

Trafikverket Region Mitt

Fastställelse av järnvägsplan Birsta, Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg att fastställa järnvägsplan Birsta, Sundsvalls kommun, Västernorrlands län.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade JP-BIA-01-110, blad 1-3 och 5-6, daterade 2017-06-02 samt blad 4 daterat 2017-09-13.

Delar av den aktuella järnvägssträckan ska stängslas som ett led i att förhindra olyckor. Stängsel fastställs i ungefärligt läge såsom redovisas på illustrationskartor betecknade JP-BIA-01-160, blad 3-6.

Järnvägsanläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Sökande

Trafikverket Region Mitt.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade järnvägen

Järnvägsplan Birsta ingår som en del i projektet "Maland och Tunadalsspåret". Projektet syftar till att förbättra förutsättningarna att trafikera Sundsvalls hamn och att skapa en långsiktig transportsystemuppbyggnad i Sundsvallsområdet. Projektet omfattar, förutom ombyggnaden av Birsta mötesstation, bland annat upprustningsåtgärder på Tunadalsspåret till och från Sundsvalls hamn och nybyggnad av ett spår som förbinder Tunadalsspåret med Ådalsbanan.

Planen avser utbyggnad av ett partiellt dubbelspår längs Ådalsbanan mellan E4 och Birsta mötesstation, ett tredje spår för lokrundgång på Birsta mötesstation samt ett separat spår för drift- och underhållsåtgärder.

En lokaliseringsutredning för projektet i sin helhet har genomförts. Trafikverket har 2016-09-29 tagit ställning till en korridor för nybyggnadsdelen mellan Tunadalsspåret och Ådalsbanan. För södergående trafik mot Sundsvalls hamn har olika alternativ inom korridoren studerats och ställning tagits till att anlägga den nya järnvägen i skärning och inte i tunnel. För norrgående trafik från Sundsvalls hamn har Trafikverket tagit ställning till att inte bygga om befintligt Tunadalsspår från Malandsgården till Skönvik utan att det spåret ska utgå. Inte heller ska ett nytt triangelspår genom Valmets verksamhetsområde

byggas. De ställningstaganden som har gjorts ligger till grund för utformningen av järnvägsplan Birsta. Bland annat behövs ett tredje spår vid mötesstation Birsta för att möjliggöra lokrundgång för norrgående tåg från Sundsvalls hamn och beräkningar av lutningsförhållanden, accelerationssträckor och tillåtna tågvikter motiverar att ett partiellt dubbelspår behövs.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för järnvägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer cirka 6 hektar mark att tas i anspråk med äganderätt. Av denna areal utgör cirka 2,4 hektar skogsmark, cirka 1,5 hektar jordbruksmark, cirka 1,7 hektar industrimark och cirka 0,4 hektar vägmärkt och övrig mark. Cirka 0,6 hektar mark kommer att tas i anspråk med servitutsrätt. Av denna areal utgör cirka 0,59 hektar industrimark och resten övrig mark.

Cirka 7,7 hektar mark som behövs för att bygga järnvägen får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Arealen utgörs i huvudsak av skogs-, jordbruks- och industrimark. Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan.

Buller m.m.

I dagsläget är området för järnvägsplanen bullerberört av befintlig järnvägstrafik på Ådalsbanan samt vägtrafik från den statliga Timmervägen.

Ett flertal spårnära bullerskyddsåtgärder i form av bullerskyddsvallar och skärmar har övervägts. Utifrån om de är tekniskt och ekonomiskt rimliga samt utifrån markförhållanden, markintrång, påverkan på landskapsbild etc. har den samlade bedömningen blivit att inga spårnära åtgärder ska föreslås.

Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av t ex fönsterbyte, skyddad uteplats, byte av ventiler och invändig gipsning föreslås för de bostadshus som beräknas få ljudnivåer över riktvärdena på uteplats och/eller inomhus. Som riktvärde vid uteplats har 80 dBA maximal ljudnivå använts eftersom riktvärdet 70 dBA maximal nivå enligt Trafikverkets egen riktlinje "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg" får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme dag- och kvällstid (06-22) och det på denna sträcka inte passerar fler än fem tåg per timme i snitt.

Föreslagna bullerskyddsåtgärder medför att inget bostadshus beräknas få nivåer över riktvärdena vid uteplats eller inomhus. Sju bostadshus beräknas få ljudnivåer över riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad.

Planförslaget bedöms inte medföra komfortvibrationer över riktvärdet 0,4 mm/s vägd RMS för något bostadshus inom järnvägsplanen.

Kommunala planer

För det berörda området gäller följande kommunala planer:

Översiktsplan för Sundsvalls kommun. Järnvägsplanen är i linje med de intentioner som framgår av översiktsplanen avseende markanvändningen och dess syfte.

Stadsplan 2281K-2616SKÖ. Markanvändningen är prickad mark och kvartersmark för industri.

Stadsplan 2281K-2116SKÖ. Markanvändningen är prickad mark och kvartersmark för industri samt allmän platsmark, Natur.

Detaljplan 2218K-DP-296. Markanvändningen är prickad mark och kvartersmark för industri samt begränsning i att mark inte får bebyggas.

Då järnvägsplanen strider mot gällande detaljplaner ska dessa upphävas i de områden som järnvägsplanen berör.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer

Ådalsbanan och Tunadalsspåret är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Utbyggnaden leder till positiva konsekvenser för järnvägen i och med att kapaciteten ökar. Flera andra riksintressen för kommunikationer finns i planens närhet, exempelvis E4 och Timmervägen som är av riksintresse för väg, Tunadalshamnen/Sundsvall som är av riksintresse som allmän hamn (TEN-T) samt korridorer för Malandstriangeln och planerad ny Ådalsbana Sundsvall-Härnösand. Utöver det berörs inga riksintressen av projektet.

Det finns inga ytvatten som skyddas av miljö kvalitetsnormer inom järnvägsplanens område men de västra delarna av järnvägsplanens område avvattnas mot bland annat Alnösundet, Ottsjöbäcken, Selångersfjärden, och Selångersån som alla är klassade enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige). De föreslagna åtgärderna bedöms inte påverka möjligheten att uppnå de fastställda miljö kvalitetsnormerna. Inom området saknas grundvattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer.

Öråkersbäcken och Hammalsbäcken omfattas av det generella strandskyddet på 100 meter. I båda bäckarna kommer trumförlängningar att göras. Detta medför att den öppna vattenytan minskar vilket kan leda till viss försämring för växt- och djurliv. En torrtrumma för småvilt kommer att anläggas vid Öråkersbäcken vilket kommer att leda till en förbättring för djurlivet. Allmänhetens tillgänglighet till områdena kommer inte att påverkas då de ligger i direkt anslutning till befintlig järnväg och bredvid ett mindre industriområde och därför inte används nämnvärt för friluftsliv.

Några åkerholmar med odlingsrösen, diken och småvatten i jordbruksmark som omfattas av generellt biotopskydd berörs av järnvägsplanen.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 240 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.

Projektet ingår i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2014-2025 med planerad byggstart 2018.

Andra utredningar och beslut

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har beslutat att projektet inte kan antas medföra en betydande miljö påverkan.

Ingen specifik åtgärdsvalsstudie finns framtagen för projektet men det behandlas i "Underlag till åtgärdsvalsstudie – gods i Sundsvallsregionen (2013)" samt "Åtgärdsvalsstudie för öst-västliga resor och transporter i Sundsvall (2014)".

En förstudie för Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand togs fram 2009-2010. 2012-2013 genomfördes en järnvägsutredning för sträckan som låg till grund för ett beslut om lokaliseringsalternativ 2014. Den valda korridoren ansluter till/korsar befintligt spår vid Birsta mötesstation. Projektet finns inte med i nationell plan för 2014-2025.

Trafikverket har 2016-09-29 redovisat ett ställningstagande avseende lokalisering av projektet Maland och Tunadalsspåret i sin helhet.

Den sökandes handläggning av järnvägsplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 18 yttranden. Flertalet framför att de avstår från att yttra sig eller att de inte har något att invända. Inkomna synpunkter handlar huvudsakligen om:

- Önskemål om ytterligare bullerskyddsåtgärder.
- Frågor kring skredrisk, stabilitetsförhållanden, förorenade massor samt föroreningar under byggtiden.
- Synpunkter gällande bland annat bäckars naturvärden, trumförlängningar, stängsling, masshantering och dagvattenhantering.
- Ersättningsfrågor och effekter på åker- och skogsmark.

Beträffande önskemålen om ytterligare bullerskyddsåtgärder har den sökande svarat att aktuell byggnad enligt gällande detaljplan inte är avsedd som bostad och därför inte kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder.

Vidare hänvisar den sökande till utförda geotekniska undersökningar samt att föroreningar, massor mm kommer att hanteras i ett senare skede.

Bäckarnas naturvärden anses ha beaktats vid utformningen av anläggningen. De trumåtgärder som föreslås har bedömts tillräckliga och motiverade. Stängsling kommer inte att ske på sträckor som passerar inom jordbruks- och skogslandskapet.

I övrigt bedömer den sökande att framförda synpunkter har beaktats i planen.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Genom ombyggnaden av Birsta mötesstation kan transportererna till och från Tunadals hamn effektiviseras. Ombyggnaden medför också en ökad kapacitet på Ådalsbanan. Järnvägsplan Birsta är en del i det större projektet "Maland-Tunadal". Framtagande av järnvägsplaner för nybyggnadsdelen mellan Tunadalsspåret och Ådalsbanan samt för upprustning av Tunadalsspåret pågår. En utbyggnad enligt järnvägsplan Birsta är dock möjlig att genomföra även om de andra delarna inte kommer till stånd.

Speciella frågor i projektet

Lokalisering

Någon egentlig fråga om lokalisering är inte aktuell i just järnvägsplan Birsta men lokaliseringen av den del av projektet Maland-Tunadal som avses byggas i ny sträckning påverkar utformningen av planen. Bland annat behövs det tredje spåret vid mötesstation Birsta för att möjliggöra lokrundgång för norrgående tåg från Sundsvalls hamn och beräkningar av lutningsförhållanden, accelerationssträckor och tillåtna tågvikter motiverar att ett partiellt dubbelspår behövs mellan Birsta mötesstation och triangelbenet mot Tunadal.

För att nå Tunadals hamn idag måste godståg som kommer söderifrån köra till Timrå för att där göra lokrundgång vid befintlig mötesstation. Detsamma, fast omvänt, gäller för tåg från Tunadal och söderut. Det alternativ för nysträckningen mellan Ådalsbanan och Tunadalsbanan som valts efter lokaliseringsutredningen i projektet "Maland-Tunadal" innebär att norrgående tåg från Tunadal istället måste göra lokrundgång i Birsta. Det medför längre gångtider men att välja något av de andra alternativen i lokaliseringsutredningen skulle innebära ett påtagligt intrång i Valmets industriområde.

Detaljplan

De tre detaljplaner som berördes av järnvägsplanen har 2017-08-30 upphävts i de delar som järnvägsplanen annars skulle strida mot. Planerna har vunnit laga kraft.

Påverkan på riksintressen

Järnvägen är av riksintresse för kommunikationer. Utbyggnaden påverkar järnvägen positivt i och med att kapaciteten ökar.

Buller

Trafikverket bedömer att de skyddsåtgärder som föreslås är godtagbara. Fasadåtgärder och/eller skyddad uteplats erbjuds de fastigheter där gällande riktvärden överskrids. Vilka åtgärder som erbjuds framgår av tabell, figur 5.3.1, i planbeskrivningen.

Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad uppnås inte vid samtliga fastigheter. Spårnära åtgärder i form av bullerskyddsplank och vallar har studerats på de ställen där det rimligtvis skulle kunna vara aktuellt men samhällsekonomiska beräkningar har visat att kostnaderna bedöms överstiga nyttan.

Den sökande har använt riktvärdet 80 dBA maximal ljudnivå vid uteplats med motiveringen att det på sträckan inte passerar fler än fem tåg per timme i snitt. Fastighetsnära åtgärder för att bullerskydda uteplatsen har därför inte erbjudits fastigheter där ljudnivån överskrider 70 dBA men underskrider 80 dBA max. Med hänsyn till de få tågpassagera anser Trafikverket att det är rimligt att göra den bedömningen.

Miljö kvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten

Trafikverket bedömer att de föreslagna åtgärderna inte påverkar möjligheten att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Under fastställelseprövningen har den sökande kompletterat plankarta JP-BIA-01-110, blad 4, med ett mindre område som tas i anspråk med äganderätt.

Ändringarna redovisas i en särskild handling. Nya samråd har skett med dem som berörs av ändringarna.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in fyra yttranden.

Hevi Ahmad och Soran Nouri, Måls 4:2, vidhåller sin synpunkt från granskningsskedet att två byggnader på fastigheten ska omfattas av bullerskyddsåtgärder. I de tre övriga yttrandena meddelas att de inte har några ytterligare synpunkter i ärendet.

Trafikverket anser att frågan om bullerskyddsåtgärder har besvarats under granskningen.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en utbyggnad enligt järnvägsplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Järnvägsplanen har handlagts i enlighet med reglerna i lagen och förordningen om byggande av järnväg. Järnvägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan. Den planerade järnvägen överensstämmer med gällande detaljplaner.

Den föreslagna utbyggnaden är en del av det större projektet Maland-Tunadal. Projektet i sin helhet syftar bland annat till att effektivisera transporterna till och från Sundsvalls hamn och industriområdet Tunadal-Korsta-Ortviken. Det innebär också ökad kapacitet för person- och godstågtrafiken på Ådalsbanan. Lokaliseringen och en tänkbar utformning av de olika delarna i projektet har utretts som en helhet i en gemensam lokaliseringsutredning. Järnvägsplan Birsta innebär en utökning med mindre ytor av ett redan ianspråktaget järnvägsområde. Miljökonsekvenserna av projektet har bedömts vara små. Det innebär att järnvägen får ett lämpligt läge och utförande och att ändamålet med järnvägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att järnvägsanläggningen är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

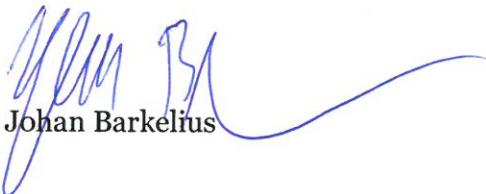
Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i järnvägsplanen är skäliga.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att järnvägsplanens utformning omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.


Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit expeditionschefen Johan Barkelius med Gunilla Åberg som föredragande.



Johan Barkelius



Gunilla Åberg

Bilagor

1. Anvisning "Hur man överklagar"
2. Allmänna upplysningar – fastställd järnvägsplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Sundsvalls kommun
Landstinget Västernorrland
Kommunala lantmäterimyndigheten i Sundsvalls kommun (efter laga kraft)
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprovning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 24 november 2017**.

Allmänna upplysningar, fastställd järnvägsplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om järnvägsbygget inte har påbörjats inom den tiden.

Rätt att lösa in mark

När beslutet fått laga kraft har den som ska bygga järnvägen rätt att lösa in mark med eventuella byggnader som enligt järnvägsplanen ska användas för järnvägsändamål. Även nyttjanderätt, servitut och liknande som gäller inom sådan mark eller sådana utrymmen får lösas in.

Beslutet innebär också att den som ska bygga järnvägen har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av järnvägsplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i järnvägsplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud som avser åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 60 dB(A) ekvivalentnivå utomhus i bostadsområde i övrigt
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från järnvägstrafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av järnväg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån inomhus överskrider 55 dB(A) maximalnivå fler än fem gånger per natt.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder antar man schablonmässigt att fasaden på befintliga bostäder dämpar ljudnivån inomhus från järnvägstrafikbuller med 30 dB(A). Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängderna på banan, olika tågtyper och längder på tågsätten, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

Järnvägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En järnväg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om järnvägsprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelseprövningen omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat:

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggningar av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggtiden.

Lantmäteriförrättning

Mark och utrymmen för den planerade järnvägen kommer att överföras till en järnvägsfastighet genom en lantmäteriförrättning.

En järnvägsplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför järnvägsmarken. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från Trafikverket för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av järnvägsmarken för järnvägsändamål.