



Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Dubbspår Kubikenborg-Sundsvall C i Sundsvall kommun, Västernorrlands län.

Järnvägsplanens granskningshandling är daterad 2022-04-04. Planen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts enligt 14-17§§ Förordning om byggande av järnväg. Kungörandet har skett 2022-04-09 i Sundsvalls tidning samt i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit 11 april – 13 maj 2022 (33 dagar).

Med anledning av granskningen har 28 stycken yttranden inkommit, vilka numrerats från 1 till 28.

I de fall då yttrandet avser viss fastighet anges den längdsektion på plankartan vid vilken fastigheten är belägen.

Yttrande nr 1

Folkhälsomyndigheten
171 82 Solna
info@folkhalsomyndigheten.se

I yttrandet framförs följande:

- 1.1 Folkhälsomyndigheten informerar att de lämnar remissen utan åtgärd.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 1.1 Trafikverket tackar för svar.

Yttrande nr 2

Havs- och vattenmyndigheten
Miljöprövningsenheten
Box 11930
404 39 Göteborg
havochvatten@havochvatten.se

I yttrandet framförs följande:

- 2.1 Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av samrådsunderlaget i rubricerat ärende. Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 2.1 Trafikverket tackar för svar.

Yttrande nr 3

Skogsstyrelsen
Mitts distrikt
Skeppsbrogatan 2
Jönköping
skogsstyrelsen@skogsstyrelsen.se

I yttrandet framförs följande:

- 3.1 Skogsstyrelsen låter meddela att de inte har några synpunkter på presenterat underlag och inte heller någon ytterligare information att tillföra ärendet.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 3.1 Trafikverket tackar för svar.

Yttrande nr 4

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

651 81 Karlstad

registrator@msb.se

I yttrandet framförs följande:

- 4.1 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i ärendet.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 4.1 Trafikverket tackar för svar.

Yttrande nr 5

Elsäkerhetsverket

Box 4

681 21 Kristinehamn

registrator@elsakerhetsverket.se

I yttrandet framförs följande:

- 5.1 Myndigheten har i dagsläget inget att erinra utan förutsätter att utförandet sker enligt gällande föreskrifter.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 5.1 Trafikverket tackar för svar.

Yttrande nr 6

MittSverige Vatten & Avfall

Stuvarvägen 17

852 29 Sundsvall

myndighetspastlada@msva.se

I yttrandet framförs följande:

- 6.1 Diskussioner och avtalsskrivning pågår mellan Sundsvall Vatten och Trafikverket. Sundsvall Vatten kommer att vara delaktig i planering och projektering gällande konfliktpunkter mellan befintligt VA och ny järnväg.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 6.1 Fortsatt dialog kommer ske med MittSverige Vatten & Avfall gällande konfliktpunkter mellan befintlig VA och ny järnväg.

Yttrande nr 7

I yttrandet framförs följande:

- 7.1 Vill ej att utbyggnad av dubbelspår Kubikenborg-Sundsvall genomförs då det innebär inlösen av familjemedlems fastighet, utbyggnadsplanerna har medfört stor sorg och hopplöshet.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 7.2 Utbyggnaden av dubbelspår längs Ostkustbanan är av stort samhällsintresse. Trafikverket har samtidigt förståelse för att en utbyggnad kan innebära negativa konsekvenser för enskilda fastighetsägare. Där så är möjligt vidtar Trafikverket skyddsåtgärder och konsekvensbegränsande åtgärder men i vissa fall kan inlösen av bostadshus och andra byggnader inte undvikas.

Yttrande nr 8

I yttrandet framförs följande:

- 8.1 Önskemål att det 4 m höga bullerskyddet som byggs närmare stan ska sträcka sig hela vägen till järnvägsbron som går över E4 i höjd med Kubal.
- 8.2 Att bullerskyddet ska utformas så att det inte stör eventuella grannars anspråk på bevarad utsikt.
- 8.3 Förslag ges att Trafikverket kan minska buller genom sänkt hastighet för godstrafik.
- 8.4 Att buller från maskiner, damm o.s.v. ska minimeras.
- 8.5 Den yttrande anser att det är helt uteslutet att placera den planerade stenkrossen vid Skönsmon 1:179 och undrar hur Trafikverket tänker där?
- 8.6 Önskemål att de som påverkas direkt av utbyggnaden ska hållas informerade kontinuerligt under byggtiden gällande hur arbetet fortskrider och eventuella förändringar.
- 8.7 Bullermätning ska ske över lång tid och på rätt ställen genom en dialog med boende om var de upplever mest buller. I yttrandet framförs även att buller från järnvägen upplevs som mest påfrestande vid syd-sydostlig vindriktning som enligt den yttrande sägs vara vanligast under sommarhalvåret.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 8.1 Källnära åtgärder har övervägts för hela järnvägssträckan inom järnvägsplanen. I Rapport Buller- och vibrationsutredning redovisas övervägda åtgärder och motiv till varför de förkastats respektive föreslagits. Det är ekonomiskt orimligt att bygga en 4 m hög skärm längs hela sträckan då kostnaden blir långt högre än nyttan beaktat samhällsekonomi.

- 8.2 De föreslagna källnära bullerskyddsåtgärderna kommer att påverka utsikten från de bostadshus som bullerskyddas. I plankartan och bilaga till plankarta finns redovisat vilka höjder på skärmarna som gäller. I kommande arbete med bygghandlingar kommer möjligheten till delvis transparenta skärmar att övervägas.
- 8.3 Utbyggnaden av dubbelspår på aktuell delsträcka medför att största tillåtna hastighet kan öka jämfört med idag. Det är en viktig och eftersträvad effekt såväl för persontrafiken som för godstrafik. Några hastighetssänkningar är inte aktuella att införa. Beräknade ljudnivåer och föreslagna skyddsåtgärder för buller och vibrationer baseras på att dubbelspåret utformas med högre hastighetsstandard jämfört idag.
- 8.4 Gällande regelverk för störning som uppstår vid byggrelaterat buller (NFS 2004:15) kommer inarbetas i bygghandling för projektet. Åtgärder för att reducera damning och utsläpp av partiklar ska eftersträvas vid torr väderlek, om möjligt med hänsyn till närliggande järnväg. För att skydda mot byggdamm, buller samt visuellt störande byggnationer ska byggområdet i möjlig mån skärmassas av från närliggande bostäder och kyrkogård. Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder vidtas företrädesvis innan anläggningsarbetena påbörjas för att även skydda under byggtiden. I byggskedet ska bullerskyddsskärmar anläggas så snart byggbarhet och logistik medger.
- 8.5 Trafikverket har framfört och tidigare vidhållit att krossning kan bli aktuell på fastigheten Skönsmon 1:179 som avses tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket har mer i detalj sett över förutsättningarna för krossning och bedömer nu att platsen kan undantas för krossning. Plankartan kommer därmed att ändras så att beteckningen T5 För krossanläggning tas bort från Skönsmon 1:179. Synpunkten tillmötesgår därmed.
- 8.6 Under byggtiden kommer Trafikverket tillsammans med den entreprenör som upphandlas att informera närboende om arbetets framdrift. Information om hur arbetet under byggtiden fortskrider och vad som kommer att ske kan se olika ut för olika etapper och berörda områden. Kontaktuppgifter till företrädare för Trafikverket kommer att tillhandahållas.
- 8.7 Uppföljande mätningar av trafikbuller kommer att genomföras i begränsad omfattning och som stickprov efter ombyggnad av järnvägen. Mätningarna kommer att genomföras enligt standardiserad mätmetod där vind- och väderförhållanden är styrda.

Yttrande nr 9

I yttrandet framförs följande:

- 9.1 Vilka åtgärder är planerade för att kompensera en värdeförlust till följd av bullerpåverkan för enskilda fastighetsägare som ligger närmare järnvägen?
-

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 9.2 För fastigheter som utsätts för buller högre än tillåtna riktvärden kommer Trafikverket åtgärda dessa med hjälp av spårnära eller fastighetsnära åtgärder, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomisk rimligt. I planen anges detta för respektive fastighet. Trafikverket följer gällande riktlinjer för buller vid järnväg. Finns det krav mot Trafikverket angående immissionsskador ska dessa framföras till Trafikverket. Ställda krav tolkas sedan efter miljöbalkens regler som också utgör grunden för eventuella beslut.

Yttrande nr 10

I yttrandet framförs följande:

- 10.1 Anser att det borde uppföras en betydligt högre bullerskyddsskärm än den nu föreslagna 2,2 m höga skärmen. Skärmen borde byggas högre än vad tåget är så inget ljud kan studsas mot övre delen av tåget mot de boende i Kubikenborg.
- 10.2 Vill veta om det gjorts någon bullermätning när det passerar tomma godståg.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 10.1 Högre skärm har utretts, men funnits vara ekonomiskt orimlig att bygga. Den nya 2,2 m höga skärmen kommer att förses med absorbent mot spår för att förhindra reflektion av buller mellan skärm och tåg.
- 10.2 Det har inte genomförts någon bullermätning av passerande tomma godståg i Kubikenborg. Uppföljande mätningar av trafikbuller kommer genomföras i begränsad omfattning och som stickprov efter ombyggnad av järnvägen.

Yttrande nr 11

I yttrandet framförs följande:

- 11.1 Anser att det är oklart vilka bullerskyddsåtgärder som vidtas efter det att bullervall med plank enligt planritning 4 tar slut i höjd med Hammaren 2 (Skönsmogatan 3) km 345+900, utöver de bulleråtgärder som erbjuds de enskilda fastigheterna, och anser att spårnära bullerskyddsåtgärder borde sträcka sig vidare väster ut i höjd med fastigheterna Linjalen (Västra Radiogatan).
- 11.2 Vidare menar den yttrande att en sådan åtgärd med förlängd bullerskyddsvall och bullerplank skulle minska bullerexponeringen för fastigheter i Hammaren, Nitaren och Linjalen och undrar om inte de fastighetsspecifika bullerskyddsåtgärderna skulle bli mindre omfattande om förslaget genomförs.

- 11.3 Saknar detaljer om det "växelpaket med sex växlar" som nämns i planförslaget och tar sin början vid km 345+880 kommer att påverka ljudbilden från ankommande tåg.
- 11.4 Fastighetsägare vill utöver erbjudandet om fastighetsnära bullerskyddsåtgärd i form av "Bullerskydd av uteplats" även bli erbjuden "Fönsteråtgärder" och "Ventilåtgärder" likt sin grannfastighet Hammaren 1 (Medborgargatan 24) i det fall ovan förslag om spårnära bullerskyddsåtgärder inte genomförs.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 11.1 Det föreslås endast fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på sträckan väster om bullervall med skärm.
- 11.2 Bullerskyddsvall kombinerad med bullerskyddsskärm föreslås där det finns utrymme och topografin gör att åtgärden blir effektiv. En förlängning västerut av den här bullerskyddsåtgärden föreslås inte eftersom byggnaden på fastighet Björneborg 2 blir ett hinder. En separat bullerskyddsvall med skärm på vallkrönet väster om fastigheten Björneborg 2 samt en bullerskyddsskärm närmare järnvägen har utretts, men det ger endast obetydlig minskning av ljudnivåerna vid bostadshusen och en förlängning västerut av den källnära åtgärden bedöms därför vara ekonomiskt orimlig.
- 11.3 Det är två växlar som kommer att anläggas i höjd med aktuell fastighet. Växlarnas påverkan har beaktats vid beräkning av ljudnivåer. Enligt beräkningsmetodiken läggs ett påslag om 6 dB i växelspetsen på respektive växel.
- 11.4 Fasadåtgärder erbjuds inte eftersom den befintliga fasadens ljudisolering bedöms vara tillräcklig för att riktvärden inomhus ska innehållas. Visar det sig efter ombyggnad av järnvägen att Trafikverkets beräkningar och bedömningar varit fel, och riktvärden inomhus överskrids, så är det Trafikverkets ansvar att vidta åtgärder så att riktvärden inomhus innehålls.

Yttrande nr 12

I yttrandet framförs följande:

- 12.1 De yttrande ber Trafikverket att om möjligt se över alternativ sträckning av den tänkta servicevägen och inlösen av fastigheten Björneborg 3. Fastighet Björneborg 3 är av största betydelse för verksamheten för att tillgodose behovet av uppställningsytor- och parkeringsytor. I yttrandet finns 2 alternativa förslag på serviceväg, där alternativ 1 är att föredra för verksamheten men även alternativ 2 skulle vara bättre än liggande förslag.



Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

12.1 Trafikverket har sett över utformningen av serviceväg och redovisade markanspråk. Efter kommunikering med berörda fastighetsägare har Trafikverket kommit fram till att planen ska ändras enligt följande:

- Servicevägens planläge flyttas så att infarten från Björneborgsgatan istället förläggs via Sundsvall kommuns fastighet Skönsmon 1:1. Förslaget innebär att acceptabel längslutning kan tillgodoses samtidigt som närliggande bullerskyddsvall med bullerskyddsskärm inte påverkas.

Björneborg 3 påverkas på följande sätt:

- Markanspråket på fastigheten kan påtagligt reduceras. Kvarstående markanspråk utgörs endast av en smal remsa som erfordras för underhåll av stängsel (servitut Js1).

Björneborg 2 påverkas på följande sätt:

- Fastigheten kommer inte längre att omfattas av markanspråk som avser järnvägsmark med äganderätt. Området för tillfällig nyttjanderätt utökas något. En smal remsa som erfordras för underhåll av stängsel kvarstår (servitut Js1).

Den kommunalt ägda fastigheten Skönsmon 1:1 påverkas på följande sätt:

- Markanspråk avseende järnvägsmark med äganderätt utökas något.

Ändringen har av länsstyrelsen inte bedömts medföra att MKB behöver godkännas på nytt. Genomförandet av ändringen följer vad som anges i Trafikverkets TDOK 2019:0459 kap 14.4.2 Mindre ändring. Samtliga handlingar i denna fråga har diarieförts.

Yttrande nr 13

Sametinget
Box 90
981 22 Kiruna
kansli@sametinget.se

I yttrandet framförs följande:

13.1 Sametinget har inga synpunkter på aktuell järnvägsplan.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

13.1 Trafikverket tackar för svar.

Yttrande nr 14

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)
Solna strandväg 96
171 16 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

14.1 SSM framför att den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring järnväg och transformatorstationer. Elektriska fält avskärmade av vegetation och byggnadsmaterial och därför orsakar inte yttre källor några betydande sådana fält



inomhus. Magnetfält avskärmas däremot inte på samma sätt och därför kan yttre källor signifikant höja magnetfältsnivån inomhus. Det finns en vetenskapligt grundad misstanke om förhöjd risk för barnleukemi för barn som exponeras varaktigt för lågfrekventa magnetfält. SSM bedömer utifrån egna mätningar att ungefär hälften av landets bostäder förväntas ha magnetfält som i årsmedelvärde understiger 0,05 μT och ungefär 95 % av landets bostäder förväntas ha magnetfält som i årsmedelvärde understiger 0,2 μT . Den dominerande frekvensen för ovan given exponering är 50 Hz.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

14.1 Trafikverket noterar inkommen information från SSM.

Yttrande nr 15

I yttrandet framförs följande:

- 15.1 Redan idag upplevs bullret högt från både motorväg och passerande tåg. Den yttrande vill att det ska satsas på bullerskydd längs hela sträckan men främst där bostadsområden ligger nära och ger som förslag att det ska byggas en ljudvall väster om tågrälsen för att minska det sammantagna bullret från motorväg och tåg.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 15.1 Källnära åtgärder har övervägts för hela järnvägssträckan inom järnvägsplanen. I Rapport Buller- och vibrationsutredning redovisas övervägda åtgärder och motiv till varför de förkastats respektive föreslagits. Endast på en sträcka väster om passagen över Björneborgsgatan, där järnvägen flyttas norrut, finns utrymme att uppföra en bullervall. Längs övriga sträckan saknas förutsättningar för bullervallar. Endera saknas utrymme, eller så är terrängen ogynnsam. I Kubikenborg föreslås en 2,2 m hög spårnära skärm norr om bron över Fridhemsgatan. Söder om bron föreslås befintlig låg spårnära skärm flyttas till nya spåret. Söder om Fridhemsgatan finns utrymme för en bullervall, men terrängen är mycket ogynnsam för en sådan åtgärd. En bullervall skulle behöva byggas minst 10 m hög för att ge något skydd för boende i området, vilket är tekniskt orimligt beaktat de geotekniska förhållandena.

Yttrande nr 16

I yttrandet framförs följande:

- 16.1 Den yttrande är missnöjd med Trafikverkets samrådsredogörelse och järnvägsplaneprocess. Vidare hävdar den yttrande att Trafikverket inte har kunnat göra en opartisk bedömning av lokaliseringsalternativ för dubbelspåret. Detta på

grund av att dåvarande Banverket under år 2007 ska ha meddelat E4-projektet att framtida dubbelspår kommer ha en västlig spårdragning varpå E4-projektet byggt en gabionmur nedanför Sönderborgsgatan i anslutning till trafikplatsen. Vidare anser den yttrande att Trafikverket inte ska ta hänsyn till denna gabionmur vid utredning av lokaliseringalternativ eller kunna åberopa att gabionmuren som en av fördelarna med en västlig spårdragning. Under rubriken "4.2.16 Bortvalda utformningsalternativ" i planbeskrivningen redovisas en analys av olika lokaliseringalternativ där Trafikverket underlåter att redovisa att det redan fanns ett beslut om den västliga dragningen av dubbelspåret. Till följd av detta anser yttrande att Trafikverket inte följt den lagstadgade processen för att ta fram en järnvägsplan utan undanhållit viktiga fakta i samråds- och granskningsfasen.

- 16.2 Till följd av Trafikverkets bedömning, att med en mindre omläggning av Skyttegränd kan genomgående trafik upprätthållas under byggtiden, har yttrande framfört att det krävs framkomlighet för sopbil och 12 m lastbil vid omledning av Skyttegränd, utöver detta krävs plats för kommunens snöröjare att lägga upp snö eftersom ingen plats finns längs Skyttegränd.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 16.1 I yttrandet framförs att det sedan tidigare finns ett beslut avseende dubbelspårets dragning och att Trafikverket inte följer den lagstadgade processen för en järnvägsplan. Påståendet är inte korrekt. Beslut om dubbelspårets lokalisering och utformning erhålls inte förrän en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft, innan så sker är järnvägsplanarbetet en process med ett kontinuerligt samrådsförfarande och en successiv kunskapsuppbyggnad och utveckling av järnvägsplanen.

I samrådsredogörelse daterad mars 2022 bemöttes denna synpunkt och det som framförs där är fortfarande giltigt: 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 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 yttrandet 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, och 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 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 i skede samrådshandling, har mer detaljerade studier

kunnat klarlägga att ett östligt alternativ är förknippat med en ofördelaktig problematik som inte förutsetts i tidigare skeden.

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.

16.2 Trafikverket noterar synpunkten och bedömer att den kan tillgodoses.

Yttrande nr 17

I yttrandet framförs följande:

- 17.1 Begäran om att Trafikverket löser in fastighet Rorsmannen 5. Främsta anledningarna som anges är att fastigheten blir påverkad av buller- och vibrationsnivåer som enligt utredning inte kommer att innehållas, förhöjda elektromagnetiska fält som bedöms bli för höga för hälsa och välmående samt försämrad utsikt och därmed svårare att hyra ut befintliga lägenheten och lokaler. Ytterligare skäl anförs genom 4 kap. lagen (1995:1649) om byggande av järnväg
- 2 §, med konsekvens att Trafikverket bär skyldighet att lösa mark, om fastighetsägare som drabbas genom gällande järnvägsplan så begär;
 - 6 § "Talan om inlösen får väckas även om beslutet att fastställa järnvägsplanen inte har vunnit laga kraft."; samt
 - 5 §, med ersättning i enlighet med expropriationslagen (1972:719).
- 17.2 Trafikverkets svar i Samrådsredogörelsen; "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." bemöter endast risk under byggtid, risk under efterföljande drifttid anses inte vara bemött.
- 17.3 Vidare menar den yttrande att Trafikverkets svar i Samrådsredogörelsen;
- "Trafikverket har utrett eventuell påverkan på energibrunnar i närområdet men bedömer att de inte kommer att påverkas." inte bemöter hur t.ex. tillgänglighet till brunnar vid service och underhåll säkerställs och att frågan därmed inte är tillräckligt utredd och besvarad.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 17.1 Inlösen med anledning av exempelvis miljöskada regleras inte av järnvägsplanen. Ansökan om inlösen hanteras i en egen process och en prövning sker i varje enskilt fall. Ansökan kan ställas till Trafikverket. Kontakt kan tas med markförhandlare i projektet för mer information om hur man ställer en sådan ansökan.
- 17.2 Trafikverket gör bedömningen att den yttrande tolkar det som att den byggväg som etableras under byggtiden ska ligga kvar när byggnationerna är klara. Så är inte



fallet, när byggnationerna är klara och återställningsarbeten skett kommer byggvägen inte att finnas kvar. Några riskbedömningar avseende drifttid är därmed inte aktuella att utföra.

- 17.3 Tillgänglighet till energibrunnar för erforderlig service och underhåll kommer att överenskommas med Trafikverket om dessa ligger inom nyttjanderättsområdet.

Yttrande nr 18

I yttrandet framförs följande:

- 18.1 Trafikverket har lovat ett möte med en bullerexpert för att fastighetsägaren ska få mer information. Fastighetsägaren har inte blivit kallad till ett sådant möte.
- 18.2 Vidare ifrågasätts beslutet att fastighetsägarens grannar får spårnära bullerskyddsåtgärder men inte fastighetsägaren i fråga trots att de enligt bullerberäkningarna får ett försämrat läge efter genomförande av järnvägsplanen. Trafikverket ombeds se över det beslutet igen för att förbättra åtgärderna för dem.
- 18.3 Det har tagits ner en hel del träd mellan järnvägen och fastigheten vilket enligt den yttrande har försämrat bullersituationen för dem.
- 18.4 Den yttrande hänvisar till att i de beräkningar som är gjorda visar färgskalorna att ljudnivån för berörd fastighets uteplats går från grön ($>50\text{--}\leq 55$) till gul ($>55\text{--}\leq 60$). Men enligt den tabell över föreslagna bullerskyddsåtgärder som är bilaga till Rapport buller- och vibrationsutredning anges ≤ 55 som ljudnivå utomhus vid uteplats, vilket inte stämmer överens med illustrationerna.
- 18.5 Den yttrande undrar om det stämmer att tågtrafiken ska kunna köra i 155 km/h förbi deras hus vid sektion km 345+900.
- 18.6 Den yttrande lyfter fram att det är motsägelsefulla uppgifter i planbeskrivningen och illustrationskarta 4 vad gäller bullerskyddsåtgärder. I planbeskrivningens översiktsskarta i avsnitt 4.2 anges bullerskyddsåtgärder mellan ca km 345+540 till km 345+925, men i illustrationskarta 4 står km 345+530 till km 345+890.
- 18.7 I tabell 1.16 anges att det ska bli spårnära åtgärd i form av bullervall+skärm vid den yttrandes fastighet, men så är det inte angivet på plankartan

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 18.1 Trafikverket kontaktade fastighetsägaren via mail, men svar uteblev. Försök att kontakta fastighetsägare via telefon är även det gjort utan framgång. Trafikverket är öppen för fortsatt dialog med fastighetsägaren bara kontakt kan tas.
- 18.2 Bullerskyddsvall kombinerad med bullerskyddsskärm föreslås där det finns utrymme och topografin gör att åtgärden blir effektiv. En förlängning västerut av den här bullerskyddsåtgärden föreslås inte eftersom byggnaden på fastighet Björneborg 2 blir ett hinder. En separat bullerskyddsvall med skärm på vallkrönet väster om fastigheten Björneborg 2 samt en bullerskyddsskärm närmare järnvägen har utretts, men det ger endast obetydlig minskning av ljudnivåerna vid bostadshuset och en förlängning västerut av den källnära åtgärden bedöms därför vara ekonomiskt orimlig.

- 18.3 Ett tätt och lummigt skogsstråk med en bredd om minst 50 m mellan källan och mottagaren beräknas ge viss ljuddämpning. Enstaka träd eller en glesare trädridå, som är fallet här, beräknas däremot inte ge någon ljuddämpande effekt. Den avverkning av vegetation som projektet medför beräknas därför inte påverka ljudnivån vid närliggande bostäder.
- 18.4 Ljudnivåerna vid den mest bullerutsatta fasaden som redovisas i tabellform i bilagor till Rapport buller- och vibrationsutredning avser frifältsvärde, det vill säga utan inverkan av ljudreflexer i den egna bakomvarande fasaden. Ljudnivåerna som redovisas i bullerutbredningskartor inkluderar inverkan av reflexen i den egna bakomvarande fasaden (ej frifältsvärde) och blir därför högre än ljudnivåerna som redovisas i tabellerna. Fastigheten beräknas få lite högre ekvivalenta ljudnivåer jämfört med nuläget och lägre maximala ljudnivåer. Jämfört med nollalternativet beräknas dock ljudnivåerna bli lägre (mellan 0-1 dBA lägre för ekvivalenta ljudnivåer och 1 dBA lägre för maximala ljudnivåer), tack vare föreslagen bullerskyddsvall och bullerskyddsskärm öster om byggnaden på fastighet Björneborg 2. Vid uteplatsen ansluten till bostaden på skyddad sida beräknas den ekvivalent ljudnivå bli < 55 dBA, se ljudnivån i tabellform i Rapport buller- och vibrationsutredning. Vid uteplatsen beräknas det inte bli någon skillnad på ekvivalenta ljudnivåer jämfört med nollalternativet och maximala ljudnivåer beräknas bli 1 dBA lägre.
- 18.5 Största tillåtna hastighet blir 155 km/h för persontåg och 100 km/h för godståg i höjd med aktuell fastighet. I praktiken kommer dock det absoluta flertalet persontåg och många godståg att stanna vid Sundsvall C, vilket innebär att flertalet tåg kommer hålla väsentligt lägre hastigheter här.
- 18.6 Det som anges i bilaga till plankartan och i illustrationskartan, det vill säga 345+530-345+890, är korrekt. Det som anges i planbeskrivningens översiktskarta är en felskrivning som kommer att korrigeras i fastställelsehandlingen.
- 18.7 Den föreslagna bullerskyddsvallen med skärm ger viss effekt för aktuell fastighet även fast den inte sträcker sig förbi fastigheten och därför anges spårnära åtgärder i tabellen. Nivåer angivna i tabell 1:16 kan jämföras med nivåer i tabell 1.19 där nivåer med ombyggd järnväg utan föreslagna spårnära bullerskyddsåtgärder redovisas.

Yttrande nr 19

I yttrandet framförs följande:

- 19.1 De yttrande anser att föreslagen plats för uppställning av eventuellt krossverk är högst olämplig. Angivna anledningar är att ytan de senaste åren använts som snöupplag vilket medfört stora störningar på kvällar och nätter för närboende. De yttrande är nu oroliga över att krossverket ska medföra mer störning i form av buller och damning. De framför även önskemål om att byggarbeten endast utförs dagtid (8h/dag).
- 19.2 Önskemål framförs att det vid 344+500 inte bara ska vara låga bullerskydd, utan att Trafikverket vid en nybyggnation gör så mycket som möjligt för att göra det trivsamt att bo kvar i området. De yttrande vill ha kraftiga bullerskydd och någon form av t.ex. växtlighet som döljer eller gör anläggningen mer attraktiv.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 19.1 Trafikverket har framfört och tidigare vidhållit att krossning kan bli aktuell på fastigheten Skönsmon 1:179 som avses tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket har mer i detalj sett över förutsättningarna för krossning och bedömer nu att platsen kan undantas för krossning. Plankartan kommer därmed att ändras så att beteckningen T5 För krossanläggning tas bort från Skönsmon 1:179. Synpunkten tillmötesgår därmed. Avseende byggarbeten så kan Trafikverket i detta skede inte utlova att byggande endast kommer att ske dagtid.
- 19.2 Högre bullerskyddsskärm söder om Fridhemsgatan har utretts, men förkastats p.g.a. att kostnaden blir långt högre än nyttan beaktat samhällsekonomi. Trafikverket planerar att anlägga planteringar av träd och buskar mellan bullerskyddsskärm och Kyrkbergsvägen. Vegetationen kommer delvis att dölja bullerskyddsskärmen och ge området mellan skärm och Kyrkbergsvägen en parklik karaktär bestående av gräsytor med grupper av träd och buskage.

Yttrande nr 20

SKIFU Fastigheter i Sundsvall
Box 343
Skepparegatan 5A
851 05 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

- 20.1 SKIFU ställer sig positiva till presenterad järnvägsplan för anläggande av dubbelspår.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 20.1 Trafikverket tackar för svar.

Yttrande nr 21

Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)
601 76 Norrköping
registrator@smhi.se

I yttrandet framförs följande:

- 21.1 SMHI har tagit del av kungörelsen och har inga synpunkter.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 21.1 Trafikverket tackar för svar.

Yttrande nr 22

Statens Geologiska Institut (SGI)
Olaus Magnus väg 35
581 93 Linköping

I yttrandet framförs följande:

- 22.1 SGI noterar att deras fråga om sensitiv lera och bakåtgripande skred har beaktats i, bland annat i Miljökonsekvensbeskrivningen 2021-09-13 kap. 8.11. Där anges att den nya järnvägen till stor del kommer gå på lägre nivå än dagens och därmed

kommer den pådrivande belastningen i slänten minska. SGI delar den uppfattningen. Men det anges också i samma kapitel att en av de risker som identifierats är "Ras och skred som orsakar instabilitet av järnvägen Ostkustbanan". SGI vill ställa frågan om slänterna och strandkanten mellan järnvägen och havet har tillfredsställande stabilitet eller om det finns en risk att ett skred utanför banområdet kan orsaka ett bakåtgripande skred som kan påverka stabiliteten i/under banvallen? SGI noterar att det finns två sektioner, T93028-024-55-1 och 55-2 med relativt låga säkerhetsfaktorer i "Översiktlig stabilitets-kartering i Mitts län, Sundsvalls kommun, Räddningsverket (av Tyréns), 2007-04-27.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

22.1 Avståndet mellan nytt dubbelspår och havet är ca 130-200 meter eller mer. Mellan havet och nytt dubbelspår finns väg 562, industriverksamhet med hårdgjorda ytor och byggnader samt att nytt Kubalspår och utdragsspår planeras att byggas. Stora delar av strandlinjen har kajkonstruktioner/sprängsten. Som nämnts tidigare och som SGI delar uppfattningen av är att stabilitetsförhållandena kommer att förbättras ned mot havet då det sker avlastning av den pådrivande belastningen. Den nya järnvägsbanken kommer även utföras med stabilitetshöjande (och sättningsreducerande) åtgärder i form av lättfyllning och ibland utskiftning och återfyllning av lättfyllning på delar av sträckan. De två sektionerna med relativt låga säkerhetsfaktorer som SGI hänvisar till är belägna i läge för Sundsvallsbron (E4). Dessa sektioner beräknades 2007 vilket är innan bron byggdes. I samband med att ny E4 anlades har markarbeten utförts i och omkring Sundsvallsbron och förhållandena har därmed förändrats sedan 2007 då stabilitetsberäkningar utfördes. Enligt SGI:s rapport "Högsensitiv lera i Västernorrlandslän" daterad 2020-12-15 kan bland annat konstateras att utbredningen i plan och djup av högsensitiva och kvicka leror är begränsade i Västernorrlands län, vilket påverkar förutsättningarna för utlösandet av stora skred. Utifrån detta anses risken för att ett skred utanför banområdet kan orsaka ett bakåtgripande skred som kan påverka stabiliteten i/under banvallen ej föreligger och att slänterna och strandkanten mellan järnvägen och havet har tillfredsställande stabilitet.

Yttrande nr 23

Länsstyrelsen Mitt

Postadress: 871 86 Härnösand

Besöksadress: Nybrogatan 15

I yttrandet framförs följande:

23.1 Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter på planhandlingarna utan bedömer att Trafikverket har tillmötesgått de synpunkter länsstyrelsen lämnade under samrådet.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

23.1 Trafikverket tackar för svar.

Yttrande nr 24

I yttrandet framförs följande:

- 24.1 Att det är synd att Trafikverket valt den västliga spårdragningen då yttrande anser att den östliga spårdragningen hade berört färre individer negativt.
- 24.2 Den yttrande undrar om någon kompensation kommer utgå då fastighetsägaren antar att värdet på fastigheten kommer att sjunka.
- 24.3 Den yttrande undrar om det kommer att ske någon kompensering för det byggbuller som kommer uppstå.
- 24.4 Den yttrande undrar om några bulleråtgärder planeras under byggtiden.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 24.1 Trafikverket har utvärderat alternativa sträckningar inom korridoren och den sammantagna bedömningen är att en västlig sträckning inom korridoren är klart fördelaktigare än en östlig. Motiven för detta framgår av planbeskrivningen kapitel 4.2.16.
- 24.2 För fastigheter som utsätts för buller högre än tillåtna riktvärden kommer Trafikverket åtgärda dessa med hjälp av spårnära eller fastighetsnära åtgärder, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomisk rimligt. Detta anges i planen för respektive fastighet. Trafikverket följer gällande riktlinjer för buller vid järnväg. Finns det krav mot Trafikverket angående immissionsskador ska dessa framföras till Trafikverket. Ställda krav tolkas sedan efter miljöbalkens regler som också utgör grunden för eventuella beslut.
- 24.3 Trafikverket följer Naturvårdsverkets föreskrifter och riktvärden för byggbuller. Innehålls inte dessa kan Trafikverket erbjuda ytterligare åtgärder för att minska störningarna. Vilka åtgärder som eventuellt är lämpliga undersöks när projektet vet hur stor störningen är eller kommer bli under en period.
- 24.4 Gällande regelverk för störning som uppstår vid byggreglaterat buller (NFS 2004:15) kommer inarbetas i bygghandling för projektet. Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder vidtas företrädesvis innan anläggningsarbetena påbörjas för att även skydda under byggtiden. I byggskedet ska bullerskyddskärmar anläggas så snart byggbarhet och logistik medger. För att skydda området från bland annat buller kan det bli aktuellt att byggområdet skärmas av från exempelvis bostäder. Notera att någon krossningsverksamhet inte längre är aktuell på fastighet Skönsmon 1:179.

Yttrande nr 25

Försvarsmakten
107 85 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

- 25.1 Försvarsmakten har inget att erinra på rubricerat ärende. Försvarsmakten passar på att uppmärksamma om att vid planering av vidare sträckning runt Sundsvalls bangård är sidospår och lastkajer av betydelse för Försvarsmaktens verksamhet.

Samråd om utformning som möjliggör lastning och lossning samt uppställning av utrustning och fordon önskas därför.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

25.1 Trafikverket noterar synpunkten och kommer ta kontakt med Försvarsmakten för fortsatt samråd.

Yttrande nr 26

Sundsvalls kommun
Normmalmsgatan 4
851 85 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

- 26.1 Kommun förordar att järnvägens dubbelspår ska byggas så snart som möjligt då det är en prioriterad fråga för kommunen ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. Men förbehåller att det trots detta är viktigt att järnvägsutformningen blir sådan att både nationella, regionala och lokala intressen tillvaratas på bästa möjliga sätt och med ett långsiktigt utvecklingsperspektiv.
- 26.2 I kommunens granskningshandling Översiktsplan Sundsvall 2040 har markanvändningen längs Björneborgsgatan ändrats från MBT mångfunktionell bebyggelse stad/tätort till MBV mångfunktionell bebyggelse verksamheter då området utsätts och kommer att utsättas för buller och vibrationer från järnvägen. Skillnaden är att MBT kan innehålla bostäder men det kan inte MBV.
- 26.3 Kommunen ser positivt på att ytorna för tillfälligt nyttjande har minskats i anslutning till Skönsmons kyrka men önskar att markintrången kan göras ännu mindre. Vidare framhåller kommunen att även om entreprenören får spara vegetation inom etableringsytan så är det inte troligt att så blir fallet om det inte finns några föreskrifter och viten kopplade till detta.
- 26.4 Kommunen vidhåller sin ståndpunkt från tidigare yttrande att föreslagen plats för krossningsverksamhet på fastigheten Skönsmon 1:179 inte är lämplig och att omfattande skyddsåtgärder behöver vidtas för att minimera störningen för närboende från övrig verksamhet på platsen. Detta p.g.a att samma yta även föreslås som tillfälligt nyttjande för angränsande järnvägsplan söderut vilket innebär att ett avsevärt antal närboende under lång tid kommer att påverkas av störningar från byggnationer.
- 26.5 Kommunen har efter kontakt med Trafikverket förstått att alternativa åtgärder i form av exempelvis bullerreducerande vägbeläggning och/eller hastighetssänkningar inte är möjliga att genomföra inom ramen för järnvägsplanen. Dock anser kommunen att de allmänna bullernivåerna längs Björneborgsgatan ändå bör förbättras, detta kan innebära att kommunen genom miljökontoret utanför järnvägsplanen kan komma att initiera ett tillsynsärende i frågan.
- 26.6 Kommunen konstaterar att enligt bullerutredningen kommer två bostadshus på fastigheterna Mon 6 (Svanäng 111) och Rorsmannen 2 (Skotvägen 6) inte att klara riktvärde för maximal bullernivå inomhus trots omfattande fastighetsnära



skyddsåtgärder. För övriga angränsande bostadshus i aktuellt område norr om Björneborgsgatan föreslår Trafikverket erbjudande om förvärv. Att dessa två inte erbjuds förvärv motiverar Trafikverket med att högsta acceptabla nivåer inte överskrids. Kommunen anser att högsta acceptabla nivån är för högt satt och att riktvärden ska gälla, vilket de framför är av allra största vikt avseende bullernivåer inomhus. Vidare framför kommunen att en mängd studier visar att buller har stor negativ påverkan på människors hälsa. Kommunen förespråkar därför att även dessa två bostadshus erbjuds förvärv.

- 26.7 Kommunen noterar att angivna bullernivåer presenterade i tabeller i Rapport Buller- och vibrationsutredning bilaga 1.15 inte helt tycks överensstämja med ljudutbredningskartorna i bilagorna 1.2-1.13. Detta gäller exempelvis fastigheterna Anoden 6 och Prästgården 9. Vid kontakt med Trafikverket framkom att redovisningen i kartorna inte är lika exakt som de värden som presenteras i tabellerna. Kommunen anser att detta bör förtydligas i handlingen för att undvika missförstånd och feltolkningar.
- 26.8 Kommunen framför att det, som Trafikverket själva säger, är det svårt att veta hur bullersituationen inuti Skönsmons kyrka kommer att påverkas. Kyrkan är byggd för att ha god akustik så att ord och musik ska spridas i kyrkorummet. Kommunen undrar vad som händer om åtgärderna inte är tillräckliga? Går det att göra mer? Behöver Trafikverket räkna mer detaljerat nu eller mäta efteråt?
- 26.9 För att Björneborgsgatan även fortsättningsvis ska vara en dubbelsidig stadsgata vill kommunen planera för andra byggnader och verksamheter på den yta som friställs. Det vore därför bra om Trafikverket säljer vidare den mark som förvärvas till kommunen eller intresserade exploatörer.
- 26.10 Kommunen önskar att ingenting i den här järnvägsplanen eller närliggande bangårdsprojekt försvårar eller fördyrar bygget av en eventuell bro över järnvägen med anslutning till Björneborgsgatan vid Bäckparken. I och med att den nya stadsdelen på Södra kajen snart kan komma till stånd har behovet av bro över järnvägen åter aktualiserats och den finns utpekad i kommunens förslag till ny översiktsplan (Översiktsplan Sundsvall 2040). Om bron kan byggas före 2030 ser kommunen goda möjligheter att söka medfinansiering och vill föra dialog med Trafikverket om den.
- 26.11 Kommunen önskar förtydligande i vad som gäller för vändplats för bussar norr om Fridhemsgatan. Kommunen anser att det i texten står beskrivet att vändplatsen enbart ska flyttas tillfälligt men att det i ritningarna ser ut som att marken kommer tas i anspråk permanent. Kommunen anser också att det inte framgår var tänkta alternativa lägen skulle kunna vara vilket gör det svårt för dem att uttala sig om lösningen är godtagbar eller inte. De framhåller att det är viktigt att dialogen om nytt läge hålls med såväl kollektivtrafikmyndigheten som kommunen och operatören.
- 26.12 I gestaltungsprogrammet står att "Ytterslänter markmodelleras med varierande slänlutningar, generellt ska de inte luta mer än 1:3. Där det är ont om plats kan de dock vara brantare." Flacka slänter tar mer plats i en redan trång sektion. Kommunen anser att variation är bra om det finns utrymme men att det är



- tveksamt om detta är rätt plats för långa slänter. Kommunen förespråkar hellre en mur och mer plan yta så omgivningen kan ansluta nära järnvägen. Kommunen undrar om det ges utrymme till flackare slänter än 1:3 inom nytt järnvägsområde?
- 26.13 Kommunen arbetar för att öka den biologiska mångfalden, bland annat genom att möjliggöra för fler pollinatörer och påpekar att en blommande, örtrik fröblandning vore att föredra vid etablering av ny vegetation och eventuell stödså. Lövträd är generellt bättre än barr och blomning är generellt bättre än ingen blom. Kommunen framför att det verkar som att Trafikverket är inne på samma spår men vill att det ska genomsyra allt.
- 26.14 I gestaltungsprogrammet räknas flera av kommunens parker upp men inte Enhörningsparken. Parken är delvis vildvuxen men det finns en lekplats, gräsmattor för motion och vila samt en förhoppning om att kunna utveckla parken till en stadsdelspark.
- 26.15 Kommunen är positiva till den trappa som föreslås mellan Sönderborgsgatan och gångbanan vid bron och undrar om det finns någon mer exakt placering var en sådan trappa skulle ligga.
- 26.16 Kommunens planavdelning har varit delaktig vid framtagande av PM berörda stads- och detaljplaner och tycker att texten är okej men att bilderna är något missvisande eftersom planernas gränser har förenklats. För kommunens eget arbete fungerar det ändå eftersom de har originalen och det är deras handläggning av planerna som är det relevanta. Kommunen anser att det är upp till Trafikverket att avgöra om redovisningen är tillräckligt bra för alla andra.
- 26.17 Kommunen vidhåller synpunkter från tidigare yttrande och vill igen trycka på att de anser att alla ytor som nyttjas ska minimeras och optimeras för att ha så lite påverkan på naturmiljön som möjligt vid nya markanspråk. Vid återställning av ytor anser dem att dessa med fördel kan anläggas så att de får en bättre ekologisk funktion än innan för att kompensera för den totalt sett minskade arealen naturmiljö i området. Kommunen vill också åter vidhålla vikten av att utveckla gröna stråk för så väl djur- och växtliv som för friluftslivet, eftersom det är en brist på detta i området med tanke på tidigare genomförd exploatering.
- 26.18 Kommunen anser att det är önskvärt att flytta avbaningsmassor från områdena som berör naturvärdesobjekt 39 och 40 till en lämplig plats inom rimligt avstånd till naturvärdesobjekten. Detta för att säkerställa att befintliga naturvärden inte riskerar att försvinna eller förstöras helt under byggtiden och på så vis ta vara på befintliga värden som dels kan återföras vid återställningsarbeten och dels kan hjälpa till att sprida dessa värden till ett större område.
- 26.19 Kommunen ser positivt på förslaget att flytta almar inom kommunen. Dem vill samtidigt påtala riskerna med spridning av almsjukan. Kommunen deltar gärna i samråd om lämpliga områden för detta tillsammans med Trafikverket genom miljökontoret och parkavdelningen på Sundsvalls kommun. De ser positivt på att kontakt redan är tagen med kommunens parkavdelning om återställande, skydd och flytt av värdefulla träd.
- 26.20 Kommunen anser att det vore lämpligt och rimligt att Trafikverket genomför en kompensationsåtgärd som möjliggör för havsvandrande arter att åter obehindrat



kunna vandra i Carlsbäcken. Detta särskilt med tanke på de långa sträckor såväl söder som norr om bäcken där infrastrukturen har anlagts utan några möjliga passager för vilt och där bäckarnas naturvärden har förstörts genom kulvertering. Kommunen anser inte att Trafikverket tillfullo tar sitt ansvar att värna dessa värden i området och att man heller inte föreslår kompensationsåtgärder för de värden som oundvikligen påverkas eller förstörs på grund av infrastrukturen. Kommunen föreslår en kompensationsåtgärd där Carlsbäcken öppnas upp från sin mynning i havet och några hundratal meter uppströms, gärna så långt som förbi E4 och järnväg om möjligt. Kommunen deltar gärna i samråd och diskussioner på en mer detaljerad nivå. Vidare anser kommunen att det är ett bra tillfälle att samordna ett sådant genomförande i samband med detta stora projekt inom området. De framför även att det borde bli billigare att utföra denna åtgärd nu när resurser i form av exempelvis projektorganisation redan finns på plats.

- 26.21 Kommunen framför att 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.
- 26.22 Sundsvalls museum bedömer att bulleråtgärder som rekommenderas i PM byggnadsinventering bör efterföljas så att berörda byggnaders kulturvärden bibehålls.
- 26.23 Sundsvall museum framför att det är av stor vikt att Skönsmons kyrka är tekniskt förberedd för föreslagna åtgärder, så att byggnaden och byggnadsdetaljer inte skadas under byggskedet. Detta bör säkerställas i god tid.
- 26.24 Vidare framför de att om byggnaden på fastigheten Skönsmon 1:167 flyttas utanför sitt historiska sammanhang eller rivs, bör den dokumenteras invändigt och utvändigt.
- 26.25 Sundsvalls museum bedömer att de kulturhistoriskt värdefulla byggnader vars fastigheter kommer att erbjudas förvärv av Trafikverket och där det i planbeskrivningen står att dessa kan komma att rivas i framtiden skulle innebära en stor negativ påverkan på kulturmiljön om dessa rivs. Flertalet av dessa byggnader är mycket viktiga för stadsbilden samt områdets kulturhistoria och karaktär. Sundsvalls museum framför att de istället för rivning bör förvaltas och underhållas utifrån plan- och bygglagens varsamhetskrav och förvanskingsförbud. Rivningsskydd kan vara aktuellt för de byggnader som enligt byggnadsinventeringen är värdefulla och i synnerhet den som bedöms som särskilt värdefull (Bangården 4).
- 26.26 Sundsvalls kommun deltar gärna i det fortsatta arbetet med om- och utbyggnad av dubbelspår och bangården. Främst tillsynssidan behöver involveras men information om projektets framdrift är också intressant att ta del av och viktigt för kommunen att ha kännedom om. Kommunen är positiv till att Trafikverket redan tagit denna kontakt med kommunen och att det hålls en levande dialog.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 26.1 Trafikverket noterar synpunkten.
- 26.2 Trafikverket noterar informationen.



- 26.3 Trafikverket har sett över erforderliga markanspråk vid Skönsmons kyrka och minimerat dessa, såväl avseende permanenta markanspråk som tillfälliga. Trafikverket bedömer att de markanspråk som framgår av granskningshandlingen är ett absolut minimum för att klara ett genomförande. Någon ytterligare reduktion eller ändring i övrigt av markanspråken vid Skönsmons kyrka är därmed inte aktuellt. Avseende sparande av vegetation inom området för tillfällig nyttjanderätt så ser Trafikverket över förutsättningarna för det för närvarande. Om översynen utmynnar i bedömningar som innebär att exempelvis enstaka träd kan sparas så kommer det att regleras i avtal med den entreprenör som upphandlas.
- 26.4 Trafikverket har framfört och tidigare vidhållit att krossning kan bli aktuell på fastigheten Skönsmon 1:179 som avses tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket har mer i detalj sett över förutsättningarna för krossning och bedömer nu att platsen kan undantas för krossning. Plankartan kommer därmed att ändras så att beteckningen T5 För krossanläggning tas bort från Skönsmon 1:179. Synpunkten tillmötesgår därmed. Ändringen har av länsstyrelsen inte bedömts medföra att MKB behöver godkännas på nytt. Genomförandet av ändringen följer vad som anges i Trafikverkets TDOK 2019:0459 kap 14.4.2 Mindre ändring. Samtliga handlingar i denna fråga har diarieförts.
- 26.5 Trafikverket noterar synpunkten om att krav på skyddsåtgärder för vägtrafikbuller som inte kan hanteras inom järnvägsplanen, kan komma att hanteras genom tillsynsärende.
- 26.6 Det stämmer att riktvärde inomhus beräknas överskridas trots de omfattande fasadåtgärder som erbjuds. Men överskridandet beräknas endast bli 1 dBA, och riktvärde för vibrationer beräknas innehållas. Enligt Trafikverkets riktlinjer finns inte stöd för erbjudande av förvärv för dessa två hus.
- 26.7 Rapport Buller- och vibrationsutredning kompletteras med information om skillnaden av redovisning av ljudnivåer i bullerkartor och tabeller. Ljudnivåerna vid den mest bullerutsatta fasaden avser frifältsvärde, dvs. utan inverkan av ljudreflexer i den egna bakomvarande fasaden, och redovisas i bilagor till Rapport buller- och vibrationsutredning i tabellform. Ljudnivåerna som redovisas i bullerutbredningskartor inkluderar inverkan av reflexen i den egna bakomvarande fasaden (ej frifältsvärde) och blir därför högre än ljudnivåerna som redovisas i tabellerna. Rapport Buller- och vibrationsutredning kompletteras med information om skillnaden av redovisning av ljudnivåer i bullerkartor och tabeller.
- 26.8 Den nya spårlinjen innebär att terrängen skärmar mer effektivt, och därför beräknas ljudnivåerna i kyrkan från ombyggd järnväg inte bli högre än från befintlig. Trafikverket genomför inga bullerskyddsåtgärder för kyrkan, eftersom det inte finns några riktvärden för trafikbuller kopplade till kyrkorum. Inga trafikbullermätningar planeras genomföras inför eller efter ombyggnad av järnvägen.
- 26.9 Trafikverket har för avsikt att initiera en dialog med kommunen gällande detta.
- 26.10 Trafikverket noterar synpunkten. Lämpligen initierar kommunen en dialog kring detta när frågan blir aktuell. Översiktligt bedöms att det som nu genomförs inte försvårar ett genomförande av en planskildhet. Anläggande av en planskildhet över ett bangårdsområde är dock förknippat med ett flertal regelverk samt att pågående trafikering påverkar förutsättningarna under byggtiden, vilket är viktigt att beakta för kommunen i det fortsatta arbetet.



- 26.11 Trafikverket har initierat en dialog med kommunen och Din Tur i denna fråga. Ett första möte har hållits där alternativa lokaliseringar, tillfälliga och permanenta, har diskuterats. Fortsatt arbete inriktas nu på att hitta en tillfällig lösning för byggtiden och att befintlig vändplats kan återgå till nuvarande funktion efter byggtiden. Fortsatta möten kommer att hållas i denna fråga.
- 26.12 Trafikverket delar kommunens syn angående varierande släntlutningar för god anslutning mellan järnvägsanläggningen och omgivande mark. Järnvägsplanens gestaltungsprogram anger övergripande principer som under kommande detaljprojektering utvecklas och detaljeras. Exempelvis kommer släntkrön och släntfot utformas med släntavrundning, för mjuka övergångar mellan slänt och anslutande mark. På vissa platser kommer stödmur eller spont att anläggas med syfte att minska intrång. Detta sker vid Skönsmons kyrka, längs en delsträcka längs Sönderborgsgatan och i anslutning till bangården. På andra platser finns utrymme för att göra slänter flackare än 1:3. Det sker med syfte att smälta samman järnvägsanläggningens slänter med omgivande mark så att det med tiden inte ska vara möjligt att urskilja en tydlig gräns mellan anlagd och befintlig mark. Detta sker i området som bildas mellan järnväg, E4 och Fridhemsgatan.
- 26.13 Trafikverket delar kommunens syn på att det är viktigt att vidta åtgärder som bidrar till att öka den biologiska mångfalden. Trafikverket kommer att hörsamma kommunens förslag att använda en örtrik fröblandning för sådd och plantera lövträd. I nästa skede, när anläggningen detaljprojekteras, kommer planteringsplaner att tas fram. Både landskapsarkitekter och ekologer kommer att delta i framtagandet av dessa och säkerställa en rik flora och för platsen en väl anpassad vegetation både vad gäller gräs-örtvegetation, buskar och träd.
- 26.14 I nästa skede, när marken vid sidan om ny järnväg detaljprojekteras kommer Trafikverket bjuda in kommunen till möte för att samordna detaljutformning av gröna ytor. Detta rör samtliga ytor som påverkar kommunens parker. Trafikverket noterar att Enhörningsparken ska läggas till de parker som ska ingå i detaljutformning.
- 26.15 Inplacering av föreslagen trappa kommer att studeras i det fortsatta arbetet med förfrågningsunderlag och bygghandlingar. Trafikverket kommer att ha en dialog med kommunen om detta.
- 26.16 Trafikverket instämmer med att kartorna är förenklade, men anser att de uppfyller syftet med att redovisa järnvägsplanens intrång i stads- och detaljplaner.
- 26.17 Trafikverket strävar efter att ha så lite påverkan på naturmiljön som möjligt vid nya markanspråk. Utvecklingen av grönstråk och passager är i stort sett inte möjligt då anläggningen kräver stängsel och inga fler öppningar än de som redan finns kommer att budgeteras inom projektet. Ytor som tas i anspråk kommer att återställas med målet att de ska fungera bättre för sin artgrupp än de gjort innan.
- 26.18 Trafikverket noterar synpunkten.
- 26.19 Trafikverket noterar synpunkten och kommer fortsätta dialogen med kommunen gällande flytt av almarna.
- 26.20 Trafikverket delar kommunens åsikt om att det i många fall krävs åtgärder för att uppnå miljömålen. Detta visar sig bland annat i de krav som Trafikverket ställer i sina projekt (inga nya vandringshinder) samt de renoveringsåtgärder som Trafikverket gör och har gjort i felaktig lagda vägtrummor. Vidare anser Trafikverket att ombyggnation av Sundsvall C och utbyggnation av dubbelspåret söder om Sundsvall är en viktig del av de infrastrukturensåtgärder som krävs för att uppnå de svenska miljömålen samt för att säkerställa en hållbar utveckling av samhället. Carlsbäcken är som Sundsvalls kommun skriver delvis kulverterad och

endast en mycket liten del av bäcken ursprungliga fåra kvarstår. Under E4:an och järnvägen är Carlsbäcken förlagd i en miljöanpassad kulvert med ljusinsläpp och ifrån kustvägen till mynningen rinner bäcken öppen med undantag av mindre vägtrummor. I samband med anläggande av nya E4:an har möjligheten att öppna upp Carlsbäcken under E4 och järnvägen utretts. Då en helt öppen lösning längs Fridhemsgatan under E4:an och järnvägen var tekniskt svårt har Trafikverket miljöanpassat kulverten i aktuell del med ljusinsläpp. Dessutom öppnade Trafikverket Carlsbäcken från kustvägen till mynningen som kompensationsåtgärd i E4-projektet. I aktuellt projekt har möjligheten att öppna Carlsbäcken återigen diskuterats men visade sig fortfarande innebära tekniska svårigheter, så som den trånga passagen mellan brofundament och bropelaren och kulvertens läge i cirka 2 meters djup. Den miljöanpassade kulverten med ljusinsläpp anses därför vara en lämplig lösning. Trafikverket anser att efterfrågade kompensationsåtgärder i Carlsbäcken redan har genomförts i tidigare projekt. Aktuellt projekt kommer därför inte inkludera några åtgärder i Carlsbäcken.

- 26.21 Trafikverket instämmer i synpunkten. Järnvägsanläggningen kommer att stängslas in och övergångar/korsande vägar/gc-vägar kommer att utformas planskilda.
- 26.22 PM Byggnadsinventering har tagits fram som underlag för projektering av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Hänsyn till byggnaders kulturvärden kommer att tas i den mån det är möjligt beaktat ekonomisk rimlighet, krav på ljudreduktion för att klara riktvärden samt fastighetsägares inställning till åtgärdsförslagen. De åtgärder som berör kulturhistoriskt värdefulla byggnader kommer att projekteras i samråd med antikvariskt sakkunnig för att säkerställa att varsamhetskrav och förvanskningförbud enligt 8 kap. Plan- och bygglagen efterlevs.
- 26.23 En fördjupad inventering av Skönsmons kyrka har utförts under våren 2022 tillsammans med ett framtagande av ett byggnadsspecifikt kontrollprogram som redovisar vad som ska göras för berörda delar i kyrkan. Detta för att säkerställa att kulturhistoriskt värdefulla ytskikt, fast inredning och byggnadsdelar inte påverkas eller tar skada av vibrationsalstrande arbeten under byggtiden. I kontrollprogrammet redovisas vad som ska göras före, under och efter byggskedet.
- 26.24 Trafikverket instämmer och i det fall byggnaden ska flyttas ut ur sitt historiska sammanhang eller rivs kommer en antikvarisk dokumentation ske invändigt och utvändigt.
- 26.25 Trafikverket noterar synpunkten.
- 26.26 Trafikverket tackar för synpunkter och avser att även fortsättningsvis hålla dialogen öppen med kommunen och berörda enheter.

Yttrande nr 27

I yttrandet framförs följande:

- 27.1 Fastighetsägare motsätter sig att Trafikverket använder sydöstra delen av fastigheten för material och byggtrafik T1 och T3. Markerad del av tillfälligt nyttjande på senaste järnvägsplanen innebär enligt den yttrande att företagets kunder med stora fordon så som lastbilar med släp, traktorer, bussar och



företagsbilar med släpvagnar inte kan komma runt den björk som är ett rundningsmärke. Den yttrande framför även att björken är en viktig aspekt för att hålla undan vatten ur marken som är vattensjuk och vill därmed att björken blir kvar. Vidare framförs att avståndet från husets hörn till björken måste ha minst samma avstånd som från björken till av Trafikverket markerad gräns för markutnyttjande för att företagets kunder inte ska fastna med sina fordon. Därtill finns en container som används i företaget.

- 27.2 Den yttrande framför att den grusficka med tak och väggar som finns på fastigheten idag kommer bli påverkad av Trafikverkets tillfälliga nyttjanderätt. Marken är utlovad till TMT (Tung Maskin Teknik) för att nyttjas till förvaring av sandningsgrus som används vid halkbekämpning av kommunens och företagares vägar. Den yttrande vill att Trafikverket finner en ny plats för dessa eller avstår det tillfälliga nyttjandet av marken då ingreppet kommer försvåra arbetet och bli kostsamt för företaget.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 27.1 Trafikverket har studerat förutsättningarna för att upprätthålla trafik till/från RK-Verktyg under byggtiden. Avståndet mellan björken och den tillfälliga nyttjanderätten är ca 7 meter. Avståndet mellan björken och husets hörn är ca 8 meter. Det bedöms medföra, enligt utförd körspårsanalys, att lastbil med maximal längd av 9,4 meter klarar att vända runt björken på RK-verktygs mark. Därtill bedöms att minst 6 parkeringsplatser kan inrymmas i området.
- 27.2 Trafikverket är inte beredd att avstå den tillfälliga nyttjanderätt som framgår av plankarta, den förvaring av sandningsgrus som nu sker kan därmed inte fortgå under byggtiden. Trafikverket kan inte ge något löfte om att finna en ny plats. Eventuell ersättning för att förvaringen av sandningsgrus inte kan fortgå under byggtiden kommer att tas ställning till i samband med att den tillfälliga nyttjanderätten tas i anspråk.

Yttrande nr 28

I yttrandet framförs följande:

- 28.1 Den yttrande framför att planerad stenkrossanläggning söder om Fridhemsgatan kommer att orsaka buller och damm och därmed stor störning för boende och miljön. Den yttrande vill att bullerskydd för detta etableras och att krossningstiden begränsas till dagtid.
- 28.2 Sektion 344+400 till 344+700 kommer att påverka fastigheternas värde om de måste säljas av olika anledningar under byggtiden, samt efter projektets genomförande. Den yttrande undrar om Trafikverket kommer att värdera berörda fastigheter före byggstart, under byggtid och efter avslutad byggtid.

- 28.3 Den yttrande hyr i dagsläget ett garage av ägaren till fastighet Skönsmon 1:167 och vill veta hur Trafikverket kommer kompensera denne för eventuellt förlorad garageplats.
- 28.4 Den yttrande är intresserad av att flytta det hus och garage som finns på fastighet Skönsmon 1:167 antingen före eller efter att affärsuppgörelsen med fastighetsägaren är klar och menar på att detta åtagande befriar Trafikverket från stå för kostnader med att riva huset. Vidare anser den yttrande att ersättning för flytt av hus och garage, alternativt bara garage, som Trafikverket ska bära kostnader för ska diskuteras vid senare tillfälle.
Alternativt att Trafikverket bekostar flytt av hus och garage till närliggande tomt som den yttrande vill att Sundsvall kommun upplåter.
- 28.5 Den yttrande anser att de björkar och andra värdefulla träd som står på tomten mycket nära Kyrkbergsvägen bör bevaras då de upplevs absorbera ljud från järnvägen samt anses kommer skydda från högt ljud under byggtiden. Det framförs också att estetiska- och miljövärden noga bör beaktas.
- 28.6 Sägverkspatron Enhörnings donation av markytor till kommunen förväntas bli återställda till det ursprungliga rekreationsområde med kulturhistoriskt värde som det har för hela Sundsvall kommuns invånare och turister.
- 28.7 Den yttrande anger att framförda åsikterna delas av många invånare på Kubikenborg och att många av invånarna inte har en aning om den förestående förvandling eftersom den aldrig annonserats till dem som ej är direkt berörda.

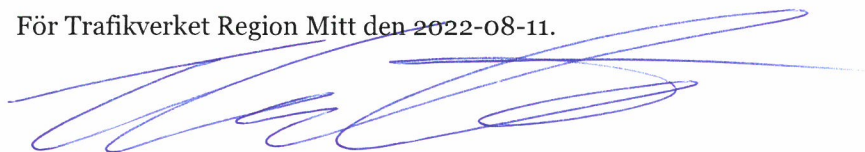
Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

- 28.1 Trafikverket kan meddela att eventuell krossning på kommunens fastighet Skönsmon 1:179 inte längre är aktuell. Järnvägsplanen ändras, varvid beteckningen "T5 För krossanläggning" utgår från plankartan.
- 28.2 Trafikverket kommer inte att göra fastighetsvärderingar för bostadsområdet längs denna sträcka före, efter eller under byggnationen.
Uppstår det byggstörningar för området eller en specifik fastighet under byggtiden så hanteras dessa från fall till fall och i linje med Trafikverkets regler för byggstörningar. Beroende på vad som orsakat störningen och under hur lång tid.
- 28.3 Eventuell intrångsersättning för hyresgäst hanteras och bedöms utifrån Lagen om byggande av järnväg och Expropriationslagen. Trafikverkets markförhandlare tar kontakt med fastighetsägare och andra nyttjanderättshavare för förhandling då Järnvägsplanen vinner laga kraft.
- 28.4 Trafikverket har skyldighet att lösa in fastigheter som anges att de ska lösas in genom Järnvägsplanen. Vad som händer med just denna byggnad efter inlösen kan vi inte svara på idag. Vad Trafikverket vet idag finns det inget bygglov eller andra tillstånd som krävs för att upplåta byggnaden på ny plats. Även Sundsvalls kommun har meddelat att de inte har någon möjlighet att flytta byggnaden.
Trafikverket kan inte lova något angående byggnaderna.
- 28.5 Den vegetation som står på tomten 1:167 längs Kyrkbergsvägen kommer att tas ned och ersättas. Aktuell tomt samt anslutande tomter i området mellan järnväg och Kyrkbergsvägen kommer efter bygget av järnvägen att planteras med träd och buskar och marksikt av gräs och äng. Befintliga träd på tomten 1:167 har ingen

bullerdämpande effekt. För att dämpa buller kommer en bullerskäm längs med järnvägen att anläggas.

- 28.6 Trafikverket kommer att utforma området mellan järnvägen och Kyrkbergsvägen i samråd med Sundsvalls kommun. Området kommer att utformas som en del av det sammanhängande grönområde som löper på båda sidor om Kyrkbergsvägen och ges parkkaraktär. Kulturhistoriska värden i området mellan järnväg och Kyrkbergsvägen, som trädgårdsväxter och rester av murar kommer att bevaras, inom delar av fastigheterna Skönsmon 1:164, 1:165 och 1:1.
- 28.7 I samrådshandlingsskedet bjöds allmänheten in till samråd genom annonsering i Sundsvalls tidning och innan granskningstiden kungjordes planen med miljökonsekvensbeskrivning i Sundsvalls tidning samt i Post- och Inrikes tidningar.

För Trafikverket Region Mitt den 2022-08-11.



Thomas Gauffin, projektledare