

11 Samråd

Detta kapitel redovisar hur samråden har genomförts under arbetet med förstudien och järnvägsutredningen. Kapitlet kommer att utvecklas vidare i takt med att samrådsprocessen löper under järnvägsutredningen.

Inför utställelsehandlingen kommer en separat samrådsredogörelse att upprättas vilken i detalj redovisar hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter och yttranden som inkommit från allmänhet, myndigheter m.fl. samt var yttranden, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenteras också de inkomna synpunkterna och yttrandena av Trafikverket.

11.1 Samrådsprocessen

Samrådsprocessen pågår under hela planeringsprocessen, från förstudie till järnvägsplan. Samrådsprocessen är styrd av miljöbalken och lagen om byggande av järnväg. För närmare beskrivning, se kapitel 2 Planeringsprocessen.

Samrådet syftar till att informera om det planerade projektet samt inhämta värdefull information till det successiva arbetet. Vid samråd skall de som antas bli berörda ges tillfälle att framföra sina synpunkter och ha möjlighet att påverka såväl den kommande miljökonsekvensbeskrivningen som själva etableringen och utformningen.



Figur 11.1.1 Samråd med allmänheten i Birsta, december 2011.

11.2 Samråd under förstudien

I arbetet med förstudien genomfördes samråd med projektets styrgrupp och referensgrupp under oktober 2007 - december 2008.

Utöver dessa möten hade projektet möten med tjänstemän på Länsstyrelsen och Härnösands kommun och Timrå kommun.

Ett samrådsmöte hölls med Socialdemokratiska föreningen i Bergforsen. Vid mötena presenterades projektet och deltagarna kunde ställa frågor och ge synpunkter. Informationsmöten för allmänheten genomfördes också i de tre berörda kommunerna.

Projektet presenterades också på vårmässan på Gärdehov i Sundsvall i april 2008.

Timrå kommun och projektets styrgrupp uttalade under arbetets gång att utredningsalternativ Syd inte är önskvärt. Man såg en förstärkt barriäreffekt mot strandområdet genom centrala Timrå i detta alternativ. Styrgruppen för projektet ansåg att utredningsalternativ Nord, västligt läge bör förkastas, då det inte tillför någon nytta i förhållande till utredningsalternativ Nord och dessutom ger en längre bana.

Följande synpunkter inkom under förstudien:

- Länsstyrelsen i Västernorrland – Fortsatt arbete med JU längs sträckan och JP för Malands- och Tunadalsspåren samt Bergsåkerstriangeln. Förordar en kombination av UA Nord och UA E4.
- Härnösands kommun – Förordar UA Nord med tunnel genom Gådeåberget.
- Timrå kommun – Förordar arbete med JU på hela sträckan, därefter etapputbyggnad med början söderifrån.
- Sundsvalls kommun – i det fortsatta arbete bör effektbedömningarna kompletteras med en marknadsanalys och vidare utredning av etapputbyggnader.
- Landstinget i Västernorrland – Bandelen är en undermålig del av järnvägsstråket Stockholm – Umeå. Samhällsekonomiska kalkylen tar inte hänsyn till betydelsefulla faktorer, varför alternativ kalkyl måste göras.
- MittSverige Vatten - Synpunkter på passagen av UA Nord över vattentäkten i Wifsta. Man ser bland annat risk i att grundläggningsarbetena kan försämra grundvattnets kvalitet.

11.3 Samråd i järnvägsutredningen

Allmänhet

Allmänhetens frågeställningar och synpunkter är viktigt underlagsmaterial som Trafikverket tar med sig i den fortsatta planeringsprocessen. Trafikverket ser en bra dialog och en öppenhet mot allmänheten som ett viktigt verktyg för att åstadkomma bra lösningar med hög acceptans. I de tidiga utredningsskedena beaktas allmänna och övergripande intressen. Ju längre in i planeringsprocessen projektet kommer, desto tydligare och mer detaljerade svar kommer att kunna ges till allmänheten. Trafikverket uppmanar därför att fortsätta ställa frågor och att komma med synpunkter.

I inledningsskedet av järnvägsutredningen har projektet, under en dag mellan jul och nyår 2011, varit på plats i Birsta för att informera och samråda med allmänheten kring projektet. Under dagen samtalade projektmedlemmar med ca 100 personer.

Midlanda (Swedavia/Luftfartsverket)

I ett tidigt skede i järnvägsutredningen hade Trafikverket samråd med Midlanda angående utredningsalternativens närhet till flygplatsen. Midlanda framhöll då vikten av möjlighet till av- och påstigningsmöjlighet i nära anslutning till terminalen. Järnvägens närhet till flygplatsen kan komma att bli en konflikt ur säkerhetssynpunkt. Detta med anledning av höjden på kontaktledningen inom flygsäkerhetszonen samt elektromagnetiska fält som uppstår vid tågpassage som kan påverka flygplatsens instrument.

MittSverige Vatten AB

Samråd hölls (2012-03-26) med MittSverige Vatten AB angående Wifsta vattentäkt som berörs av två korridorer, Röd öst som går över den befintliga vattentäkten samt Röd väst som passerar området för den planerade reservvattentäkten. Korridor Röd väst har utökats ytterligare västerut för att kunna lokalisera järnvägen utanför eller åtminstone i den västligaste delen av det sekundära skyddsområdet.

Söråkers hamn

Samråd hölls (2012-01-27) med representanter från Söråkers hamn, Härnösands hamn samt Söråker hamnfastigheter. På samrådet redovisades Trafikverkets planer och aktuellt läge för järnvägsutredningen. Trafikvolymerna samt liggande planer för Delta Terminal redovisades. Önskemål om förbindelsespår i Söråker framfördes.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län

Möte har hållits med Länsstyrelsen Västernorrlands län (2012-01-30 samt 2012-06-04). Bland annat fördes diskussioner kring följande delar:

- Avstämning av avgränsning MKB (fysisk avgränsning, miljöaspekter)
- Fokusområden i MKB
- Ev utökning av korridor
- Utkast till innehållsförteckning Järnvägsutredning och MKB
- Samråd allmänhet och samebyar och tidplan projektet
- Samråd länsstyrelsen och avstämningsbehov med Trafikverket
- Hantering av artskyddsförordningen

Samebyar

För att få mer kunskap om rennäringens intressen i kustområdet mellan Sundsvall-Härnösand bjöd Trafikverket in fyra samebyar, Jijnjevaerie, Ohredahke, Voernese och Raedtievaerie, till samrådsmöten i Hotagen, Strömsund och Gäddede i april 2012. Anledningen till att dessa fyra samebyar bjöds in var att det är de som enligt Sametingets markanvändningskartor gör anspråk på betesmark i området för järnvägsutredningen. Minnesanteckningar från mötet fördes och information och synpunkter från mötena har inarbetats i järnvägsutredningens MKB.

Räddningstjänsten

Samråd med Räddningstjänsten (Höga kusten samt Sundsvall – Timrå) har hållits för att diskutera projektet utifrån personsäkerhet då det på sträckan förekommer en hel del långa tunnlar. På samrådet diskuteras även korridorernas närhet till Wifsta vattentäkt och möjlighet till skyddsåtgärder.

Referensgrupp

Projektet har tillsatt en referensgrupp som representeras av tjänstemän från Sundsvalls kommun, Timrå kommun, Härnösands kommun, Länsstyrelsen, landstinget samt Trafikverket. Möten har under framtagandet av samrådshandlingen ägt rum vid tre tillfällen (2012-03-28, 2012-06-18 och 2012-10-05).

Vid dessa tillfällen redovisas aktuellt projektläge och diskussioner kring redovisade alternativ och dess konsekvenser sker. Vid mötet den 2012-03-28 framkom önskemål att studera vidare södra delen av förstudiens alternativ UA Syd från Birsta förbi befintligt resecentrum i Timrå och vidare norrut längs befintlig järnväg. Detta förslag har under järnvägsutredningen resulterat i alternativ Blå öst.

Styrgrupp

För projektet finns en styrgrupp med representanter från projektets delfinansierare (Sundsvalls kommun, Timrå kommun, Härnösands kommun, Länsstyrelsen, landstinget samt Trafikverket). Syftet med styrgruppen är att besluta om projektets framdrift vad gäller tid, ekonomi och kvalitet. Möten har under framtagandet av samrådshandlingen ägt rum vid två tillfällen (2012-05-08 samt 2012-10-16).

Fortsatt samråd under järnvägsutredningen

Under fortsatt arbete med järnvägsutredningen kommer samråd att hållas med allmänheten längs sträckan, kommunerna, länsstyrelsen, samt övriga myndigheter, företag och intresseorganisationer som blir berörda.

Samråd med allmänheten kommer att ske i form av flera informationsmöten och öppet hus under hösten/vintern 2012. Vid dessa samråd ges möjlighet att komma med synpunkter och förslag på järnvägsutredningen. Handlingarna kommer efter Länsstyrelsen godkännande av MKB att ställas ut (våren 2013) då återigen allmänheten har möjlighet att yttra sig kring järnvägsutredningen.

Berörda kommuner, länsstyrelsen, samt övriga myndigheter, företag och intresseorganisationer som blir berörda kommer att kunna lämna synpunkter under utställningen av Järnvägsutredning inklusive MKB.

Efter utställningen kommer Trafikverket att ta fram en slutrapport för järnvägsutredningen.

Samrådsredogörelse

Inför utställning av järnvägsutredningen inklusive MKB kommer en sammanfattande redogörelse för samtliga genomförda samråd att upprättas i form av PM Samrådsredogörelse. I denna kommer en mer detaljerad beskrivning av hur samråd bedrivits i järnvägsutredningen samt en sammanställning av inkomna synpunkter och yttranden tillsammans med Trafikverkets kommentarer redovisas.

12 Utvärdering

Inför denna samrådshandling har endast ett fåtal samråd hållits med myndigheter och företag. Samrådshandlingen utgör underlag för samråd med allmänhet, berörda myndigheter och organisationer. Möjligheten att bedöma påverkan på människa och samhälle förutsätter att samråd med samtliga är genomfört. Viktiga aspekter som påverkar bedömningarna kan missas utan samråd.

Till utställelsehandlingen kommer detta kapitel utgöra utvärdering av samtliga aspekter som utretts i denna järnvägsutredning. Konsekvenserna sammanfattas för funktion, människa & samhälle, miljö och ekonomi, med fokus på de alternativskiljande och betydande aspekterna. Med projektmålen som grund utvärderas måluppfyllelsen. Syftet är att skapa en bra och tydlig grund för val av alternativ och kommande skede så att processen kan drivas vidare för projektet.

13 Fortsatt arbete

I detta kapitel redovisas vilken formell hantering som kan förväntas i projektets kommande skeden. Berörda samrådsparter får möjlighet att påverka detaljutformningen i det fortsatta arbetet med järnvägsplanerna och vid exempelvis bygglovshantering och andra tillståndsärenden.

13.1 Järnvägsutredningen

Den här rapporten utgör järnvägsutredningens samrådshandling. Utifrån denna ska nu länsstyrelsen och andra berörda myndigheter lämna sina synpunkter på bl.a. alternativval och miljöfrågor. Inkomna synpunkter sammanställs, behandlas och handlingen justeras vid behov inför den kommande utställningshandlingen.

Efter att samrådshandlingen justerats och en utställningshandling tagits fram, ställs järnvägsutredningen ut på offentligt samråd. Under utställningen kan alla berörda myndigheter, organisationer och allmänhet lämna sina synpunkter på utredningen. Inkomna synpunkter sammanställs i en Samrådsredogörelse efter utställning och hela handlingen utgör underlag för Trafikverkets ställningstagande av val av alternativ.

Trafikverket tar i detta skede även beslut om projektet behöver tillåtlighetsprövas av regeringen eller inte. Om projektet inte är aktuellt för tillåtlighetsprovning kan upprättande av järnvägsplan påbörjas.

13.2 Tillåtlighetsprovning

Huruvida ett projekt kommer att tillåtlighetsprövas avgörs enligt den nya planeringsprocessen från fall till fall. Om Trafikverket beslutar att projektet skall tillåtlighetsprövas påbörjas tillåtlighetsprocessen där järnvägsutredningen och en beredningsremiss utgör underlag. Generellt gäller att regeringens provning ska vara allsidig och beakta allmänna samhällsaspekter. Provningsen hos regeringen gäller endast tillåtligheten för om verksamheten eller anläggningen överhuvudtaget ska tillåtas komma till stånd. När den valda korridoren fått tillåtlighet är det den som gäller. Endast justeringar av järnvägens läge inom korridoren kan ske i kommande skede, järnvägsplanen.

När regeringen har beslutat att tillåta järnvägen är det sedan upp till Trafikverket att besluta om den närmare utformningen. Trafikverket beslutar även om de villkor som ska gälla utöver det som regeringen kan ha föreskrivit. Detta sker i järnvägsplanerna.

13.3 Järnvägsplan

I järnvägsplan beskrivs vilket markområde som behövs för järnvägen och detaljutformningen av järnvägen påbörjas. En miljökonsekvensbeskrivning upprättas även i detta skede och kompletterande samråd genomförs med berörda parter. Eftersom järnvägsplanerna är mer detaljerade än järnvägsutredningarna är det troligt att man av praktiska skäl delar in sträckan Sundsvall - Härnösand i ett antal järnvägsplaner.

För omläggning av allmänna vägar behöver arbetsplaner tas fram och planeringsprocessen ska där följa Väglagen. Då järnvägsplan upprättas som kräver vägomläggning av allmän väg kommer arbetet med arbetsplan och järnvägsplan att samordnas.

För varje järnvägsplan upprättas en ny miljökonsekvensbeskrivning som mer i detalj behandlar både bygg- och driftskedet för det valda alternativet. Behovet av och lösningar för servicevägar och ersättningsvägar till fastigheter studeras i järnvägsplanen.

En samordning med kommunala planer är nödvändig i samband med upprättande av järnvägsplan eftersom en järnvägsplan inte får strida mot gällande kommunala planer.

13.4 Projekteringsskede

Då beslut tagits om vilken korridor Trafikverket ska gå vidare med kommer kunskaperna om områdets status och karaktär att fördjupas genom utökade inventeringar.

13.5 Byggskede

I nästa skede upprättas bygghandlingar för projektet. Där preciseras restriktioner och hänsynskrav för att minimera påverkan på omgivningen under byggtiden. Utifrån dessa krav och restriktioner utformar sedan entreprenören en miljöplan för projektet som redovisar hur miljöhänsyn ska genomföras under byggskedet. Exempel på vilka åtgärder en sådan miljöplan kan innehålla är:

- Inmätning och utmärkning av värdefulla natur- och kulturmiljöer som inte får skadas samt särskilda skyddsåtgärder för befintlig vegetation.
- Begränsningar av byggtiden vid arbete i anslutning till vattendrag med störningskänsliga fiskbestånd.
- Skyddsåtgärder mot förorening av mark och vatten, exempelvis vid etablering av bodar och uppställning av fordon, samt arbete i närheten av vattenskyddsområden.

- Hantering av överskottsmassor och upplag.
- Bullerdämpande åtgärder, begränsning av arbetstider och störande, tunga transporter i boendemiljö.
- Rutiner för hantering av kemikalier och drivmedel.
- Rutiner för hantering av restprodukter och miljöfarligt avfall.
- Plan för återställning av tillfälligt nyttjade områden för upplag, täkter och annat.

13.6 Miljöuppföljning

En miljökonsekvensbeskrivning är ett dokument, men även en process där järnvägsprojektets miljökonsekvenser belyses och förslag till miljöanpassningar ges. I den processen är också miljöuppföljning en viktig del för att bevaka att intentionerna i miljökonsekvensbeskrivningen följs genom hela projektet, från planering, projektering och byggande till järnvägens driftskede. Uppföljningen ska göras för att säkerställa att de planerade åtgärderna genomförts och för att undersöka om de utförda åtgärderna har avsedd funktion. För att skapa förutsättningar för uppföljningen dokumenteras statusen på utvalda intressen före, under och efter byggtiden bland annat i ett egenkontrollprogram för projektet.

Driftskede

För att kontrollera om de åtgärder som genomförts har gett avsedd effekt kan uppföljningsprogram utarbetas. Uppföljningen bidrar då även till en ökad kunskap inför nya, kommande projekt. Om en oförutsedd miljöpåverkan påvisas ansvarar Trafikverket för att den åtgärdas på bästa sätt. Uppföljningen sker under en tidsperiod av exempelvis fem år för att även mer långsiktiga effekter samt årstidsvariationer ska bli synliga. Uppföljningen kan exempelvis behandla:

- Effekter av bullerdämpande åtgärder.
- Reningseffekter hos dagvattendammar.
- Järnvägens effekter på viltet och dess vandringsmönster.
- Effekter på vattenkvalitet, bottenfauna och fiskbestånd i påverkade vattendrag.
- Kontroll av hur exempelvis planteringar etablerar sig.
- Förändringar i grundvattennivåer.
- Effekter på areella näringar som jord och skogsbruk samt rennäring.

13.7 Sak- och tillståndsprövningar

Utöver tillåtlighetsprövningen krävs vid infrastrukturprojekt i regel sakprövning enligt miljöbalken, kulturminneslagen samt plan- och bygglagen. Nedan beskrivs verksamheter och åtgärder rörande dessa lagar.

13.7.1 Miljöbalken

Masshantering

Uppläggning av massor är tillstånds- eller anmälningspliktigt beroende på mängden massor, typ av massor, hur lång tid uppläggningsplaneras ske samt var och hur uppläggningsutförs. Huruvida verksamheten är tillstånds- eller anmälningspliktig regleras i förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd 1998:899.

Verksamheten kan bestå av tillfällig uppläggning, till exempel mellanlagring av sprängsten eller permanent uppläggning av överskottsmassor för anläggningsändamål, till exempel terrängmodellering eller bullervallar. I vissa fall kan även deponering bli aktuellt. Tillstånd eller anmälan krävs även för transporter av massor. Samtliga utredningsalternativ kommer att medföra en omfattande masshantering.

Anläggningar för stenkross, makadamtvätt och asfaltstillverkning är alla anmälningspliktiga. Om flera verksamheter ska ske inom ett begränsat område kan den sammantagna verksamheten även komma att kräva tillstånd från länsstyrelsen.

Väsentlig förändring av naturmiljön

Inför en åtgärd som väsentligt kan komma att ändra naturmiljön på en plats ska samråd med den myndighet som har tillsyn över verksamheten ske enligt miljöbalken 12 kap 6§. Exempel på sådana verksamheter är jord-schaktning, röjning för ledningsgator, ersättningsvägar, arbetsvägar, uppförande av master med mera.

Förorenade områden

Samtliga utredningskorridorer passerar markområden där markföroreningar kan påträffas. För arbete inom förorenade områden gäller bestämmelserna i miljöbalken 10 kap samt krav på anmälan till tillsynsmyndighet enligt förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd om åtgärderna medför ökad risk för spridning eller exponering av föroreningar.

Vattenverksamhet

Enligt miljöbalkens 11 kap kan verksamheter eller åtgärder som påverkar yt- eller grundvatten vara anmälnings- eller tillståndspliktiga. Längs den nya järnvägssträckningen mellan Sundsvall och Härnösand kommer troligen tillstånd att sökas för bropassagerna över Selångersån, Indalsälven, Ljustorpsån samt Gådeå. Det kan även bli aktuellt för passage av biflöden till ovanstående vattendrag.

Vattenskyddsområde med skyddsföreskrifter

För Wifsta vattentäkt med tillhörande reservvattentäkt finns ett vattenskyddsområde med tillhörande skyddsföreskrifter. Vattenskyddsområdet är under omarbetning och processen med fastställelse av det nya förslaget pågår (2012). Enligt skyddsföreskrifterna krävs tillstånd för vissa arbeten, t.ex. schaktning. Eventuellt, beroende på utformning av järnvägen och skrivning i de nya skyddsföreskrifterna, kan det bli aktuellt med ansökan om dispens från skyddsföreskrifterna.

Natura 2000

Enligt miljöbalkens 7 kap. kan tillstånd krävas för verksamhet som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Masugnsgrundet tillhör Natura 2000-område.

Dispens från biotopskydd

Dispens krävs från länsstyrelsen eller kommunen i vissa fall om anläggningsarbeten måste ske inom strandskyddsområde. Detta gäller ej för projekt som skall tillåtighetsprövas.

Dispens från reservatsföreskrifter

Dispens krävs från länsstyrelsen för arbeten som exempelvis berör stengärdesgårdar, odlingsrösen, alléer m.m. Dessa omfattas av generellt biotopskydd. Dessa är ej identifierade i järnvägsutredningen, utan görs i nästa skede.

13.7.2 Kulturminneslagen

Enligt kulturminneslagen krävs tillstånd hos länsstyrelsen för att rubba, ta bort, gräva ut, täcka över, plantera eller genom bebyggelse eller på annat sätt skada en fast fornlämning. Kulturlämningar som påverkas dokumenteras efter samråd med länsstyrelsen. En arkeologisk utredning enligt kulturminneslagen (KML) kommer att genomföras längs järnvägssträckningen mellan Sundsvall-Härnösand i kommande skede.

13.7.3 Plan- och bygglagen

Bullerskärmar kräver bygglov.

Rivningslov kan krävas vid rivning av bebyggelse.

Marklov behövs vid förändringar av marknivån för bullervallar, terrängmodelleringar och upplag.

13.7.4 Transportstyrelsen

Vid byggande av till en järnväg i närheten av en flygplats är det järnvägsbyggaren som skall visa på att verksamheten inte påverkar flygverksamheten på ett negativt sätt genom att ta fram en så kallad systemsäkerhetsbevisning. När det gäller bevisningen så är det Transportstyrelsen som är tillsynsmyndighet och godkänner den. Transportstyrelsen har även ett sektorsansvar och i och med detta är de även skyldiga att vara järnvägsbyggaren behjälplig med sakkunskap.

14 Referenser och källor

14.1. Skriftliga

Banverket. 2005. *Kalix-Haparanda, Kustnära järnväg. Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning. Slutrapport med Banverkets beslut. Haparandabanan – en del av Barentslänken.* BRNT 2003:16-IV.

Banverket. 2010. *Förstudie Götalandsbanan delen Linköping-Borås, Genom Götalands hjärta – underlagsrapport landskap*, utgåva 2, diarienummer: F08-12021/SA20.

Bladh, Curt. 1997. *Medelpadsbilder*, sid 27, Sundsvalls tidning.

Botniabanan AB., 2010. Environmental product declaration for railway tunnels on the Botnia line. Reg. No. S-P-00197. 2010-03-19

Botniabanan AB., 2010. Environmental product declaration for railway track foundations on the Botnia line. Reg. No. S-P-00198. 2010-03-19

Botniabanan AB., 2010. Environmental product declaration for railway bridges on the Botnia line. Reg. No. S-P-00199. 2010-03-19

Botniabanan AB., 2010. Environmental product declaration for railway tracks on the Botnia line. Reg. No. S-P-00200. 2010-03-19

Botniabanan AB., 2010. Environmental product declaration for power, signaling and telecom systems on the Botnia line. Reg. No. S-P-00201. 2010-03-19

Helldin, J-O et al. *Vägar och järnvägar – barriärer i landskapet*, CBM:s skriftserie 42, 2010.

Härnösands kommun, *Översiktsplan för Härnösands kommun 2011-2025.*

Koch, Martin. 1913. *Timmerdalen*, sid 16.

Länsstyrelsen Västernorrland. *Bevarandeplan Natura 2000. Masugnsgrundet SE0710203*, 2006-01-17

Länsstyrelsen Västernorrland. *En resa för tillväxt – En regional linjenätsanalys över kollektivtrafiken i Västernorrlands län.* Rapport 2011:18.

Nordström, Ludvig. 1934. *På hemväg till Öbacka*, sid 195.

Sundsvalls kommun, *Översiktsplan för Sundsvalls kommun 2005.*

Sundsvalls kommun, *Grönplan för Sundsvall 1997.*

Sundsvalls museum. 1977. *Då det begav sig... Sundsvalls stad och industridistrikt 1850-1940.* Sid 117-123.

Timrå kommun, *Översiktsplan 2011.*

Lidberg, R & Lindström. H. 2010: *Medelpads flora.* SBF-förlaget, Uppsala.

Linnaeus, Carl, *Lapplands resa*, 1732. Utgåva 1977 Wahlström&Widstrand

Westerdahl, Christer. 1986. *Samer Nolaskogs.*

Länsmuséet Västernorrland. 2000. *Tjoevikemåjhtoe.* Rapport 2000:4

Länsmuséet Västernorrland. 2000. *Tjoevikemåjhtoe III, Medelpads samer i arkiven.* Rapport 2001:21

Strömberg, Karin. 1984. *Samerna vid Medelpadskusten.* Umeå universitet etnologi B.

Bergvall, Margareta och Persson, Peter (red). 2004. *Tidsspår Västernorrland-Sameland – Om samisk närvaro i Ångermanland och Medelpad.* Länsmuséet Västernorrland.

MittSverige Vatten AB. 2011a. *Förslag till skyddsföreskrifter, Wifsta vattentäkt.* 2011-10-03.

MittSverige Vatten AB. 2011b. *Wifsta vattentäkt; Teknisk beskrivning till ansökan om revidering av skyddsområde för vattentäkt.* 2011-11.

Åsman, M., Ojala, L., 2004. *Identifiering av geologiska formationer av nationell betydelse för vattenförsörjning.* Sveriges Geologiska Undersökning, Rapporter och meddelanden 115.

SGU, 2003. *Grundvattenkarta med beskrivning, Västernorrlands län.* Sveriges Geologiska Undersökning, Serie Ah nr 23.

The International EPD Consortium (2009) *Product category rules (PCR) for preparing an*

Environmental Product Declaration (EPD) for Interurban railway transport services of passengers UN CPC 6421, Railway transport services of freight UN CPC 6512 and Railways UN CPC 53212. PCR 2009:03 Version 1.0 2009-08-18

Trafikverket (TRV). 2011. *Infrastruktur i landskapet - Råd för landskapsanalys*, rapport 2011:103.

Uppenberg, S., Liljenroth, U., 2011. *Klimat- och besparingsåtgärder i Stora Projekt – E4 Sundsvall.* WSP

Uppenberg, S., Liljenroth, Abser S., U., 2011. *Klimat- och besparingsåtgärder i Stora Projekt – Förbifart Stockholm.* WSP

14.2 Digitala

Din tur Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. www.dintur.se. 2012-04-24.

Härnösands kommun. www.harnosand.se

Sundsvalls kommun. www.sundsvall.se

Timrå kommun. www.timra.se

GIS-data från Länsstyrelsen

Sametingets hemsida, www.sametinget.se

MittSverige Vatten AB, www.mittsverigevatten.se

Miljömålsportalen, www.miljomal.se

Artdatabanken, www.artfakta.se, www.artportalen.se, artdata och artfakta

Jordbruksverket, www.jordbruksverket.se/tuva, Ängs- och hagmarksinventeringen

Skogsstyrelsen, www.skogsstyrelsen.se, nyckelbiotoper

Naturvårdsverket, www.naturvardverket.se, vägledning Natura 2000-naturtyper och arter

Länsstyrelsens gis-data, www.gis.lst.se, registerblad riksintressen för naturvård

Sundsvall Logistikpark, <http://sundsvalllogistikpark.se>, informationssida om logistikparken och de projekt som berörs

Trafikverket. <http://gis.vv.se/tfk2/tfk/indextikk.aspx?config=tikk>, uppgifter om årsdygnsmedeltrafik.

Trafikverket. <http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/>, karta på Ådalsbanans samband med övriga järnvägsbanor.

Luftfartsverket, www.luftfartsverket.se

Botniabanan, www.botniabanan.se

14.3 Övrigt

Minnesanteckningar från samrådsmöten med samebyar

14.4 Muntliga

Uno Schön, MittSverige Vatten AB, 2011-11-29

Jens Strandell, Sköns jaktvårdsområde, 2012-07-21

Sture Jacobsson, Härnösands jaktvårdskrets, 2012-07-16

Gunnar Höglund, Timrå jaktvårdskrets, 2012-08-01

Stefan Valijeesio, Dintur, 2012-08-06

Tord Salomonsson, SCA Östrand, 2012-09-06

Bilagor

Bilagor i samrådshandlingen

Landskapsanalys

PM Berörda detaljplaner

Bilagor som kompletteras i utställelsehandlingen

PM Robusthet och säkerhet

PM Buller och vibrationer

PM Artskyddsförordningen

PM Kulturmiljö

PM Klimat

PM Bortsorterade alternativ

PM Geoteknik- och bergteknik



Trafikverket, Box 417, 801 05 Gävle. Besöksadress: Norra Kungsgatan 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se