

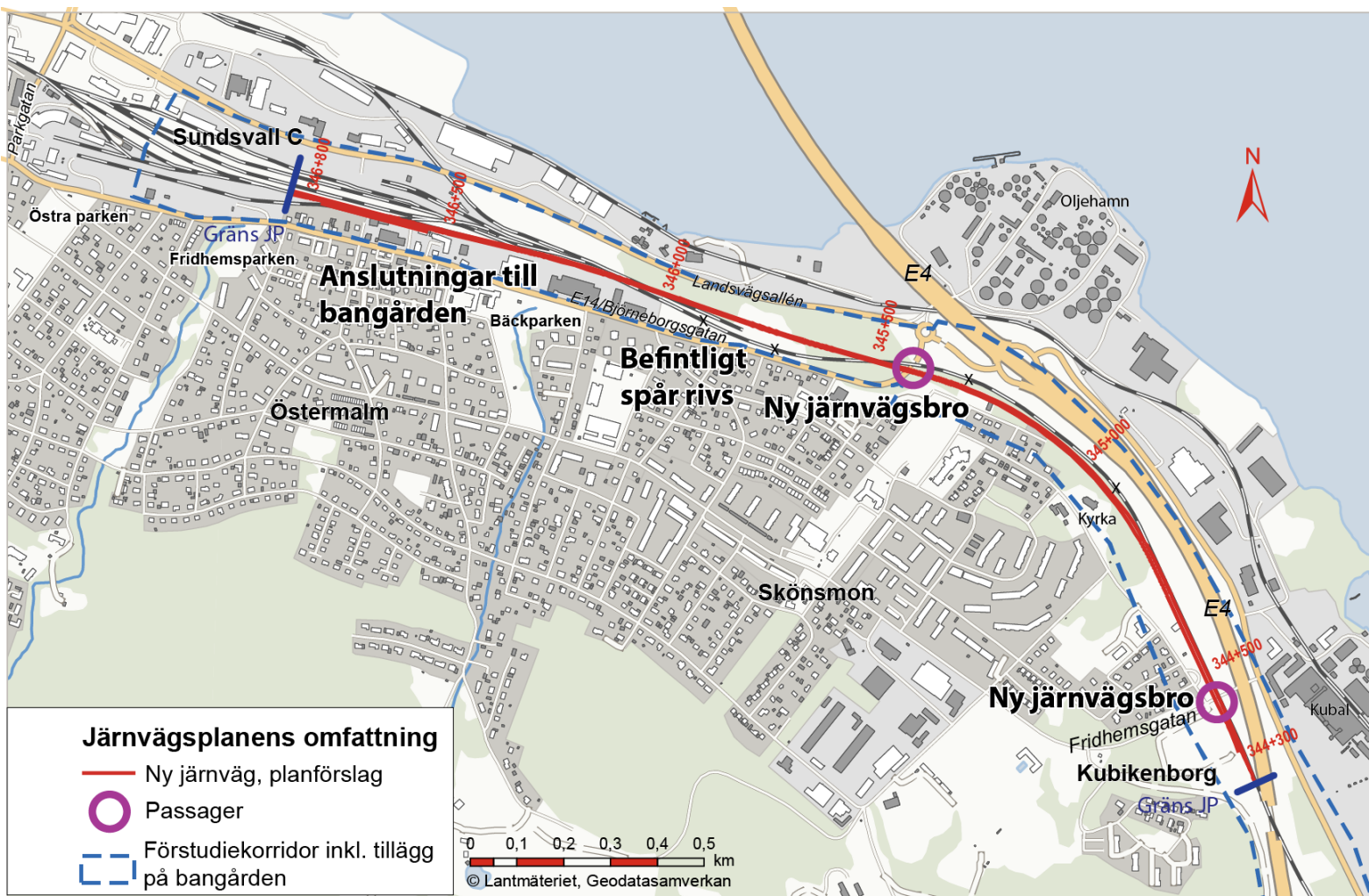
# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Dubbelspår Kubikenborg-Sundsvall C

### Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Datum 2022-12-01, rev 2022-03-23

Uppdragsnummer: TRV 2020/117008



**Trafikverket**

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samråddogörelse

Författare: Johanna Kangas, Emma Sjöberg, Peter Törnkvist, AFRY

Dokumentdatum: 2022-12-01, rev 2022-03-23

Uppdragsnummer: TRV 2020/117008

Version: 1.0

Kontaktperson: Thomas Gauffin, projektledare

## Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
2.1.	Samrådsrets inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
2.2.	Samrådsrets inledande samråd 2015-2020	5
2.3.	Samrådsrets för utformning av planförslag 2021	5
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2009-2010	6
3.1.1.	Samråd med berörda länsstyrelser och kommuner	6
3.1.2.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.2.	Inledande samråd vid utformning av planförslag 2015-2020	7
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	7
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	8
3.2.3.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
3.2.4.	Samråd med allmänheten	11
3.2.5.	Enskilt berörda	12
3.3.	Samråd vid utformning av planförslag 2021	13
3.3.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	13
3.3.2.	Samråd med berörd kommun	16
3.3.3.	Samråd med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda	30
3.3.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	40

# 1 Sammanfattning

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

Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade i augusti 2010 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Efter det delades sträckan Gävle-Sundsvall in i olika etapper, varav Dingersjö- Sundsvall utgjorde en etapp. 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 Kubikenborg-Sundsvall C.

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 bland annat en utvidgning av järnvägskorridoren in mot Sundsvalls C. Länsstyrelsen i Västernorrlands län fattade den 9 december 2020 beslut om att projektet inklusive tillkommande ytor kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

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

Den 13 september 2021 presenterade Trafikverket en samrådshandling för utbyggnad till dubbelspår för Ostkustbanan, delen Kubikenborg-Sundsvall C. Samrådet pågick från 13 september till 8 oktober 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 2021-09-06 ett brevutskick med information om projektet och samrådet till de fastighetsägare som berörs av markanspråk och fastighetsägare som innefattas 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 samrådsmöte på orten genom annonsering i Sundsvalls tidning 2021-09-11.

I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktas. Synpunkterna på samrådshandlingen täcker ett brett spektrum av aspekter, bland annat dubbelspårplanens 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.

## 2 Samrådsrets

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

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 i Västernorrlands län samt allmänhet, företag, ledningsägare och arrendatorer. Samrådsretsen har identifierats med hjälp av Trafikverkets checklista. 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 omfattas i bullerutredningsområdet.

## 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 omfattade hela sträckan 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.

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

Länsstyrelsen i Gävleborgs län och Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade den 31 augusti år 2010 (dnr 343-2850-10) att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

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

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

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

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

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

## 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 denna period, 2015-2020, har inledande samråd skett inför upprättande av järnvägsplan för hela sträckan Dingersjö-Sundsvall och samråden har även inkluderat 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.

Identifierade myndigheter, organisationer, föreningar och företagare som ingår i samrådsretsen fick brev med inbjudan och information till de allmänna mötena som hållits i form av "öppet hus". Allmänheten har via annonsering i Sundsvalls tidning, Sundsvalls Nyheter och Njurundabladet erhållit inbjudan till de allmänna mötena. Vid de allmänna mötena var det främsta syftet att samråda för ombyggnaden av väg 562, Nolby-Sundsvalls Resecentrum men även information angående tidplan och den formella processen för järnvägsplanen gavs samt tillfälle för allmänna och enskilda frågor.

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 en utvidgning av järnvägskorridoren in mot Sundsvalls C. 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 i Västernorrlands län under 2016 i form av två möten. Båda mötena är dokumenterade med minnesanteckningar. Vid det första mötet medverkade även Sundsvalls kommun.

Datum för genomförande av samråd med länsstyrelsen:

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

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

Löpande samråd har genomförts med Länsstyrelsen i Västernorrlands län under perioden 2018-05-31 till 2018-11-26.

### 3.2.2. Samråd med berörd kommun

Skriftligt samråd har utförts 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 år 2016. Mötet är dokumenterat som minnesanteckningar. Vid mötet medverkade även Länsstyrelsen i Västernorrlands län.

Datum för genomförande av samråd med Sundsvalls kommun:

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

Löpande samråd har genomförts med Sundsvalls kommun under perioden 2018-05-31 till 2019-01-16.

Dialog har förts med Sundsvall kommun om gemensamma intresseområden mellan Trafikverket och Sundsvall kommun i anslutning till ombyggnad av Ostkustbanan mellan Dingersjö och Sundsvall. Upprättade PM finns diarieförda på diarienummer TRV 2020/117008.

Synpunkter via PM från Sundsvalls kommun, 2015-06-05

Synpunkterna berör flera områden och redovisas nedan ett område i taget.

#### Trafikering under byggtiden

Järnvägskorridoren längs sträckan är smal och på vissa platser mycket smal med både bebyggelse och infrastruktur nära inpå järnvägen. Frågan om hur järnvägstrafiken påverkas och hur den påverkas blir en särskild viktig fråga för järnvägsplanen att försöka ge svar på.

- Vilka etappindelningar kan göras för att minska störningarna på trafiken under byggtiden?
- Kan vissa tåg köra via Stambanan och Mittbanan?
- Vilka tåg kan ersättas med buss/lastbil. Hur mycket är acceptabelt att restider förlängs under hur lång tid kan dessa störningar accepteras?
- Ersättningsfrågor till trafikoperatörer för minskade intäkter.

#### Minimera barriäreffekter

Korridoren går i starkt kuperad terräng i kuststråket. Den klart dominerande riktningen för transporter är i nord-sydlig riktning, men för lokalbefolkningen samt djur, natur och friluftsliv finns behov av rörelser även tvärs över järnvägsstråket. Kopplingen mellan skog och hav samt mellan olika bostadsområden på respektive sida om järnvägen är mycket viktig att hantera i projekteringsskedet. Förslag på säkra passager som tillgodoser olika behov bör tas fram i dialog med kommunen samt lokalbefolkningen. Samordning med passager över/under nya väg E4 behövs. Vissa passager kan också samordnas med bäckstråk och liknande. Ambitionen bör vara att både upprätthålla befintliga rörelsemönster samt skapa möjlighet för nya stråk där det finns boende och målpunkter på båda sidor om järnvägen.

#### Dagvatten

Nya E4 har inneburit att stora arealer som tidigare utgjordes av skogsmark har ersatts av hårdgjorda ytor. Järnvägskorridoren ligger längs hela sträckan topografiskt lägre än E4 och påverkas därmed av hela avrinningsområdet. Detta gör att dagvattenfrågan blir särskilt



viktig att hantera i järnvägsplanen då effekterna av nya E4 gällande dagvatten ännu inte är helt klarlagda till exempel vad gäller risk för erosion längs sträckan.

#### Industrispåranslutningar Kubal

Järnvägsplanen måste säkerställa att de stora industrier som finns utmed järnvägen och som idag har industrispåranslutningar kan ansluta dessa till det nya dubbelspåret. Kommunens översiktsplan pekar ut flera utvecklingsområden för industri och handel längs järnvägssträckan.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar kommunens synpunkter och väger in dessa i pågående arbete med järnvägsplan.

#### Yttrande samrådsunderlag, Sundsvalls kommun, 2016-12-02

Yttrande har inkommit från miljökontoret inklusive bilagor (1-4). Yttrandet utgör Sundsvalls kommuns samlade yttrande över samrådsunderlaget för väg 562 sträckan Nolby-Resecentrum.

Projektets syfte medverkar mycket positivt till hållbart resande i Sundsvalls kommun. Kommunen poängterar att behovet av att korsa i öst-västlig riktning troligtvis komma att öka då väg 562 byggs om för att minska såväl den visuella barriäreffekten som den fysiska. Det innebär förbättringar för det rörliga friluftslivet. Men det är mycket viktigt att passager planeras i samarbete med planeringen för nya Ostkustbanan. Eftersom järnvägen utgör en betydligt mer markant barriär kommer placering av planskilda passager över/under järnvägen att starkt styra "strömmarna" av passerande (både människor och djur).

Kommunen påpekar att det finns tre kommunala bad på sträckan Sundsvall-Dingersjö varav en ligger inom ett avstånd på 500 meter ifrån aktuellt område (Fläsian).

Kommunen lyfter flera skyddsvärda vattendrag och ger sin syn på passager och informerar om vilka åtgärder som vidtagits och genomförts under byggandet av E4.

Dagvattenavrinning som ansluts till vattendrag ska utformas med lämplig fördröjning utifrån vattensystemets karaktär. Förslag på rening för vägdagvattnet tas upp.

Småviltets miljö och möjlighet till passage vid vattendrag poängteras.

Det är viktigt att föroreningsituationen utmed vägen utreds systematiskt i ett tidigt skede för att vi behov kunna genomföra eventuella saneringsåtgärder samt förbereda hantering av förorenade massor på ett bra sätt.

**Trafikverket svarar:** Passager för både järnväg och väg 562 kommer att hanteras i kommande arbete. Underlag för resande och busshållplatsers läge har inkommit och framförts vid möten. Kollektivtrafiken kommer att vara en part för samråd.

Kommande bullerberäkningar kommer att hantera både järnväg och väg, inventeringar i fält kommer även att genomföras. I arbetet med buller kommer skolorna att beaktas.

Översiktlig markmiljöundersökning har genomförts. Ytterligare provtagning kommer att genomföras i kommande skede för att kunna hantera eventuellt förorenade massor på ett miljömässigt bra sätt.

Omhändertagande av dagvatten kommer att ske på olika sätt. Trafikverket tar med sig de föreslagna åtgärderna och synpunkter.

Miljösäkring genom hela processen skall säkerställa att krav överförs till bland annat entreprenör.

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

Yttranden inkomna för samrådsunderlaget

#### Medelpads Räddningstjänstförbund

Medelpads Räddningstjänstförbund har tagit del av insända handlingar och har inga synpunkter i ärendet.

**Trafikverket svarar:** Fortsatta samråd kommer att ske med Räddningstjänsten.

#### E.ON Elnät

E.ON Elnät har inom det tänkta området korsande och delvis långsgående lokal- och regionnätledningar. Lokalnätet består av hög- och lågspänningsjordkablar. Regionnätet består av korsande 130kV luftledningar med sträckningarna Granlo-Vaple, Vaple - Klockarberget och Vaple - Kubal. Alla ledningar håller i dag föreskriftsenliga höjder över väg. Alla eventuella ändringar som påverkar detta måste redovisas till E.ON Elnät.

Poängterar gällande föreskrifter och säkerhetsregler.

**Trafikverkets svar:** Kontakter med ledningsägare har ägt rum där bland annat befintliga ledningar har inventerats. Fortsatta samråd kommer att ske.

#### MittSverige Vatten AB (MSVAB)

MSVAB informerar om befintliga ledningar och att dessa måste beaktas vid framtida utformning av området bland annat med tanke på höjdsättning samt utformning av områdena i anslutning till vägområdet. MSVAB vill ta del av kommande projektering för att kunna analysera hur vägplanen påverkar ledningar.

Det är viktigt att man planerar markhöjder och ytor så att man kan ta hand om dagvatten på ett långsiktigt hållbart sätt. Det är viktigt att utforma hållbara lösningar för de vattendrag som passerar och i största utsträckning efterlikna naturliga system enligt Sundsvalls dagvattenstrategi.

MSVAB vill godkänna de eventuella ledningsåtgärder som kommer att vidtas innan omläggning kan ske. Vid en ledningsflytt bekostas det av Trafikverket.

MSVAB är positiva till att delta i planprocessen och önskar fortsätta att ta del av och bidra med kunskap i planarbetet.

**Trafikverket svarar:** Kontakter och dialog med berörda ledningsägare har etablerats. Fortsatta samråd kommer att ske där åtgärdsbehov och ekonomiska ansvarsförhållanden kommer att klarläggas.

Yttranden inkomna gällande tänkbara passager

Information angående "Pågående och kommande arbeten söder om Sundsvall" skickades ut av Trafikverket och där efterfrågades önskemål om tänkbara passager.

#### Miljöpartiet i Sundsvall

Det är mycket glädjande att första steget i dubbelspårsutbyggnaden Sundsvall-Gävle äntligen kommer i gång, med stora förbättringar för både pendlare och långdistansresor med tåget. Tåget är bland de miljövänligaste trafikslag, och viktigt för att Sverige ska kunna klara sina klimatmål. Samtidigt betyder bygget för en järnväg med hastigheten 200km/h eller mer en rätt rak linjeföring och en utformning med minst staket, delvis bullerplank och inga plankorsningar. Detta ger därmed en barriäreffekt genom bebyggda områden. Därför är det viktigt att det finns tillräckligt många passager över eller under järnvägen, för

sammanhållning i samhällen. Korta vägar till närmaste passage uppmuntrar avsevärt att ta cykeln eller gå till fots istället för att ta bilen för sträckor under två kilometer. Ett för litet antal bilpassager leder också till längre färder för de resor som ändå genomförs med bil, med större utsläpp som följd. Skönsmon behöver minst en passage till utöver de som finns idag. En GC bro från Björneborgsgatan, vid Majorsgatan över spåren till resecentrum. En andra passage kan börja vid Kvarnzeliusgatan och över till kontorsfastigheterna vid kajen. Det är en väl använd illegal väg idag.

**Trafikverkets svar:** Trafikverket noterar synpunkterna och väger in dessa i pågående arbete med järnvägsplan.

### 3.2.4. Samråd med allmänheten

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

Minnesanteckningar från de båda samråden i form av "öppet hus" har förts.

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

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

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

Fråga: Hur görs bullerberäkningar? Varför utförs inte bullermätningar?

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

Fråga: Om jag vill sälja min fastighet och det går inte på grund av dessa planer, vad/hur gör man då?

**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. I undantagsfall kan det leda till orimliga effekter för den enskilda fastighetsägaren. En fastighetsägare som drabbas orimligt hårt ska därför kunna få fastigheten inlöst tidigare. Det är frågan om rena undantagssituationer då fastighetsägarens situation är mycket ömmande. Som exempel kan nämnas att en

fastighetsförsäljning kan bli nödvändig på grund av skilsmässa, arbetslöshet, dödsfall eller andra omständigheter.

Fråga: Vad är tidplanen för dubbelspåret?

**Trafikverket svarar:** Planerad byggtid 2023-2027.

Sammanfattning av "öppet hus" 2017-09-26 och 2017-10-05

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

#### Passager:

Skönsmon smitvägen 345+700 – ner mot södra kajen – används av många. Området mellan Parkgatan och oljehamnen – utgör stor barriär. Finns önskemål att skapa passage här dels för de som ska ner till sina arbetsplatser från Skönsmon men även av boende på Skönsmon som använder smitvägen för att enkelt kunna ta sig in mot stan via Kolvägen.

Vad som händer med det gamla spåret undrade många.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkterna och väger in dessa i pågående arbete med järnvägsplan. De planskilda passagemöjligheter som inkluderas i järnvägsplanen avser Fridhemsgatan och Björneborgsgatan. Avseende det "gamla" spåret så kommer det att utgå när dubbelspårsutbyggnaden är genomförd.

#### 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 till om den nya banvallen kommer ta upp vibrationer bättre än den gamla. Ska spåret kapslas in så bullret minskas undrade någon.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket besvarade frågorna så långt möjligt. Vid tidpunkten för samrådet var spårläget inte bestämt. Behovet av åtgärder avseende buller och vibrationer klarläggs i det fortsatta arbetet.

#### Mark och fastighetsfrågor

Många ville veta hur deras egen fastighet kommer att påverkas.

**Trafikverket svarar:** Vid tidpunkten för samrådet var spårläget inte bestämt, vilket kommer att göras i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Därefter kan påverkan på enskilda fastigheter beskrivas mer i detalj.

### 3.2.5. Enskilt berörda

Underhand har synpunkter från enskilda som är bosatta längs med järnvägen inkommit. Merparten av dessa synpunkter avser buller, vibrationer samt påverkan på den egna fastigheten.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket besvarade frågorna så långt möjligt. Vid tidpunkten för samrådet var spårläget inte bestämt. Behovet av åtgärder avseende buller och vibrationer klarläggs i det fortsatta arbetet.

### 3.3. Samråd vid utformning av planförslag 2021

Den 13 september 2021 presenterade Trafikverket en samrådshandling för utbyggnad till dubbelspår för Ostkustbanan, delen Kubikenborg-Sundsvall C, Sundsvalls kommun, Västernorrlands län. Samrådet pågick från 13 september till 8 oktober 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 2021-09-06 ett brevutskick med information om projektet och samrådet till de fastighetsägare som berörs av markanspråk och fastighetsägare som innefattas 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 2021-09-11.

Nedan presenteras det samråd som utförts inom skedet för samrådshandling. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2020/117008.

#### 3.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen har deltagit i möte med Trafikverket och AFRY inför samråd (2021-09-09) kring samrådshandlingen där syftet var att ge en övergripande information inför samrådet för delsträckan Kubikenborg-Sundsvall C. Under mötet presenterades planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen i korthet och länsstyrelsen hade möjlighet att ställa frågor.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län inkom med yttrande avseende samrådsunderlaget daterat 2021-11-10. Yttrandet berör flera områden och redovisas nedan ett område i taget.

##### Buller och vibrationer

Av samrådsunderlaget framgår att den västra delen av Björneborgsgatan idag har nivåer av vibrationer som överstiger åtgärdsnivåer för befintlig infrastruktur. Det bedöms angeläget att detta förhållande åtgärdas i samband med byggnation av nytt dubbelspår och att eventuellt tillkommande bebyggelse som kan exponeras för vibrationer får förebyggande åtgärder så att andelen bostäder som exponeras för nivåer som överskrider riktvärden minimeras. Om åtgärder inte går att vidta ur rimliga tekniska eller ekonomiska aspekter bör inlösen övervägas.

**Trafikverket svarar:** Länsstyrelsens synpunkter noteras. Trafikverkets ambition är att riktvärden ska innehållas, men åtgärderna behöver vara tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga. Avsteg från riktvärden kan därmed behöva göras. I de fall högsta acceptabla nivåer inte kan erhållas med rimliga åtgärder kan erbjudande om förvärv bli aktuellt. Inlösen (tvångsåtgärd) är mycket sällan möjligt att genomföra på grund av buller och vibrationer.

##### Kulturmiljö

Länsstyrelsen delar uppfattningen att projektet inte anses medföra påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljö.

Då området längs den planerade järnvägssträckan till stora delar är bebyggt eller förändrat sedan tidigare anser länsstyrelsen att det inte är troligt att det finns några ytor som är värda att undersöka vidare ur arkeologisk synpunkt. Vidare informerar länsstyrelsen om att delar av föreslagen upplagsyta längst söder i Kubikenborg undersökts av Västernorrlands

museum i samband en arkeologikutredning etapp 1 inför planerat dubbelspår på sträckan Dingersjö-Kubikenborg. Utredningen visade att det inte fanns några kulturhistoriskt intressanta lämningar inom ytan och att det därför inte bedömdes vara värt att gå vidare med området i en etapp-2 utredning.

Länsstyrelsen bedömer att den västra sträckningen är att föredra ur kulturmiljösynpunkt. Om sprängningar ska ske nära Skönsmons kyrka bör det ske i en omfattning och med en utrustning som förhindrar sprickbildning på och i kyrkan. I annat fall måste man tas ta med kostnader för restaurering och återställande av skikt med i beräkningar. Föreslaget kontrollprogram är nödvändigt för att minimera risk för skador.

Länsstyrelsen anser att flerbostadshuset på Skönsmon 1:167, med ett visst kulturhistoriskt värde, borde medtagits i tidigare inventeringar. Länsstyrelsen ser positivt att Trafikverket har initierat en dialog med kommunen, för att tillse att flerbostadshuset eventuellt kan överlåtas till annan intressent som ansvarar för flyttning och övertagande av ägande och drift.

**Trafikverket svarar:** Synpunkterna noteras. Trafikverket delar länsstyrelsens uppfattning om att en arkeologisk utredning av området inte är nödvändig samt att föreslaget kontrollprogram är nödvändigt för att genomföra planerade arbeten vid Skönsmons kyrka.

#### Förorenade områden

Länsstyrelsen ser positivt på att järnvägsplanen beskriver hur förorenade massor kommer att hanteras samt att miljötekniska utredningar har gjorts. Inom planområdet förekommer föroreningar i halter över de generella riktvärdena för MKM. Länsstyrelsen ser positivt på att dessa massor hanteras på ett korrekt sätt och inte ger upphov till spridning samt att de inte lämnas kvar och byggs in.

Länsstyrelsen tycker det vore bra om förorenade områden har markerats i någon av kartbilagorna för att tydliggöra var de finns. Inom närområdet till järnvägsplanen finns många potentiellt förorenade områden.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter och tar med sig dessa till planeringen av masshanteringen. För att tydliggöra var förorenade områden finns har en karta tagits fram enligt önskemål.

#### Vattenförekomster och grundvatten

Länsstyrelsen informerar om att all exploatering av mark och vatten i ett tillrinningsområde riskerar att ge negativa konsekvenser för de vattenområden som exploateringen berör eller avvattnas till. Målet ska vara att ingen tillåten försämring i vattenmiljön får ske och att möjligheten att nå kvalitetskrav och miljökvalitetsnormer inte äventyras eller försvåras vid genomförande av den aktuella planen.

Länsstyrelsen anser att handlingarna på ett tydligt sätt redogör för rådande förutsättningar, rådande situation och förväntad påverkan på berörda vattendrag och vattenförekomster samt deras tillrinningsområden. Vidare anser länsstyrelsen att den existerande påverkansbilden med bland annat föroreningssituationen redovisas väl, men hade kunnat förtydligas i kartunderlagen.

Länsstyrelsen anger att det är viktigt att klargöra om det finns sulfidhaltig lera i områden som berörs av grundvattensänkning och bortledning av grundvatten. Om så är fallet så att lämpliga åtgärder kan planeras för att säkerställa att dessa i sådana fall inte syresätts vid en förändring av grundvattennivån i området. Under avsnittet störningar under byggskedet

tas hantering av sulfidmassor upp som en möjlig konsekvens. Förutom att klargöra förekomst av sådana jordar bör det även finnas en plan för hur hantering av sådana jordar ska utföras om de behöver schaktas bort.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att säkerställa att avledning av ev. förorenat grundvatten eller vatten från potentiellt kontaminerade schaktmassor inte medför spridning av förorenande ämnen. Likaså är det viktigt att ytterligare belastning av förorenade ämnen inte sker i grundvattenförekomsten Sundsvalls tätort. Länsstyrelsen ser därför åtgärder och utredningar som berör till exempel grundvatten och skyddsåtgärder kopplade till avvattning likt de som avhandlas i järnvägsplanen som nödvändiga för att säkerställa vattenkvaliteten och undvika ev. vidare kontamination.

Länsstyrelsen anger att exploatering inte får medföra att vandringshinder uppstår för kustmynnande vattendrag. Länsstyrelsen upplyser om att det inte finns uppgifter om de vandringshinder som omnämns i till exempel Stavsättsbäcken i underlag som bedömningarna av berörda vattenförekomster bygger på. Vidare upplyser länsstyrelsen om att det är lämpligt att förhållandena innan och efter arbetet dokumenteras för att säkerställa att inga vandringshinder uppstår.

Länsstyrelsen vill klargöra att vattenförekomstindelning inte sker utifrån om vattnet har höga värden eller ej, vilket beskrivs i handlingarna.

**Trafikverket svarar:** För att tillgodose länsstyrelsens synpunkt har handlingarna kompletterats med en kartbild över känd föroreningssituation i området. Det finns inte sulfidhaltig lera i de områden som berörs av sänkning eller bortledning av grundvatten. Däremot kommer schakt av sulfidhaltig lera ske vid Sönderborgsgatan, i det området sker dock ingen påverkan på grundvattennivån. Trafikverket förtydligar i MKB:n förekomsten av sulfidjordar samt hur dessa jordar planeras att hanteras. Trafikverket håller med om att det är viktigt att avledning av ev. förorenat grundvatten eller vatten från förorenade massor inte medför spridning av förorenade ämnen samt att grundvattenförekomsten inte belastas ytterligare av förorenade ämnen.

Järnvägsplanen fokuserar på berörda avsnitt för respektive vattendrag, men även vattendragens betydelse uppströms för bland annat rödlistade arter och natur och friluftsliv beskrivs. Bedömning om vandringshinder i respektive vattendrag har baserats på filmning av respektive kulvert/vattendrag. För Stavsättsbäcken och Grevensbäcken visade filmningen avsnitt med signifikanta höjdskillnader och höga vattenhastigheter. Grevensbäcken mynnar i en brunn med en höjdskillnad av cirka 3,25 m. Stavsättsbäckens kulvert har i dag hög lutning och stalp i brunnarna. Båda vattendragen bedöms därmed ha definitiva vandringshinder. Anpassningar av de aktuella åtgärderna enligt Trafikverkets riktlinje eftersträvas. I detta fall är det dock inte möjligt att undvika vandringshinder på grund av att förutsättningarna och höjdförhållandena på platsen inte möjliggör detta. Vidare är även resterande delar av kulvertarna anlagda på ett sätt som gör dem oattraktiva för havsvandrande arter, med undantag för Carlsbäcken där ljusinsläpp har anlagts vid ombyggnation av E4. Stavsättsbäcken har exempelvis nedströms planområdet ca 500 m befintlig kulvert innan den mynnar i havet, utan kända åtgärder såsom ljusinsläpp.

Trafikverket håller med länsstyrelsen om att förhållandena i vattendragens kulvertar bör dokumenteras innan och efter planerade arbeten.

Trafikverket känner till att vattenförekomstindelningen inte sker utifrån vattnets värden, texten i handlingarna omformuleras för att undvika missförstånd.

## Byggskedet

Länsstyrelsen bedömer att det inte är lämpligt att anlägga en upplagsyta vid 344+250-344+400 med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden. Hanteringen på området innebär typiskt sett störningar för omgivningen i form av framförallt buller, damm och avrinnande vatten som kan innehålla finkornigt material. Lokaliseringen innebär uppenbara risker för stora störningar för närboende, detta särskilt då byggtiden anges kunna pågå mellan 2023-2027. Vidare anger länsstyrelsen att samordningen med byggnationen för sträckan söder om Sundsvall innebär att en upplagsyta av den storleken kan medföra att hantering av material/massor sker för båda järnvägsplanerna på denna plats. Även detta anser länsstyrelsen talar för att lokaliseringen av ytan inte är lämplig.

### **Trafikverket svarar:**

Trafikverket har sett över markbehovet och minskat anspråken något, dock kvarstår bedömningen att en stor del av området behöver nyttjas under byggtiden, bland annat för etablering, tillfällig lagring av massor och eventuellt för krossning av berg.

Vad gäller buller under byggtiden ska riktvärden för byggplatser (NFS 2004:15) innehållas i den mån det är tekniskt och ekonomiskt möjligt. Innan arbetena påbörjas kommer ett kontrollprogram att tas fram som omfattar omgivningspåverkan under byggtiden. Syftet med kontrollprogrammet är att minimera den hälso- och miljöpåverkan arbetet kan ha på omgivningen, redovisa skyddsåtgärder och försiktighetsmått samt visa hur kontroll av ställda miljökrav efterföljs vid byggnationen.

### **3.3.2. Samråd med berörd kommun**

Sundsvall kommun har deltagit i möte med Trafikverket och AFRY inför samråd (2021-09-15) kring samrådshandlingen där syftet var att ge en övergripande information inför samrådet för delsträckan Kubikenborg-Sundsvall C. Under mötet presenterades planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen i korthet och kommunen hade möjlighet att ställa frågor.

2021-11-10 hölls ett möte med Sundsvalls kommun om buller och vibrationer. Syftet med möten var att ha en dialog om föreslagna skyddsåtgärder och erbjudande om förvärv, med huvudfokus på västra delen av Björneborgsgatan.

2021-11-26 hölls ett möte med parkavdelningen på Sundsvalls kommun angående parkytan vid Kubikenborg, värdefulla träd samt återställning av mark.

2022-02-15 hölls ett avstämningsmöte med Sundsvalls kommun gällande kommunens föreläggande avseende buller längs hela dubbelspårssträckan Dingersjö-Sundsvall C samt väg 562. För sträckan Kubikenborg-Sundsvall C diskuterades buller vid Sönderborgsgatan.

Sundsvall kommun inkom med yttrande avseende samrådsunderlaget daterat 2021-10-19. Yttrandet berör flera områden och redovisas nedan ett område i taget.

### Synpunkter på tekniska lösningar

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.

För de delar i samrådshandlingen som inte är helt färdiga, kan kommunen komma att ha synpunkter på i ett senare skede.



**Trafikverket svarar:** Trafikverket delar kommunens uppfattning och noterar att fler synpunkter kan komma avseende de delar i handlingen som inte är helt färdiga i samrådshandlingsskedet.

### Översiktsplan

För närvarande pågår samråd om en ny översiktsplan för Sundsvalls kommun – Översiktsplan Sundsvall 2040. I förslaget finns järnvägskorridoren inlagd. Förslag till ny översiktsplan är därmed förenlig med dubbelspår för Ostkustbanan. Sundsvalls kommuns översiktsplan som antogs år 2014 samt fördjupningar och tillägg gäller fram tills en ny översiktsplan är antagen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar synpunkten.

### Kollektivtrafik

Sundsvall kommun anser att det ej tydligt framgår av handlingarna om vändplatsen vid Kyrkbergsvägen behöver flyttas temporärt eller permanent. Det framgår heller inte var tänkta alternativa lägen skulle kunna vara vilket gör det svårt för Sundsvalls kommun att uttala sig om lösningen är godtagbar eller inte

Kommunen uppger att vändplatsens läge är viktig för buss 4 och att det bästa är om bussvändplatsen kan behålla sitt nuvarande läge. Och om det inte är möjligt, måste Sundsvalls kommun och kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län – Din Tur - involveras i planeringen av alternativt läge. Vidare finns det en byggnad i anslutning till den befintliga vändplanen som används som rastlokal för busschaufförer. Om bussvändplanen avses att flyttas, varaktigt eller temporärt, måste behovet av rastlokal för chaufförerna därför också lösas i anslutning till vändplanens nya läge.

Sundsvall kommun anger att linje 120 är den korrekta benämningen av busslinjen som i samrådshandlingen beskrivs som "Njurundabussarna går längs Väg 563/Landsvägsallén". Vidare bör "Väg 563" ändras till "Väg 562" gällande linjens sträckning i närheten av järnvägsplaneområdet.

**Trafikverket svarar:** Vändplatsen avses flyttas temporärt under byggskedet. Trafikverket kommer föra en dialog med Sundsvall kommun och Din Tur gällande den tillfälliga lokaliseringen av vändplatsen. Trafikverket håller med om att det är viktigt att en rastlokal finns i anslutning det rastplatsens nya läge.

Trafikverket uppskattar kommunens upplysningar och avser att förtydliga samt korrigera handlingarna enligt kommunens synpunkter gällande kollektivtrafiken.

### Klimat

Övergången till hållbara och klimatsmarta (koldioxidneutrala) transporter är en viktig och angelägen fråga för Sundsvall lokalt såväl som ur nationell och global synvinkel. Bilresor och godstransporter med lastbil bör i det sammanhanget ses som ett effektivt sätt att länka till mer hållbara transportsätt, såsom kollektivtrafik och fossilfria godstransporter via järnväg eller sjöfart. På landsbygden kan det handla om en bra cykel- och bilväg för att nå en pendelparkering i lämplig knutpunkt. För godstrafiken handlar det om ett effektivt helhetssystem med exempelvis kombitrafik som snabbt kan lastas om i en strategiskt placerad logistiknod.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar kommunens synpunkter om övergången till hållbara och koldioxidneutrala transporter.

### Detaljplaner och markanvändning

På sträckan 344+500 – 345+100 är det tillfällig nyttjanderätt på båda sidor av järnvägen. Det betyder att alla träd och all avskärmning mellan bostadsbebyggelsen och järnvägen, Landsvägsallén och verksamheterna norr därom kommer att försvinna vid en tidpunkt då störningarna från järnvägen är som störst. Det tar lång tid för vegetation att återetablera sig och nå samma storlek som idag. Det är därför önskvärt att ytorna för tillfällig nyttjanderätt sänks för att minska störningarna i boendemiljön.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har sett över möjligheten att minska ytorna för tillfällig nyttjanderätt för att minska påverkan på intressen inom och intill angivet område. Ytan för tillfällig nyttjanderätt har minskats så att ett större område söder om Skönsmons kyrka exkluderas. Även ett område med bebyggelseämningar och värdefulla träd i Kubikenborg har utgått ur den tillfälliga nyttjanderätten. Några äldre träd och deras rotsystem markeras för att skyddas under byggtiden.

Tillfällig nyttjanderätt innebär att entreprenören har möjlighet att disponera ytan. Det innebär även att det kan bli vegetation kvar inom ytan om hela ytan inte används. Det är dock troligare att ytan återställs med ny vegetation. Nära järnvägen (inom 20 m) får inte träden bli högre än 8 m. Förslagsvis används där större buskar/buskräd till exempel syren, rönn och ginnalalönn. De växer snabbt upp till en ny vegetationsridå. På ytor längre ifrån järnvägen kan träden ersättas med trädarter som blir högre. Under byggtiden bör området avskämmas med staket som kan kläs med duk eller dylikt för att minska insyn och damm.

### Kyrkogården

Kyrkogården gränsar mot ett mycket litet naturområde vilket gör att den mentala gränsen för kyrkogården är större än den fysiska. Sundsvalls kommun anser att det utöver insynsskydd mot brobygget också behövs ett bullerskydd som borde vara permanent. Att tidigt anlägga bullerskyddet längs Sönderborgsgatan och förlänga detta så att även kyrkogård och kyrka får acceptabla nivåer. Naturvårdsverket har i skriften Ljudkvalitet i natur- och kulturmiljöer angivit lämpliga ljudnivåer för den här typen av anläggningar. Att uppnå bullerclass E kan vara ett lämpligt mål i denna utsatta miljö.

**Trafikverket svarar:** Generellt sett finns det inte riktvärden som Trafikverket har att förhålla sig till avseende buller för kyrkor och kyrkogårdar. Naturvårdsverkets dokument som kommunen hänvisar till har bullernivåer som förslag, där de ekvivalenta ljudnivåerna som anges för bullerclass E är mycket lägre än nuvarande ljudnivåer i området. Föreslagna nivåer bedöms därmed inte vara lämpliga att förhålla sig till i projektet.

En förlängning av bullerskyddsskärmen längs Sönderborgsgatan, så att den även omfattar den norra delen av kyrkogården, i kombination med en spårnära skärm på sträckan upp till bullervallen har utretts och funnits vara ekonomiskt rimlig. Denna kombination av källnära bullerskyddsåtgärder föreslås nu i järnvägsplanen.

Avseende bullerpåverkan på Skönsmons kyrka har denna studerats mer i detalj och separata samråd har hållits med företrädare för kyrkan. Allmänt sett kan sägas att bullerutbredningen i höjd med kyrkan begränsas av den bergskärning och gabion som tillskapas. Utförda beräkningar visar följande:

Avseende ekvivalenta ljudnivåer 2 meter över mark:

- Planförslaget medför 1 dBA lägre ljudnivåer vid kyrkans nordöstra och nordvästra fasader jämfört med nollalternativet
- Ingen ljudnivåskillnad vid kyrkans sydöstra fasad (absiden), dvs. fasad bakom altaret, jämfört med nollalternativet

Avseende maximala ljudnivåer 2 meter över mark:

- Planförslaget innebär 2-3 dBA lägre ljudnivåer vid kyrkans nordöstra och nordvästra fasader jämfört med nollalternativet.
- Planförslaget innebär 2 dBA högre ljudnivåer vid kyrkans sydöstra fasad (absiden), dvs. fasad bakom altaret, jämfört med nollalternativet.

Avseende maximala ljudnivåer 5 meter över mark:

- Ingen ljudnivåskillnad vid kyrkans nordöstra och nordvästra fasader jämfört med nollalternativet.
- Planförslaget medför 2 dBA högre ljudnivåer vid kyrkans sydöstra fasad (absiden), dvs. fasad bakom altaret, jämfört med nollalternativet
- Planförslaget innebär 3 dBA högre ljudnivåer vid kyrkans hörn närmast järnvägen (sakristian), rummet är dock lägre än 5 meter

Den förändrade ljudbilden för kyrkan innebär såväl ökad som minskad bullernivå beroende på vilken del av fasaden som avses. Hur detta sammantaget påverkar ljudmiljön inne i kyrkan kan inte klarläggas i detalj men sammantaget bedöms ändå att någon avgörande nivåskillnad till det sämre inte kommer att uppstå. Trafikverket har inte för avsikt att vidta några särskilda bullerskyddsåtgärder avseende Skönsmons kyrka.

### Skönsmons kyrka

Sundsvall kommun framför att kyrkor är känsloladdade och att upplevelsen av kyrkan som helgedom, viloplats och skyddad miljö börjar redan utanför kyrkans väggar. Det är mycket olyckligt att sprängarbeten måste ske så tätt intill kyrkobyggnaden. Alla tänkliga skyddsåtgärder behöver tas till för att kyrkan ska kunna nyttjas och erbjuda sinnesro även under byggtiden.

Miljön runt kyrkan behöver skyddas så gott det går. Det innebär att byggtrafik, upplag och annat helt bör läggas på den östra sidan eller åtminstone minimeras till det absolut nödvändigaste. Detta gynnar förstås även de boende i närområdet. På många sätt är det här ett ovanligt enkelt järnvägsbygge eftersom alla skyddsvärda objekt finns på samma sida av järnvägen.

Tillstånd från länsstyrelsen krävs för att förändra ett kyrkligt kulturminne. Även storleksförändring av kyrkotomt och förändringar i vegetationen runt en kyrka eller på kyrkogården räknas om den är medvetet gestaltad. Förutom att kyrkan är en viktig plats för sina besökare så är den ett tydligt landmärke vid infarten till Sundsvall. Vegetationen behöver alltså vara genomtänkt även ur det perspektivet.

Med tanke på de väl tilltagna etableringsytorna i kyrkans närhet ifrågasätter kommunen skrivningen i handlingarna om att ”Stor hänsyn tas i området vid kyrkan så att mesta möjliga vegetation kan bevaras och behålla sin avskärmande funktion.”

Vidare står att: ”Vid Sönderborgsgatan möjliggör en stödmur mot spåren att slänten blir flackare och därmed kan planteras och anpassas till stadsmiljön. Vegetationen fyller ett

stort behov av att visuellt avskärma bostadsområdet och kyrkogården från infrastrukturkorridoren.” Här föreslås även en trädrad mellan Sönderborgsgatan och muren. Givet föregående text blir nästa mening i planbeskrivningen mycket besynnerlig: ”Stödmurar vid kyrkan och Sönderborgsgatan utgörs främst av gabionmurar för att anknyta till de som finns på trafikplatsen nedanför.”

Stödmurar vid kyrka och boendemiljö ska så klart inte kopplas till trafikplatsen utan anpassas till just kyrkomiljön och boendemiljön som man vill förstärka. Kommunen uppger ett citat om Skönsmons kyrka från *Kulturmiljöer inom Sundsvalls kommun (1993)* och menar att inventeringen visar att vegetationen spelar en stor roll och att gabionmurar inte är lämpliga vid kyrkan.

I Sundsvalls kommuns grönytestrategiska underlag, beslutat av Stadsbyggnadsnämnden, har fastslagits att behovet av stadsdelspark är mycket stort i de sydöstra stadsdelarna. En sådan har därför föreslagits söder om Skönsmons kyrka som en utvidgning av Enhörningsparken upp till järnvägen och kyrkan. Det vore tråkigt om alla befintliga värden på platsen försvinner innan parken hinner aktualiseras. Angående vad som är ett värdefullt träd, vad som ska sparas samt hur marken ska återställas bör samråd göras särskilt med Parkavdelningen Cecilia Andersson när det handlar om kommunens mark.

**Trafikverket svarar:** Anläggningsarbetet måste ske från båda sidor av den nya järnvägen eftersom befintlig järnväg ska vara trafikerad under byggtiden.

Trafikverket har minskat de permanenta markansparken nordost om Skönsmons kyrka till ett minimum.

Trafikverket har sett över möjligheten att minska ytorna för tillfällig nyttjanderätt söder om kyrkan och vid parkområdet, se Trafikverkets svar till kommunen under rubriken *Detaljplaner och markanvändning*. Den 26 november 2021 hölls ett möte med parkavdelningen på Sundsvalls kommun för att samråda om vilka värden som finns inom ytorna, vad som bör sparas samt framtida återställning. Hur marken ska återställas ska samråd göras med fastighetsägaren och i detta fall kommunens parkavdelning.

Nära spåret byggs en stödmur av gabioner för att det ska vara möjligt att få en slänt som går att plantera. Om en gabionmur inte byggs kommer slänten att gå ända fram till kyrkan. Det medför därmed ett större intrång i kyrktomten, vilket absolut inte är önskvärt. Slänten kommer att planteras med höga buskar/buskträd så att kyrkan inte skymms från andra platser i Sundsvall. De befintliga själveterade träden har vuxit upp och skymmer delvis kyrkan idag. Där det blir bergschakt kommer befintlig vegetation att bevaras där själva schakten inte är.

Gabionmuren kommer inte att kunna ses från kyrkan eller bostadsområdet eftersom stödmuren ligger nedanför en slänt i förhållande till kyrkan och bostadsområdet. Gabionmuren vid trafikplatsen och den nya gabionmuren kommer att synas tillsammans från vissa platser till exempel E4, dock aldrig från kyrkan eller bostäderna. För att mjuka upp intrycket måste ny vegetation av buskträd och högre buskar planteras ovan den nya gabionmuren. Det är viktigt med en planterad slänt med lutning 1:3. Om slänten ges en brantare lutning (1:2) är det troligt att den blir täckt av makadam och vegetation har svårt att etableras. Busk- och trädvegetation är viktigt för stadsbilden och som avskärmning från kyrkan och bostäderna. Från bostäder och kyrkan kommer inte trafikplatsen att synas när den nya vegetationsridån vuxit upp. Det finns inget förslag på trädrad vid bullerskyddet, däremot buskar och buskträd.

Trafikverket kommer att ansöka om tillstånd för samtliga förändringar av det kyrkliga kulturminnet.

### Gatu- och trafikfrågor

Det är viktigt att passagerna under järnvägen vid Björneborgsgatan och Fridhemsgatan utformas så att det blir tryggt för gående och cyklister att passera. Järnvägen är en barriär mellan Skönsmon och blivande Södra kajen då det är långt mellan passagerna vid Björneborgsgatan och Parkgatan. Det skulle behövas ytterligare en passage av järnvägen på den här sträckan för gående och cyklister. I förslag till kommande översiktsplan finns en föreslagen passage vid Bäckparken. Det är bra om den kan tas med i järnvägsplanen.

Fridhemsgatan är numera skyltad till 40km/h och inte 50km/h som det står i samrådshandlingen. Om gång- och cykelvägen längs Björneborgsgatan byggs om i samband med att den nya järnvägsbron byggs är det viktigt att gång- och cykelvägen inte blir smalare än den är idag. Vid tillfällig, ny lokalisering av bussvändplatsen är det viktigt att den nya lokaliseringen inte ger bussen en längre resväg än idag då det fördröjer kollektivtrafiken.

**Trafikverket svarar:** I dagsläget finns planskilda passagemöjligheter för gång och cykel vid Fridhemsgatan, Björneborgsgatan och Parkgatan. Därtill planerar Trafikverket att bygga en planskild plattformsförbindelse för fotgängare i höjd med befintligt stationshus. För det fall att kommunen önskar att förlänga den planerade planskilda plattformsförbindelsen, mot Björneborgsgatan, så är det tekniskt möjligt men förutsätter kommunal finansiering. Detsamma gäller för en planskild passage vid Bäckparken, tekniskt sett torde den vara möjlig att anlägga men att den förutsätter kommunal finansiering.

Passagerna under järnvägen vid Fridhemsgatan och Björneborgsgatan kommer även i framtiden vara trygga då de kommer att utformas likvärdigt som idag eller enligt dagens krav.

Trafikverket tar med sig informationen om Fridhemsgatans nuvarande hastighet och reviderar i planbeskrivning och MKB. Den tillfälliga omlokaliseringen av bussvändplatsen avser Trafikverket att planera i nära samråd med Sundsvall kommun samt kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, Din Tur.

### Mark- och exploatering

Det är viktigt att utbyggnaden av dubbelspåret inte fördröjer planläggningen av både Fäbosandsvägen (Kubikenborg-Resecentrum) och Stockviks industriområde (Dingersjö-Kubikenborg). Det är bra om kommunen och Trafikverket kan komma överens om att marken vid Fäbosandsvägen får nyttjas tillfälligt under hela byggtiden mot att Trafikverket kan hitta en lösning som begränsar behovet av tillfälligt nyttjande av marken i Stockvik så att det detaljplanearbetet inte försenas

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har sett över det tillfälliga markbehovet i höjd med km 344+250-344+400 och minskat anspråken något, dock kvarstår bedömningen att en stor del av området behöver nyttjas under byggtiden, bland annat för etablering, tillfällig lagring av massor och eventuellt krossning.

Avseende området vid Stockviks industriområde hänvisas till angränsande järnvägsplan för OKB, Dingersjö-Kubikenborg.

### Åtgärder i bäckar

Sundsvall kommun anger att alla havsmynnande vattendrag har en viktig funktion för att öka den biologiska mångfalden och uppnå miljömålet levande sjöar och vattendrag. I

miljömålsarbetet måste förbättringsåtgärder genomföras för att kunna uppnå de uppsatta miljömålen. Utan åtgärder sker ingen förändring och miljömålen kommer därmed inte att uppnås.

Kommunen ser positivt på att åtgärder för att ta fram Carlsbäcken och Stavsättsbäcken i öppna bäckfåror även om dessa bäckar i närtid kanske inte kan nyttjas av havsvandrande arter. Kommunen anger att en längre sträckning i öppet läge omgående skulle innebära bättre förutsättningar för etablering av värdefulla naturvärden och större biologisk mångfald samt ge bättre förutsättningar för framtida förbättringar.

Sundsvall kommun lyfter att även Grevenbäcken som inte direkt berörs av planen bör åtgärdas med förbättringsåtgärder. Sundsvall kommun vill starkt förespråka den lösning som utreds avseende att omläggning av Stavsättsbäcken norr om järnvägen utförs i öppen lösning. Kommunen vill även förespråka att Trafikverket inom sitt planområde lyfter Carlsbäcken till en öppen lösning. Miljönämnden deltar gärna i samråd och diskussioner på en mer detaljerad nivå kring åtgärder i bäckar.

Kommunen anger att det är viktigt att nya trummor och gamla trummor som byts ut anpassas till vattendragets bredd och att det även finns möjlighet för utter och annat småvilt att passera längs stranden.

Kommunen önskar att man kombinerar med passage för gående mellan Östermalm och Södra kajen. Det skulle öka trivselen och livsmiljön för så väl människor som djur- och växtliv i området.

Vidare anger kommunen att särskilt skyddsavstånd och hänsyn till Carlsbäcken måste vidtas under byggskedet. Materialupplag/hantering samt arbetsfordon får inte riskera att påverka bäcken negativt.

**Trafikverket svarar:** För anläggande av dubbelspår kommer inga åtgärder ske vid Carlsbäcken utöver anslutning till dagvattenledning och att öppna upp vattendraget på ett avsnitt av ca 15 m bedöms inte vara rimligt.

Möjligheten att delvis öppna upp Stavsättsbäckens kulvert har utretts, men lösningen har valts bort eftersom det skulle krävas omfattande fyllning av området för det gamla industrispåret. Senare har det även framkommit att teknikhus kommer behöva anläggas inom området i samband med ombyggnation av Sundsvall C. Detta medför att den öppna sträckan inte kan bli lika lång som man inledningsvis förutsåg. Vidare kvarstår att den öppna sträckan skulle anläggas mellan två längre kulverteringar med stora nivåskillnader uppströms och nedströms, vilket är oattraktivt för de flesta djur. Fisk kommer inte att kunna vandra längs vattendraget även om åtgärder vidtas inom planområdet. Trafikverket ser därmed inte tillräcklig nytta i att genomföra omfattande arbeten för att anpassa en mindre del i mitten av bangården medan resten av vattendraget, såväl upp- som nedströms, kvarstår i sin nuvarande form.

Grevenbäckens kulvert mynnar i en befintlig brunn där filmning och ritningsunderlag visar en 3,25 m höjdskillnad ner till ledningen som vattnet sedan åker vidare i. För att möjliggöra för havslevande arter att ta sig upp via denna brunn krävs radikala åtgärder som exempelvis en paternosterhiss eller liknande, vilket inte är en realistisk åtgärd inom ramen för projektet. Från den djupa brunnen är det sedan minst ca 300 m befintlig kulvert innan den mynnar i havet, utan några kända åtgärder som ljusinsläpp osv.

Inom ramen för Trafikverkets projekt anläggs ingen passage mellan Östermalm och Södra kajen, en sådan åtgärd behöver kommunal finansiering. Sundsvalls kommun förmedlar att

det är viktigt att trummor anpassas till vattendragens bredd och att småvilt ska passera längs stranden. Projektet innefattar inga åtgärder i bäckfåror, dessa ligger utanför Trafikverkets planområde. Ingen anpassning kan därmed ske till vattendragens bredd eftersom Trafikverket inte ska ändra intagsrören i höjd med parkerna uppströms projektområdet, det ingår inte i projektet. Inom projektet finns inte heller några stränder att anpassa för småvilt. Det kan tilläggas att dimensionen av nuvarande kulvert för Stavsättsbäcken och Grevensbäcken motsvarar vattendragets ungefärliga bredd då båda bäckarna rinner i en liten fåra uppströms Björneborgsgatan.

Trafikverket håller med kommunen om att det behövs åtgärder för förbättra situationen i berörda vattendrag. En förbättring är dock inte möjlig utan omfattande åtgärder. Trafikverket ser inte att det är miljömässigt eller ekonomiskt möjligt att genomföra sådana åtgärder inom ramen för projektet som endast berör en mindre del av vattendragens sträckning.

### Viltpassager

Kommunen önskar fler förslag på utföranden för att kunna skapa viltpassager. Som kompensationsåtgärd för förlorad grönstruktur i området runt dubbelspåret behöver någon form av viltpassage för småvilt föreslås för att erbjuda dem möjlighet att passera området säkert. Detta skulle kunna utföras i kombination med bäckar och gångvägar genom dubbelspåret barriär i landskapet.

**Trafikverket svarar:** De arter som finns inom de tätbebyggda delarna av Sundsvall skulle inte gynnas av passager utvecklade för fauna. Då inga öppna vattendrag eller passager för endast gång och cykeltrafikanter finns längs sträckningen går faunapassage ej att kombinera med dessa.

### Påverkan på naturvärden från nya markanspråk och tillfälliga nyttjanderätter

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

Kommunen vill påpeka att det är mycket viktigt att bevara och utveckla gröna stråk för så väl djur- och växtliv som för friluftslivet, då det är en brist på detta i området med tanke på omfattande exploatering. Närheten till havet, bäckar och strandmiljöer gör att det är extra viktigt att visa hänsyn till miljöer med lövträd. Dessa miljöer är särskilt viktiga för fågellivet som finns längs kustområdet. Läget för den befintliga infrastrukturen är olämpligt placerad i vår kust- och bostadsnära miljö. Kommunen anser därför att målsättningen måste vara att återställa markanspråk för tillfälligt utnyttjande till naturmiljö. Där förutsätts att grov död ved återförs från avverkade ytor. Detta för att gynna den biologiska mångfalden.

För att hitta bra lösningar för flytt av almar vill miljökontoret samt parkavdelningen på Sundsvalls kommun samråda om lämpliga områden att plantera almar i. Almarna kan med fördel flyttas till olika ytor på kommunägd mark. Träd kan under byggskedet eventuellt förvaras vid lämplig trädgårdsanläggning till dess att de kan återföras till de ytor som varit påverkade under byggskedet. De almar som flyttas bör ha en variation i ålder och dimension. Grövre almar ger snabbare tillväxt till fullstora träd av större dimension med högt naturvärde. Särskild försiktighet måste tas till smittrisen för almsjukan. Storväxta almar i Svartvik, ca 6 km söder om Skönsberg är konstaterat infekterade av almsjukan. Almarna i Svartvik kommer att tas bort för att minska risken för vidare "smittspridning". Friska almar från Skönsberg skulle med fördel kunna återplanteras i Svartvik.

Som ytterligare kompensation kan man komplettera med olika former av faunadepåer vid återställning av ytor för tillfälligt nyttjande.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket delar uppfattningen om att ytor som ska nyttjas ska minimeras för att ha minsta möjlig påverkan på naturmiljön. Trafikverket arbetar med att optimera ytorna för tillfälligt nyttjande och utesluta ytor där det är möjligt. Denna översyn har medfört att vissa ytor har kunnat minskas.

Ytor för tillfälligt nyttjande kommer att återställas efter byggskedet, återställning sker minimum till tidigare skick. Trafikverket beaktar kommunens synpunkter om återföring av död ved samt kompensation med faunadepåer. Fortsatt dialog om lämplig flytt av almar avses hållas med Sundsvall kommun.

### Dagvatten och avvattning

Kommunens generella hållning är att inga direktutsläpp av dagvatten får ske till bäckar/recipienter utan att vattnet minst ska ledas via någon form av utjämningsmagasin. Kommunen anser vidare att avvattning vid järnvägsbroar minst ska fördröjas.

I PM Avvattning saknar kommunen källhänvisning avseende de riktvärden som används vid föroreningsberäkningar för dagvatten. Vidare hävdas att "Om dagvattnet inte översilas i ett dike utan istället passerar ett minst ca 30 cm tjockt filter av makadam innan det samlas upp i en dräneringsledning bör reningen bli lika bra eller bättre än översilning."

Kommunen undrar om det finns verifierat i studier eller om det är konsultens antagande? Kommunen önskar förtydliganden kring dessa frågor samt önskar ta del av fortsatta utredningar avseende skyddsåtgärder.

I handlingen beskrivs att en ledning från bangården ansluter till kulvert för Stavsättsbäcken. Måhända finns det inte stora risker med dagvatten från järnvägsspår generellt, men kommunen ser däremot en överhängande risk att vatten från bangården är förorenat och därmed är i behov av rening innan det släpps vidare till recipient. Vid ombyggnation av kulvert för Stavsättsbäcken anser kommunen att dessa risker bör utredas och skyddsåtgärder föreslås, även om bangården inte är del i planen. Utredning bör ske redan i detta skede för att inte riskera att man bygger sig fast i en föråldrad lösning med "raka rör" till recipient.

**Trafikverket svarar:** Riktvärdena kommer från rapporten *Förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp. Regionplane- och trafikkontoret Stockholms läns landsting* som är framtagen av Riktvärdesgruppen. Trafikverkets konsult resonerar att ett 30 m tjockt filter har tillräcklig ytarea, dvs. total area på materialet i filtret som dagvattnet kommer ha kontakt med, så att det skulle motsvara den ytarea dagvattnet skulle behöva ha kontakt med vid en översilning för att uppnå tillfredställande reningsgrad. Detta resonemang grundar sig på att avskiljningen i båda systemen i huvudsak sker genom fastläggning på de ytor som dagvattnet har kontakt med.

Trafikverket noterar att kommunen önskar ta del av fortsatta utredningar och PM Avvattning kompletteras med efterfrågade förtydliganden.

Inför ombyggnation av Sundsvall C pågår undersökningar av föroreningsituationen. Trafikverket delar kommunens synpunkt och avser att inom ramen för dessa undersökningar utreda påverkan på dagvattnet från Sundsvall C som tillförs bäckarna via bangårdens avvattningssystem. Detta för att identifiera eventuellt behov av reningsåtgärder i avvattningssystemet så att relevant lösning säkerställs. Då bangården inte ingår i järnvägsplanen sker denna utredning inom projektet för ombyggnation av Sundsvall C.



### Vattenhantering i byggskede

Kommunen vill påtala vikten av att hantering av vatten i byggskede utreds och att skyddsåtgärder utförs innan arbetena startar för att minimera riskerna för negativ påverkan på recipienten.

**Trafikverket svarar:** Behov av åtgärder under byggskedet utreds och lämpliga skyddsåtgärder kommer vidtas för att minimera risk för negativ påverkan.

### Buller

I samrådshandlingen redogörs för att bullerutredningen pågår och att PM med skyddsåtgärder kommer att presenteras under hösten 2021. Sundsvalls kommun har därmed endast en översiktlig redogörelse av bullerutredningen att yttra sig över i detta skede.

I bullerkartorna presenteras inga fastighetsnära bullerskyddsåtgärder, men väl spårnära åtgärder i form av skärmar på några ställen längs sträckan. Det är svårt att göra en bedömning om dessa är de bäst lämpade skyddsåtgärderna då endast ett förslag finns redovisat.

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. I samrådshandlingen presenteras åtgärder vid bebyggelsen vid Alvägen, Kubikensborg, Skönsmon (Sönderborgsgatan) och Björneborgsgatan. Kommunen vill skicka med några frågor/synpunkter inför fortsatt bullerutredning.

#### *Bebyggelsen Alvägen*

Att flytta befintlig skärm till västra spåret ser inte ut att räcka för att klara bullerriktvärden för de boende i området. Här måste alternativa utformningar utredas.

#### *Kubikensborg*

Den presenterade lösningen räcker inte för att klara bullerriktvärden för de boende i området. Här måste alternativa utformningar utredas.

#### *Skönsmon (Sönderborgsgatan) och Björneborgsgatan*

Går det att koppla ihop bullerskyddsåtgärderna för Sönderborgsgatan och Björneborgsgatan genom en förlängning av bullerskärm österut på ny bro över Björneborgsgatan och binda ihop med vall med skärm längs Björneborgsgatan? Området är mycket bullerutsatt.

#### *Björneborgsgatan*

Motivera varför vall inklusive skärm har avslutats i föreslagna lösning. Det finns bostäder i angränsning till vall/skärm österut som är mycket drabbade av spårbundet buller. Trafikverket bör utreda förlängning av vällen/skärmen.

I handlingen redovisas att 49 fastigheter inte klarar riktvärdet utomhus vid fasad. Kommunen anser inte att det är acceptabelt med så många överskridanden och förutsätter att fortsatt bullerutredning och kommande förslag på bullerskyddsåtgärder resulterar i en betydligt minskad bullerpåverkan för boende längs sträckan jämfört med aktuellt förslag.

Kommunen anser vidare att Trafikverkets målsättning avseende skyddsåtgärder för buller inte är tillfyllest när det anges att riktvärden inomhus ska innehållas och att alla boende ska ha tillgång till minst en uteplats (enskild eller gemensam) där riktvärden innehålls. Kommunen vidhåller att det är rimligt att samtliga fastigheter ska klara samtliga satta riktvärden för buller alltså även riktvärden utomhus vid fasad. Det finns en mängd studier som visar att buller har stor negativ påverkan på människors hälsa. Kommunen önskar ta

del av resultatet från den pågående bullerutredningen så snart den har sammanställts och önskar en fortsatt dialog kring åtgärdsförslag

#### *Bullerstörningar 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. Kommunen 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. Kommunen anser att föreslagen plats på fastigheten Skönsmon 1:179 inte är lämplig. Mer synpunkter kring detta område som föreslås för tillfälligt nyttjande finns att läsa under särskild rubrik.

**Trafikverket svarar:** I Rapport Buller- och vibrationsutredning som följer med granskningshandlingen redovisas samtliga förslag till bullerskyddsåtgärder, både spårnära och fastighetsnära. Även alternativa förslag som valts bort kommer att redovisas.

Samtliga byggnader vid Alvägen som beräknas bli bullerberörda av planförslaget, beräknas klara riktvärdet Leq 60 dBA utomhus vid fasad och även riktvärden inomhus (Leq 30 dBA, Lmax 45 dBA). Alla småhus i området har minst en uteplats som klarar Leq 55 dBA, Lmax 80 dBA från tågtrafik och Lmax 70 dBA från vägtrafik. Alla flerfamiljshus i området har en gemensam uteplats som klarar dessa riktvärden. Därför föreslås inga fastighetsnära åtgärder.

Samtliga byggnader vid Kubikenborg som beräknas bli bullerberörda av planförslaget, beräknas klara riktvärdet Leq 60 dBA utomhus vid fasad med den föreslagna spårnära bullerskyddsskärmen. Endast ett hus kan eventuellt komma att behöva erbjudas fasadåtgärder för att klara riktvärden inomhus. Alla bostadshus i området har minst en uteplats som klarar Leq 55 dBA, Lmax 80 dBA från tågtrafik och Lmax 70 dBA från vägtrafik. Därför föreslås inga bullerskyddsåtgärder vid uteplats.

Ytterligare utredningar av källnära åtgärder har genomförts för området Sönderborgsgatan-Björneborgsgatan, och i planförslaget finns nu en sammanhållen kombination av källnära åtgärder. Skärmen vid Sönderborgsgatan har förlängts förbi kyrkogården, därefter tar en hög skärm på banvall vid som ansluter upp mot bullervallen med skärm norr om bron över Björneborgsgatan. Dessa källnära åtgärder sänker ljudnivåer i markplan för flertalet bostäder, men ljudnivåer på högre våningsplan beräknas fortfarande komma att överskrida riktvärde utomhus vid fasad. Det går inte att skydda högre våningsplan med en bullerskyddsskärm med rimlig höjd, särskilt som husen ligger högre än spåret.

Bullerskyddsvall kombinerad med bullerskyddsskärm föreslås där det finns utrymme och topografin gör att åtgärden blir effektiv. En förlängning norrut av den här bullerskyddsåtgärden föreslås inte eftersom byggnaden på fastighet Björneborg 2 blir ett hinder. En separat bullervall med skärm på vallkrönet väster om fastigheten Björneborg 2 samt en bullerskyddsskärm närmare järnvägen har utretts, men de ger endast obetydlig minskning av ljudnivåerna vid fasad och de bedöms därför vara ekonomiskt orimliga. De flesta husen som inte klarar riktvärden utomhus i området längs Björneborgsgatan ligger söder om vägen och det är vägtrafikbuller som är dominerande där. Att bygga en lång bullerskyddsskärm utmed södra sidan av Björneborgsgatan bedöms inte genomförbart, eftersom infarterna till husen inte går att stänga. Att klara riktvärdet utomhus vid fasad för samtliga våningar går heller inte att klara även om en bullerskyddsskärm skulle anläggas. Fastighetsnära åtgärder i form av fasadåtgärder kommer att föreslås där det behövs för att

klara riktvärden inomhus för samtliga bullerberörda bostadshus. Även skyddad uteplats kommer att erbjudas där det behövs för att klara riktvärden.

Kommunen anser att det inte är acceptabelt att ett stort antal bostadsbyggnader inte klarar riktvärden utomhus vid fasad. Antal bostadshus som överskrider riktvärdet utomhus vid fasad blir totalt 40 st med de ytterligare föreslagna källnära åtgärderna för området Sönderborgsgatan-Björneborgsgatan. Det behöver dock förtydligas att detta avser överskridande vid något våningsplan. På hela sträckan är det 30 bostadshus som beräknas få överskridande av riktvärde Leq 60 dBA vid fasad i markplan (2 meter över mark), där man vistas utomhus. Av dessa är det endast två bostadshus där överskridandet beror på buller från enbart järnväg och sex som beror på sammanvägt buller från väg och järnväg. Överskridandet för resterande 22 bostadshus beror enbart på buller från vägtrafik. För att skydda även högre våningsplan skulle orimligt höga skärmar krävas, vilket skulle vara både ekonomiskt orimligt och även påverka landskapsbild och utblick mycket negativt. Nu föreslagna källnära åtgärder bedöms vara en rimlig avvägning mellan dessa olika aspekter.

Under byggskedet ska Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15) innehållas i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Entreprenören skall följa det gällande kontrollprogram avseende buller och vibrationer under byggtiden. I kontrollprogrammet återfinns krav på entreprenören att utföra beräkningar och kontroller av buller/vibrationer samt hur detta skall redovisas och eventuella åtgärder.

Huruvida krossning kommer att ske eller inte i anslutning till entreprenaderna kan inte sägas i dagsläget. Dock är det viktigt att upprätthålla en möjlighet för framtida entreprenör att krossa i direkt anslutning till projektet. Vid krossning finns det vanligen möjlighet att planera byggplatsen så att massor används som en bullerskyddsvall för att minska bullerspridningen. Innan krossning kommer kunna påbörjas på platsen behöver entreprenören bland annat redovisa att krossning kan ske i enlighet med (NFS 2004:15), miljöbalkens bestämmelser och upprättat kontrollprogram. Verksamheten måste även anmälas till Sundsvalls kommun.

### Vibrationer

I planhandlingen anges att det redan idag finns ett par fastigheter där åtgärdsnivån för befintlig infrastruktur överskrids. Här anges också att sex fastigheter kommer att drabbas av vibrationsnivåer som överskrider gällande riktvärden vid genomförande av järnvägsplanen.

Vidare står att läsa att ”Med planalternativ och de översiktligt utredda, men ännu ej beslutade, skyddsåtgärderna bedöms samtliga bostäder vid Björneborgsgatan väst få lägre vibrationsnivåer än de har i dag.” Kommunen önskar ett förtydligande kring ifall detta innebär att riktvärdena kommer att innehållas avseende vibrationer för samtliga fastigheter. Kommunens bestämda åsikt är att samtliga bostäder längs sträckan ska klara satta riktvärden för vibrationer.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har genomfört en fördjupad utredning av vibrationsåtgärder för bostadshuset mellan Björneborgsgatan och dubbelspåret längs delen km 346+500-346+880. Utredningen har mynnat i att den kraftfullaste utredda åtgärden, bankpålning, skulle innebära att två bostadshus fortfarande skulle utsättas för vibrationer över riktvärde. Bankpålning bedöms vara ekonomiskt orimligt att genomföra, och föreslås därför inte i järnvägsplanen. Istället erbjuds förvärv av de bostadshus som beräknas få höga vibrationsnivåer. Resultatet av utredningen och föreslagna förvärv har

inarbetats i MKB och planbeskrivning, presenterats för kommunen vid möte i november och dialog har hållits med berörda fastighetsägare.

### Företrad mark

Vid fortsatta undersökningar vill kommunen påtala vikten av relevant val av provtagningsstrategi och metodik, som bör utgå från vilken typ av massor som förekommer inom planområdet samt den historik och föroreningsmisstanke som finns inom de olika sektionerna som undersökningsområdet uppdelas i. Vidare bör det framgå vilken provtagningsvolym som uttagna prov 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. Kommunen 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.

Stora delar av sträckan ligger inom påverkansområdet för de tidigare PAH-utsläppen från aluminiumsmältverket. Dessa föroreningar förekommer företrädesvis ytligt. Vid tillfälligt nyttjande bör således även föroreningsituationen i dessa områden 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 användbara i planeringen av hur områdena nyttjas på bästa sätt i byggskede.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar kommunens synpunkter och kommer beakta dessa vid fortsatt arbete.

### Masshantering

Planbeskrivningen anger att en masshanteringsplan kommer att upprättas för de berg- och jordmassor som uppkommer i projektet. Kommunen 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.

I handlingen anges att ett massöverskott kommer att uppstå. Sundsvalls kommun önskar löpande få ta del av resultat från kommande utredningar avseende massbalans och masshantering. Som framförs ovan anser kommunen 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. En representativ provtagning är avgörande för om och hur massor kan återvinnas inom och utom projektet. Hur omfattande undersökningar som behövs av de massor som grävs upp är bland annat beroende av var och hur massorna ska hanteras, återvinnas och omhändertas. Om tanken är att överskottsmassor exempelvis ska kunna återvinnas för att bygga nya bostadsområden krävs en betydligt tätare och mer omfattande provtagning. Om det inte görs inom projektet kommer kravet att ställas inom ramen för miljönämndens tillsyn, vilket man behöver ta höjd för redan nu.

Vid hantering av sulfidhaltig jord och berg krävs särskilda skyddsåtgärder och särskild hantering. Kommunen vill även uppmärksamma att sulfidjord inte enbart består av den rena "svartmockan", som är förhållandevis enkel att avgränsa okulärt. Den grå redan

oxiderade sulfatjorden behöver också identifieras och kräver särskild hantering. Skyddsåtgärder erfordras också där skärningar i sulfidjord uppstår för att förhindra oxidation. Nyttjande av sulfidjord bör planeras i ett tidigt skede för att hitta de bästa lösningarna och därmed kunna undvika kostsamma kontrollprogram eller deponering.

**Trafikverket svarar:** I järnvägsplaneskedet upprättas en masshanteringsanalys, och delar av denna arbetas in i järnvägsplanen. Arbetet med masshanteringen är ett löpande arbete som kommer att förfinas allt efter att projekteringen fortskrider.

Fördjupade markmiljöundersökningar planeras för att få ett mer representativt underlag avseende massornas föroreningsinnehåll.

Trafikverket håller med om att även sulfatjord kräver särskild hantering. Vid Sönderborgsgatan uppstår skärningar i sulfidjord. Trafikverket tar kommunens synpunkter i beaktande och utvecklar skyddsåtgärderna avseende sulfid- och sulfatjord.

#### Område för tillfälligt nyttjande, Skönsmon 1:179

Området för tillfälligt nyttjande direkt väster om Kubal, Skönsmon 1:179, sträcker sig nära bostäder framförallt på Alvägen, men även Carl Petterssons väg och därtill angränsande vägar. Kommunen anser att ett större avstånd till dessa bostadsområden om möjligt bör hållas. I byggskede är det av största vikt att skyddsåtgärder vidtas för att minimera störning för närboende i form av exempelvis damning och buller. Då samma yta även föreslås som tillfälligt nyttjande för angränsande järnvägsplan söderut kommer dessa människor att under lång tid påverkas av störningar från byggnationer, vilket borde vägas in exempelvis vid val av plats för krossning. Särskild uppmärksamhet på ytliga PAH-föroreningar bör hållas i detta område.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har sett över markbehovet och minskat anspråken något, dock kvarstår bedömningen att en stor del av området behöver nyttjas under byggtiden, bland annat för etablering, tillfällig lagring av massor och eventuell krossning av berg.

Vad gäller buller under byggtiden ska riktvärden för byggplatser (NFS 2004:15) innehållas i den mån det är tekniskt och ekonomiskt möjligt. Innan arbetena påbörjas kommer ett kontrollprogram att tas fram som omfattar omgivningspåverkan under byggtiden. Syftet med kontrollprogrammet är att minimera den hälso- och miljöpåverkan arbetet kan ha på omgivningen, redovisa skyddsåtgärder och försiktighetsmått samt visa hur kontroll av ställda miljökrav efterföljs vid byggnationen.

#### Trygghet

När det gäller trygghet och säkerhet är det av yttersta vikt att området stängslas in och att de övergångar som görs över spåren blir planskilda.

**Trafikverket svarar:** En utredning har utförts för att identifiera behov av stängsling längs dubbelspåret. Hela dubbelspårssträckan kommer stängslas in eftersom behov av detta har identifierats i utredningen. De två passager som finns för järnvägssträckan kommer även i fortsättningen vara planskilda.

#### Kulturmiljö

Den rivningshotade byggnaden vid Kubikenborgs gamla sågverk är mycket viktig för förståelsen av områdets historia och är ett av de få kvarvarande spåren av det gamla sågverkssamhället. Om beslut om rivning tas ska en antikvarisk rivningsdokumentation på fastigheten genomföras.

Eventuella buller- och vibrationsåtgärder på särskilt värdefull bebyggelse, som exempelvis äldre trähusbebyggelse längs Björneborgsgatan, ska planeras i samråd en antikvarisk sakkunnig för att säkerställa att kulturvärden inte går förlorade.

I övrigt delar Sundsvalls museum samma bedömning som Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning avseende kulturmiljö.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket uppskattar synpunkterna och arbetar in dessa i miljökonsekvensbeskrivningen samt i projektets miljösäkring.

### Rekreation och friluftsliv

Kommunen uppger om att figur 3.5.4 saknar Ungdomsfältets fotbollsplaner. Vidare uppger kommunen om att det finns ett stort behov av ytterligare passage över järnvägen i och med att det är två kilometer mellan befintliga passager av järnvägen vid Parkgatan, respektive korsningen Björneborgsgatan/väg 562. Den mest lämpliga platsen ur rekreationshänseende pekas ut väster om planen i Grevensbäckens stråk.

Den samlade bedömningen för planens påverkan på Rekreation och friluftsliv är att den ger små negativa konsekvenser. Det stämmer väl med Kultur och fritidsförvaltningens bedömning efter byggtiden, men under byggtiden bedömer vi att buller och anläggningstrafik kommer ge måttliga till stora negativa konsekvenser då många bor nära området.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för uppgifterna om Ungdomsfältets fotbollsplaner och lägger till detta i kartan.

Trafikverket planerar att bygga en planskild plattformsförbindelse för fotgängare i höjd med befintligt stationshus. För det fall att kommunen önskar att förlänga den planskilda plattformsförbindelsen, mot Björneborgsgatan, så är det tekniskt möjligt men förutsätter kommunal finansiering. Detsamma gäller för en planskild passage vid Bäckparken, tekniskt sett torde den vara möjlig att anlägga men att den förutsätter kommunal finansiering.

Bedömningarna baseras på värdet på berörda rekreation- och friluftsområden samt graden av påverkan som järnvägsplanen medför. Utifrån redovisade bedömningsskalor och kriterier är värdet på berörda områden lågt och även om måttligt negativa effekter uppstår under byggskedet blir konsekvenserna små enligt metodiken. I avsnittet *Störningar och påverkan under byggskedet* görs konsekvensbedömningarna i stället utifrån störningar som uppstår för framförallt närboende.

### 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. Gemensamt är att de i flertalet fall ställer sig positiva till ett dubbelspår men att de har synpunkter på lokaliseringen samt en uttryckt oro över 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.

### Ovisshet för fastighetsägare

Flera yttranden efterfrågar en tidplan över projektet för att kunna planera sin boendesituation och frågor inkommer om det finns möjligheter att lösa in aktuella fastigheter. Pratas om att fastigheter närmast Kyrkbergsvägen i början av aktuellt område

ska lösas in och vill därmed ha information om hur det är tänkt och vilka åtgärder som kommer göras om så är fallet. Flera yttranden beskriver en oro över boendesituationen och att deras bostäder kan komma att sjunka i värde om järnvägen läggs närmare fastigheterna samt efterfrågar någon form av lösning eller ersättning. En fastighetsägare kräver att fastigheten löses in.

Yttrande har inkommit gällande vad som händer med den bostadsfastighet som avses att bli inlöst och eventuella möjligheter att överta fastigheten.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket är medveten om att aktuellt projekt kan innebära en ovisshet för många fastighetsägare och ber om överseende med detta. Allt eftersom arbetet med järnvägsplanen framskrider kommer omfattningen av markanspråk enligt järnvägsplanen att klarläggas. Trafikverket kommer att fortsätta den dialog som inletts med fastighetsägare och mer information kommer längre fram i processen.

Vid inlösen av bostadsfastighet, vilket förutsätter en lagakraftvunnen järnvägsplan, blir Trafikverket ägare till marken/fastigheten.

Utöver inlösen kommer även några fastighetsägare att erbjudas förvärv, exempelvis till följd av mycket höga buller- och/eller vibrationsnivåer i en bostadsfastighet. Erbjudande om förvärv är inte tvingande utan en möjlighet för fastighetsägaren att avyttra fastigheten till Trafikverket. Om fastighetsägaren avböjer erbjudanden om förvärv ska åtgärder övervägas utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Bedömningar om ekonomisk rimlighet bör då i första hand baseras på samhällsekonomiska beräkningar och inte på den enskilda fastighetens marknadsvärde. Om man med rimliga åtgärder inte kan nå högsta acceptabla nivåer ska endast begränsade åtgärder erbjudas som fönster och ventilåtgärder.

Fastighetsägare ges i vissa undantagsfall möjlighet att få sin fastighet eller del av den inlöst eller förvärvad redan innan det finns någon järnvägsplan. För att förtida inlösen/förvärv ska beviljas måste fastighetsägaren ha synnerliga skäl. Som synnerliga skäl räknas exempelvis skilsmässa, dödsfall, medicinska skäl eller annat. Oavsett vilket synnerligt skäl som åberopas, ska det medföra att du som fastighetsägare är tvungen att sälja din fastighet just nu. För att förtida inlösen/förvärv ska beviljas måste det också vara sannolikt att projektet kommer att genomföras på ett sådant sätt att fastighetsägaren ändå i ett senare skede hade fått rätt till ersättning på grund av inlösen/förvärv, vilket i normalfallet innebär att projektet finns med som ett namngivet objekt i nationell eller regional plan.

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

#### Planförslag kontra östligt respektive östligt/västligt alternativ

Ett flertal yttranden avser planläget för dubbelspåret. Det planförslag som Trafikverket redovisar innebär ett något västligare läge jämfört med befintligt spår. Av yttrandena framgår det att ett antal personer förordar ett östligare läge, vilket avfärdats från fortsatta studier av Trafikverket.

**Trafikverket svarar:** Utformningen av planförslaget ska tillgodose olika tidsperspektiv. Järnvägsplanen ska, i det korta tidsperspektivet, möjliggöra anslutningar av dubbelspåret genom mindre anpassningar av befintliga spår vid plangräns i söder respektive norr.

Därtill, i det längre tidsperspektivet, ska utformningen av planförslaget beakta en framtida ombyggnad av spår och plattformar på Sundsvall C den dag det blir aktuellt.

Planförslaget innebär att dubbelspåret kan anslutas med mindre anpassningar av befintliga spår vid plangränsen i söder respektive norr.

Planförslaget innebär också att avsedd, framtida bangårdsfunktion kan tillgodoses. En viktig förutsättning i sammanhanget är att ett ”växelpaket” med sex växlar som tar sin början vid km 345+880 kan byggas enligt planförslaget.

Ett östligt alternativ medger inte att avsedd, framtida bangårdsfunktion kan tillgodoses, detta eftersom dubbelspåret inte kan inpassas planmässigt förrän ca 100 meter längre västerut. Östligt alternativ innebär därför att:

- Planerade plattformsförlängningar blir kortare än angivna krav på längder.
- Spår 5, 6 och 7 kommer ej att uppfylla kravet på att klara 650 m långa godståg.
- Problem kommer att uppstå med framtida anslutning av växelförbindelserna mellan spår 5 och spår 11 (utdragsspåret) in till rangerbangården vid rangertornet, både i plan och profil.
- Växelförbindelsen mellan upp- och nedspår samt växel in till spår 5 kan ej utföras med växlar som tillåter 80 km/h. Man får gå ned till kortare spårväxlar med lägre hastighet. Ger sämre kapacitet.

I tillägg till ovanstående medför östligt alternativ även:

- Jämförelsevis lägre hastighetsstandard för person- och godståg.
- Starkt begränsad byggharhet för det framtida, planerade utdragsspåret.
- Befintlig gabion och spont nedanför Sönderborgsgatan behöver rivras och återuppbyggas.
- Två nya broar behöver byggas vid Fridhemsgatan.

Med anledning av inkomna synpunkter har även ett förslag till kombination av östlig och västlig sträckning studerats. Syftet med det skulle vara att ge ett östligt alternativ en planmässig anslutning till planförslaget innan km 345+880, vilket skulle medföra att avsedd, framtida bangårdsfunktion kan tillgodoses. Väsentliga nackdelar kvarstår dock även med detta kombinationsförslag, bland annat följande:

- Sämre spårgeometri med fler kurvor. På en sträcka av ca 200 meter erhålls ca 20 km/h lägre hastighetsstandard.
- Mellan Fridhemsgatan och Björneborgsgatan uppfylls inte hastighetsberoende krav på avstånd mellan väg och järnväg (25 meter). Någon form av skyddsåtgärd torde erfordras.
- Befintlig gabion och spont nedanför Sönderborgsgatan behöver rivras och återuppbyggas.
- Två nya broar behöver byggas vid Fridhemsgatan.

Trafikverket kvarstår i sin bedömning att planförslaget sammantaget är klart fördelaktigare jämfört med östligt alternativ respektive kombinationsförslag Öst/Väst. Östligt alternativ och kombinationsförslaget Öst/Väst avförs från fortsatta studier.

#### Historik gällande planförslag

Inkomna yttranden hänvisar till tidigare utförda samråd åren 2007 och 2017 och att Trafikverket vid dessa samråd framförde att det är ett östligt alternativ som ska byggas.



**Trafikverket svarar:** Trafikverkets planläggningsprocess, som bland annat syftar till att klarlägga lokalisering och utformning av ny järnväg, är en process som innebär att planeringen sker stegvis. Grunden för den här samrådshandlingen daterad 2021 återfinns i en förstudie från 2010. Den korridor som redovisas för denna delsträcka i förstudien samt en utökning av korridoren fram till Sundsvall C som gjordes år 2020, har legat till grund för ett länsstyrelsebeslut om betydande miljöpåverkan. Det är inom denna korridor som dubbelspåret har att inrymmas i.

Hänvisning sker i yttrande till ett mail från 2007 där det framgår att företrädare för Banverket anger att "Det nya spåret ska läggas öster om befintligt". Den bedömningen har sedermera visat sig vara ej lämplig, bedömningen bör sannolikt ha grundats på mycket översiktliga bedömningar. Det planförslag som nu föreligger har ett läge väster om befintligt spår.

Hänvisning görs även till en presentation som hölls av Trafikverket vid ett inledande samråd 2017-09-26. Vid samrådsmötet presenterades en A4 med en bild där dubbelspåret förlagts strax öster om befintligt spår i höjd med Sönderborgsgatan. Syftet med samrådet var att i ett tidigt skede av en påbörjad projektering inhämta synpunkter på det som i utgångsläget bedömdes vara en acceptabel sträckning. Därefter, i det fortsatta projekteringsarbetet, har mer detaljerade studier kunnat klarlägga att ett östligt alternativ är förknippat med en ofördelaktig problematik som inte kunnat förutses i tidigare skeden. När denna kunskapsuppbyggnad nu har skett har Trafikverket bjudit in till samråd med syfte att informera och att inhämta synpunkter.

Ovanstående visar på den successiva kunskapsuppbyggnad som utgör en naturlig del av planeringsprocessen för järnväg. Det kan tyckas olyckligt att denna process inte har skett i snabbare takt än vad som är fallet, men framdriften är för Trafikverkets del beroende av ett flertal externa faktorer som inte alltid är påverkbara.

#### Begäran att få ta del av handlingar

I några yttranden framförs en begäran att få ta del av handlingar som verifierar Trafikverkets bedömningar avseende planförslaget samt handlingar som avser samrådet 2007.

**Trafikverket svarar:** Samrådshandlingen utgör ett brett kunskapsunderlag som inkluderar Planbeskrivning, utkast till MKB och samrådskartor med olika detaljeringsgrad. Några ytterligare handlingar finns inte tillgå i dagsläget utan underlag som ligger till grund för samrådshandlingen utgörs av olika slags arbetsmaterial. Nämnas bör att delar av underlagen vidareutvecklas nu för att senare inkluderas i den granskningshandling som kommer att presenteras våren 2022, det gäller exempelvis Trafikverket Rapport Buller- och vibrationsutredning, plankartor och illustrationskartor med mera.

#### 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. En fastighetsägare ifrågasätter varför gränsvärden för buller i järnvägsplanen är högre än de som gällde när E4 byggdes om. Fastighetsägaren tycker detta är orimligt och anser även att de bullernivåer som redovisas inte stämmer med hur bullret upplevs beroende på vindriktning.

Yttrande har inkommit gällande att det under vissa tider upplevs väldigt bullrigt och framförallt i kombination med trafiken på Björneborgsgatan. Det framförs även att

spårnära bullerskyddsåtgärder bör inkluderas på delen mellan Sönderborgsgatan och Björneborgsgatan. Önskemål har även inkommit om en längre dragning österut av bullerskyddsskärmen vid Sönderborgsgatan. Vidare önskas en höjning av marknivån i den östra delen av Sönderborgsgatan för att marken ska hamna i linje med omgivande mark och skydda bättre mot buller.

Vidare efterfrågas eventuella ritningar på bullerplank och en närboende uttrycker sin oro över att ett bullerskydd kan komma att påverka dennes havsutsikt. Ett antal yttranden vill ha information om hur Trafikverket planerar att dämpa ljudnivåerna. Vidare har det inkommit frågor gällande krav på bullerskydd vid nyproduktion.

Ett yttrande påtalar avsaknad av bullerdämpande åtgärder i området mellan Skönsmons kyrka och kyrkogård och kräver att en godkänd järnvägsplan för utbyggnad av dubbelspår innefattar bullerreducerande åtgärder för att hindra att området utsätts för högre bullernivåer. Även krav på bulleråtgärder för enskilda fastigheter har inkommit.

Önskemål har inkommit om att ljudvallar behöver sättas upp, vissa önskemål avser delar av sträckan medan andra ser behov av ljudvallar längs hela sträckan. Ett av yttrandena inkluderade även ett önskemål om att hastigheten på Björneborgsgatan ska sänkas. Även önskemål om en förlängning av bullerskärm på båda sidor om dubbelspår som ska sträcka sig längs med hela spåret samt att skärmen ska vara så hög som möjligt.

Ett yttrande önskar att carporten vid Sönderborgsgatan ska vändas parallellt med och flyttas närmare Sönderborgsgatan. Yttrandet anger om att carporten kommer stå i vägen för byggande av bullerskyddsskärm och önskar att carporten ska flyttas under 2022 så att bullerskyddet kan utföras samt att carporten då kan dämpa mot buller inför kommande markarbeten.

En närboende uttrycker att buller- och dammskydd bör sättas upp mot bebyggelse, vid Skyttegränd och vidare mot Klockaregatan, inte bara mot kyrkogården.

Ett antal yttranden menar på att den trädvegetation som planeras att fällas kommer innebära ökade bullernivåer. Några närboende menar även att det naturliga skyddet med sandravin kommer minska då man kommer att gräva sig in 10-15 meter i ravinen vid Skönsmon och järnvägen kommer närmare närliggande fastigheter.

Yttranden har inkommit gällande vibrationer som orsakar skakningar i huset, puts som lossnar från fasad samt sprickor invändigt på tapeter. Ett antal boenden känner en oro och ställer frågan om vibrationerna kommer att öka i och med anläggandet av det nya dubbelspåret. Det finns även oro för att den bakåtförankrade stödkonstruktionen vid Sönderborgsgatan kommer att påverka boendemiljön genom vibrationer.

Yttranden kräver att buller- samt vibrationsmätningar ska utföras efter genomförda bulleråtgärder för att bekräfta att nivåerna är inom gällande riktvärden.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har mottagit inkomna yttranden och förstår att det finns en oro över hur bullersituationen kommer påverka berörda både under byggskede och efter utbyggnad.

Under byggskedet ska Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15) innehållas i den mån det är tekniskt och ekonomiskt möjligt. Entreprenören ska följa gällande kontrollprogram vilket ska omfatta omgivningspåverkan under byggtiden, däribland påverkan från buller. I kontrollprogrammet återfinns krav på entreprenören att utföra beräkningar och kontroller av buller/vibrationer samt hur detta ska redovisas och eventuella åtgärder. Syftet med kontrollprogrammet är att minimera den

hälso- och miljöpåverkan arbetet kan ha på omgivningen, redovisa skyddsåtgärder och försiktighetsmått samt visa hur kontroll av ställda miljökrav efterföljs vid byggnationen.

I och med framtagandet av järnvägsplanen görs en bullerutredning avseende buller från ombyggd järnväg och övrig statlig infrastruktur. Som grund för utredningen görs beräkningar av ljudnivåer enligt metod föreskriven av Naturvårdsverket. I beräkningsprogrammet skapas en tredimensionell modell av befintlig infrastruktur, omgivande terräng och bebyggelse. Trafikmängder och hastigheter läggs också in, liksom ombyggd infrastruktur. I beräkningsmodellen kan man se ta fram ljudnivåer för olika scenarion och testa effekten av olika källnära åtgärder. Utifrån beräkning av ljudnivåer endast från ombyggd järnväg avgörs vilka fastigheter som blir bullerberörda i järnvägsplanen, dvs vilka som kan komma att få ljudnivåer över riktvärden från ombyggd järnväg. För bullerberörda fastigheter utreds bullerskyddsåtgärder med syfte att skydda bullerberörda från buller från all statlig infrastruktur, det vill säga även vägtrafik och buller från tågtrafik inne på bangården. Även bostadshus som inte beräknas vara bullerberörda i järnvägsplanen kan komma att få nytta av de källnära åtgärder som föreslås, men åtgärder utreds inte specifikt för dessa hus. Ljudnivåer i nuläge beräknas för att kunna jämföra nuläget med framtida situationer. Bullerskyddsåtgärder i form av källnära och fastighetsnära bullerskydd utreds i järnvägsplanen för att sänka beräknade framtida ljudnivåer utomhus vid fasad och uteplatser samt inomhus. I Rapport Buller- och vibrationsutredning som följer med granskningshandlingen kommer samtliga förslag till bullerskyddsåtgärder att redovisas, både spårnära och fastighetsnära. Även alternativa förslag som valts bort kommer att redovisas.

I järnvägsplanen kan källnära åtgärder endast föreslås i, eller i direkt anslutning till, järnvägsanläggningen. Det innebär till exempel att bullerskärmar längs E4 inte kan föreslås. Inte heller kan hastighetsförändringar på statliga vägar hanteras inom ramen för järnvägsplanen. Det finns även andra begränsningar för vad som är tekniskt möjligt att föreslå, tex kräver bullervallar att det finns tillräckligt utrymme mellan järnvägen och de bostäder som ska skyddas. Och skärmar mellan spåren vid ett dubbelspår tillåts inte beaktat säkerhet för dem som genomför skötsel och underhåll av järnvägen.

En fastighetsägare ifrågasätter varför gränsvärden för buller i järnvägsplanen är högre än de som gällde när E4 byggdes om. Fastighetsägaren anser också att de bullernivåer som redovisas inte stämmer med hur bullret upplevs beroende på vindriktning. Trafikverket vill först förtydliga att det inte finns gränsvärden, däremot riktvärden baserade på riksdagens proposition ”1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter”. Riktvärdet utomhus vid fasad är mycket riktigt högre för spårburen trafik (60 dBA) än för vägtrafik (55 dBA). Bakgrunden till denna skillnad är att buller från spårbunden trafik och vägtrafik har olika karaktär, och att tågbuller upplevs som mindre störande än buller från vägtrafik vid samma ekvivalenta ljudnivå. Internationell forskning har visat att det krävs mellan 4-15 dBA högre nivå vid tågbuller för att ge lika omfattande störningsreaktioner som vid vägtrafikbuller. Detta resultat stämmer även väl överens med de resultat som framkommit i svenska undersökningar. Bullerberäkningarna görs enligt metod föreskriven av Naturvårdsverket. Beräkningarna för buller för framtida scenario år 2040 görs utifrån prognosticerad väg- och järnvägstrafik och utgår från att det är medvind från ljudkällan (väg/järnväg) till mottagarpunkt (bostadshus) vilket ger störst spridning av bullret, det vill säga det genererar de högsta bullernivåerna. Riktvärde och beräknade nivåer för ekvivalent ljudnivå avser ett medelårsdygn. Vissa tider på dygnet och året kan uppmätta ljudnivåer därmed vara högre eller lägre än beräknade, men ska de jämföras med riktvärde behöver uppmätt nivå korrigeras så att det antal fordon som passerat under mätperioden motsvarar trafiken under ett årsmedeldygn.

En förlängning av bullerskyddsskärmen längs Sönderborgsgatan, så att den även omfattar den norra delen av kyrkogården, i kombination med en spårnära skärm på sträckan upp till bullervallen har utretts och funnits vara ekonomiskt rimlig. Denna kombination av källnära bullerskyddsåtgärder föreslås nu i järnvägsplanen.

Den förlängda skärmen kommer även ge effekt för bostäder belägna väster om kyrkogården och inför byggskedet kommer Trafikverket se över möjligheten att sätta upp dammskydd för att skydda bebyggelse.

Att sätta upp långa spårnära bullerskyddsskärmar blir inte samhällsekonomiskt lönsamt för att skydda enstaka bostadshus. Där föreslås istället fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som exempelvis skyddad uteplats eller fasadåtgärder. Fasadåtgärder i form av till exempel fönster och ventilåtgärder ska erbjudas där det enligt bullerutredningen behövs för att klara riktvärden inomhus.

Längs östra delen av Björneborgsgatan föreslås en bullerskyddsvall med bullerskyddsskärm där det finns utrymme och topografin gör att åtgärden blir effektiv. En bullervall kräver mycket plats och det är inte lämpligt att föreslå det längs hela sträckan.

Vid Kubikenborg föreslås en högre bullerskyddsskärm än den befintliga. En låg spårnära, som den befintliga, beräknas inte ge tillräckligt skydd efter att järnvägen byggts om och flyttats närmare bostadshusen.

Gällande önskemålet om en förlängning av den föreslagna bullerskyddsskärmen vid Sönderborgsgatan söderut/österut blir den inte effektiv eftersom terrängen ligger mycket lägre än terrängen där närmaste husen ligger. För att jämna ut terrängen krävs en förlängning av stödkonstruktionen. En förlängning av stödkonstruktionen samt en lång bullerskyddsskärm blir mycket kostsam, och med bara ett fåtal hus som påverkas blir åtgärden kraftigt samhällsekonomiskt olönsam. En generell höjning av marknivån i området mellan Sönderborgsgatan och kyrkan utan stödkonstruktion skulle innebära ett omfattande intrång på tomtmark som inte bedöms kunna motiveras i järnvägsplanen. Trafikverket har ändå för avsikt att i en fortsatt dialog med berörda fastighetsägare utröna om det finns möjligheter för någon slags överenskommelse som bygger på frivillighet, bland annat avseende markåtkomst.

En bullerskyddsskärm är mer effektiv mot infrastrukturbuller än vad "naturliga" bullerskydd som exempelvis sandravin och träd kan bistå med. Vegetation dämpar buller marginellt, om den inte är mycket tät. Den avverkning av vegetation som projektet medför beräknas inte påverka ljudbilden i området.

I yttrande har krav på bullerskyddsåtgärder vid nybyggnad efterfrågats. Järnvägsplanen bedöms tillhöra åtgärdskategori väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Det innebär att åtgärder ska övervägas för att innehålla riktvärden, och åtgärder ska vidtas om kostnaderna inte är uppenbart orimliga. Det finns dock inga gränsvärden eller tvingande krav för bullerskydd, utan endast riktvärden. Gällande riktvärden redovisas i MKB och planbeskrivning.

En närboende är orolig att dennes havsutsikt ska påverkas av bullerskydd. Trafikverket har tittat på hur bullerskyddsskärmen skulle påverka utsikten för aktuell fastighet och gör bedömningen att havsutsikten på tomten kommer att påverkas (kontroll har gjorts på en höjd om cirka 1,8 meter från markytan). Från husets övervåning bedöms havsutsikten inte påverkas.

Det är sannolikt att carporten inklusive förråd längs Sönderborgsgatan kommer vändas parallellt vilket några närboende önskar. Byggnationen kan inte genomföras förrän

järnvägsplanen vunnit laga kraft. Trafikverket kommer se över möjligheterna att flytta carporten innan byggarbeten intill Sönderborgsgatan startar.

Trafikverket tar till sig av den oro som finns avseende vibrationer. Påverkan av vibrationer längs med spårlinjen bedöms skilja sig åt för olika fastigheter.

Vid Kubikensborg kommer det nya dubbelspåret något närmare bostadsområdet, men vibrationerna från spårtrafik är generellt låga i nuläget och riktvärdet bedöms innehållas.

Vid Sönderborgsgatan kommer det nya dubbelspåret närmre bostadsområdet, dock kommer urgrävning och återfyllning med sprängsten ske vilket kompenserar för det kortare avståndet. Den stödkonstruktion som anläggs vid Sönderborgsgatan förankras ned till fast botten och bedöms inte öka vibrationsnivåerna. Spont mellan järnväg och vibrationsberörda hus har i något fall använts som vibrationssänkande åtgärd vilket även i det här fallet skulle kunna innebära en minskning av vibrationerna.

Vid den östra delen av Björneborgsgatan anläggs det nya dubbelspåret längre bort än befintligt spår, dessutom innebär nybyggnaden att banan får en stabilare grundläggning än den har idag vilket bidrar till minskade vibrationsnivåer.

Vid den västra delen av Björneborgsgatan kommer hastigheten för förbipasserande tåg att öka vilket medför att även vibrationsnivåerna bedöms öka i betydande grad. En fördjupad utredning av olika åtgärder har genomförts, men inte ens med bankpålning, som är den effektivaste metoden av de utredda skyddsåtgärderna, bedöms riktvärdet för vibrationer i samtliga hus innehållas.

Vibrationsutredningen redovisas i MKB samt i Rapport Buller- och vibrationsutredning som följer med granskningshandlingen.

När ombyggnaden av järnvägen är genomförd kommer Trafikverket att genomföra uppföljande mätningar av buller och vibrationer för att verifiera att vidtagna skyddsåtgärder fått avsedd effekt.

#### Byggväg mellan Björneborgsgatan och Sönderborgsgatan

Ett yttrande framför att Skyttegränd inte kan stängas av.

Yttrande har även inkommit gällande byggvägens intrång på en fastighet där verksamhet bedrivs. Ägaren har inte för avsikt att tillåta beträdandet av fastigheten eftersom utrymmet är nödvändigt för bedrivande av verksamheten.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket bedömer att med en mindre omläggning av Skyttegränd kan genomgående trafik upprätthållas under byggtiden.

Avseende intrång på fastighet där verksamhet bedrivs så har Trafikverket sett över samrådshandlingens markanspråk och minskat dessa i omfattning på berörd fastighet. Bedömningen är nu att verksamheten kan fortgå under byggtiden.

#### Avstyckning av byggbar tomt

Det framförs i yttrande att en västlig sträckning befaras innebära att avstyckning av tomt och byggande av bostadshus omöjliggörs. Fastighetsägare vill veta hur denne kan kompenseras för detta.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket är medveten om att byggbar mark kan komma att tas i anspråk oavsett järnvägens sträckning. (Det är kommunen som beslutar om markanvändningen och lantmäterimyndigheten som beslutar om marken kan avstyckas.) För mark som frångår en fastighet till följd av en järnvägsplan utgår normalt ersättning. Trafikverket kommer att ha dialog med berörda fastighetsägare fortsättningsvis.

## Spårdjup

Yttrande har inkommit gällande vilket djup spåren kommer att anläggas på längs sträckan vid Björneborgsgatan. Önskemålet är att det framtida dubbelspåret går lika djupt då det annars anses påverka både utsikt och bullernivå.

**Trafikverket svarar:** Dubbelspåret nedanför Björneborgsgatan kommer inte att höjas. Däremot föreslås en bullerskyddsvall med bullerskyddsskärm längs östra delen av Björneborgsgatan, vilken kan komma att påverka utsikt men skyddar mot buller.

## Överfarter

Ett önskemål har inkommit om en gång/cykelbro från stadsdelen Skönsmon över till tågstationen för att korta ner restiden och ge direktkontakt till centrum.

Ett yttrande har inkommit om att det är viktigt att planera övergångsställen och vägar som kan gå under tågspåret för att minska trafiken i centrum.

**Trafikverket svarar:** I dagsläget finns planskilda passagemöjligheter för gång och cykel vid Fridhemsgatan, Björneborgsgatan och Parkgatan. Därtill planerar Trafikverket att bygga en planskild plattformsförbindelse för fotgängare i höjd med befintligt stationshus. I det fall kommunen önskar att förlänga den planskilda plattformsförbindelsen, mot Björneborgsgatan, är det tekniskt möjligt men förutsätter kommunal finansiering. Detsamma gäller för en planskild passage vid Bäckparken, tekniskt sett borde en sådan vara möjlig att anlägga men även här förutsätter det kommunal finansiering.

## Risk och Säkerhet

Yttrande efterfrågar att risker avseende brinnande tågset bör beaktas och inte bara scenariot med hur tågset skyddas mot brand i närliggande byggnader.

Synpunkter har inkommit gällande hur nära ett nytt spår får byggas vid befintliga bostäder.

Yttrande efterfrågar hur säkerheten för barnen i området ska hanteras.

**Trafikverket svarar:** Utredning har gjorts för de båda scenariona vilka redovisas i MKB och PM Risk. Bland annat föreslås att byggnad på Rorsmannen 5 skyddas med obrännbar fasad, brandklassade fönster och påkörningsskydd med jordvall. Byggnaden förses även med automatisk sprinkleranläggning. Dessa åtgärder minskar risken för skador på personer som vistas i byggnaden samt risken för påverkan från byggnad till järnvägen.

Vad gäller hur nära ett nytt spår får anläggas vid befintliga bostäder finns inget som säger att du inte får anlägga i närheten av befintliga bostäder så länge åtgärder vidtas som anses tillräckliga för att inte innebära för höga risker.

Vad gäller säkerheten för barn och människor i allmänhet har det arbetats utifrån att kunna separera människor och byggtrafik så långt det är möjligt, vilket delvis åstadkoms genom att etablera transportväg för byggtrafik längs med järnvägslinjen.

## Begäran att överklaga

Framförande av önskemål att kunna överklaga järnvägsplanen och var detta görs.

**Trafikverket svarar:** Överklagande av planförslaget går att göra när planen är fastställd.

## Avsaknad av redovisning energibrunnar

Yttrande saknar redovisning över befintliga energibrunnar inom området som berörs av järnvägsplanen. Påpekar att det inom området som tillhör fastighet Rorsmannen 5 är borrat för bergvärme. Hur påverkas befintliga energibrunnar av den nya anläggningen, särskilt de 5st på Rorsmannen 5?

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har utrett eventuell påverkan på energibrunnar i närområdet men bedömer att de inte kommer att påverkas. Detta har förtydligats i planbeskrivning och MKB.

#### Begäran att vara delaktig i utformning av etableringsplatser

Yttrande anser att föreslagen etableringsplats mellan Sönderborgatan och Björneborgsgatan är en dålig plats med tanke på till och avfart till området samt närhet till boende. Yttrande vill att boende i området ska få möjlighet att ställa krav på entreprenören vid utformning av etableringsplatser och vill att detta ska vara ett krav i upphandlingen.

**Trafikverket svarar:** I järnvägsplanen redovisas markområden som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden kommer att vara byggarbetsplatser med plats för etablering, mellanlagring, byggvägar med mera. Hur entreprenören väljer att disponera området kommer till stor del att vara upp till entreprenören. I sammanhanget bör nämnas att vad gäller buller under byggtiden ska riktvärden för byggplatser (NFS 2004:15) innehållas i den mån det är tekniskt och ekonomiskt möjligt. Innan arbetena påbörjas ska ett kontrollprogram tas fram som omfattar omgivningspåverkan under byggtiden. Syftet med kontrollprogrammet är att minimera den hälso- och miljöpåverkan arbetet kan ha på omgivningen, redovisa skyddsåtgärder och försiktighetsmått samt visa hur kontroll av ställda miljökrav efterföljs vid byggnationen.

#### Minska intrång i park och skogsområde norr om Kyrkbergsvägen

Yttrande anser att parken norr om Kyrkbergsvägen samt det skogsområde som löper fram mot kyrkan bör få vara kvar i sin omfattning då den utgör ett mycket uppskattat rekreativområde för djur och människor.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har sett över möjligheten att minska ytorna för tillfälligt nyttjande och har minskat ianspråktagandet avseende delar av skogsområdet. Stora delar av området kommer inte kunna nyttjas av allmänheten under byggskedet, men kommer efter byggskedet att återställas. Området och parken kommer efter byggskedet att kunna fortsätta nyttjas. Parkytan kommer dock minska något i storlek till följd av det nya dubbelspåret.

#### Övriga synpunkter där fel påtalas

I yttrande framförs att Figur 4.2.11 visar en spårinplacering som är felaktig.

I ett annat yttrande påpekas att samrådshandlingen och inbjudningsbrevet inte har samma ärendenummer. Frågan ställs om det är den korrekta samrådshandlingen som ligger på Trafikverkets hemsida.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket bedömer att Figur 4.2.11 inte inrymmer felaktigheter. Däremot är kartan mycket översiktlig till sin karaktär, en mer detaljerad förståelse för spårens lokalisering och utformning erfordrar en mer detaljerad underlagskarta.

Avseende ärendenummer så skiljer sig dessa åt mellan inbjudningsbrev och samrådshandling på grund av ett skrivfel. Samrådshandlingen som visats på Trafikverkets hemsida, i receptionen på Sundsvalls kommun och på Trafikverkets kontor i Gävle är korrekt.

### 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 och Energimyndigheten avstår att yttra sig i ärendet. Skogsstyrelsen och Försvarmakten anger att man inte har något att erinra.

Svenska kraftnät har inga anläggningar planer eller intressen som berörs av rubricerad remiss och har därför inga synpunkter i ärenden. E.ON Energidistribution AB har inte heller något att erinra då området ej ligger inom E.ONs koncessionsområde och det inte finns några regionledningar som berörs.

Den 4 oktober 2021 höll Trafikverket ett informationsmöte angående PM Risk och Säkerhet för Kubikenborg-Sundsvall C. På mötet deltog Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Sundsvall kommun samt Medelpads Räddningstjänstförbund. Mötesdeltagarna fick ta del av arbetshandling för PM Risk och Säkerhet. Uppföljande möten hölls sedan med länsstyrelsen och Medelpads Räddningstjänstförbund för att stämma av resultatet av utredningen och i dialog göra en bedömning om redovisningen och föreslagna åtgärder är enligt gällande regler och rekommendationer.

Medelpads Räddningstjänstförbund har lämnat ett skriftligt yttrande där de anger att deras synpunkter framförs på det separata mötet angående PM Risk och Säkerhet och att de därför inte har några särskilda synpunkter att lämna i dagsläget.

Den 7 oktober 2021 hölls ett möte med Länsstyrelsen i Västernorrlands län samt företrädare för Skönsmons kyrka. Under mötet gavs information om samrådshandlingen och utförd riskanalys för Skönsmons kyrka. Bland annat diskuterades buller och vibrationer under anläggningens bygg- och driftskede samt hur påverkan på kyrkans verksamhet kan minimeras.

#### MittSverige Vatten & Avfall

Sundsvall Vatten har ledningar som korsar befintlig järnväg och vill vara delaktiga i projektering som berör dessa. Projektering och omläggning av va-ledningar som påkallas av Trafikverkets utbyggnad av dubbelspår ska bekostas av Trafikverket.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har inlett en dialog med berörda ledningsägare. Kostnadsfördelningen mellan berörda parter, för aktuella åtgärder, behöver klarläggas i den fortsatta dialogen.

#### Statens geologiska undersökningar (SGU)

SGU har den 2021-09-07 tagit emot rubricerad remiss. SGU hänvisar till deras allmänna riktlinjer för infrastruktur.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket tackar för informationen.

#### Statens geotekniska institut (SGI)

SGI vill väcka frågan om risken för bakåtgripande skred mellan fjärden och järnvägen har beaktats? Ur Trafikverkets geotekniska databas framgår att max sensitivitet redovisats vara över 200 i två punkter intill E4: ans landfäste.

**Trafikverket svarar:** Då nytt dubbelspår till stora delar förläggs på en lägre nivå än befintlig mark (gå i skärning) innebär det en avlastning av jorden. Detta försämrar inte stabilitetsförhållandena mot havet då avschaktning (avlastning) sker på pådrivande sida för skred mot havet och bör därmed inte bidra till ökad risk för bakåtgripande skred mot havet.



Sensitiviteten har uppmätts till mellan 5-79 i läget för nytt dubbelspår. Tre prov har sensitivitet över 50.

#### Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

SMM anser att magnetfältsnivåer bör redovisas för bostäder och andra platser där barn vistas varaktigt och förhöjda fält kan förväntas på grund av exempelvis kraftledning. Vidare anmärker de att i samrådshandlingarna benämns Strålsäkerhetsmyndigheten felaktigt som Strålskyddsmyndigheten

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar SSM:s inkomna synpunkt. För de två fastigheter som bedömts utsättas för överskridande av gränsvärden för elektromagnetiska fält har beräknade årsmedeldoser presenterats. Trafikverket anser det inte nödvändigt att redovisa enskilda magnetfältsnivåer för övriga bostäder där ingen risk för överskridande förekommer.

#### 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 sedvanebbruk som är fastställda i artikel 8j och 10c i Konventionen om biologisk mångfald. Riktlinjer är avsedda att ge vägledning för parter och regeringar i införlivandet av kulturella, miljömässiga och sociala hänsynstagande av urfolk i nya och befintliga processer för konsekvensbeskrivningar.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar Sametingets inkomna synpunkter. Åtgärderna bedöms inte påverka samebyns intressen då berört område redan är kraftigt påverkat av infrastruktur, verksamheter och bostäder.

#### 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 snötilgångar. 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 synpunkten och den länkade informationen. Trafikverket är medvetna om behovet av klimatanpassning för att hantera framtida extrema scenarier. Dimensionering av avvattning i projektet utförs därför enligt Trafikverkets kravdokument för avvattning, TRVINFRA-00231. Enligt dokumentet ska

konsekvensbedömning för sårbara punkter utföras, denna har påbörjats men är ännu inte fullständigt klar. Exempelvis har genomledningarna för Stavsättsbäcken och Carlsbäcken, som kan anses vara sårbara punkter, kontrollerats avseende flödeskapacitet för HQ200 med klimatfaktor i ett tidigt skede. Dessa genomledningar har dimensionsmässigt befunnits tillräckliga, dock har även möjligheter för ytledes avledning i händelse av exempelvis stopp i kulvertsystem nedströms beaktats vid utformning av avvattningsanläggningarna.

#### 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.

Naturskyddsföreningen hittar inga specifika problem med den aktuella sträckningen. Ett fåtal almar behöver tas bort och några sandiga slänter med intressant flora och insektsfauna kan komma att påverkas. Naturskyddsföreningen förutsätter att ingreppen begränsas så mycket som möjligt och accepterar de ingrepp som är nödvändiga. Miljönyttan av bättre järnväg är större än den negativa miljöpåverkan som själva järnvägen medför.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket noterar Naturskyddsföreningens inkomma synpunkter. Som påtalat i yttrandet avser Trafikverket att begränsa ingreppen i miljön till det som anses vara nödvändigt.





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

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