. Nouryon emotsatte sig den lösningen och uppgav under mötet att bolagen har haft problem med översvämning tidigare. Trafikverket planerar också att ta ned mycket skog vilket kan ge problem med ökade vattenmängder till bolagens marker.

Förutom risken för översvämning, där skaderisk på verksamhet är uppenbar, vill bolagen upplysa om att det olämpligt att öka vattenbelastningen generellt inom eller i nära anslutning till bolagens fastigheter p.g.a. miljörisker (underminering av tankar, historiska markföroreningar m.m.). I synnerhet är det viktigt att inte öka vattenbelastningen inom södra delarna av fastigheten Stockvik 5:1, eftersom det inom detta område finns en godkänd och avslutad deponi, Kattviksdeponin. Deponins täckning, bottentätning och övriga skyddsåtgärder (bland annat är en spont förankrad i berget längst södra delen av deponin för att förhindra erosion och ras) är dimensionerade utifrån befintliga förhållanden. Förändringar av dessa förhållanden bör så långt som möjligt undvikas för att minimera risken för spridning till recipienten. Kattviksdeponin övervakas av bolagen genom kontrollprogram, som omfattar både grundvattenkemi och rörelse.

Bolagen förespråkar att Trafikverket använder slutna ledningar som dimensioneras för extrem nederbörd med tanke på klimatförändringar, i det fall att Trafikverket ändå överväger att avleda vatten till eller genom bolagens fastigheter. Alternativt förespråkar bolagen att Trafikverket hittar ett annat område (som då inte ligger inom eller i nära anslutning till bolagens fastigheter) att avleda vatten till. Bolagen förutsätter att eventuella utredningar (både sådana som Trafikverket initierar själva men som också kan komma att påkallas av myndigheter) med anledning av planerad avledning inom eller i nära anslutning till bolagets fastigheter, genomförs i Trafikverket regi men i samråd med bolagen. Exempel på sådana utredningar är miljötekniska provtagningar och eventuella saneringar, samt uppföljande kontroller och återkommande förebyggande underhåll, exempelvis för att tillse att ledningar är i fungerande skick för att hantera flödet. Trafikverket behöver genomföra kontroller både före och efter åtgärder för att säkerställa att ingen påverkan skett/sker.

Bolagen anser att även avvattningsfrågan behöver hanteras i separata möten mellan Trafikverket och bolagen framgent. Lösningen måste tas fram i beaktande av markförhållanden, befintliga ledningar för processavlopp, sanitärt avlopp, råvatten, kylvatten, ström m.m. Därtill önskar bolagen att få ta del av eventuella provtagningsplaner/utredningsplaner avseende markförhållanden (geoteknik, hydrogeologi, miljöteknik etc.) inom eller i nära anslutning till ovan nämnda fastigheter före genomförande. Framkomliga resultat, som är av betydelse för bolaget, bör diskuteras vid möten och bolagen önskar löpande få ta del av rapporter som upprättas av Trafikverket.

Trafikverket svarar: Det eventuella ökade flödet av dagvatten från järnvägsanläggningen (skärning samt ev. hyggen, arbetsvägar etc) kommer att beskrivas i PM Avvattning. Åtgärder för fördröjning kommer att införas för att förhindra påverkan på flödena nedströms planerad anläggning.

Planerad anläggning kommer också att förses med möjlighet att stänga av dagvattnet från anläggningen i händelse av t.ex. en olycka.

Trafikverkets bedömning är att utbyggnaden inte kommer att påverka vattenbelastningen generellt eller för deponiområdet då planerad avvattning sker norr om deponin samt att järnvägsanläggningens tillskott av dagvatten kommer att fördröjas.

Trafikverkets bedömning är att en tät ledning är olämpligt eftersom det är kostsamt, kräver ökat underhåll och schakt måste ske genom eventuellt förorenade områden. En tät ledning har dessutom en sämre kapacitet, samt riskerar att sättas igen och därigenom skada anläggningar uppströms.

Trafikverket bedömer att den föreslagna avvattningsvägen är den enda rimliga sett till hur avvattningen sker idag samt till vilka rimliga andra alternativ som finns tillgängliga.

Avvattningsdiken kommer att förstärkas och rensas samt att trummor som i dagsläget troligen är underdimensionerade kommer att ersättas med trummor i större dimension. Trafikverket kommer att genomföra de miljötekniska undersökningar som krävs för att kunna genomföra åtgärderna.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se