



Granskningsutlåtande över till Trafikverket Region Mitt inkomna yttranden rörande Järnvägsplan Birsta i Sundsvalls kommun, Västernorrlands län.

Järnvägsplanen har tagits fram av ÅF och granskningshandlingen är daterad 2017-03-15. Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade 2015-12-17 att planen inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Planen har handlagts enligt 14 - 17 §§ förordning om byggande av järnväg (SFS 2012:708). Kungörandet har skett 2017-03-16 i Sundsvalls Tidning, 2017-03-19 i Sundsvalls Nyheter samt 2017-03-16 i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit 2017-03-21 --- 2017-04-21.

Med anledning av granskningen har 18 stycken yttranden inkommit, vilka numrerats 1 - 18.

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

Sammanställning av inkomna yttranden.

Nr	Fastighet/myndighet/förening
1	Sundsvalls kommun, Kommunstyrelsen
2	Energimyndigheten
3	Transportstyrelsen
4	Länsstyrelsen Västernorrland
5	Naturvårdsverket
6	E.ON Elnät Sverige AB
7	Havs- och vattenmyndigheten
8	Sveriges geologiska undersökning (SGU)
9	Försvarmakten
10	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
11	Sundsvall Logistikpark
12	Svenska Kraftnät
13	Lantbrukarnas riksförbund (LRF)
14	Målås 4:2, km 359+100
15	Sundsvalls kommun, Stadsbyggnadskontoret, Mark- och exploateringsavdelningen
16	Statens geotekniska institut (SGI)
17	Sundsvalls kommun, Kultur och fritid
18	Sundsvalls kommun, Miljönämnden

1. Sundsvalls kommun, Kommunstyrelsen

Företrädare	Ulrika Edlund
Namn	Ulrika Edlund
Adress	851 85 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

1.1 Kommunstyrelsen avstår att yttra sig över granskningshandlingen och lämnar istället möjlighet till de kommunala nämnder som är berörda att separat yttra sig om detaljfrågor inom respektive ansvarsområde.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

1.1 Noterat.

2. Energimyndigheten

Företrädare	Tore Carlsson
Namn	Peter Dädeby
Adress	Box 310, 631 04 Eskilstuna

I yttrandet framförs följande:

2.1 Inga synpunkter att redovisa.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

2.1 Noterat.

3. Transportstyrelsen

Företrädare	Maria Fahlén
Namn	Maria Fahlén
Adress	Box 267, 781 23 Borlänge

I yttrandet framförs följande synpunkter:

3.1 Inga synpunkter.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

3.1 Noterat.

4. Länsstyrelsen Västernorrland

Företrädare	Stina Pettersson
Namn	Thomas Steinwall
Adress	871 86 Härnösand

4.1 Inget att erinra.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

4.1 Noterat.

5. Naturvårdsverket

Företrädare Åsa Wisén

Namn Åsa Wisén

Adress 106 48 Stockholm

5.1 Avstår yttrande.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

5.1 Noterat.

6. E.ON Elnät Sverige AB

Företrädare Christopher Nyström

Namn Christopher Nyström

Adress Box 787, 851 22 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

6.1 Informerar om E.Ons befintliga ledningar i området och hänvisar till gällande föreskrifter. I övrigt inget att erinra.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

6.1 Trafikverket noterar erhållen information. Fortsatt dialog avses ske avseende ledningssamordning vid möten som Trafikverket kallar till.

7. Havs- och vattenmyndigheten

Företrädare Ann Lundström

Namn Ann Lundström

Adress Box 11930, 404 39 Göteborg

I yttrandet framförs följande:

7.1 Avstår från att lämna synpunkter.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

7.1 Noterat.

8. Sveriges geologiska undersökning, SGU

Företrädare Björn Wiberg

Namn Björn Wiberg

Adress Box 670, 751 28 Uppsala

I yttrandet framförs följande:

PM

Ärendenummer
TRV 2015/101400

Dokumentdatum
2017-05-12
Sidor
4(10)



8.1 Inget att tillägga.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

8.1 Noterat.

9. Försvarsmakten

Företrädare	Martin Eliasson
Namn	Martin Eliasson
Adress	107 85 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

9.1 Inget att erinra.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

9.1 Noterat.

10. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB

Företrädare	Cecilia Alfredsson
Namn	Cecilia Alfredsson
Adress	651 81 Karlstad

I yttrandet framförs följande:

10.1 Avstår från att yttra sig.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

10.1 Noterat.

11. Sundsvall Logistikpark AB

Företrädare	Sven Magnusson
Namn	Sven Magnusson
Adress	c/o Sundsvalls kommun, 851 85 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

11.1 Understryker vikten av att Nya Ostkustbanans etapp Birsta-Timrå blir verklighet inom en snar framtid. I övrigt inga synpunkter.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

11.1 Noterat.

Trafikverket
Box 186
871 45 HÄRNÖSAND
Besöksadress: Nattviksgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
investeringsprojekt@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Håkan Åberg
Investering
Direkt: 010-123 73 88
Mobil: 070-321 55 07
hakan.berg@trafikverket.se

12. Svenska Kraftnät

Företrädare	Fredrik Lyngman
Namn	Fredrik Lyngman
Adress	Box 1200, 172 24 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

12.1 Inget att erinra. Önskar inte medverka i fortsatt remissförfarande för aktuellt ärende.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

12.1 Noterat.

13. Lantbrukarnas riksförbund, LRF

Företrädare	Sundsvalls kommungrupp
Namn	Sundsvalls kommungrupp
Adress	LRF Västernorrland, Limstagatan 9, 872 30 Kramfors

I yttrandet framförs följande:

13.1 Hänvisar till tidigare framförda synpunkter: Vid planering av spårens sträckning skall hänsyn tas för att minimera negativa effekter på skiftesstrukturen. Vid planering av sträckning skall hänsyn tas för att minimera negativa effekter på åker- och skogsmark. Berörda utfarter/infarter från samtliga åkrar skall säkras. Dessa utfarter/infarter skall vara tillräcklig breda för nutidens lantbruksmaskiner. Lämplig bredd är 6 meter. Genomtänkt dränering och avrinning från spår, för att säkerställa att vatten inte rinner ut på åkrarna.

13.2 LRF Kommungrupp i Sundsvall anser att kommunikationen med berörda markägare är absolut nödvändigt för att uppnå bästa resultat. Det åligger Trafikverket att tydligt redogöra för behovet och samhällsnyttan av den planerade byggnationen samt hur detta motiverar det markintrång som det medför.

13.3 Vi ser gärna att det presenteras tydliga ersättningsnivåer för de mark- och fastighetsägare i området som eventuellt berörs genom inskränkningar i boendemiljö, sina möjligheter att driva företag samt/eller värdeminskning på fastigheterna. Även tillfälliga inskränkningar under byggnationstiden måste tas upp för diskussion för att finna en hållbar lösning för alla parter.

13.4 Vidare skall de fastighetsägare vars boendemiljö påverkas tidigt få information om att denne är berättigad till bullerreducerande åtgärder avseende ventilation-, uteplats- och fönsteråtgärder.

13.5 Vad gäller ersättning till de markägare som berörs av intrånget är vi av åsikten att dessa skall erhålla rimlig ersättning för den mark de upplåter. De bör också erbjudas en årlig ersättning för intrånget istället för en engångssumma, om de så önskar.

13.6 Avslutningsvis anser vi också att markägares juridiska omkostnader för t.ex. värdering täcks av Trafikverket.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

13.1 Trafikverket bedömer att tidigare framförda synpunkter är beaktade.

13.2 Trafikverket instämmer i synpunkten och bedömer att synpunkten efterlevs.

13.3 När det gäller ersättning följer Trafikverket expropriationslagens regler enligt gällande lagrum. Vid genomförande av järnvägsplan ansöker Trafikverket om lantmåteriförrättning och då är det Lantmäteriet som utser



sakkunnig värderare. Trafikverket avser att förhandla på den gjorda värderingen som bygger på marknadsvärdet och kommer att skickas ut av den sakkunnige till båda parter samtidigt (Trafikverket och fastighetsägaren). Berörda fastighetsägare kommer att kontaktas av Trafikverkets markförhandlare för dialog om den gjorda värderingen och eventuell påverkan under byggtiden.

13.4 De fastigheter som omfattas av bullerreducerande åtgärder har kontaktats, fastigheterna har inventerats och fortsatt dialog om detaljutformning kommer att ske. Fastigheter som erbjuds fastighetsnära bullerskyddsåtgärder är redovisade i järnvägsplanen.

13.5 Se svar punkt 13.3

13.6 Se svar punkt 13.3

14. Målås 4:2, km 359+100

Lagfaren ägare	Hevi Ahmad, Soran Osman Nouri
Namn	Hevi Ahmad, Soran Osman Nouri
Adress	Oppundavägen 28, 122 48 Enskede resp Marmorstigen 8, 196 33 Kungsängen

I yttrandet framförs följande:

14.1 Båda byggnaderna på fastigheten ska betraktas som bostäder och båda ska därför omfattas av bullerreducerande åtgärder.

14.2 Vi gör anspråk på ersättning eftersom fastighetsvärdet minskas betydligt efter bygget på grund av buller och vibrationer.

14.3 Används bullerplank längs järnvägen?

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

14.1 För fastigheten finns gällande detaljplan, 2281K-2116SKÖ. Detaljplanens beteckning J, bl.a. för området där Målås 4:2 finns inom, är endast industriändamål. Inom det området får ej byggnader för endast bostadsändamål byggas eller inredas förutom för tillsyn och bevakning av anläggningar inom planområdet. En befintlig byggnad inom Målås 4:2, med beteckning SK1 på järnvägsplan, kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder.

14.2 Trafikverket delar inte bedömningen att fastighetsvärdet kommer att minska efter bygget. Tvärtom bedöms att de åtgärder som vidtas, bland annat i form av bullerreducerande åtgärder och stängsling för personskydd, att fastighetsvärdet inte kommer att påverkas av projektet. Om det ändå, mot förmodan, kan verifieras att fastighetsvärdet har påverkats negativt av projektet när projektet väl är genomfört, bör fastighetsägaren kontakta Trafikverkets markförhandlare för en dialog om minskat fastighetsvärde.

14.3 Bullerplank kommer inte att anläggas längs aktuell sträcka vid järnvägen.

15. Sundsvalls kommun, Stadsbyggnadskontoret, Mark- och exploateringsavdelningen

Företrädare	Karin Svensson
Namn	Karin Svensson
Adress	851 85 Sundsvall

15.1 Konstaterar att framförda underhandssynpunkter tillgodosetts i planen. I övrigt inga synpunkter.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

Trafikverket
Box 186
871 45 HÄRNÖSAND
Besöksadress: Nattviksgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
investeringsprojekt@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Håkan Åberg
Investering
Direkt: 010-123 73 88
Mobil: 070-321 55 07
hakan.oberg@trafikverket.se

15.1 Noterat.**16. Statens geotekniska institut SGI**

Företrädare Maria Kristensson

Namn Maria Kristensson

Adress 581 93 Linköping

16.1 SGI saknar en analys gällande naturolyckor för aktuell järnvägsdragning då det längs sträckan finns områden med förutsättningar för skred. SGI vill även lyfta frågan om Trafikverket har studerat stabilitetsförhållandena i anslutning till de två bäckar som passeras, och om några förstärkningsåtgärder övervägts.

16.2 SGI saknar rutin för hur tidigare okända föroreningar ska upptäckas och hanteras och påminner om skyldigheter att genast underrätta tillsynsmyndighet om förorenade massor påträffas. Befintlig asfalt eller träslipers kan även utgöra en föroreningsrisk och SGI anser att detta bör undersökas närmare. Handlingarna bör kompletteras med rutiner för vilka observationer som ska göras vid anläggningsarbetena samt vilka kontakter som ska tas om föroreningar upptäcks. SGI förutsätter att förorenat material omhändertas för att undvika eventuell föroreningsspredning. SGI rekommenderar att en masshanteringsplan tas fram.

16.3 SGI rekommenderar att en strategi tas fram för att undvika och/eller hantera eventuella uppkomna föroreningar i samband med byggnation av järnväg, tex genom drivmedelsläckage.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

16.1 Trafikverkets konsult ÅF har utfört detaljerade geotekniska undersökningar för planerad dubbelspårsutbyggnad och för tredje sidospår på Birsta mötesstation. Undersökningarna redovisas i Markteknisk undersökningsrapport (MUR/Geoteknik) och PM Geoteknik daterade 2017-02-28. Vi har dessutom haft tillgång till de geotekniska undersökningarna som utfördes för befintligt sidospår som byggdes 2007. ÅF:s geotekniker var då beställarens geotekniker inom projekt Ådalsbanan, vilket gör att vi har god kännedom kring området. Vi ser ingen risk att naturolyckor ska kunna ske vid föreslagen utbyggnad av tredje sidospår och dubbelspår. Vad gäller stabilitet vid de båda bäckkorsningarna så är den analyserad och beaktad. Ni får gärna få ta del av ytterligare geotekniskt underlag om ni önskar.

16.2 Upptäckt av okända föroreningar är en fråga som normalt sett inte hanteras i samband med järnvägsplanen utan i senare delen av projekteringen. Efterfrågad hantering kommer att beskrivas i kommande förfrågningsunderlag till entreprenörerna. En 10 kap 11§ information enligt miljöbalken har skickats till tillsynsmyndighet där de redogjorts för vilka prover som tagits, vilka föroreningar som påträffats och hur dessa massor föreslås hanteras. Framtagning av masshanteringsplan pågår i bygghandlingsskedet.

16.3 Entreprenören ska ha nödberedskap för oförutsedda utsläpp till mark eller vatten, såsom absorptionsmedel, uppsamlingsplats och oljelänsar. Beredskap, rutiner och åtgärder i samband med eventuella olyckor och spill ska vara väl kända av samtliga inom entreprenaden. Larmlistor ska vara ständigt uppdaterade och väl kända av alla inom projektet. Detta tas fram i kommande förfrågningsunderlag till entreprenören.

17. Sundsvalls kommun, Kultur och fritid

Företrädare Johanna Ulfsson och Anders Erlandsson

Namn Johanna Ulfsson och Anders Erlandsson

Adress 851 85 Sundsvall

17.1 Järnvägen går genom utpekade A-område för kulturmiljö med höga kulturhistoriska landskapsvärden i form av jordbruksmark och äldre bebyggelse i Örakers by. Lila fält ovan visar kulturmiljöområdet. Järnvägen bör gå så

långt sydost om kulturlandskapet som möjligt, i kanten mellan åker och by för att inte stycka upp den sammanhållande bebyggelsen.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

17.1 Planen avser utbyggnad av partiellt dubbelspår, tredje spår för lokrundgång på Birsta mötesstation samt separat spår för drift- och underhållsåtgärder på Birsta mötesstation. Därtill kommer behov av servicevägar för att säkerställa tillgänglighet till anläggningen. Någon omlokalisering av järnvägsanläggningen är inte aktuell utan utbyggnaden avses ske söder om och i direkt anslutning till befintlig järnvägsanläggning.

18. Sundsvalls kommun, Miljönämnden

Företrädare Kristin Eriksson

Namn Kristin Eriksson

Adress 851 85 Sundsvall

18.1 Bäckar med närmiljöer tillhör infrastrukturen för växt- och djurliv i naturen, varför det är viktigt att förebygga risker för att inte minst djur som utter förolyckas. Eftersom det rör sig om två olika bäcksystem är det viktigt med viltpassager i båda systemen, som ju båda har avrinningsområden som går över väg och järnväg.

I nuläge är det tänkt att anlägga en torrtrumma i Ljusta-/Öråkersbäcks-systemet, med en längd av 40 meter och diameter på 60 cm. Miljökontoret förordar minst 80 cm som medger större handlingsutrymme och kontroll. Likaså att även Hammalbäckssystemet får en-två liknande passage (-er).

18.2 Hur ska älgar och större klövvilt ta sig över vid instängsling? I ett större perspektiv bör frågan om passage både för småvilt och för större vilt diskuteras där även Timmervägen inkluderas. Det finns ju noterat ett viltstråk vid Öråker.

18.3 Till barriärer kan även trumförlängningar höra, där det bör övervägas om det är absolut nödvändigt eller om andra alternativ finns och om det är så att trumdiametern ökar.

18.4 Påverkan t ex uppläggning av massor på utpekade naturvärdesobjekt Mal 07, äldre blandskog, bör undvikas om möjligt. Ingrepp bör så långt möjligt undvikas i områden som har naturvärden.

18.5 Främmande arter som påträffas utmed järnvägsområde bör "saneras". Det är förutom masshantering också viktigt att tänka på att även fordon kan sprida främmande arter.

18.6 Järnvägsområdet ligger på vattendelaren mellan Öråkersbäcken/ Ljustabäcken, (bra om det förtydligas i texten för granskningshandlingen att Öråkersbäcken är ovanlig på Ljustabäcken) och Hammalbäcken (Bergsåkersbäcken). I första fallet har vi en oreglerad större bäck som mynnar direkt i havet, som trots påverkan i Birsta inklusive kulvertering under västra Birsta, har kvaliteter att värna om. Mynningsområdet i havet är därtill ett fint grundområde, som ofta drar till sig fågelliv.

I andra fallet har vi en oreglerad bäck som har kontakt med havet via Norrfjärden-Selångersån och även här finns ett fågelliv att värna om. Båda bäckarna hyser öring och Gammarus pulex m.m.

Bäckars ekosystem är inte gjorda för att motta i stort annat än löv och nedfallna insekter. Det mesta som kan finnas i påverkat dagvatten, näringsämnen, partiklar, metaller, olja och andra organiska ämnen, salter m.m. kan alltså skada bäckars ekosystem. Vidare är bäckars ekosystem ett skuggkosystem, där träd runt om skyddar. Ju högre upp i bäcken man är, desto mer kan skadas nedströms. Man kan inte utgå från en kort delsträcka för att bedöma värdet. I fallet med Hammalbäcken/Bergsåkersbäcken, är vi vid källområdet där hela bäcken nedströms, förutom delar, kan påverkas. Miljökontoret menar därför att följande påstående i granskningshandlingen är felaktigt: "Då bäcken saknar naturvärden och är starkt påverkad av utdikning och kulvertering..."

Det här ger återverkan på hur miljökontoret ser på dagvattenfrågan, där påverkan måste minimeras, men att även skydd mot typ katastrofer vid utsläpp måste finnas, i båda bäcksystemen. Vidare ger det återverkan på masshantering vid bäckarna, som måste ha rejäla avstånd och skydd för att undvika skadlig påverkan.



Miljökontoret anser sammanfattningsvis att större hänsyn ska tas till berörda bäckar med närmiljöer, men också ta hänsyn till andra kända naturvärden.

18.7 Dagvatten bör undvika direktsläpp utan någon form av rening såsom sedimentering, översilning etc.

18.8 Broar måste anordnas så att dagvatten från dem rinner mot fast mark där viss rening kan ske.

18.9 I granskningshandlingen anges att diket som mynnar till Öråkersbäcken avslutas med ett intag till en nedstigningsbrunn med sandfång och strypt utlopp till bäck. Vid olycka kan utlopp proppas mot bäck samt förorening samlas upp i brunn. Denna anordning föreslås vara kvar även i driftskedet. Miljökontoret ser positivt på åtgärden och anser att samma åtgärd bör göras för Hammalbäcken. Rutiner för kontroll av anläggningen ska finnas under bygg- och drifttid.

18.10 Trafikverket har i samband med möte 2017-04-12 åtagit sig att inkomma med en 10 kap MB information till miljökontoret med resultat från utförda markmiljöundersökningar samt hur hantering av förorenade massor inklusive skyddsåtgärder ska ske inom projektet.

Miljökontoret rekommenderar och erfarenheter visar vikten av att i ett tidigt skede ta fram en masshanteringsplan för att möjliggöra ett optimerat nyttjande av resurser. God planering kan öka möjligheten att hitta lokal avsättning för eventuella rena överskottsmassor utom projektet och på så sätt minska transporter. God planering kan även skapa förutsättningar för användning av eventuella måttligt förorenade massor inom projektet på ett hållbart sätt och därigenom minska spridning av förorening. Tidig planering möjliggör också kortare handläggningstider hos tillsynsmyndigheten i utförandeskedet, vilka annars kan riskera att bromsa projektets framskridande.

18.11 I bullerutredningen anges att en vägnära bullerskyddsvall har övervägts och utreds vidare mot Timmervägen på fastigheten Öråker 3:22 och 3:25. Bullerskyddsvallen fastställs inte i planen då markanspråk vid väg inte kan fastställas i järnvägsplanen enligt Trafikverket. Vallen kommer därför att föreslås byggas genom frivillig markåtkomst i dialog med berörda fastighetsägare. Trots vallen behövs kompletterande fastighetsnära åtgärder i området. Miljökontoret ser positivt på uppförande av bullerskyddsvallen då den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån för aktuella bostäder överstiger 65 dBA både vid fasad och uteplats, där buller från vägtrafiken är helt dominerande enligt bullerutredningen.

18.12 Buller och vibrationer under byggfas ska enligt Trafikverket utredas och kontrolleras. Miljökontoret förutsätter att riktvärden för arbetsbuller följs och att sådana krav ställs i upphandlingen. Rutiner för detta kommer att kontrolleras i samband med tillsynen.

Miljökontoret anser att det är bra att Trafikverkets åtar sig i kapitel 10, granskningshandling, att följa upp ljud- och vibrationsnivåer från trafik när triangelspåret är byggt. Detta kommer även att följas upp i tillsynen.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

18.1 En 60 cm trumma bedöms som tillräckligt stor för passage av tex utter och Trafikverket har goda erfarenheter av sådana lösningar från andra projekt.

Trafikverket noterar synpunkten ang. passage för bl.a. utter vid Hammalbäcken och utreder frågan vidare i samband med att anmälan för vattenverksamhet upprättas. Den andra passagen av Hammalbäcken ligger utanför ramen för projektet och inga åtgärder planeras där i dagsläget inom ramen för detta projekt.

18.2 De delar av sträckan som passerar i jordbruks- och skogslandskapet kommer inte att stängslas utan det är enbart inom industriområdena. I och med det anses att det finns goda möjligheter för djuren att passera järnvägen.

Timmervägen berörs inte av denna järnvägsplan.

18.3 Där järnvägen breddas så måste trummorna förlängas för att kunna släppa vattnet till andra sidan järnvägen. Trummor som är i gott skick och som inte bedömts vara vandringshinder byts av ekonomiska skäl inte ut.

18.4 Ytan bedöms behövas under byggtiden men vi noterar er synpunkt.

18.5 Enligt naturinventeringen kommer inga områden med invasiva arter att beröras, vilket framgår av miljöbeskrivningen.

18.6-18.7 Trafikverket noterar synpunkten angående naturvärden i anslutning till bäckarna och kommer där det är möjligt att reglera skyddsavståndet till bäckarna under byggtiden.

Trafikverket är medvetna om bäckarnas värden nedströms, vilket har funnits med i beaktandet av utformningen av anläggningen, vilket också kommenterats i anslutning till avsnittet om miljö kvalitetsnormer för vatten i miljöbeskrivningen.

Längs den aktuella sträckan finns inga hårdgjorda ytor. Det sker i princip ingen direktavledning av nederbörd utan avrinningen blir diffus och sker i huvudsak genom infiltration. Graden av ytavrinning är låg och uppstår i första hand när vi har mättade förhållanden alternativt tjäle. Vid dessa förhållanden har nederbörden väldigt liten kontakt med de delar av bankroppen som kan innehålla föroreningar från slitage av anläggningen. Trafikverket har tagit prov i nuvarande banvall utifrån föroreningar och halterna är generellt sett låga. Utifrån dessa förutsättningar bedöms det inte finnas behov av ytterligare skyddsåtgärder.

Det är mycket sällsynt med större utsläpp av miljöfarligt gods från järnvägstrafik (Yt- och grundvattenskydd 2013:135). De utsläpp som i första hand sker är i utsläpp av drivmedel, transformatorolja, hydraulolja från lok/vagnar. I hela landet inträffar årligen ett tiotal olyckor med utsläpp inom hela järnvägsnätet. Mot bakgrund av detta har det inte ansetts motiverat att utreda skyddsåtgärder inom ramen för järnvägsplan Birsta.

18.8 Inga nya eller ombyggda broar är med i järnvägsplanen och hanteringen av dagvatten kring befintlig järnvägsbro över Timmervägen kommer inte att förändras.

18.9 Åtgärden bedöms inte vara motiverad kring Hammalsbäcken, se 18.6. Om anläggningen blir kvar kring Öråkersbäcken kommer driftinstruktioner upprättas.

18.10 Informationshandlingar enligt miljöbalken kapitel 10 har skickats till kommunen (2017-05-09). En masshanteringsplan kommer att tas fram i arbetet med bygghandlingen.

18.11 Trafikverket noterar synpunkten.

18.12 Trafikverket noterar synpunkten

För Trafikverket Region Mitt den 2017-05-12.



Håkan Åberg, projektledare

Bilagor:

1. Inkomna yttranden