

Trafikverket, Region Öst

Fastställelse av järnvägsplan för anläggande av Norrköpings godsbangård, Norrköpings kommun, Östergötlands län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg att fastställa järnvägsplanen för anläggande av Norrköpings godsbangård.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade OLP5-10GR-111-50000-0_1, OLP5-10GR-111-50000-1_1, OLP5-10GR-111-50000-1_2 samt OLP5-10GR-111-50000-2_2, daterade 2019-11-25.

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

Sökande

Trafikverket Region Öst.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade järnvägen

Järnvägsplanen omfattar anläggande av en ny godsbangård på Malmölandet i Norrköping. Projektet är en del i en större pågående omdaning av den aktuella delen av Malmölandet. Förutom anläggandet av godsbangården omfattar omdaningens bland annat anläggande av den kommunala godsjärnvägen Kardonbanan samt anläggande av den kommunala Bravikenvägen i ny sträckning. Bangården kommer att ansluta till Södra Stambanan via Kardonbanan, som kommer att passera angränsande till bangården enligt en laga kraftvunnen järnvägsplan. Trafikverket kommer enligt genomförandeavtal att förvärva del av Kardonbanan.

Förutom järnvägsspåren inkluderar planen servicevägar och servicehus, uppställningsytor för fordon samt skyddsåtgärder avseende buller och förorenat dagvatten. Bangården kommer att vara elektrifierad och signalreglerad. Den kommer att stängslas in.

En sträcka av det anslutande industrispåret Bravikenspåret kommer att rivas och demonteras i sin nuvarande sträckning och därefter anpassas till bangårdens utformning.

Mark som kommer att tas i anspråk

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

Sammanlagt kommer cirka 10 hektar mark att tas i anspråk med äganderätt. Marken utgörs av skogsmark och åkermark. Cirka 2,3 hektar mark kommer att tas i anspråk med servitutsrätt.

Cirka 0,5 hektar mark som behövs för att bygga järnvägen får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan.

Buller m.m.

Planområdet med omgivningar är idag påverkat av buller från såväl järnvägar och industri som allmänna och kommunala vägar. Gällande riktvärden för buller överskrids inte.

För godsbangården tillämpas Naturvårdsverkets riktvärden för industribuller. Huvuddelen av verksamheten på bangården bedöms pågå dag- och kvällstid. I projektet tillämpas dock det riktvärde som gäller för buller nattetid, 40 dB(A). Sex bostadsfastigheter beräknas få bullernivåer som överskrider detta riktvärde. Dessa kommer att erbjudas fastighetsnära bullerskydd.

Riktvärden för tågtrafik på den angränsande Kardonbanan kommer inte att överskridas, även vid en summering av buller från Kardonbanan och godsbangården.

Kommunala planer

För det berörda området gäller översiktsplanen för Norrköpings kommun samt detaljplanen "del av fastigheterna Björnviken 2:1 och Krusenhov 2:1 med närområde (godsbangård)".

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

Inga Natura 2000-områden berörs av projektet.

Planen berör riksintresset Norrköpings hamn samt område av riksintresse för högexploaterad kust.

Planen berör även tre diken i jordbrukslandskap, vilka omfattas av generellt biotopskydd. Ett av diken kommer inte längre att omfattas av biotopskydd efter att Bravikenvägen byggts om i ny sträckning. Ett av diken har hanterats i biotopskyddsdispens i samband med planeringen av Kardonbanan. Ett av diken kommer att behöva läggas om på en kortare sträcka till följd av järnvägsplanen.

Planområdet avvattnas till Pampusfjärden, som omfattas av miljö kvalitetsnormer för ytvatten. Planen bedöms inte påverka möjligheterna att klara miljö kvalitetsnormerna. Miljö kvalitetsnormer för luft bedöms inte överskridas. Övriga miljö kvalitetsnormer är inte aktuella i projektet.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 450 miljoner kronor i 2017 års prisnivå.

Anläggandet av godsbangården finansieras inom projekt Ostlänken, vilket ingår i nationell plan för transportinfrastrukturen 2018 – 2029.

Byggstart planeras ske 2020.

Andra utredningar och beslut

Norrköpings kommun har 2010 antagit en detaljplan med syfte att pröva bl.a. anläggande av en ny godsbangård på Malmölandet.

Planläggningen enligt lagen om byggande av järnväg har föregåtts av en funktionsutredning som syftade till att utreda utformningen av en ny godsbangård och belysa vilka funktioner som en ny bangård behöver ha, samt en förenklad åtgärdsvalsstudie vilken resulterade i en rekommendation att anlägga en ny godsbangård på Malmölandet. I såväl funktionsutredningen som åtgärdsvalsstudien utreddes översiktligt åtgärder enligt fyrstegsprincipens samtliga steg.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den sökandes handläggning av järnvägsplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 22 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- bangårdens storlek, kapacitet och funktion samt avsaknaden av uppställningsspår
- dagvatten och påverkan på markavvattningsföretag
- riskfrågor, bl.a. avseende djurhållning
- önskemål om annan lokalisering inom kommunen
- buller
- genomförandet av planeringsprocessen

Efter granskningen har den sökande ändrat järnvägsplanen. Planbeskrivningen har justerats med avseende på uppgifter om pågående detaljplanarbete, ianspråktagande av Bravikenspåret, utökning av dagvattenanläggningar samt projektets totalkostnad. Fastighetsförteckningen har uppdaterats samt justerats med avseende på uppgifter om servitut. En pm om kapacitet och godsprognos har tagits fram.

Ändringarna redovisas i en särskild handling. De som berörs av ändringarna har underrättats. Vid dessa ändringar kom det in två yttranden från Norrköpings hamn AB och Norrköpings kommun, vilka ställer sig positiva till ändringarna.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Östergötlands län har tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Norrköpings godsbangård är i dagsläget lokaliserad centralt i Norrköping. Det planerade anläggandet av Ostlänken, den första etappen i den planerade utbyggnaden av ett höghastighetsnät för järnväg, medför att bangården måste flyttas från sitt nuvarande läge. En flytt av bangården innebär även att centrala Norrköping avlastas från buller och skapar möjligheter till stadsutveckling.

Bangården bedöms ha tillräcklig kapacitet för att hantera de funktioner som Trafikverket ska tillhandahålla för prognosticerad trafik år 2030. En prognos för trafiken år 2040 är beroende av om och när andra utbyggnader av det nationella järnvägssystemet genomförs och har därför inte varit möjlig att göra. Genom att justera trafikupplägg och att nyttja bangården andra delar av dygnet bedöms kapaciteten vara möjlig att utöka för en ökad trafik efter år 2030.

Syftet med projektet är att skapa utrymme för Ostlänken genom Norrköping samt att skapa en modern och optimerad bangård med en kapacitet som säkrar en fortsatt utveckling av godstrafiken.

Ett anläggande av godsbangården enligt järnvägsplanen är därför väl motiverat.

Speciella frågor i projektet

Lokalisering

Den nya bangårdens lokalisering till Malmölandet sker i överensstämmelse med såväl gällande detaljplan som kommunens översiktsplan, vilken pekar ut södra Malmölandet som ett utvecklingsområde inom gods och logistik.

Lokaliseringen innebär att bangården anläggs i omedelbar anslutning till den nya godsjärnvägen Kardonbanan vilken ansluter till Södra Stambanan, vilket medför att befintliga och tillkommande industrier kan få direkt förbindelse med järnvägen utan omlastningar.

Trafikverket bedömer att bangården getts en lämplig lokalisering.

Kommunala planer

Järnvägsplanen strider inte mot kommunens översiktsplan eller den gällande detaljplanen.

Påverkan på Natura 2000-områden och riksintressen

Inga Natura 2000-områden eller Ramsarområden berörs av projektet. Trafikverket bedömer att berörda riksintressen inte påverkas negativt.

Buller

Naturvårdsverkets riktvärden för industribuller nattetid har tillämpats vid bedömningen av bullerstörningar från bangården.



Sex bostadsfastigheter beräknas få bullernivåer som överskrider detta riktvärde. Att anlägga en bullervall eller bullerskärm vid bangården i syfte att minska bullerstörningarna för dessa fastigheter har inte bedömts ekonomiskt rimligt. De berörda fastigheterna kommer istället att erbjudas fastighetsnära bullerskydd.

Trafikverket anser att bullerfrågan har hanterats tillfredsställande och att de föreslagna bullerskyddsåtgärderna är lämpliga i projektet.

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids samt att möjligheterna att klara miljökvalitetsnormerna för den berörda vattenförekomsten inte försvåras.

Övriga miljökvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande. De synpunkter som kom in efter ändring av planen har sammanfattats och kommenterats i ett kompletterande utlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

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 tre yttranden.

Räddningstjänsten Östra Götaland menar att projektet ur risksynpunkt borde ha tagit hänsyn till den markanvändning som enligt kommunala planprogram och fördjupade översiktsplaner anges för områden i närheten av godsbangården och längs Södra Stambanan, och att riskanalyser borde tagits fram baserat på dessa planer vid framtagande av skyddsavstånd.

Trafikverket. Det är en fråga för den kommunala planeringen enligt PBL att vid närmare planering av kommande exploateringsområden säkerställa att erforderliga riskanalyser tas fram.

Region Östergötland och Strålsäkerhetsmyndigheten har inga synpunkter utöver de som lämnats tidigare.

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. Bangårdens lokalisering strider inte mot kommunens översiktsplan. Den föreslagna utformningen bedöms vara ändamålsenlig. Den planerade bangården strider inte mot gällande detaljplan.

Den föreslagna utbyggnaden medför att syftet med projektet nås med positiva eller endast små till måttligt negativa effekter på andra intressen och utan att motverka andra riksintressen. Det innebär att järnvägen får ett lämpligt läge och



utförande och att ändamålet med projektet nås med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att projektet är förenligt 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 Olle Wahl som föredragande.



Johan Barkelius

Bilagor

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

Kopia till:

Länsstyrelsen i Östergötlands län
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Östergötlands län
Region Östergötland
Norrköpings kommun
Kommunala lantmäterimyndigheten i Norrköpings 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 2 december 2020**.

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 gör man normalt först en bedömning av bostadshusens fasaddämpning. Om en sådan bedömning inte har gjorts antas schablonmässigt att fasaden dämpar ljudnivån inomhus med 30 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. 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 utanför det fastställda området
- 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.