



PM yttrande avseende Lokaliseringsutredning för nybyggnadsdelen i projekt Maland och Tunadal, Sundsvalls Kommun, Västernorrlands län.

Totalt har 26 skriftliga yttranden inkommit avseende Lokaliseringsutredning daterad 2016-04-06. Samrådstiden har varit 7 april – 25 maj med möjlighet att lämna synpunkter till 27 maj 2016.

Respektive yttrande refereras i korthet samt kommenteras i detta dokument.

Nr	Datum	Fastighet/myndighet/förening
1	2016-04-18	Energimyndigheten
2	2016-04-21	Havs- och vattenmyndigheten
3	2016-04-26	Maland 1:30
4	2016-04-26	Boende Sundsbruk
5	2016-04-26	E.ON Elnät Sverige AB
6	2016-04-26	Green Cargo AB
7	2016-05-01	Hillsta 4:147
8	2016-06-01	Sundsvalls kommun
9	2016-05-02	Naturvårdsverket
10	2016-05-02	Försvarsmakten
11	2016-05-04	Valmet AB
12	2016-05-09	PostNord
13	2016-05-17	SCA
14	2016-05-19	Lantbrukarnas riksförbund
15	2016-05-20	Västland 2:14
16	2016-05-20	Sund IF
17	2016-05-23	Länsstyrelsen Västernorrland
18	2016-05-23	Malandsvägen 21A
19	2016-05-24	Real Rail Sweden AB
20	2016-05-25	MittSverigeVatten AB
21	2016-05-25	Maland 1:39
22	2016-05-27	Maland 1:46
23	2016-05-27	Post- och telestyrelsen
24	2016-05-27	SGI
25	2016-05-27	SGU
26	2016-05-30	Polarisvägen 5



1. Energimyndigheten

Företrädare	Enhetschef, handläggare
Namn	Tore Carlsson, Adam Mickiewicz
Adress	Box 310, 631 04 Eskilstuna

I yttrandet framförs följande:

1.1

Energimyndigheten har under 2015 sammanställt goda exempel på hur transport och bebyggelseplanering samt förnybar energi kan integreras i den fysiska planeringen. Materialet är tänkt att fungera som stöd i det kommunala översikts- och detaljplanearbetet och finns här: <http://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/fysisk-planering/>

1.2

Energimyndigheten har inga specifika synpunkter att redovisa.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

1.1

Noterat.

1.2

Noterat.

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35756

Projektnummer

107 217

Dokumentdatum

2016-09-29

Sidor

3(36)



TRAFIKVERKET

2. Havs- och vattenmyndigheten

Företrädare	Enhetschef
Namn	Ann Lundström
Adress	Box 11 930, 404 39 Göteborg

I yttrandet framförs följande

2.1

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

2.1

Noterat.

Trafikverket

Box 186, 871 45 HÄRNÖSAND
Besöksadress: Nattviksgatan 8

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

Mats Svensson

Trafikverket Investering

Direkt: 010-123 89 04
Mobil: 070-326 32 03
E-post: mats.a.svensson@trafikverket.se



3. Maland 1:30

Lagfaren ägare	Anders Edin
Namn	Anders Edin
Adress	Malandsvägen 11 86 332 Sundsbruk

3.1

Var på vägmötet 2016-04-25 uppe i Malandskyrkan. På mötet förordar Ni vägplan som sträcker sig längs Malandsvägen inte på förordade åkern. Er vägplan går på halva vår tomt. Garaget kommer inom vägplanen i en 1/2 del. Huset klarar sig utan rivning. Nu är inte bullermätningen och inte heller befintligt läge preciserat. Men med detta ärende vill jag få mera vad som sägs om vår tomt.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

3.1

Trafikverket har föreslagit att korridoren Maland A Skärning skall ligga till grund för fortsatt projektering. Beslut om detta kommer att tas under hösten 2016 och sedan fortsätter arbetet med järnvägsplan.

Inom beslutad korridor skall optimering och projektering av järnvägslinje och järnvägsanläggning ske. Det innebär att ett större antal järnvägssträckningar inom korridoren kommer att studeras och utvärderas, syftet är att identifiera den linje som sammantaget bedöms som fördelaktigast.

Er fastighet är belägen inom korridoren. Vilken påverkan som kommer att uppstå för er del är beroende av vilken järnvägssträckning som väljs inom korridoren, det är alltså för tidigt att i dagsläget uttala sig om detta.

Trafikverket har för avsikt att utvärdera olika järnvägssträckningar under hösten 2016 och vid ett Öppet hus i slutet av året presentera beslutet och hur långt vi kommit i arbetet. Arbetet med järnvägsplanen och järnvägsanläggningens utformning fortsätter under 2017 med ytterligare samråd där ni har möjlighet att ta del av förslagen och lämna synpunkter. Enligt vår planering så har vi ett färdigt förslag "granskningshandling" framme hösten 2017. Detta innebär att vi succesivt kommer att på ett tydligare sätt kunna beskriva konsekvenser för er fastighet. Vi ber er därför att ha överseende med att vi i dagsläget inte har en konkret och tydlig bild över vilka konsekvenserna blir för er del.

4. Boende Sundsbruk

Företrädare	Maland 2:9, Västland 6:10
Namn	Kurt Lindström, Tor Wikström
Adress	Galaxvägen 22, 863 32 Sundsbruk, Galaxvägen 29, 863 32 Sundsbruk

4.1

Undertecknade fastighetsägare kräver att en utredning görs för en alternativ sträckning av sträckan 360+490 t.o.m. ca 361+500, där spårlinjen flyttas mot utredningskorridorens norra begränsning.

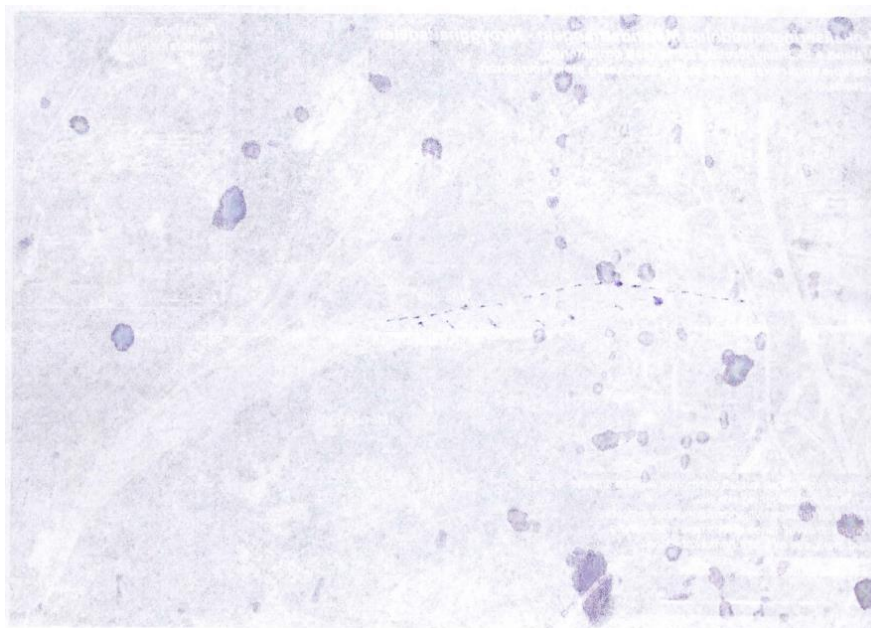
Skälen till vårt krav är:

- Ca 12 fastigheter kan räddas från inlösen och motsvarande antal personliga tragedier kan undvikas.
- Vi bedömer också att en del utförandemässiga fördelar nås, t.ex. kan befintliga vägar, el-, vatten- och avloppsanläggningar bibehållas.
- Risker för ändrade grundvattenförhållanden minskar
- Schakt- och sprängvolymerna torde minska rejält

Vi bifogar en skiss på den sträcka vi vill ha utredd.

Namnlista för undertecknare av skrivelse till Trafikverket rörande ändrad sträckning för alternativ Maland A Skärning

Namn	Fastighet
<i>Ann-Christin Lindström</i>	Maland 2:9
<i>Lena Wikström</i>	Västland 6:10
<i>Rolf Jeppson</i>	Maland 1:45
<i>Birgitta Jeppson</i>	Maland 1:45
<i>Ann-Louise</i>	Maland 2:8, 2:4
<i>Ellen Andersson</i>	Maland 2:8, 2:4, 1:11
<i>Åsa de Geer</i>	Maland 1:11
<i>Niklas</i>	Maland 1:41
<i>Angelika Genberg</i>	Maland 1:41
PER ISRAELSSON	MALAND 1:13
<i>Kim Arusell</i>	Maland 1:48
<i>Magnus Norberg</i>	Maland 1:48
<i>Maria Lindström</i>	Maland 1:48



Kommentar från Trafikverket Region Mitt

4.1

Trafikverket noterar den föreslagna, alternativa sträckningen och kan meddela att en likartad, nordligare sträckning kommer att utvärderas i det fortsatta arbetet med optimering inom korridoren Maland A Skärning.

Se även Trafikverkets kommentar 3.1.

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35756

Projektnummer

107 217

Dokumentdatum

2016-09-29

Sidor

7(36)



TRAFIKVERKET

5. E.ON Elnät Sverige AB

Företrädare Tillstånd och Rättigheter

Namn Linus Edström

Adress Box 787, 851 22 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

5.1

E.ON Elnät har regionnätledning (40 kV) i Malandsområdet varav en korsar alternativ Maland A Skärning. Väster om Birsta finns en regionnätledning (130 kV) som kan beröras av sträckan Partiellt dubbelspår och tredje mötesspår.

5.2

Vid samråd i den fortsatta processen får utrönas hur dessa ledningar berörs och hur korsningar av luftledningar på bästa sätt kan utföras.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

5.1

Noterat.

5.2

Fortsatta samråd kommer att ske med syfte att åstadkomma god samordning och goda helhetslösningar.

Trafikverket

Box 186, 871 45 HÄRNÖSAND

Besöksadress: Nattviksgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00

Telefon: 0771 - 921 921

trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Mats Svensson

Trafikverket Investering

Direkt: 010-123 89 04

Mobil: 070-326 32 03

E-post: mats.a.svensson@trafikverket.se

6. Green Cargo AB

Företrädare	Strategisk Planerare
Namn	Thomas Stumsner
Adress	Green Cargo AB, Box 39, 171 11 Solna

I yttrandet framförs följande:

6.1

Green Cargo AB anser att krav för effektiv järnvägstrafik från Tunadal vidare norrut inte uppfylls då liggande förslag med tredje spår i Birsta, för rundgång av lok, inte blir tidseffektivt.

6.2

Green Cargo AB anser att en anslutning norrut mellan nytt Malandsspår och befintlig Ådalsbanan skulle ge bättre effekt än ett tredje spår i Birsta. Då förslag som innefattar UA1 + Etapp 2, som är attraktivt, inte kan tidspreciseras av TrV så anser vi att ovanstående är att föredra.

6.3

Att upprustning av banan till 1500 tons bana och StaxE är positivt. Dock framgår det inte av utskick om upprustningen av banan är från Suc eller annan station.

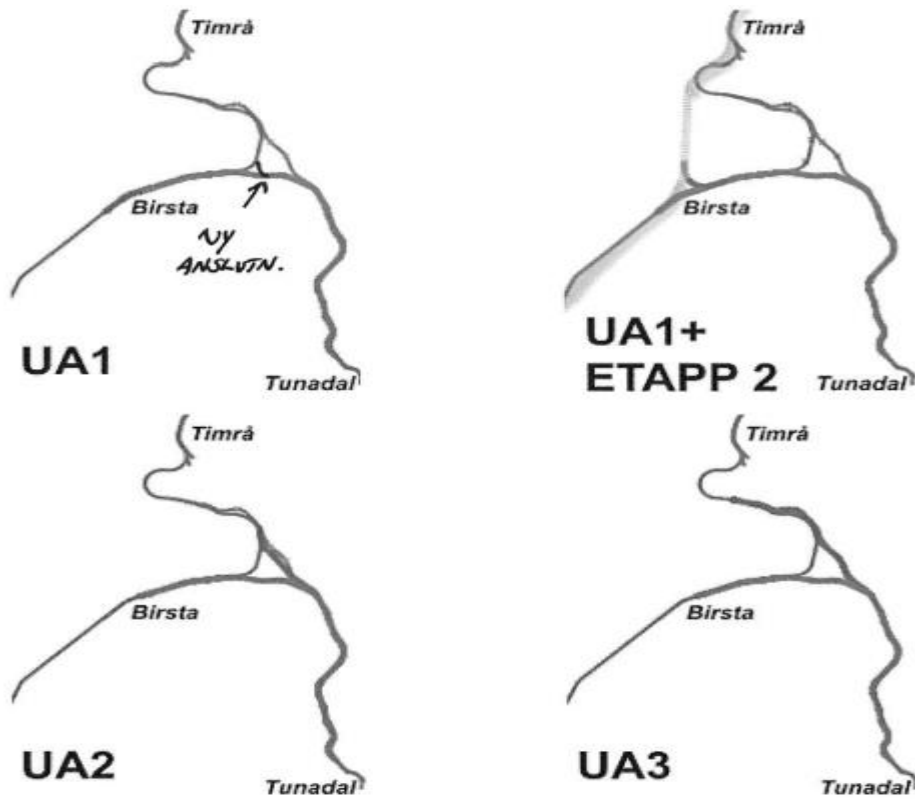
6.4

Green Cargo AB har inget att kommentera gällande trafik som ska söderut från Tunadal.

6.5

Förslag från Green Cargo AB gällande anslutning norrut (dock är placeringsförslaget preliminärt):





Utredningsalternativ norrgående spår



Kan inte detta förslag godkännas förordar Green Cargo AB att UA2 + UA3 är de förslag som anses bäst trafikeringsmässigt samt mest utvecklingsbart för godset norrut.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

6.1

Trafikverket kan konstatera att föreslaget alternativ UA1 ger längre gångtider för norrgående trafik jämfört med UA2 och UA3. Vid en sammanvägning av samtliga konsekvenser av respektive alternativ framstår dock UA1 på ett tydligt sätt som det mest fördelaktiga alternativet. Det är den bedömningen som ligger till grund för Trafikverkets förslag till inriktningsbeslut. I sammanhanget bör också nämnas de slutsatser som dras i särskild pm avseende gångtider, där anges bland annat följande:

- *För godståg till/från Sundsvalls hamn erhålls jämfört med idag en påtaglig gångtidsminskning för södergående tåg och en marginell gångtidsökning för norrgående tåg. Notera att gångtidsberäkningarna inte beaktar trafikering och växlingsrörelser innanför grindarna till hamnen (etablering av Logistikparken torde innebära att trafikering och växling kan ske på ett mer effektivt sätt jämfört med idag).*
- *För Sundsvalls kombiterminal innebär omlokalisering till Logistikparken och utbyggnad av föreslagen helhetslösning gångtidsförlängningar av ca 20 minuter såväl för norrgående som södergående trafik jämfört med idag. Om tidsåtgången för utväxling från befintlig kombiterminal beaktas är det dock sannolikt att den totala transporttiden blir kortare när kombiterminalen omlokaliseras till Logistikparken (beroende på att utväxling från befintlig kombiterminal ofta uppgår till så mycket som 40-60 minuter, dvs den väntetid som erhålls från det att godståget är klart för avfärd tills det att klarsignal för avfärd erhålls).*

6.2

Synpunkten har noterats.

6.3

Standardhöjningen inom ramarna för detta projekt avser Tunadalsspåret-Nybyggnadsdel i Maland-Partiellt dubbelspår längs Ådalsbanan delen E4-Birsta mötesstation, det vill säga från grindarna till Sundsvalls hamn fram till Birsta mötesstation.

6.4

Noterat.

6.5

Föreslagen sträckning med ett norrgående spår i Malandsdalens västra del har avförts från fortsatta studier. Skälet till det är att det skulle innebära oacceptabel påverkan på befintligt kärnområde för fornlämningar. I tillägg så har länsstyrelsen i skriftligt yttrande avseende Samrådsunderlag daterat oktober 2015 angivit följande:

Länsstyrelsen kommer att vara mycket restriktiv vad gäller tillstånd enligt kulturmiljölagen (KML) till ingrepp i det fornlämningsområde som benämns kärnområde. Sträckningsalternativ Maland A norrgående delen, innebär ett oacceptabelt stort ingrepp i kärnområdet och kommer inte ges tillstånd.



7. Hillsta 4:147

Lagfaren ägare	Ingmar Söderström
Namn	Ingmar Söderström
Adress	Torsdagsvägen 11, 86 334 Sundsbruk

I yttrandet framförs följande:

7.1

Strandskyddet ser ut att bli utsatt för stora påfrestningar genom den kraftfulla och förfulande bank som bildas utefter en helt orörd kuststräcka mot Alnösundet. Den som färdas i bil alt går utefter gångvägen kommer inte längre att kunna se Alnösundet. Dessutom blir det omöjligt att beträda området mellan banken och havet. Denna skada måste undvikas genom att bygga bort banken med broar och undergångar för att göra området tillgängligt. Dessutom bör området mellan järnvägen och vattnet säkras mot ev. kommande byggnationer. Även siktlinjen norrut utefter Johannedalsvägen måste öppnas upp genom att förlägga järnvägen på en bro. Jämför gärna åtgärder utefter nya E 4 i Nolby.

7.2

Den andra synpunkten är att skid- och Motionsspåret "Birstaspåret" fredas samt att tillgängligheten norrifrån inte tas bort. Sundsvalls Kommun anlade dessutom en gång- och cykelväg genom skogen i början på 80-talet för att underlätta tillgängligheten till Malandsbadet från Ljustadalen. En norr-syd genomgång för gående/cyklande måste behållas i läge motsvarande gatan upp från Malandsvägen. Helst i en planfri korsning, över eller under den nya järnvägen.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

7.1

Alternativa sträckningar och utformningar kommer att studeras och utvärderas mer i detalj i fortsatt arbete med linjeoptimering inom korridoren Maland A Skärning. Synpunkten om broar och undergångar behöver övervägas i detta optimeringsarbete.

Trafikverket har för avsikt att utvärdera optimeringsarbetet under hösten 2016 och sedan presentera dessa vid ett Öppet hus i slutet av året.

7.2

Trafikverket har noterat synpunkten om tillgänglighet till Birstaspåret och Malandsbadet och kommer att överväga detta i fortsatt arbete med linjeoptimering inom korridoren Maland A Skärning.



8. Sundsvalls kommun

Företrädare Kommunstyrelsen

Namn Sundsvalls kommun

Adress 851 85 Sundsvall

8.1

Kommunstyrelsen har internremitterat Trafikverkets samrådshandling och fått synpunkter från miljönämnden, stadsbyggnadsnämnden, kultur- och fritidsnämnden samt Sundsvalls Logistikpark AB. Detta yttrande är en sammanvägning av synpunkterna, kompletterat med kommunstyrelsens egna bedömningar.

Detta yttrande ska alltså ses som Sundsvalls kommuns samlade yttrande över lokaliseringsutredningen för Malandstriangeln, medan andra yttranden bör hanteras som planeringsunderlag.

8.2

Malandsprojektet är mycket viktigt för en långsiktigt hållbar godshantering i regionen samt för industrins utveckling och konkurrenskraft. Genomförandet är också en förutsättning för att kunna flytta kombitrafiken från centrala Sundsvall och därigenom möjliggöra en fortsatt stadsutveckling med resecentrumutveckling och bostadsbyggande. Projektets genomförande har därför mycket hög prioritet.

8.3

Trafikverkets förordade alternativ ger en bra anslutning för transporter söderut och västerut. Ett spår för lokrundgång för norrgående trafik går dock inte att fullt ut likställa med ett triangelspår. Detta ger inte samma långsiktiga utvecklingsmöjligheter för transporter från hamnen och industrin norrut. **Kommunen förordar därför UAL + etapp 2 istället för UAL, och föreslår att Trafikverket gör detsamma. Avtalet mellan Trafikverket och Sundsvalls kommun måste i så fall förhandlas om så att finansiering och tid för byggstart av etapp 2 läggs fast.** En utbyggnad av Ådalsbanan/Ostkustbanan genom Birstaberget som är nödvändig för att möjliggöra detta måste säkerställas i Trafikverkets långsiktiga planer, både gällande tid för genomförande och finansiering. Då kan man se UAL som en rimlig övergångslösning. UAL + etapp 2 bör utredas mer djupgående i samverkan med studier av huvudspåret, för att säkerställa genomförbarhet och göra mer träffsäkra kalkyler. Trafikverket bör också inom projekt samordnad planering OKB förtydliga beslutsunderlagen för prioritering av etappen, så att vi kan få en bred enighet mellan kustkommunerna om genomförandet.

8.4

Även gällande det nya södergående triangelbenet behöver vissa fördjupade studier göras för att säkerställa att en tillräcklig miljöhänsyn tas i det valda alternativet. Kommunen bedömer att det är rätt att gå vidare med Maland A, men att spårlinjen bör bearbetas och att detta kräver en tillräckligt bred korridor. Detta galler främst den västra delen av korridoren, som kan behöva utvidgas något jämfört med Trafikverkets föreslagna alternativ, för att möjliggöra en mer skonsam sträckning genom Malands bybebyggelse.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

8.1

Noterat.

8.2

Noterat.

8.3

Trafikverket delar kommunens uppfattning att Etapp 2 är en önskvärd komplettering av infrastrukturen för att tillgodose långsiktigt god funktion och ett tillvaratagande av de utvecklingsmöjligheter som kommunen beskriver. En sådan komplettering kan dock inte hanteras inom ramarna för föreliggande projekt, eftersom ett norrgående triangelspår i Birsta förutsätter att ny Ådalsbana har byggts ut på delen Birsta-Timrå, något som regleras i särskild ordning inom ramarna för arbetet med Nationell transportplan. Trafikverket gör därvid följande bedömning:

- Kommunen instämmer i Trafikverkets förslag till inriktningsbeslut, det vill säga att det fortsatta arbetet i projektet inriktas mot Maland A Skärning + UAI Tredje mötesspår för lokrundgång.
- Att grundförutsättningen för Etapp 2, det vill säga ny Ådalsbana på delen Timrå-Birsta, med nödvändighet behöver hanteras inom ramarna för arbetet med Nationell transportplan.
- Att befintligt genomförande- och finansieringsavtal mellan Trafikverket och Sundsvalls kommun daterat 2009, inklusive kompletterande överenskommelse daterad 2014, behöver omförhandlas och aktualiseras i tillämpliga delar och att ett gemensamt förhållningssätt avseende Etapp 2 definieras i ett uppdaterat avtal.

8.4

Trafikverket delar kommunens synpunkt att fortsatta linjestudier inom föreslagen, södergående korridor erfordras. Bland annat följande kriterier behöver beaktas:

- Malands by samt övriga kulturhistoriskt värdefulla områden i och längs korridoren:
 - ✓ Sydligt och nordligt läge i korridoren prövas.
- Bostadsbebyggelse längs Malandsvägen, Johannedalsvägen och Polarisvägen:
 - ✓ Nordligt och sydligt läge i korridoren vid korsningen av Johannedalsvägen prövas.
 - ✓ Alternativa lägen längs med Malandsvägen prövas.
- Malandsdalen. Öppet landskap och mycket dåliga geotekniska förhållanden:
 - ✓ Sydligast möjliga läge i korridoren, utan att tunnel erfordras, prövas.
- Behov av planskilda passagemöjligheter för vägtrafik, friluftsliv och vilt:
 - ✓ Möjligheten att tillskapa ett kortare tunnelavsnitt i Härstaberget prövas med syfte att skapa en naturlig passagemöjlighet för friluftsliv, vilt mm.

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35756

Projektnummer

107 217

Dokumentdatum

2016-09-29

Sidor

14(36)



TRAFIKVERKET

9. Naturvårdsverket

Företrädare Handläggare, Sektionen för samhällsplanering

Namn Åsa Wisén

Adress Valhallavägen 195, 106 48 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

9.1

Naturvårdsverket har tagit del av handlingarna i rubricerat ärende och meddelar nu att vi avstår från att lämna ett yttrande.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

9.1

Noterat.

Trafikverket

Box 186, 871 45 HÄRNÖSAND
Besöksadress: Nattviksgatan 8

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

Mats Svensson

Trafikverket Investering

Direkt: 010-123 89 04

Mobil: 070-326 32 03

E-post: mats.a.svensson@trafikverket.se

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35756

Projektnummer

107 217

Dokumentdatum

2016-09-29

Sidor

15(36)



TRAFIKVERKET

10. Försvarsmakten

Företrädare Delprocessledare Fysisk planering

Namn Camilla Bramer

Adress 107 85 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

10.1

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

10.1

Noterat.

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35756

Projektnummer

107 217

Dokumentdatum

2016-09-29

Sidor

16(36)



TRAFIKVERKET

11. Valmet AB

Företrädare VP Fiber Business, VP Bio & Environmental systems

Namn Stefan Mattsson, Rickard Andersson

Adress SE-851 94 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

11.1

Valmet samstämmer till fullo i Trafikverkets slutsatser att fortsätta med alternativ UA1

Valmet anser att alternativ UA1 är det alternativ som får minst negativa konsekvenser för området som helhet och för Valmets verksamhet och framtida i synnerhet.

11.2

Som tidigare påpekats kommer Valmet inte samverka till något som leder till att förutsättningarna för vår verksamhet på orten försämras och emotsätter oss därför alternativen UA2 och UA3 som går genom Valmets verksamhetsområde. Dessa alternativ oavsett planering hotar direkt verksamheten pga. barriäreffekter, vibrationer och buller i fastigheterna som bl.a. innehåller avancerat ingenjörarbete, precisionstillverkning och laboratorium.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

11.1

Noterat.

11.2

Noterat.

Trafikverket

Box 186, 871 45 HÄRNÖSAND

Besöksadress: Nattviksgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00

Telefon: 0771 - 921 921

trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Mats Svensson

Trafikverket Investering

Direkt: 010-123 89 04

Mobil: 070-326 32 03

E-post: mats.a.svensson@trafikverket.se

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35756

Projektnummer

107 217

Dokumentdatum

2016-09-29

Sidor

17(36)



TRAFIKVERKET

12. PostNord

Företrädare Chef Produktionsutveckling

Namn Åsa Sigurdh

Adress Terminalvägen 24, 105 00 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

12.1

Vi har gått igenom våra infrastrukturplaner och de olika framtida alternativ vi ser vad gäller Sundsvall. Den slutsats vi har dragit är att vi inte ser att vi kommer att göra några stora förändringar vad gäller terminalinfrastrukturen i området inom en överskådlig framtid. Terminalplaceringen idag fyller våra behov, och en etablering norr om staden i logistikparken skulle försämra våra regionala flöden i sundsvallsområdet. Tyvärr skulle en ökad möjlighet till intermodalitet inte väga upp detta.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

12.1

Noterat.



13. SCA

Företrädare	Informationsdirektör
Namn	Björn Lyngfelt
Adress	SCA Forest Products, SE-851 88 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

13.1

SCA är Europas största privata skogsägare med 2 600 000 hektar skog i norra Sverige. I norra Sverige har SCA också en diversifierad och välutvecklad skogsindustri och är därför en av Sveriges allra största godstransportörer. Totalt transporterar SCA under ett år ca 13 miljoner ton gods – råvaror och färdiga produkter – på fartyg, järnväg och lastbil. SCAs skogsindustriverksamhet omsätter knappt 20 miljarder kronor och sysselsätter direkt väl över 4 000 anställda och därtill indirekt mer än 10 000 anställda hos leverantörer och entreprenörer.

En av de största enskilda kostnadsposterna för en produkt levererad till en kund någonstans i Europa eller andra delar av världen, är transporter. Transportkostnaden är av samma storleksordning som råvara, energi, kapital eller personal, beroende på vilken produkt det gäller. Verksamheten är belägen långt från kunder och marknader och det är enbart genom effektiva transporter som denna konkurrensnackdel kan motverkas.

I Sundsvallsregionen har SCA en av Europas största skogsindustrikombinat med Ortvikens pappersbruk, världens sjunde största tryckpappersbruk, Tunadals sågverk, Sveriges näst största sågverk, och Östrand's massafabrik. I Tunadals sågverk investerar SCA just nu en halv miljard kronor för att lyfta sågverket till högsta Europastandard. I augusti 2015 beslutade SCAs koncernstyrelse att investera 7,8 miljarder kronor i en utbyggnad till dubbel kapacitet av Östrand's massafabrik, den största industriinvesteringen i norra Sverige någonsin.

Bergsåkerstriangeln, Malandstriangeln och ett upprustat och elektrifierat Tunadalsspår har alla en oerhört stor betydelse för såväl virkesförsörjningen till dessa tre industrier – totalt efter utbyggnaderna ca. sju miljoner kubikmeter virke per år – som för transporten av de färdiga produkterna från fabriken till Tunadalshamnen för utskipping eller på tåg för transport direkt till kunder i Europa.

Malandstriangeln och en upprustad Tunadalshamn innebär rationella virkestransporter med tåg till både Tunadal och Ortviken med stora miljövinster. Ca 400 000 kubikmeter virke per år kan flyttas från lastbil till tåg mellan Töva och Ortviken.

Investeringen i Tunadals sågverk ger förutsättningar för fortsatt ökning av produktionen vid sågverket, vilket i ett första steg kommer att innebära ett ökat råvarubehov på ca 300 000 kubikmeter. Denna ökade volym råvara kommer att behöva hämtas från längre avstånd och med tåg, vilket gör Malandstriangeln mycket viktig för sågverkets fortsatta utveckling.

När det gäller färdiga produkter så transporteras ca 130 000 ton från Tunadalshamnen med järnväg. Trenden har varit sjunkande de senaste åren, vilket hänger samman med den mycket ålderdomliga tågförningen med bl a växling mellan el- och diesellok. De usla järnvägsförhållandena innebär höga kostnader och ledtider. Malandstriangeln och ett upprustat Tunadalsspår ger förutsättningar för att vända denna utveckling och i stället öka utleveranserna av färdiga produkter med järnväg.

Den planerade kombiterminalen kommer också att ge nya och väsentligt bättre möjligheter att köra kombitransporter, där trailers lastas hos oss och sedan lyfts på tåg i kombiterminalen.

Anslutningen söderut från Tunadalshamnen, förslag UA1, och upprustningen av Tunadalsspåret innebär en väsentlig förbättring av förutsättningarna för en rationell godshantering på järnväg till och från hamn och industri kring Tunadal. Vi ser det också som positivt att banan rustas till 1 500 tons kapacitet och StaxE.

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35756

Projektnummer

107 217

Dokumentdatum

2016-09-29

Sidor

19(36)



TRAFIKVERKET

Förslaget att nu avstå från ett nordligt ben i Malandstriangeln och i stället anlägga ett tredje spår i Birsta för lokvändning av tåg är inte optimalt. De vinster som görs genom genomförandet av förslag UA1 är dock så stora och angelägna att det är viktigare att dessa investeringar genomförs så snabbt som möjligt än att de dröjer på grund av fortsatta utredningar av ett nordligt ben i Malandstriangeln.

Sammanfattningsvis är vi mycket angelägna om att investeringarna i Malandstriangeln och Tunadalsspåret snarast kommer till stånd och är beredda att acceptera de ökade kostnader och olägenheter som avsaknaden av ett nordligt ben medför.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

13.1

Noterat.

Se även Trafikverkets kommentar 8.3.

Trafikverket

Box 186, 871 45 HÄRNÖSAND
Besöksadress: Nattviksgatan 8

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

Mats Svensson

Trafikverket Investering

Direkt: 010-123 89 04
Mobil: 070-326 32 03
E-post: mats.a.svensson@trafikverket.se

14. Lantbrukarnas riksförbund

Företrädare Verksamhetsutvecklare

Namn Olov Eriksson

Adress Limgatan 9, 87 230

I yttrandet framförs följande:

14.1

Vid planering av spårens sträckning skall hänsyn tas för att minimera negativa effekter på skiftesstrukturen.

14.2

Vid planering av sträckning skall hänsyn tas för att minimera negativa effekter på åker- och skogsmark.

14.3

Berörda utfarter/infarter från samtliga åkrar skall säkras. Dessa utfarter/infarter skall vara tillräcklig breda för nutidens lantbruksmaskiner. Lämplig bredd är 6 meter

14.4

Genomtänkt dränering och avrinning från spår, för att säkerställa att vatten inte rinner ut på åkrarna.

14.5

Vidare ser vi 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.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

14.1

Så långt det är möjligt kommer det att ske i det fortsatta arbetet med linjeoptimering.

14.2

Effekter på åker- och skogsmark är en av flera effekter som behöver beaktas i fortsatt arbete med spåröptimering.

14.3

Noterat.

14.4

Noterat.

14.5

Trafikverkets markförhandlare kommer att initiera en dialog med berörda fastighetsägare avseende ersättningsnivåer etc i ett senare skede av järnvägsplanearbetet. Möjlighet finns också för enskilda att ta direktkontakt med Trafikverkets markförhandlare, som kan tillhandahålla information om Trafikverkets policy i den här typen av frågor.



15. Västland 2:14

Lagfaren ägare	Bert Hägg
Namn	Bert Hägg
Adress	Västlandsvägen 12, 863 32 Sundsbruk

I yttrandet framförs följande:

15.1

Föreslår ”Tunnelalternativet” för den planerade järnvägen över berget söder om Malandsvägen.

15.2

Det är Mycket ljud och oväsen när tågen går förbi vårt bostadsområde, mest oljud när de körs tomma utan last , som timmertågen.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

15.1

I lokaliseringsutredningen utvärderas ett antal tunnelalternativ. I den slutliga utvärderingen jämförs korridorerna Maland A Skärning och Maland A Kort Tunnel. Följande förslag till inriktningsbeslut anges:

Båda alternativen tillgodoser uppsatta funktionskrav även om Maland A Kort Tunnel ger något sämre spårgeometri. Maland A Skärning innebär lägst kostnader och det bästa utfallet i de samhällsekonomiska differenskalkyler som utförts. Maland A Skärning innebär därtill betydligt mindre av osäkerheter under genomförandet. Maland A Kort Tunnel har fördelen att miljöpåverkan blir jämförelsevis mindre och att antalet bostäder som riskerar inlösen färre.

Vid en sammanvägning bedöms att jämförelsevis mindre miljöpåverkan med Maland A Kort Tunnel inte kan uppväga de fördelar som avsevärt lägre kostnad och avsevärt mindre osäkerheter i genomförandet som Maland A Skärning innebär. Maland A Skärning föreslås därför utgöra södergående anslutning i det fortsatta arbetet samt att fortsatt optimeringsarbete inom denna korridor bör syfta till ytterligare miljöanpassning och väl avvägda konsekvensbegränsande åtgärder. Maland A Kort Tunnel avförs från fortsatta studier.

Trafikverket ser ingen orsak till att frånga ovanstående bedömning.

15.2

I lokaliseringsutredningen har de alternativa korridorernas påverkan på boendemiljön bedömts översiktligt. En fördjupad buller- och vibrationsutredning ingår i fortsatt arbete med järnvägsplanen. När prognoser för buller och vibrationer tagits fram kommer skyddsåtgärder att övervägas för de bostäder som beräknas få ljud- och vibrationsnivåer över riktvärden. Målsättningen är att riktvärden ska innehållas, men hänsyn måste också tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Förslag till skyddsåtgärder diskuteras med berörda fastighetsägare under samrådstiden och redovisas i järnvägsplanen.



16. Sund IF

Företrädare	Bert Hägg
Namn	Sund IF
Adress	Hammarvägen 17B, 863 32 Sundsbruk

I yttrandet framförs följande:

16.1

Vilken är vår kontaktperson hos er i löpande frågor för projektet?

16.2

Notera vår förening i ert register för utskick

16.3

Vi har lämnat våra uppgifter efter samråd med Sundsvalls kommun/fastighetsägaren, som förklarat sig beredd att utfärda fullmakt för oss om så behövs.

16.4

Tunnelalternativet föreslås. Bättre för ljud, närboende, fritid, allmännyttan, mindre risk för snö som driver in från norr/öster, viltpassage.

16.5

Hur påverkas vår grusplan (Johannedal)? Flytt, nyanläggning, inlösen.

16.6

Säkerhet för våra vuxna och barn när de skall till och från våra 4 fotbollsplaner under byggtid samt efter att den nya järnvägen tas i bruk.

16.7

Vi begär kostnadsfritt eget ombud för att säkerställa och påskynda förhandling.

16.8

Vilka störningar ska vi planera för under byggtiden?

16.9

Riv upp Tunadalsspåret under tiden november – april. Vi använder inte våra fotbollsplaner under den tiden.

16.10

Vi har ett eftersatt underhåll på våra anläggningar om 350.000 :- p.g.a den utdragna utredningstiden. Vi kommer att begära ersättning av Trafikverket för det eftersatta underhållet.

16.11

Vi begär gemensam löpande besiktning före-, under-, och efter byggtiden.

16.12

Finns intresse för uppställningsplats?

16.13

Behöver vi teckna extra försäkringar under byggtiden?

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

16.1

Kontaktperson är projekteringsledare Mats Svensson, tel: 070-326 32 03, mail: mats.a.svensson@trafikverket.se

Trafikverket kommer att kontakta Sunds IF för ett möte och gå igenom projektet.
Se även Trafikverkets kommentar 3.1.

16.2

Föreningen har noterats.

16.3

Noterat.

16.4

I lokaliseringsutredningen utvärderas ett antal tunnelalternativ. I den slutliga utvärderingen jämförs korridorerna Maland A Skärning och Maland A Kort Tunnel. Följande förslag till inriktningsbeslut anges:

Båda alternativen tillgodoser uppsatta funktionskrav även om Maland A Kort Tunnel ger något sämre spårgeometri. Maland A Skärning innebär lägst kostnader och det bästa utfallet i de samhällsekonomiska differenskalkyler som utförts. Maland A Skärning innebär därtill betydligt mindre av osäkerheter under genomförandet. Maland A Kort Tunnel har fördelen att miljöpåverkan blir jämförelsevis mindre och att antalet bostäder som riskerar inlösen färre.

Vid en sammanvägning bedöms att jämförelsevis mindre miljöpåverkan med Maland A Kort Tunnel inte kan uppväga de fördelar som avsevärt lägre kostnad och avsevärt mindre osäkerheter i genomförandet som Maland A Skärning innebär. Maland A Skärning föreslås därför utgöra södergående anslutning i det fortsatta arbetet samt att fortsatt optimeringsarbete inom denna korridor bör syfta till ytterligare miljöanpassning och väl avvägda konsekvensbegränsande åtgärder. Maland A Kort Tunnel avförs från fortsatta studier.

Trafikverket ser ingen orsak till att frångå ovanstående bedömning.

16.5

Det är ännu för tidigt att ange eventuell påverkan på fotbollsplan. I slutet av 2016 planeras för ett Öppet hus, sannolikt föreligger då en tydligare bild över vilken påverkan som kommer att uppstå.

16.6

Säkerhetsaspekter utgör en ledstjärna i Trafikverkets arbete. Hur dessa aspekter avses tillgodoses under bygg- och driftstid kommer att klarläggas mer i detalj i det fortsatta arbetet.

16.7

Vänligen kontakta Trafikverkets markförhandlare för information i denna fråga.

16.8

Konsekvenser under byggtiden kommer att klarläggas i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som så småningom kommer att tas fram för nybyggnadsdelen. Preliminärt bedöms att detta kommer att ske våren/sommaren 2017.

16.9

Synpunkten har noterats.

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35756

Projektnummer

107 217

Dokumentdatum

2016-09-29

Sidor

24(36)



TRAFIKVERKET

16.10

Vänligen kontakta Trafikverkets markförhandlare för information i denna fråga.

16.11

Vänligen kontakta Trafikverkets markförhandlare för information i denna fråga.

16.12

Byggplaneringen för projektet är i ett tidigt skede. Längre fram, när byggplaneringen tagit fastare form och detaljerats kan vi svara på detta.

16.13

Vänligen kontakta Trafikverkets markförhandlare för information i denna fråga.



17. Länsstyrelsen Västernorrland

Företrädare	Biträdande enhetschef, planhandläggare
Namn	Stina Pettersson, Thomas Steinwall
Adress	871 86 Härnösand

I yttrandet framförs följande

17.1

Länsstyrelsen hänvisar när det gäller risk och störning, miljö med mera i stort till tidigare yttrande över samrådsunderlaget 2015-10-27, diarienummer 343-7232-15.

17.2

När det gäller lokaliseringsalternativen bedömer länsstyrelsen UA1 +Etapp 2 inklusive tredje spår för lokrundgång: Triangelsspår Birsta som det på lång sikt bästa alternativet, logiskt och miljömässigt. Det ger även möjligheter för utveckling i Malandsdalen och kontakten med havet kan bibehållas och på sikt förstärkas.

17.3

Frågan om Skärning eller kort tunnel i Maland är i dagsläget svårbedömd, dels med tanke på osäkerheter när det gäller bergkvalitet vid tunneldrift och grundvattenavsänkningar, dels vilket alternativ som ger störst samhällsnytta, funktion och minst intrång i miljön. Trafikverket har valt alternativet med skärning. Länsstyrelsen rekommenderar Trafikverket att inom optimeringsarbetet vidare utreda miljöanpassning och konsekvensbegränsande åtgärder för boende i området.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

17.1

Noterat.

17.2

Noterat.

17.3

Fortsatt optimeringsarbete inom korridoren Maland A Skärning kommer att beakta behovet av miljöanpassning och konsekvensbegränsande åtgärder.



18. Malandsvägen 21 A

Företrädare

Namn	Magnus Wikström, Cecilia Andersson
Adress	Malandsvägen 21 A, 863 32 Sundsbruk

I yttrandet framförs följande

18.1

Som boende med småbarn är vi orolig för ökat buller i utemiljön samt risk för att barnen tar sig upp på spåret.

18.2

Vi har jakthundar som känsliga mot buller och vi känner även stor oro för sprängningar under byggtiden då de bor i hundgård hela dagarna. Även en oro för att de snabbt tar sig upp på spåret om de skulle råka komma loss.

18.3

Vi känner oro för ökat buller i innemiljön och med det sämre levnadsstandard.

18.4

Hur kommer vi kompenseras för sänkt marknadsvärde även om inte huset blir inlöst? Hela boendemiljön i området blir totalt förändrad.

18.5

Hur är det tänkt att lösa vägfrågan för oss som bor söder om skärningen?

18.6

Vi önskar vara delaktiga i processen med framtagandet av ersättningsväg. Idag känns det som det bästa alternativet att den dras söderut.

18.7

Idag har vi enskild väg som delas mellan 6 fastighetsägare. Hur kommer vi kompenseras för fördyringen då vi blir färre som delar på dessa kostnader?

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

18.1

I lokaliseringsutredningen har de alternativa korridorernas påverkan på boendemiljön bedömts översiktligt. En fördjupad buller- och vibrationsutredning ingår i fortsatt arbete med järnvägsplanen. När prognoser för buller och vibrationer tagits fram kommer skyddsåtgärder att övervägas för de bostäder som beräknas få ljud- och vibrationsnivåer över riktvärden. Målsättningen är att riktvärden ska innehållas, men hänsyn måste också tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Förslag till skyddsåtgärder diskuteras med berörda fastighetsägare under samrådtiden och redovisas i järnvägsplanen.

Avseende säkerhetsaspekter så utgör dessa en ledstjärna i Trafikverkets arbete. Hur dessa aspekter avses tillgodoses under bygg- och driftstid kommer att klarläggas mer i detalj i det fortsatta arbetet.

18.2

Se svar 18.1.

18.3

Se svar 18.1.

18.4

Framtagande av järnvägsplanen innefattar att utreda och redovisa frågor om inlösen, förvärv, servitut och nyttjanderätter. Av järnvägsplanen kommer att framgå hur mycket mark som behövs för järnvägsanläggningen. Den del av berörda fastigheter, eller i vissa fall hel fastighet, som behövs kommer att lösas in och ersättas. En opartisk värderare gör en bedömning av fastighetens marknadsvärde eller marknadsvärdeminskning. Den ersättning som Trafikverket betalar vid inlösen motsvarar fastighetens marknadsvärde eller minskning av marknadsvärdet plus 25 procent i enlighet med Expropriationslagen. Vid inlösen av hel fastighet kan s.k. annan skada uppstå, till exempel flyttkostnader, vilka också ska ersättas.

Berörs nyttjanderätt eller servitut av järnvägsplanen tas frågan om ersättning upp för dessa rättigheter. Trafikverket kommer också att behöva använda annans mark tillfälligt under byggtiden. Dessa tillfälliga nyttjanderätter kommer också att framgå av järnvägsplanen.

Förvärv av bostadsfastighet kan komma att erbjudas om påverkan genom immissioner från järnvägen bedöms bli allt för stora, t.ex. att riktvärden för buller inomhus inte kan nås. Ett erbjudande om förvärv av bostadsfastighet innebär att fastighetsägaren kan välja att bo kvar eller att låta Trafikverket köpa fastigheten. Den köpeskilling som Trafikverket betalar vid förvärv motsvarar fastighetens marknadsvärde.

18.5

Se Trafikverkets kommentar 3.1.

18.6

Noterat.

18.7

Vänligen kontakta Trafikverkets markförhandlare för information i denna fråga.



19. Real Rail Sweden AB

Företrädare	Trafikchef
Namn	Thord Lindgren
Adress	Norra Stationsgatan 93, 113 64 Stockholm

I yttrandet framförs följande

19.1

Real Rail har inga synpunkter på lagt förslag för nybyggnadsdelen vid Maland av oss kallat Sydgående trafik till och från Sundsvall C.

19.2

Real Rail har följande synpunkter på lagt förslag för Nordgående trafik till o från Timrå. Det som är godtagbart är att kallat Etapp2 verkställs snarast så att en bra förbindelse nordöver ordnas. Det är därav viktigt att sätta ett årtal för denna framtida järnvägsutveckling och på detta vis även få till triangeln norrut. Vi stöder också att prioritera nya Ådalsbanan Birsta till Timrå före dubbelspår Sundsvall Västra-Birsta.

19.3

Real Rail har inga synpunkter kring förslaget på Tunadalspårets utbyggnad men önskar att Trafikverket medverkar till att anslutning både till Sundsvalls Logistikpark samt Ortvikens fungerar på ett för järnvägen bra sätt. Föreslår också att provkörning kan äga rum med ett lok RD2 er samt 1500 ton innan anläggning tas i drift.

19.4

Real Rail har följande synpunkter på Partiellt dubbelspår samt utbyggnad av 3 e spåret vid Birsta. När det gäller utbyggnad av dubbelspår är det nödvändigt för trafiken både in och ut från Malands nya spår och inte minst att man inte stör genomgående trafik på Ådalsbanan. När det gäller det tredje spåret ser vi som en tillfällig lösning. Det är inte tidsenligt att skapa spår för rundgång på 20 minuter. Vi hoppas persontrafik till o från Birsta kan ärva denna investering.

19.5

Vad som önskas framöver när denna utredning är klar är en tidsperiod från bygge till färdigställande så alla olika projekt stämmer överens kring hela järnvägsplan kring Sundsvall.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

19.1

Noterat.

19.2

Noterat.

19.3

Noterat.

19.4

Noterat.

19.5

Byggplaneringen för projektet är i ett tidigt skede. Längre fram, när byggplaneringen tagit fastare form och detaljerats, kan en sådan, efterfrågad tidplan redovisas. Byggstart är planerad till 2018.

20. MittSverige Vatten AB

Företrädare	Funktionsansvarig ledningsnät
Namn	Owe Westerlund
Adress	Stuvarvägen 17, 851 03 Sundsvall

I yttrandet framförs följande

20.1

VA- försörjning:

Vatten-, avlopps-, och dagvattenledningar som är viktiga och försörjer ett stort distributionsområde berörs av det område som ingår i utredningen.

20.2

Dagvattenavledning:

Det är viktigt att man planerar markhöjder och grönytor så att man i första hand kan ta hand om dagvatten inom projektets arbetsområde. I andra hand skall fördröjning av dagvatten ske innan det släpps vidare till recipienten.

20.3

Övrigt:

MittSverige Vatten ska delta i utredningen som berör VA-ledningarna och godkänna de åtgärder som ska utföras innan eller i samband med järnvägsutbyggnaden.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

20.1

Noterat.

20.2

Noterat.

20.3

Noterat. Fortsatta samråd kommer att ske med syfte att åstadkomma god samordning och goda helhetslösningar.



21. Maland 1:39

Lagfaren ägare	Solveig Vasman
Namn	Solveig Vasman
Adress	Malandsvägen 9, 86 332 Sundsbruk

I yttrandet framförs följande

21.1

Hej! Jag heter Solveig Vasman född 1945. Jag och min make Roine Vasman (även han pensionär) bor på Malandsvägen 9. Vi flyttade hit 1988 och trodde verkligen att vi skulle få en lugn och skön ålderdom här i Maland, men det här "eländet" är för oss en stor KATASTROF, jag tänker på detta dag och natt, jag är arg, rädd, nervös och frustrerad. Vi har satsat alla våra sparpengar på att rusta upp vårt hus, det är som att vi slängt våra pengar i sjön. Det har nu, sedan detta projekt är känt, blivit helt omöjligt att sälja huset, man behöver inte vara hjärnforskare för att begripa detta och inte kan vi bo kvar här heller med en järnväg in på knutarna (då skulle jag bli vansinnig). Att köpa ett annat hus är uteslutet med tanke på vår ålder och att köpa en lägenhet med samma standard som vi har i dag är hart när ogörligt med två futtiga pensioner som inkomst. Vi kanske får inhandla två sovsäckar och bosätta oss på Trafikverket, vad sägs om det? Snälla, tänk om och tänk rätt!!!!

1. Hur kompenseras vi för värdeminskningen på huset?
2. Om vi får kompensation, när får vi den?
3. Kan det bli fråga om inlösen av vårt hus, eller.....??

Solveig och Roine Vasman Roines mail-adress: roine.vasman@hotmail.com

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

21.1

Se Trafikverkets kommentar 3.1 och 18.4.

Vänligen kontakta Trafikverkets markförhandlare för ytterligare information i denna fråga.

22. Maland 1:46

Lagfaren ägare	Andreas Svanebro, Therese Sahlin
Namn	Andreas Svanebro, Therese Sahlin
Adress	Malandsvägen 21B, 863 32 Sundsbruk

I yttrandet framförs följande

22.1

Bästa alternativet för alla parter vore väl att dra spåret över lägdan/ängen. Att ett fornminne ska betyda mera än dagens befolkning begriper vi oss inte på.

22.2

På mötet pratades det mycket om att "Maland A Skärning" vad det bästa alternativet.

Vad vi förstår så påverkas inte vår fastighet av inlösen om alternativet "Maland A Skärning" blir av? Dock så blir vår fastighet inte lika attraktiv beroende på närheten till järnvägen.

22.3

Om "Maland A Skärning" blir av så förutsätter vi att våran väg upp till får fastighet blir kvar. Alltså en väg i nordlig riktning. Vår planlösning på tomten fungerar inte med en väg från söder.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

22.1

Trafikverket har avgränsat korridoren Maland A Skärning på ett sådant sätt att kärnområdet för fornlämningsområdet inte berörs. Detta har gjorts med utgångspunkt från länsstyrelsens yttrande att tillstånd ej kommer att ges för sträckningar genom kärnområdet. En spårdragning över "lågdan/ängen" är därför inte aktuell.

22.2

Fastigheten ligger på behörigt avstånd från korridoren (>100 meter) och inlösen kan i dagsläget inte förutses bli aktuell. Huruvida bullerreducerande åtgärder kan bli aktuella kommer att klarläggas i senare skede. Avseende eventuell värdeminskning för fastigheten ombeds ni vänligen ta kontakt med Trafikverkets markförhandlare för information i denna fråga. Se även Trafikverkets kommentar 18.4.

22.3

En del av arbetet med järnvägsplan är att vägar som kommer att påverkas behöver utredas och förslag till åtgärder kommer att tas fram. Se även Trafikverkets kommentar 3.1.

23. Post- och telestyrelsen

Företrädare	Nätsäkerhetsavdelningen
Namn	Gudrun Thelander
Adress	Box 5398, 102 49 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

23.1

Regeringen presenterade i oktober 2011 sin digitala agenda för Sverige. De övergripande målet i agendan är att Sverige ska vara bäst i världen på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. Regeringen har även år 2009 presenterat en Bredbandsstrategi. Målet i bredbandsstrategin är att 90 procent av befolkningen bör ha tillgång till 100 Mbit/s. Detta mål är även fastslaget i den digitala agendan.

En robust och välutbyggd it-infrastruktur är viktig för att trygga välfärden. It är en central infrastruktur som ligger till grund för många andra områden. En väl fungerande och utbyggd it-infrastruktur ger goda förutsättningar för bland annat näringslivsutveckling, sysselsättning, forskning och innovationer, vård och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Av denna anledning anser vi även att it-infrastrukturen måste in i samhällsplaneringsprocessen på regionnivå samt i alla kommuner. Om inte itinfrastruktur beaktas i samhällsplaneringen finns risken att de tjänster som är beroende av infrastrukturen inte når ut till användarna. Lagändringen i Planoch bygglagen (PBL) från maj 2011, stärker även detta.

PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område att besvara remissen. I detta fall torde det vara lämpligt att kontakta Telia Sonera, Skanova, Tele2, Telenor, Tre, NET 1 samt Teracom. Även kommunen bör ha en förteckning över vilka ledningsägare som blir berörda.

Sedan december 2010 finns ett system för begäran om ledningsanvisning, "ledningskollen.se". För att identifiera vilka som är berörda ledningsägare kan en förfrågan skickas via <https://www.ledningskollen.se/>

PTS har i tidigare skrivelse (med hemlig bilaga 2012-01-23 dnr: 03-16005) till respektive länsstyrelse lämnat uppgifter om teleanläggningar som är att anse som riksintressen i enlighet 3 kap 8 § miljöbalken och 2 § p. 9 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m.

PTS har inga ytterligare synpunkter.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

23.1

Noterat. Berörda ledningsägare har identifierats och kontaktats för samråd. Länsstyrelsen har tillställts lokaliseringsutredningen och yttrat sig över denna.

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35756

Projektnummer

107 217

Dokumentdatum

2016-09-29

Sidor

33(36)



TRAFIKVERKET

24. SGI

Företrädare	Enhetschef, Geotekniker
Namn	HannaSofie, Pedersen, Stefan Turesson
Adress	Olaus Magnus väg, 581 93 LINKÖPING

I yttrandet framförs följande:

24.1

Normalt studerar SGI underlagen med särskild vikt vid förorenade områden och markmiljöfrågor, omgivningspåverkan samt geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion.

De frågor som SGI normalt lägger vikt vid i samband med samråd, är undantagna från det här skedet (se ovan). I föreläggande underlag har dock övergripande konstaterats att det alternativ som förordats, bedöms ha mest gynnsamma förhållanden ur geotekniska och byggnadstekniska aspekter, utan att detaljerna redovisats.

Utifrån det resonemang som redovisats i underlaget har SGI ingenting att invända emot valet av alternativ.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

24.1

Noterat.

Trafikverket

Box 186, 871 45 HÄRNÖSAND

Besöksadress: Nattviksgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00

Telefon: 0771 - 921 921

trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Mats Svensson

Trafikverket Investering

Direkt: 010-123 89 04

Mobil: 070-326 32 03

E-post: mats.a.svensson@trafikverket.se



25. SGU

Företrädare	Enhetschef
Namn	Lars Rodhe
Adress	Box 670, SV-751 28 Uppsala

I yttrandet framförs följande:

25.1

SGU har tagit del av Lokaliseringsutredning Malandstriangeln - nybyggnadsdelen: Malandstriangeln och upprustning av Tunadalsspåret. Enligt underlaget kan påverkan på grundvattnet komma att ske för båda alternativen Maland A Skärning och Maland A Kort tunnel. Båda alternativen innebär en djup skärning (ca 12 meter) i västra delen av Malandsdalen, med risk för permanent grundvattensänkning i jordlagren som följd. Alternativ Maland A kort tunnel innebär även en bergtunnel som kan komma att sänka grundvattennivåerna i berget och eventuellt påverka närliggande energibrunnar. SGU noterar även att det finns en bergborrad brunn vid Sköns kyrka som i SGU:s brunnsarkiv inte är registrerad som energibrunn utan som övrig användning.

Bortledning av grundvatten och utförande av anläggningar för detta är tillståndspliktig vattenverksamhet enligt miljöbalkens 11 kapitel.

MB 11 kap 12 §, den s.k. undantagsregeln, innebär att tillstånd inte behövs om det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas. Verksamhetsutövaren har ansvaret för att visa att verksamheten inte påverkar dessa.

Fortsatt arbete bör inkludera en utredning av grundvattenförhållandena och omgivningspåverkan från planerad grundvattenbortledning. Verksamhetsutövaren bör även göra en bedömning huruvida bortledningen av grundvatten kommer att påverka enskilda eller allmänna intressen.

For att SGU ska kunna ta ställning till huruvida den planerade verksamheten är tillståndspliktig eller inte krävs ett fullständigt tekniskt underlag. Det innebär information om uppmätta grundvattennivåer, grundvattnets flödesriktning, den planerade grundvattenbortledningens flödesstorlek, planerad avsänkning och influensområdet av grundvattensänkningen i olika skeden - både temporär grundvattensänkning i byggskedet och permanent grundvattensänkning i driftskedet. Underlaget ska även redovisa information om motstående intressen såsom till exempel enskilda brunnar, byggnader och infrastruktur med grundvattenberoende grundläggning och grundvattenberoende växtlighet. En tydlig kartredovisning av omgivningspåverkan och förekommande motstående intressen rekommenderas. Slutligen bör även ett kontrollprogram för grundvattennivå och inläckageflöde presenteras, samt ett kontrollprogram för ytvattpåverkan.

Handlingen saknar någon egentlig information om de jordartsgeologiska förhållandena för de olika alternativen. Det finns en jordarskarta som kombinerats med grundvattnets strömningsriktningar men redovisningen hade kunnat göras mer utförlig. De geologiska förutsättningarna för respektive alternativ skiljer sig tämligen mycket och då dessa har en stor påverkan på byggkostnaderna borde detta vara en självklar del av informationen. Den karta som fanns i handlingen saknar också referens till SGU.

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35756

Projektnummer

107 217

Dokumentdatum

2016-09-29

Sidor

35(36)



TRAFIKVERKET

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

25.1

Synpunkter noterade. Fortsatt arbete kommer att inkludera en utredning av grundvattenförhållandena och omgivningspåverkan från planerad grundvattenbortledning. Trafikverket kommer även att göra en bedömning, baserad på relevanta underlag, huruvida bortledningen av grundvatten kommer att påverka enskilda eller allmänna intressen.

Trafikverket

Box 186, 871 45 HÄRNÖSAND
Besöksadress: Nattviksgatan 8

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

Mats Svensson

Trafikverket Investering

Direkt: 010-123 89 04

Mobil: 070-326 32 03

E-post: mats.a.svensson@trafikverket.se

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35756

Projektnummer

107 217

Dokumentdatum

2016-09-29

Sidor

36(36)



TRAFIKVERKET

26. Polarisvägen 5

Lagfaren ägare	Gunn-Britt Fayad
Namn	Gunn-Britt Fayad
Adress	Polarisvägen 5, 863 32 Sundsbruk

I yttrandet framförs följande:

26.1

Vi heter Fayad bor på Polarisvägen 5 i Maland där den nya järnvägen kommer att dras. En fråga, för att fastigheten ska inlösas hur många meter från järnvägen ska man då bo? Vill gärna ha ett svar på detta

26.2

Hejsan,tack för ditt svar,vi vill inte bo kvar här på Polarisvägen 5 när arbetet börjar för järnväg här, vi vill absolut bli utlösta ,önskar att i god tid få besked av er

Tidigare givna kommentar från Trafikverket Region Mitt

26.1

Ber om ursäkt för sent svar, men har inte haft något svar att ge tidigare.

Vi hade ett "öppet hus" om Lokaliseringsutredningen 25 april. Jag vet inte om du var med på mötet. Några av dina grannar var där.

Det finns material på vår hemsida: www.trafikverket.se/maland

Korridoren "Maland A Skärning" föreslås utgöra södergående anslutning i det fortsatta arbetet. Din fastighet ligger i denna korridor och du kommer att bli berörd.

Hur mycket kan vi inte säga än. Trafikverket ska i fortsatt arbete optimera järnvägens sträckning inom denna korridor.

Tyvärr får du inget rakt svar på denna fråga än. Vår förhoppning är att under sen höst i år och början av 2017 ska ha kommit så långt att vi bättre kan säga hur din fastighet kommer att påverkas.

26.2

Ni kommer att få besked av oss om hur er fastighet kommer att påverkas när vi kommit längre i arbetet.

Se även Trafikverkets kommentar 3.1.

För Trafikverket Region Mitt

2016-09-29.

Håkan Åberg

Projektledare

Trafikverket

Box 186, 871 45 HÄRNÖSAND

Besöksadress: Nattviksgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00

Telefon: 0771 - 921 921

trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Mats Svensson

Trafikverket Investering

Direkt: 010-123 89 04

Mobil: 070-326 32 03

E-post: mats.a.svensson@trafikverket.se