

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Malandstriangeln och upprustning av Tunadalsspåret

Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Status samrådsunderlag järnvägsplan 2015-11-23

Diarienummer TRV/35756



Samfinansierat av EU

Transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Diarienummer: TRV 2015/35756

Projektnummer: 107217

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Utgivare: Trafikverket

Projektledare: Håkan Åberg

Författare: Peter Törnkvist, ÅF Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2015-11-23

Version: 0.1

Projekt Malandstriangeln och upprustning av Tunadalsspåret medfinansieras av EU:s TEN-T-programmet. Upphovsmannen ansvarar för publikationens innehåll. Europeiska unionen tar inget ansvar för hur innehållet används.

Innehåll

1. SAMMANFATTNING.....	4
1.1 Projektet	4
1.2 Samråd	4
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	5
3. SAMRÅDSKRETS	6
4. SAMRÅD I SKEDE SAMRÅDSUNDERLAG	8
4.1 Samråd med Länsstyrelsen i Västernorrland.....	8
4.2 Samråd med Sundsvalls kommun.....	13
4.3 Samråd med företag som kan bli särskilt berörda	19
4.4 Samråd med enskilda personer	23
4.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	32
4.6 Samråd med berörda ledningsägare	33
4.7 Samråd med allmänheten.....	34
4.8 Övrigt.....	36
Förteckning över bilagor	37

1. Sammanfattning

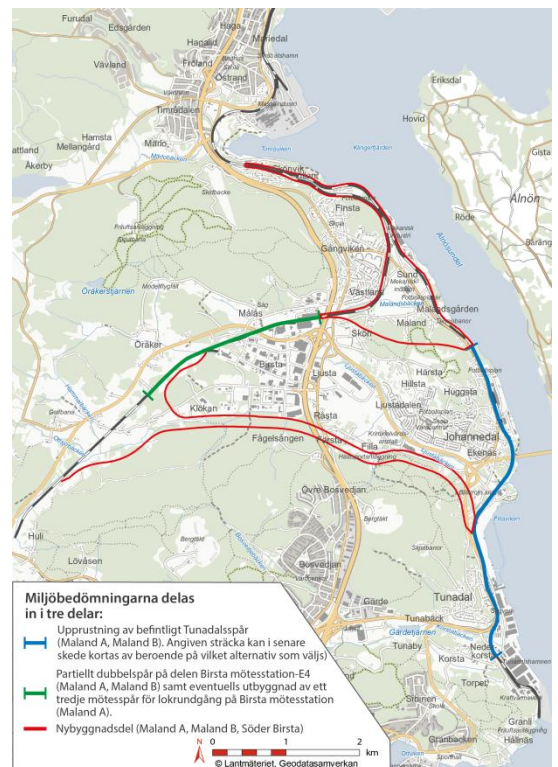
1.1 Projektet

Tillgängligheten för godstransporter på järnväg till/från Sundsvalls hamn och industriområdet Tunadal-Korsta-Ortviken begränsas dels av att Tunadalsspåret är oelektrifierat och i stort behov av standardhöjning, dels av att det saknas ett södergående förbindelsepår (triangelspår) mellan Tunadalsspåret och Ådalsbanan. Bristerna innebär bland annat att transporterna med järnväg blir ineffektiva och kostnadskrävande och samtidigt en tillkommande trafikbelastning på ett av Ådalsbanans mest ansträngda avsnitt.

En förstudie för Malandstriangeln och upprustning av Tunadalsspåret påbörjades 2011 men avbröts 2012. Orsakerna till det var bland annat oförutsedd påverkan på fornlämningsområdet i Maland samt ogynnsamma, kostnadsdrivande geotekniska förutsättningar. Det har medfört att bosatta och verksamma i området under ett antal år tvingats att acceptera en väntan i osäkerhet avseende vilka åtgärder som kommer att bli aktuella för genomförande, något som den planläggningsprocess som startade våren 2015 har för avsikt att klarlägga.

Planmässigt är arbetet med järnvägsplaner indelat i tre separata delar (se även vidstående figur):

- Upprustning av befintligt Tunadalsspår på delen mellan grindarna till industri- och hamnområdet och Huggsta.
- Nybyggnadsdel med tre alternativa korridorer: Maland A, Maland B och Söder Birsta.
- Partiellt dubbelspår längs Ådalsbanan på delen E4-Birsta mötesstation samt eventuell utbyggnad av tredje mötespår på Birsta mötesstation.



1.2 Samråd

Arbetet med samrådsunderlag har inkluderat ett flertal samråd och dialog via mail och telefon med berörda, bland annat följande:

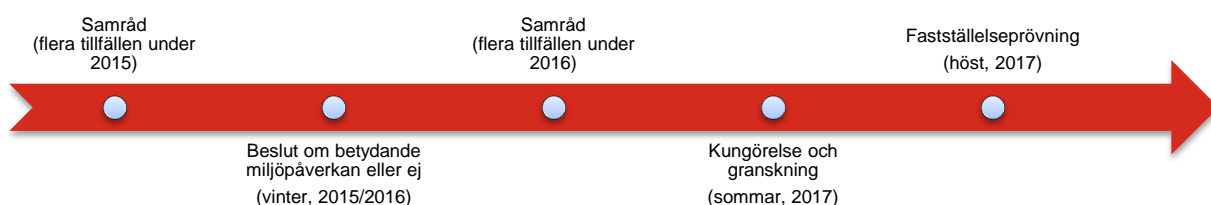
- Två ”öppet hus” där allmänheten och företag har bjudits in för att ta del av information om projektet samt för att ge synpunkter på pågående arbete.
- Tre samrådsmöten och ett platsbesök med företrädare för länsstyrelsen. Länsstyrelsen har därtill inkommit med ett skriftligt yttrande över Samrådsunderlaget.
- Fem samrådsmöten med företrädare för Sundsvalls kommun och Logistikparken. Sundsvalls kommun har genom Miljönämnden inkommit med ett skriftligt yttrande över Samrådsunderlaget.
- Fem samråd med företrädare för företag verksamma i området samt att två av dessa inkommit med skriftligt yttrande.
- Två ledningsägare har inkommit med skriftliga yttranden.

- Underhandssynpunkter via mail har inkommit från ett antal enskilda personer samt att sju yttranden över Samrådsunderlaget inkommit från enskilda personer.

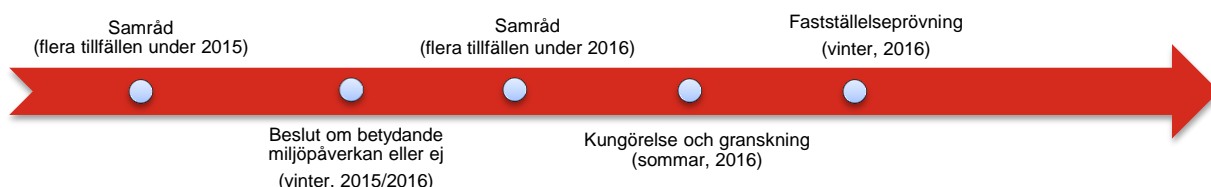
2. Planläggningsbeskrivning

Arbetet med järnvägplaner inleds med framtagande av samrådsunderlag, ett underlag som länsstyrelsen behöver för att bedöma om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Underlaget ska beskriva de behov och problem som ska beaktas samt de förutsättningar och intressen som finns. Tänkbara korridorer och konsekvenser för berörda intressen skall också framgå. Arbetet med samrådsunderlag för projekt Malandstriangeln och Tunadalsspåret startade våren 2015 och färdigställdes i början av oktober 2015, under denna tid har ett flertal olika slags samråd genomförts.

Nybyggnadsdel:



Tunadalsspåret respektive Partiellt dubbelspår:



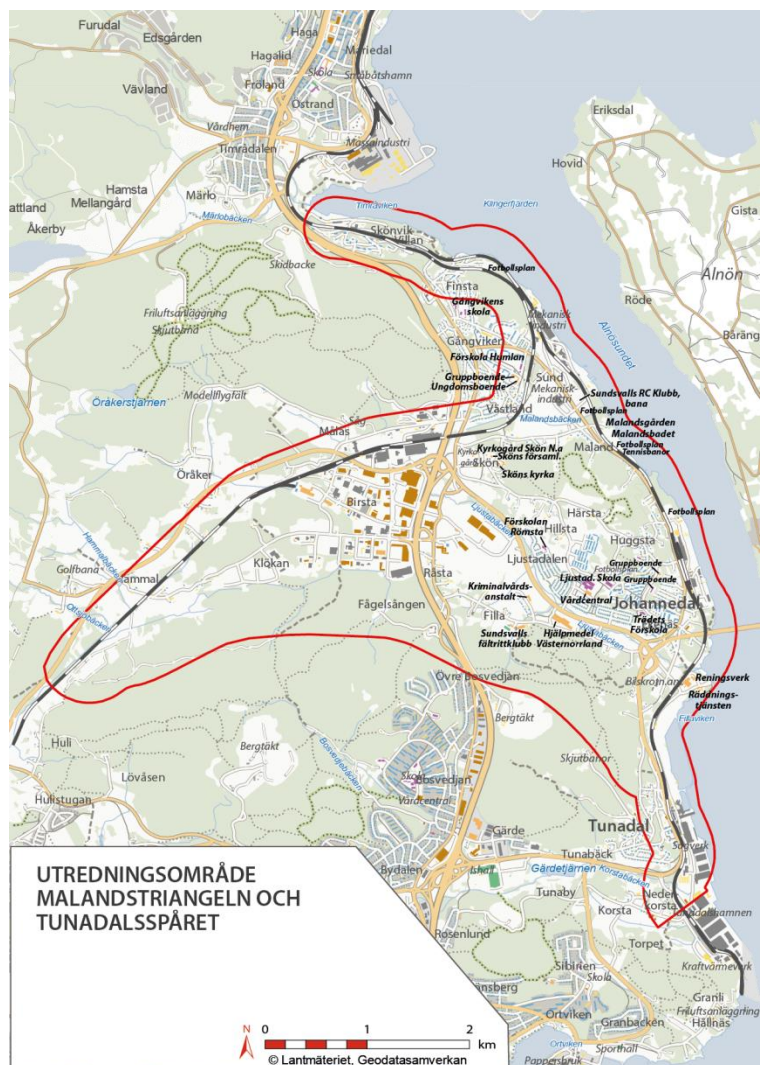
Planläggningsbeskrivningen för Maland och Tunadalsspåret har uppdaterats vid följande tillfällen: 2015-05-21, 2015-06-24, 2015-10-07.

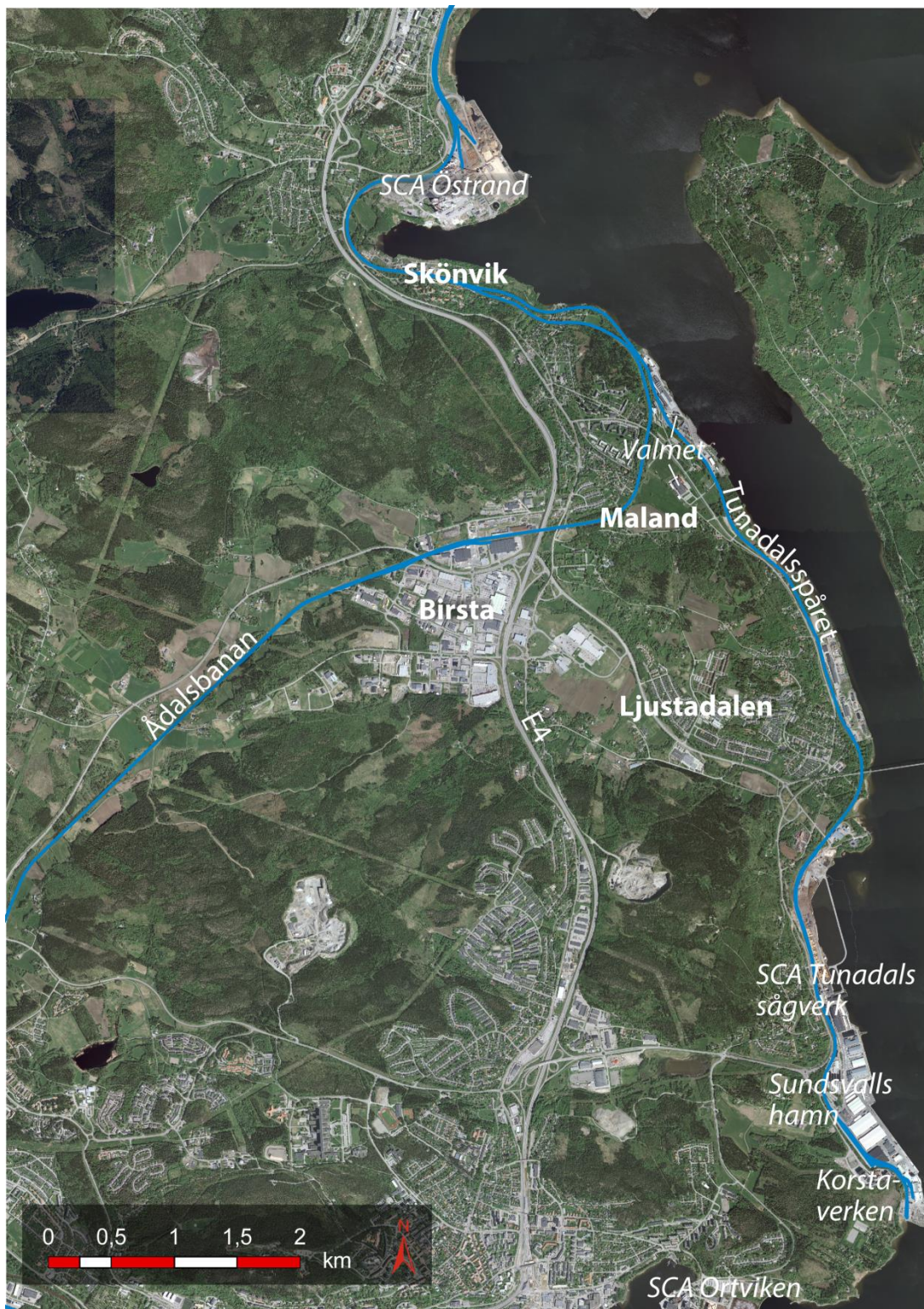
3. Samrådsrets

Samrådsretsen för skede Samrådsunderlag, avseende allmänhet och verksamheter, har avgränsats till att omfatta samtliga inom det utredningsområde som definierats, se vidstående karta. Området täcker in samtliga alternativa korridorer som studerats och antalet boende uppgår till ca 4 200.

Samrådsretsen, för skede Samrådsunderlag, avseende övriga berörda myndigheter och organisationer, omfattar följande:

- Länsstyrelsen i Västernorrland
- Sundsvalls kommun
- Sundsvalls hamn
- Skogsstyrelsen Sundsvall
- Kollektivtrafikmyndigheten/Din Tur
- **Ledningsägare:**
 - EON
 - MittSverige Vatten AB
- **Näringsidkare:**
 - Valmet
 - SCA
 - Flogas
 - Tågoperatörerna
 - Företag Sundsvalls Nord, Bildhotellet
- **Berörda föreningar:**
 - Sköns Norra Intresseförening
 - Medelpads Botaniska förening
 - Medelpads Fornminnesförening
 - Medelpads Hembygdsförening
 - Friluftsförbundet Medelpads distrikt
 - Medelpads Ornitologiska Förening
 - Naturskyddsföreningen Sundsvall-Ånge
 - Sundsvalls Sportfiskeklubb
 - Voernese Sameby





4. Samråd i skede samrådsunderlag

I det följande sammanfattas samrådsförfarandet för Samrådsunderlag daterat 2015-10-01. Inkomna skriftliga underhandssynpunkter samt yttranden framgår av bilaga. Minnesanteckningar från möten biläggs ej utan finns att tillgå för den som önskar på Trafikverket i Härnösand.

4.1 Samråd med Länsstyrelsen i Västernorrland

Samråd med länsstyrelsen har hållits vid följande tillfällen:

- 2015-04-20. Inledande möte.
- 2015-05-28. Möte och platsbesök.
- 2015-09-24. Möte avseende arkeologi.
- 2015-10-14. Möte.
- 2015-10-27. Yttrande. Se bilaga 1.

Inledande samrådsmöte med länsstyrelsen och Sundsvalls kommun avseende Bergsåkerstriangeln samt Malandstriangeln och Tunadalsspåret.			
Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input checked="" type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-04-20	2015-04-20
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

- Bergsåkerstriangelsspår och Malandstriangeln och Tunadalsspåret: Genomgång av bakgrund/syfte, tidigare studier, fortsatt arbete och planprocess, tidsplan och deltider, MKB fokusområden och avgränsningar, samråds-krets, nollalternativ och detaljplaner.

För Malandstriangeln och Tunadalsspåret:

- Trafikverket startar en planprocess för anslutningsspår mellan Tunadalsspåret och Ådalsbanan samt upprustning av Tunadalsspåret.
- Ett stort utredningsområde används där många alternativ studeras med hänsyn till funktion, kostnad och intrång.
- Arbetet indelas planmässigt i olika delar.
- Samråd med allmänheten planeras till 2015-06-24.
- Inlämnande för beslut om betydande miljöpåverkan och yttrande prel. oktober 2015.
- Byggstart 2018
- Naturvärdesinventering kommer att utföras. Inga utpekade områden finns, förutom Malandsbäcken.
- Kulturarvsanalys kommer att utföras under sommaren.
- Markägare och fastighetsfrågor: Möten hålls med Valmet, Sundsvalls hamn, SCA med flera.

Platsbesök med Länsstyrelsen

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input checked="" type="checkbox"/> Möte och platsbesök	<input type="checkbox"/> Brev	2015-05-28	2015-05-28
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

Platsbesök i Maland med fokus på fornlämningsområdet.

- De digitaliserade historiska kartorna, med topografin och fornlämningar utgör ett bra underlag för arbetet.
- Dalgången är en rik fornlämningsmiljö.
- Kungshögar är mer än 30 meter i diameter och där tillkommer mindre gravar som är 20-29 meter i diameter och 15-19 meter. I järnåldersgravar i Malandsområdet har man hittat högrestandsföremål. Man förvånas över att gravarna i området är spridda på olika gårdar, det är ovanligt.
- Geofysiska mätningar/metoder är ett bra inledande arbetssätt, en bra metod som inte gör några fysiska intrång och det är tidsbesparande.
- Konsultgruppen fick i uppdrag att utpeka ett utredningsområde som underlag för ansökan om arkeologisk utredning steg 1.
- I det fortsatta arkeologiska arbetet ser länsstyrelsen det som viktigt att det tillsätts en referensgrupp.

Samrådsmöte om arkeologi med Länsstyrelsen gällande Malandstriangeln

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input checked="" type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-09-24	2015-09-24
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

- Trafikverket förutser tre järnvägsplaner (nybyggnadsdel, Tunadalsspåret samt partiellt dubbelspår och eventuellt 3:e mötesspår vid Birsta mötesstation).
- Trafikverket bedömer att kostnaden för alternativ söder Birsta blir orimligt hög.
- Hålltider:
 - Öppet hus med allmänheten 2015-10-07
 - Samrådsunderlaget tillgängliggörs 2015-10-05 till 2015-10-27
 - Lokaliseringsutredningen startar nu,
 - Nästa samrådsmöte 14 oktober,

- Begäran om BMP ca 9 november,
- Redovisning av geofysisk undersökning avseende fornlämningsområdet i Maland: Länsstyrelsen bedömer att rapporten, som baseras på utförda geofysiska undersökningar, håller god kvalitet. Resultaten ger grund för en allmän värdehöjning av området . Slutrapport färdigställs nu.
- Länsstyrelsen avråder från de alternativ som gör intrång i kärnområdet. Trafikverket studerar Maland B vidare för att tydligare bedöma påverkan på befintlig Kungshög.

Möte med länsstyrelsen avseende Samrådsunderlag för Bergsåkertriangeln, Malandtriangeln och Tunadalsspåret samt E14 Timmervägen – Blåberget/Töva

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input checked="" type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-14	2015-10-14
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annon		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

Vid mötet presenterades Samrådsunderlaget för respektive projekt.

Yttrande över samrådsunderlag för Malandtriangeln, upprustning av Tunadalsspåret samt dubbelspår Birsta-E4 på Ådalsbanan, Sundsvalls kommun

Från Länsstyrelsen Västernorrland

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-27	
<input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annon		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna:

Allmänna synpunkter

1. Hela projektet består av tre delar med stora inbördes skillnader i den miljöpåverkan som kan förväntas. Länsstyrelsen bedömer att de konsekvenser som är viktigast att belysa är de störningar som hänger

samman med de störningar som kan uppstå för boende och verksamheter.

2. Det finns behov av att titta över bedömda godsvolymer med anledning av att SCA investerar 7,8 miljarder i massafabriken Östrand och att transporterna in och ut från Östrand ska fördubblas.
3. För de delar av projektet som berör Maland/Tunadal är landskapsbilden en viktig aspekt som med fördel kan modelleras i till exempel VR (Virtual Reality)

Risker och störningar

Buller:

4. Anläggandet av banan kommer att påverka närboende under en relativt lång tid. Förutom att utreda bullersituationen under driftskedet bör därför även buller under anläggningsskedet utredas.
5. För att beskriva den totala bullersituationen för de närboende bör samtliga bullerkällor utredas. Även vägtrafik och bullrande verksamheter bör därför tas med i bullerutredningen.

Vibrationer:

6. Vibrationer som fortplantas via marken kräver geoteknisk kunskap för att beräknas. Det är viktigt att detta beaktas då järnvägskorridorer eller delar av korridorer går över gammal sjöbotten.

Förorenade områden:

7. Länsstyrelsen vill upplysa om att EBH (Efterbehandlings)- databasen inte är heltäckande utan de kan finnas ytterligare föroreningar utöver de som nämns i EBH-databasen.

Klimat, risk- och sårbarhet

8. Eftersom det handlar om viktiga samhällsfunktioner måste dimensionering med mera ta höjd för förväntade effekter av klimatförändringar.

Natur och miljö

Kulturmiljö:

9. Det område som identifierats som arkeologiskt kärnområde har ett mycket stort vetenskapligt värde och det är viktigt att detta kärnområde bevaras i sin helhet.
10. 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. Alternativ Maland B bedöms innebära mindre påverkan på kärnområdet. Denna sträckning kan därför utredas vidare i detalj för att avgöra hur omfattande ett ingrepp i kärnområdet kan komma att bli, och om detta godtas utifrån KML.
11. De fornlämningar som påverkas av andra alternativ, däribland Maland A södergående delen, är inte av samma vikt som de i kärnområdet. Det allmänna intresset för järnvägsbyggnationen bedöms där väga tyngre än intresset av att bevara fornlämningarna.

Barriäreffekter, landskapsbild:

12. Utformningen av järnvägen bör ske med hänsyn till såväl landskapsbild som de fortsatta möjligheterna för människor och djur att i viss mån använda området.

Övrigt

13. Kopplingen till framtida, nytt läge för Ådalsbanan ska beaktas, och då inte enbart de tekniska förutsättningarna utan även planeringen i stort vad gäller utbyggnadsordning/etapper på Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand.
14. Informationen i avsnittet parallella planeringsprocesser kan med fördel uppdateras: Samordnad planering Sundsvall-Härnösand (SP3): Tre kommuner Sundsvall-Timrå-Härnösand och en planupprättare, Länsstyrelsen Västernorrland och Trafikverket genomför under 2015-2016 ett gemensamt projekt. Underlag är Järnvägsutredningen från 2013. Arbetssättet motsvarar pågående projekt Samordnad planering Gävle-

Njurunda (SP2) där omvärldens förändrade behov och de krav som de ställer på planeringen enligt PBL/Banlagen/Väglagen konstruktivt utreds. Målet är att hitta smarta etappindelningar och att identifiera den samhällsekonomiskt mest gynsamma utbyggnadsordningen. I SP3 har Sundsvall och Timrå kommun pekat ut ett antal "knäckfrågor" med koppling till Malandstriangeln; Avsmalning av korridor mot Bergsåkers- och Malands triangelspår, befintligt spår vid Birsta och Birsta mötesstation, Birsta-Timrå Hpl, framtida industrispår i Timrå och slutligen framtida behov och samordning av angränsande projekt i närområdet.

15. Offentliga aktörer i Västernorrland och Jämtland har samlat små och stora investeringar, på väg och järnväg mellan Sundsvall och Storlien. Projektmålen är kortare restider, ökad kapacitet på gods, förbättrad säkerhet och gemensam vision, strategi och handlingsplan för mittstråkets fortsatta utveckling. Projektperioden är 2015-10-10 – 2019-12-31.
16. Det är också viktigt att planeringen samordnas med kommunen vad gäller berörda detaljplaner.

Trafikverkets kommentarer

1. Noterat.
2. Trafikvolymerna har setts över i samråd med företrädare för SCA. Översynen föranleder inga förändringar, bedömningen är att förväntade framtida godsvolymer med tåg är inkluderade i tågtrafikprognosen. Ett pm har tagits fram som underbygger denna bedömning, pm finns att tillgå hos Trafikverket för den som önskar.
3. Trafikverket har för avsikt att ta fram VR-modeller för ett begränsat antal alternativ inom ramarna för efterföljande arbete med lokaliseringstudier.
4. Buller under byggskedet kommer att redovisas översiktligt i järnvägsplanen. En mer detaljerad utredning av byggbuller kräver underlag avseende arbetsmetoder och tidplanering som inte finns förrän anläggningen har detaljprojekterats och entreprenör har upphandlats.
5. Buller under driftskedet kommer att beräknas för statlig infrastruktur och vissa övriga vägar. Avgränsning av bullerberörda görs med utgångspunkt från ny järnväg för Malandstriangeln respektive ombyggd järnväg för Tunadalsspåret och Partiellt dubbelspår Birsta. All statlig infrastruktur beaktas när beräknade ljudnivåer ställs mot riktvärden. Vid övervägande om åtgärder beaktas även buller från ytterligare vägar. Vilka ytterligare vägar som beaktas är beroende av vilken lösning för Malandstriangeln som väljs. Total bullersituation, inklusive buller från verksamheter kommer endast att beskrivas i text. Verksamheter kommer att avgränsas till anmälnings- och tillståndspliktiga verksamheter som har villkor eller andra begränsningar som avser buller.
6. Vibrationsutredning, bland annat baserad på markförhållanden, kommer att innefattas i det fortsatta arbetet.
7. Noterat.
8. Förväntade klimatförändringar kommer att beaktas när valt alternativ dimensioneras i olika avseenden.
9. Noterat.
10. Mot bakgrund av länsstyrelsens yttrande avförs Maland A med norrgående spår inom kärnområdet från fortsatt utredning i lokaliseringstudien.
11. Noterat.
12. En av de största effekterna av järnvägen är påverkan på landskapsbilden och dess barriäreffekter för boende och djurliv i utredningsområdet. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer stor vikt att läggas på utformning av banans uppbyggnad, flera olika alternativ kommer att studeras och visualiseras på ett lättförståeligt sätt. Stor vikt kommer

också att läggas på planskilda korsningar som möjliggör för boende och djurliv att korsa banan. Planskilda korsningar kommer att vara aktuellt i vissa lägen längs befintligt Tunadalsspår, som ska upprustas, samt inom korridorerna genom Malandsdalen. Lokalisering av dessa i förhållande till verksamheter och målpunkter längs sträckan är viktig.

13. I Samrådsunderlaget ges en översiktlig bedömning att samtliga alternativ medger en funktionell anslutning till framtida Ådalsbana, primärt förklaras det av att Birsta mötesstation utgör en sk "fast punkt" som framtida Ådalsbana ska ansluta till. I tillägg kan nämnas att som en inledande del av den lokaliseringsutredning som nu påbörjats utvärderas alternativa anslutningar för norrgående trafik, varvid ett triangelspår mellan Birsta mötesstation och framtida ny Ådalsbana är ett av alternativen. Resultaten av denna utvärdering förväntas föreligga vid årsskiftet.
14. Noterat
15. Noterat
16. Trafikverket har en nära samverkan med Sundsvalls kommun avseende berörda detaljplaner.

4.2 Samråd med Sundsvalls kommun

Samråd med kommunen har hållits vid följande tillfällen:

- 2015-04-14. Inledande möte med företrädare för Sundsvalls kommun.
- 2015-05-19. Möte med företrädare för Sundsvalls kommun, SCA och Sundsvalls hamn.
- 2015-06-15. Möte med företrädare för Sundsvalls kommun.
- 2015-09-01. Möte med företrädare för Sundsvalls kommun, SCA, Sundsvalls hamn, och Flogas.
- 2015-10-02. Möte med Sundsvalls kommun.
- 2015-11-04. Miljönämndens yttrande avseende betydande miljöpåverkan samt synpunkter på samrådsunderlag gällande Malandstriangeln och upprustning av Tunadalsspåret. Se bilaga 2.

Inledande möte avseende planering för Malandstriangeln och Tunadalsspåret samt Bergsåkerstriangeln med Sundsvalls kommun

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input checked="" type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-04-14	2015-04-14
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

- Möte för att gå igenom planprocess och kommande arbeten för Malandstriangeln och Tunadalsspåret samt Bergsåkerstriangeln.

Möte avseende planering och byggande av Malandstriangeln och Tunadalsspåret med Sundsvalls kommun, Sundsvalls hamn AB och SCA

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input checked="" type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-05-19	2015-05-19
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

- Nulägesbeskrivning/genomgång av trafikering av Tunadalsspåret.
- Diskussion kring förutsättningarna för och konsekvenserna av temporära avstängningar av Tunadalsspåret under byggtid.
- SCA och Sundsvalls hamn åtar sig att bedöma hur åtta månaders byggtid bör fördelas över tid för att minimera störningar.
- ÅF tar fram underlag som visar erforderliga åtgärder längs befintligt spår samt behov av markområden för masshantering, materialupplag, etablering, mm under byggtiden.

Möte avseende planering för Malandstriangeln och Tunadalsspåret samt Bergsåker triangelspår med Sundsvalls kommun

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input checked="" type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-06-15	2015-06-15
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

- Möte för att gå igenom projektläget och kommande Öppet hus för Malandstriangeln och Tunadalsspåret samt Bergsåkers triangelspår.

Möte 2 avseende planering och byggande av Malandstriangeln och Tunadalsspåret med Sundsvalls kommun, Sundsvalls hamn AB, SCA och Flogas

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
------------	-----------------	-------	---------------------------------

<input checked="" type="checkbox"/>	Möte	<input type="checkbox"/>	Brev	2015-09-01	2015-09-01
<input type="checkbox"/>	Skrivelse	<input type="checkbox"/>	Annons		
<input type="checkbox"/>	Remiss	<input type="checkbox"/>	Webb		
<input type="checkbox"/>	Annat:	<input type="checkbox"/>	Annat: Outlook		

Sammanfattning

Diskussion om förutsättningar/konsekvenserna för/av temporära avstängningar av Tunadalsspåret under byggtid:

- Inte något av företagen ser möjligheter till "långa stopp" under byggtiden.
- Flogas klarar preliminärt det planerade trafikstoppen i juli samt under vissa 2-veckorsperioder.
- Järnvägstransporter kan eventuellt styras via Stenungsund i perioder

Information om förutsättningarna för upprustning av Tunadalsspåret på delen från ca km 8+600 (Grindarna till Hamnen) och till ca km 4+000 (Huggsta):

- Preliminärt bedöms att förstärkningsåtgärder med större urgrävningar inte erfordras på denna delsträcka.
- Anslutning av alternativen i Malands dalgång behöver också studeras ytterligare för att bedöma påverkan på befintligt spår.
- Trafikverket kommer under hösten att anlita en person för att med ÅF:s hjälp göra en produktionsplanering för erforderliga åtgärder längs befintligt spår samt behov markområden för masshantering, materialupplag, etablering mm under byggtiden.

Ombyggnad av SCA:s råvattenintag i maj 2017:

- Nästa fabriksstopp är preliminärt satt till fyra dagar och infaller under maj månad 2017.
- Under ett fyradygns fabriksstopp så är tiden för stopp på råvattenintaget ca 12 timmar och infaller normalt under nattetid. Stopplängd och vecka bestäms ca 8-10 månader i förväg.
- Trafikverket ser det som fördelaktigt om SCA själva bygger om och detaljprojekterar aktuella åtgärder för råvattenintaget samt att Trafikverket står för kostnaderna för detta.
- Finns behov för "Tider i spår" för 2017 ansöks om dessa i februari 2016.

Möte om samrådsunderlag Bergsäkerstriangeln och Malandstriangeln och Tunadalsspåret, Sundsvalls kommun

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:		
<input checked="" type="checkbox"/>	Möte	<input type="checkbox"/>	Brev	2015-10-02	2015-10-02
<input type="checkbox"/>	Skrivelse	<input type="checkbox"/>	Annons		
<input type="checkbox"/>	Remiss	<input type="checkbox"/>	Webb		

Annat: Annat:

Sammanfattning

- Projektlaget för Bergsåkertriangeln samt Malandstriangeln och Tunadalsspåret redovisas.
- Trafikverket skickar skrivelse till kommunen för båda projekten och begär kommunens yttrande över Samrådsunderlaget samt att yttrandet inkluderar ett ställningstagande avseende huruvida olika delar av projektet bedöms innebära betydande miljöpåverkan eller inte.
- För Malandstriangeln och Tunadalsspåret genomförs "öppet hus" 7/10.
- Lokaliseringsutredning för nybyggnadsdelen startar i oktober. Kommunen ska ges tillfälle att inkomma med yttrande avseende lokaliseringens utredningen.

Sundsvalls kommun, Miljönämnden. Yttrande avseende betydande miljöpåverkan samt synpunkter på samrådsunderlag gällande Malandstriangeln och upprustning av Tunadalsspåret

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-11-04	
<input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annon		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

1. Miljökontoret anser att projektet Malandstriangeln och upprustning av Tunadalsspåret kan medföra betydande miljöpåverkan.
2. För projektet kan etappvis utbyggnad och övergångslösningar eventuellt vara motiverade på grund av de förändrade förutsättningar som ny Ådalsbana medför inom en överskådlig framtid. Sådana lösningar som identifieras bör också beskrivas i utredningen och värderas i en miljökonsekvensbeskrivning.
3. Järnvägen föreslås få en standard som möjliggör STAX 25 och tågvikter på 1500 ton. Detta är nära den järnvägstekniska standard på 1600 ton som de flesta nyanlagda järnvägar ges. Dimensionering för 1600 ton är att föredra för att projektet ska kunna harmonisera med omgivande infrastruktur även när den omgivande infrastrukturen fått en högre standard. Begränsningen 1500 ton kan vid vägande mot andra faktorer bedömas vara acceptabel.
4. Alternativ där lutningarna sätts till 12, 5 eller 14 % innebär påtagliga begränsningar för den framtida trafikeringen och bör undvikas.
5. En anslutning till nya Ådalsbanan via alternativ Söder Birsta och Maland A Tunnel skulle exempelvis kunna innebära att all järnväg förbi Skönvik, Sundsbruk och Västland kan tas bort med påtagliga förbättringar som följd när bl.a. buller och barriärverkan försvinner helt runt stadsdelarna. Vidare skulle ett sammanhängande rekreations- och friluftsområde utan större vägar kunna tillskapas från Finstabergget över Malandsdalen och ner till Johannedal. Alternativen innebär å andra sidan att en triangel måste anordnas mot nya Ådalsbanan utmed dess sträckning söder om Birstaberget med konsekvenser i landskapet där. I samrådsunderlaget

har konsekvensanalys av detta slag inte redovisats vilket försvårar möjligheten att ta ställning till alternativen. För att bättre förstå alternativens innebörd för omläggningen till nya Ådalsbanan bör följande aspekter beskrivas:

- Hur kan anslutning mot nya Ådalsbanan anordnas för Söder Birsta vid *Hulidalen* och för Maland A och B vid *Birsta* respektive *Skonvik*
 - Vilken järnväg kan tas bort när nya Ådalsbanan tas i bruk för de tre alternativen? Vilka konsekvenser får detta för t.ex. anslutande bostadsområden, naturmark och friluftsliv?
6. En utbyggnad av endast det södra benet i alternativet Maland A med en utbyggd mötesstation i Birsta för lokvändning norrut skulle kunna tillgodose transportbehovet till industrierna vid kusten på ett acceptabelt sätt under en övergångsperiod. När nya Ådalsbanan anläggs kan ett triangelben för norrgående trafik anordnas väster om Birsta. Som alternativ till en tillfällig mötesstation i Birsta för norrgående tåg kan befintligt Tunadalsspår upprustas till godtagbar standard i befintligt läge och därefter tas bort när spåret genom Birsta ansluts mot nya Ådalsbanan. Vid ett sådant här upplägg undviks de intrång som fås av att ett nordligt triangelben nyanläggs i alternativet Maland A och B. Vidare kan den då gamla Ådalsbanan förbi Skönvik, Sundsbruk och Västland helt tas bort vilket inte skulle vara fallet om den norrgående trafiken från industrierna är beroende av detta ben. Möjligheterna till etappvis utbyggnad av detta slag bör beskrivas i utredningen.
 7. *Nedsänkning av järnvägen genom Birsta* Spårets höjdläge vid porten under E4 styr enligt samrådsunderlaget vilken höjd spåret behöver ligga på genom Maland och sträckan söderut längs kusten. Då samtliga alternativ inom Maland A och B innebär att kraftiga intrång i landskapet görs bör man utvärdera om det kan vara motiverat att anlägga nya mötesspår och/eller avsänka Ådalsbanans spår genom Birsta i ett lägre höjdläge för att minska järnvägsanläggningens intrång i det mycket mer känsliga landskapet i Maland och utmed kusten. Då Ådalsbanan går i motlut hela vägen till Birsta mötesstation behöver avsänkningen göras utmed hela denna sträcka. En avsänkning innebär omfattande åtgärder och utmaningar med de fasta konstruktionerna som finns vid passagen av vägar på sträckan. Kostnaderna för detta bör värderas mot de samhällsekonomiska, natur- och rekreationsvärden som reduceras med omfattande anläggningsåtgärder i Malandsdalen och utmed kusten och anläggningskostnaderna som kan minskas på detta avsnitt.
 8. *Maland Tunnel* För Malandalternativen är denna lösning att föredra ur flera aspekter. Viktigast är att den har liten barriäreffekt, liten bullerpåverkan och skonar det kulturhistoriskt viktiga landskapet i Malandsdalen och utmed kusten från omfattande inverkan. Skäl som normalt ställs mot tunnelalternativ; oklar kostnadsbild och oklara geologiska utmaningar bör studeras närmare. Alternativet bör som utgångspunkt utredas med föreslagen längd. Om kostnaderna för alternativet inte kan anses motiverade bör ett kortare tunnelalternativ, exempelvis med västligt påslag i höjd med sänkan väster-nordväst om elljusspåret vid Malandsvägen 19-21, utredas. En kortare tunneldragning reducerar kostnadsbilden för en tunneldragning medan viktiga fördelar enligt ovan behålls. Alternativet bör utredas i en variant där nordligt triangelben inte ansluts till tunneln då en sådan anslutning ser ut att ha mycket stor barriärverkan och intrång i övre Malandsdalen. Alternativet bör utvärderas med ett sänkt spårläge för mötesspår/ Ådalsbanan genom Birsta.
 9. För det norrgående benet bör samlokalisering med Ådalsbanan sökas så snart det är möjligt med god järnvägsteknisk standard för att avlasta bl.a. kulturmiljöerna runt Skönvik från dubbla järnvägar. Dragning nära Valmets verksamhet innebär konsekvenser med buller och barriärverkan som kan motverkas med bullerskydd och passager. Dragning i Malandsdalen innebär kraftigare intrång i landskapet och irreversibla

effekter på kulturhistoriska lämningar som inte kan kompenseras. Ur denna synvinkel är dragningar närmare Valmets verksamhet att föredra. En upprustning av det norrgående benet enligt alternativ Maland A och B innebär att en sammanhållen barriär utmed hela kuststräckan från Tunadal till Skönvik förstärks och cementeras för lång tid framöver. Om alternativet väljs måste skyddsåtgärder för att motverka den ökande bullerbelastningen vidtas. Passager förbi järnvägen måste tillskapas d v s minska barriärverkan.

10. Anslutning till Ådalsbanan Alternativen bör kompletteras med en beskrivning om hur de kan ansluta till den nya Ådalsbanan.

11. *Naturvärden och påverkan på ytvatten*

Norr om Sundsvalls stad finns mycket få strandnära, ännu inte exploaterade områden, de som finns kvar blir därför mycket värdefulla. I det nu aktuella området finns artrika (flora, fågelliv mm) lövskogsdominerade miljöer kopplade till värdefulla grundområden i Alnölandet. Malandsområdet med Gubben: Trots ribbkaj norr om badet finns här en mynnande bäck och en fin lövskogsmiljö. Malandsbäcken är påverkad men är samtidigt uppdriftsbar trots ribbkaj i mynningen, och här har miljökontoret funnit bl.a. *Gammarus pulex*, en ishavsvarelse. Även fisk såsom spigg kan vandra upp. Stråket utmed bäcken är viktigt för biotan i ett i övrigt i stort helt öppet odlingslandskap. Närmare havet finns även ravinbildning, en för regionen mycket värdefull naturtyp. Ljustabäckens mynningsområde är ett utpekade naturvårdsobjekt. Bäckens är i viss mån havsöringslokal, har *Gammarus pulex* och är en lite större bäck av värde som havsmynnande med fint grundområde och lövskogsområden kopplade till. Ingrepp i odlingslandskapet, bäckmiljöer, lövskogsområden behöver beskrivas och analyseras närmare. Möjligheterna att med åtgärder bilda sammanhängande gröna stråk - t.ex. genom tunnlår, landbroar - ska belysas. Dagvattenfrågorna är viktiga att belysa och föreslå reningsåtgärder. Det gäller både permanent drift och arbetsfas. Här finns därtill känsliga vattendrag att värna om. I sammanhanget måste också risker med farligt gods ur miljö- och hälsosynpunkt belysas. Med utökad användning ökar barriärverkan, samtidigt som det i området kring Maland, egentligen redan vid Merlobäckens mynningsområde och vid Finstaberget samt vidare vid Alnöbron till Fillanudden finns områden med naturliga stränder, värdefulla grundområden med tillhörande strandnära skogsområden, av värde för både människa och natur. Det strandnära området täcks av kommunens Kustplan som är politiskt antagen, där olika delområden är klassade med tillhörande riktlinjer. Området i övrigt inåt land täcks till delar av Grönplan för Norra Skön. Ett gammalt odlingslandskap med kulturvärden och boendemiljöer med närrekreation får här kraftiga barriärer och ingrepp av vissa föreslagna alternativ. Tunnlår och landbroar för val av korridor med minsta möjliga ingreppsbild är de alternativ som måste prioriteras. Komplement med ekodukter behövs därtill på vissa kritiska punkter i landskap där djurs och människors rörelsemönster dominerar.

Kompensationsåtgärder

Då en viss miljöpåverkan inte kan undvikas bör kompensationsåtgärder utredas och föreslås. Särskilt vikt bör läggas på förbättringar i bäckmiljöer samt att möjliggöra passage av spårerna i form av broar, tunnlår, ekodukter och liknande. Hänsyn till befintliga värden är dock alltid den bästa vägen att gå.

Trafikverkets kommentarer

1. Noterat.
2. I Samrådsunderlaget ges en översiktlig bedömning att samtliga alternativ medger en funktionell anslutning till framtida Ådalsbana, primärt förklaras det av att Birsta mötesstation utgör en sk "fast punkt" som framtida Ådalsbana ska ansluta till. Som en inledande del av den lokaliseringstudien som nu påbörjats utvärderas alternativa

anslutningar för norrgående trafik, varvid ett triangelspår mellan Birsta mötesstation och framtida ny Ådalsbana är ett av alternativen. Resultaten av denna utvärdering förväntas föreligga vid årsskiftet.

3. Framtida ny Ådalsbana avses dimensioneras för STAX 25 ton och med tågvikter om 1500 ton, vilket gör det naturligt att dimensionera anslutningarna mot Tunadal på motsvarande sätt. Därtill kommer att dimensionering med 1600 ton ytterligare skulle försvåra möjligheterna till god landskapsanpassning i Malandsdalen.
4. Noterat.
5. Avseende alternativ Söder Birsta bedöms att detta inte är aktuellt för genomförande till följd av orimligt höga kostnader. Avseende koppling till framtida Ådalsbana, se svar på fråga 2.
6. Se svar på fråga 2.
7. Som Miljönämnden anger så innebär ”en avsänkning omfattande åtgärder och utmaningar med de fasta konstruktionerna som finns vid passagen av vägar på sträckan”. Miljönämnden anger vidare ”Kostnaderna för detta bör värderas mot de samhällsekonomiska, natur- och rekreationsvärden som reduceras med omfattande anläggningsåtgärder i Malandsdalen och utmed kusten och anläggningskostnaderna som kan minskas på detta avsnitt”. Trafikverket gör bedömningen att de omfattande kostnader som en avsänkning av Ådalsbanan skulle innebära inte kan vägas upp av fördelarna med ett lägre profilläge för södergående spår i Malandsdalen. Fokus bör istället läggas på att noggrant utvärdera kvarstående alternativ och att så långt möjligt anpassa dessa efter omgivande naturmiljöer och rekreationsområden.
8. Maland Tunnel är ett av de kvarstående alternativ som kommer att utvärderas i efterföljande lokaliseringsutredning. Alternativet kommer bland annat att utredas i en variant där nordligt triangelben inte ansluts till tunneln. Avseende Maland Tunnel i kombination med sänkt spårläge för befintlig Ådalsbana så är det inte aktuellt att utvärdera, se svar på fråga 7.
9. Norrgående triangelben genom Valmets verksamhetsområde och med en anslutning till befintlig Ådalsbana strax norr om Valmets huvudkontor kommer att utvärderas i efterföljande lokaliseringsutredning.
10. Se svar på fråga 2.
11. Projektets miljöpåverkan kommer att fortsätta utredas först i samband med lokaliseringsutredningen och sedan detaljeras i järnvägsplanen. Fortsatt utredning får utröna behov av eventuella kompensationsåtgärder.

4.3 Samråd med företag som kan bli särskilt berörda

Samråd med företag har hållits vid följande tillfällen:

- 2015-04-20. Möte med företrädare för Valmet.
- 2015-05-19. Möte med företrädare för SCA tillsammans med Sundsvalls hamn och Sundsvalls kommun. För sammanfattning av samråd, se avsnitt om samråd med kommunen.
- 2015-08-04. Möte med företrädare för Valmet.
- 2015-09-01. Möte med företrädare för SCA och Flogas tillsammans med Sundsvalls hamn och Sundsvalls kommun. För sammanfattning av samråd, se avsnitt om samråd med kommunen.
- 2015-10-07. Möte med företrädare för Valmet.
- 2015-10-16. Yttrande från Valmet AB. Se bilaga 3.

- 2015-10-27. Yttrande från SCA. Se bilaga 4.

Samrådsmöte 1 – Valmet om Malandstriangeln och Tunadalsspåret

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input checked="" type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-04-20	2015-04-20
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

Valmets synpunkter på linjealternativ:

1. WSP-alternativet från 2011 mycket negativt. Begränsar expansionsmöjligheterna, vilket har betydelse för att även fortsättningsvis upprätthålla ett service- och logistikcenter. Sannolikt finns problem med vibrationer.
2. Alternativ där nytt norrgående spår skär genom industriområdet ger barriärverkan och skulle utgöra en begränsande faktor för framtida utveckling av verksamheten.
3. Delar av produktionen är vibrationskänsliga, behöver beaktas vid lokalisering av alternativ samt genom att erforderliga skyddsåtgärder vidtas.

Överenskommelse mellan TRV och Valmet om fortsatt dialog.

Samrådsmöte 2 – Valmet om Malandstriangeln och Tunadalsspåret

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input checked="" type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-08-04	2015-08-04
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

Genomgång av kvarstående korridorer som påverkar Valmet:

- Maland A - Dalgång
- Maland A – Malandsvägen
- Maland B – Befintligt Tunadalsspår
- Maland B – Triangelspår

Valmets synpunkter på linjealternativen:

1. *Maland A*, särskilt med sträckning i läget för Malandsvägen, innebär inga

begränsningar för Valmet. Positivt att befintligt Tunadalsspår genom verksamhetsområdet utgår.

2. *Maland B – Triangelspår*: En ny barriär tillskapas genom verksamhetsområdet. Planskilda passager behöver tillskapas för att klara passagebehov för fordon och personer. Triangelspåret förutsätter en lokalisering i direkt närhet av HK och högt över befintlig marknivå. Positivt att befintligt Tunadalsspår genom verksamhetsområdet utgår.
3. *Maland B – Befintligt Tunadalsspår*: En ny barriär tillskapas genom verksamhetsområdet. Planskilda passager eller skyddade plankorsningar behöver tillskapas för att klara passagebehov för fordon och personer. Påtagligt förstärkt barriärverkan till följd av att befintligt Tunadalsspår genom verksamhetsområdet upprustas och elektrifieras.
4. *Maland A*, särskilt med sträckning i läget för Malandsvägen, är det mest fördelaktiga för Valmet.
5. *Maland B med norrgående anslutning av triangelspår* är mer fördelaktig jämfört med att befintligt Tunadalsspår upprustas som norrgående anslutning.

Samrådsmöte 3 – Valmet om Maland och Tunadalsspåret

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input checked="" type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-07	2015-10-07
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annon		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

- Valmet uppmanas att skriftligt inkomma med synpunkter på Samrådsunderlaget och hur dom ser på projektet och fortsatt arbete
- Flera av linjeexemplen för Maland A och Maland B, som framgår av Samrådsunderlaget, innebär negativ påverkan på Valmets verksamhetsområde.
- Fortsatt dialog avses ske med Valmet för att undvika oacceptabel påverkan på verksamheten.
- Under sommaren har geofysiska undersökningar utförts i fornlämningsområdet i Malandsdalen. Undersökningarna visar på ytterligare fynd och att områdets samlade värde därigenom ökar ytterligare.

Yttrande från Valmet med anledning av Trafikverkets Samrådsunderlag avseende Malandstriangeln och Tunadalsspåret

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-16	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annon		
<input checked="" type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

Valmet har tagit del av samrådsunderlaget samt deltagit på samrådsmöte 151007 på Valmet HK i Sundsbruk.

Synpunkter/farhågor:

1. Att spåret/spåren skall dela upp vår verksamhet i Sundsbruk i så att samarbete mellan olika avdelningar inom Valmet försvåras. Det vill säga, att man inte på ett enkelt och snabbt sätt kan för flytta sig mellan olika avdelningar, t ex HK och Service Center. Det fysiska avståndet är ca 400 m, försvårar möten i framtiden och vi ser det som en risk att det kommer leda till en försämrad konkurrenskraft för Valmet.
2. Att spåret/spåren begränsar framtida möjligheter till expansion. Vi vet inte idag hur ett framtida Valmet kommer att se ut. För nästan 150 år sedan etablerade Valmet sig på denna plats vi har idag för flexibilitet och möjligheter till expansion. Valmet kommer inte samverka till något som leder till att vi försämrar den strategiska fördelen och möjligheter det innebär.

Trafikverkets kommentarer:

1. Noterat.
2. Noterat.

Yttrande från SCA på Bergsåker triangelspår och Malandstriangeln och Tunadalsspåret TRV 2015/35756 och 35759

Från SCA

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev		
<input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annon		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

1. Den största enskilda kostnadsposten för en produkt levererad till en kund någonstans i Europa eller andra delar av världen, är transporter.
2. 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 utskeppning eller på tåg för transport direkt till kunder i Europa.

3. Vi har mindre synpunkter på exakt vägval och dragning av de aktuella spåren. Däremot vill vi framhålla den mycket stora betydelse som dessa järnvägsinvesteringar har för SCAs verksamhet i regionen. Det är också angeläget att de aktuella järnvägsinvesteringarna genomförs så fort som det är möjligt och att de nya spåren därmed snabbt kan komma i bruk. Om något av de alternativ som utreds, innebär projektering och genomförande av investeringarna så förordar vi detta.
4. De föreslagna investeringarna skulle innebära en rationell järnvägshantering och att järnvägens konkurrenskraft stärks jämfört med fr a vägtransporter. Vi bedömer att investeringarna i nya spår kommer att leda till en betydande ökning av järnvägstransporterna av färdiga produkter.

Trafikverkets kommentarer:

1. Noterat.
2. Noterat.
3. Noterat.
4. Noterat.

4.4 Samråd med enskilda personer

Samråd med enskilda personer har hållits vid följande tillfällen:

- 2015-03-19. Fråga från Helene Holmgren. Håkan Åberg projektledare bemötte synpunkterna skriftligt 2015-03-19. Se bilaga 5.
- 2015-03-30. Fråga från Terese Seldahl. Håkan Åberg projektledare bemötte synpunkterna skriftligt 2015-03-31. Se bilaga 6.
- 2015-04-17. Synpunkter/fråga från Åke Larsson. Håkan Åberg projektledare bemötte synpunkterna skriftligt 2015-04-19. Se bilaga 7.
- 2015-07-12. Synpunkter/fråga från Helen Holmgren och Harri Pesonen. Se bilaga 8.
- 2015-07-16. Fråga från Tomas Sundström och Anna Cederquist. Påminnelse från Tomas 2015-10-19. Mats Svensson projekteringsledare svarade skriftligen 2015-10-26. Se bilaga 9.
- 2015-09-30. Yttrande från Johan och Anna Dyrander. Se bilaga 10.

Angående Malandstriangeln

Från Helen Holmgren

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-03-19	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: E-post	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

1. Vi bor på polarisvägen och vi undrar hur tidsplanen ser ut för oss som bor här?
2. När kommer ni att börja höra av er när det gäller vår situation?
3. Vilka blir inlösta

4. Var kommer spåret att gå?
5. Hur lång tid får man på sig att hitta ny bostad osv?

Trafikverkets skriftliga svar

Tidsplan: Vi har nyligen upphandlat ett företag som ska hjälpa oss med att projektera anläggningen och upprätta järnvägsplanen.

Jag bedömer att de första kontakterna med allmänheten och myndigheter kommer att tas under våren eller försommaren.

Om en inte allt för lång framtid hoppas jag att vi har ett dokument, planlägningsbeskrivning, klart för publicering på projektets hemsida. I planlägningsbeskrivningen beskrivs projektets tidsplan och planlägningsprocessen. Någon byggstart före 2018 är i dagsläget inte aktuell.

Angående nytt spår vid Polarisvägen i Maland

Från Therese Seldahl

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-03-30	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annon		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: E-post	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

Vet ni något mera om hur och när spåret ska dras och hur de närliggande fastigheterna kommer att påverkas?

Trafikverkets skriftliga kommentar

Det går inte att idag beskriva var spåret ska byggas eller hur olika fastigheter kommer att påverkas. Fastigheterna i området runt Polarisvägen kommer att påverkas om det kommer att byggas ett spår som utgår från Ådalsbanan vid Birsta och på något sätt passerar genom dalgången i Maland för att ansluta till Tunadalsspåret öster om Johannedalsvägen. Det ska dock studeras om det finns andra alternativ som kanske är bättre och ekonomiskt genomförbara innan det går att säga hur det blir.

Sträckning för Maland

Åke Larsson

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-04-19	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annon		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: E-post	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

När blir sträckningen bestämd för Maland?

Trafikverkets skriftliga kommentar

Trafikverket har för några veckor sedan avslutat upphandlingen av en projekterande konsult som ska upprätta planerna. Arbetet med att ta fram samrådsunderlaget har precis inletts med inledande kontakter med kommunen och länsstyrelsen. Ett första informationsmöte planeras att hållas under juni eller augusti. Att svara på din inledande fråga om när sträckningen blir bestämd är alltså vanskligt. Jag bedömer detta projekt som så komplext att vi har förslag på järnvägsplan med status granskningshandling klar tidigast om 1,5 år. Det beror förstås på hur snabbt vi hittar en avvägning mellan funktion, ekonomi och motstående intressen. Det finns idag inga planer på byggstart före 2018.

Synpunkter angående bristande information

Från Helen Holmgren och Harri Pesonen

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-07-12	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: E-post	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

Synpunkter som vi har är att informationen till oss berörda är under all kritik den information man fått har varit genom tidningar, rykten det har varit i dagsläget 3 informations möten 2 från den tidigare omgången o 1 gång nu i juni men däremellan har det varit obefintlig information man sitter som berörd i en väldigt låst och jobbig sits, att inte veta om man blir kvar eller inte ... Svårt att veta hur man ska göra med olika saker som med att renovera om det är värt det för det handlar ju om ett arbete man lägger ner. Man hamnar i ett moment 22 och man går i år och månader i ovisshet hur det ska bli o hur långt det framskridit. Ang infon Vi fick bla ett papper om info möte första halvåret 2015' men inget datum eller tid... Man förväntade sig att få ett till papper närmare då med tid och plats ... Då av en slump får man se i tidningen om att det ska vara möte ... Vi har ingen tidning o vi är inte de enda som inte har tidningen det är riktigt dåligt att vi som är närmast berörda inte ska kunna få en vettig information

Så skärp till informationen till oss boende, berätta vart i processen man är ni kanske står still men det vet ju inte vi men skriv då det istället för att skita informera så man vet

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket informerar kontinuerligt om projektets framdrift, uppdaterad information finns att tillgå på projektets hemsida. Två Öppet hus har hållits i Sköns församlingsgård. Öppet hus i juni 2015 föregicks bland annat av annonsering och inför Öppet hus i oktober genomfördes även ett brevutskick till ett större antal fastighetsägare i området. Trafikverkets personal som arbetar med projektet finns därtill tillgänglig för dialog när så önskas.

Förtida inlösen fastigheten Finsta 1:38

Tomas Sundström och Anna Cederquist

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-07-16 2015-10-19	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: E-post	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

Nu med facit i handen så vet vi att så inte blev fallet. Efter mängder av visningar och hopp om att sälja så har de som varit så intresserade hoppat av och alla av samma anledning.

Oron vad gällande det närliggande industrispår (järnväg tunadalsspåret) är vad som sätter oss i denna sits som vi nu tyvärr sitter i.

Närliggande fastigheter som blivit till salu under samma tid och som inte haft samma problematik som vi har haft har sålts utan problem

Vi var på informationsmötet ang. planeringsarbetet med Tunadalsspåret och där diskuterade vi med Per-Anders Hamrin och Mats svensson om vårt problem. Vi fick även info om att det kan ta flera år till innan beslut om vad som kommer att hända med Järnvägen

Vi kräver att trafikverket måste ta sitt ansvar i denna fråga och efter så många år av planering av tunadalsspåret.

2015-10-19

Tror vi hade ett samtal ang. vårt hus vid ett informationsmöte om planerna för ev. dragningar av järnväg (tunadalsspåret) somras i Selångers Folkets hus. Jag skickade bif. brev och har inte fått något svar på detta. Som du kan läsa av brevet så sitter vi i kläm på grund av oroligheterna kring hur järnvägen ska dras. I rådande bostadsbristmarknad där man ser att det blir budgivning och att priserna skjuter i höjden på närliggande fastigheter och att vårt ej gått att sälja pga. järnvägen. Jag undrar varför vi inte får något svar och vad vi ska göra i denna situation.

Trafikverkets skriftliga kommentar

Ber om ursäkt att vi inte svarat på ditt brev men vi har tyvärr inget svar att ge än. Vi träffade dig och Anna 16 juni på Selångers folkets hus. Per-Anders har också talat med Er efter det. Anna träffade vi på "öppet hus" om samrådsunderlaget för Malandstriangeln och Tunadalsspåret 7/10. Vid detta "öppet hus" berättade vi att vi nu börjar med Lokaliseringsutredningen och under nästa år kommer Trafikverket att förorda ett alternativ. Då kan vi svara om fastigheten Finsta 1_38 blir påverkad eller inte av upprustning av bef Tunadalsspår.

Synpunkter angående Malandstriangeln och Tunadalsspåret

Från Johan och Anna Dyrander

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-09-30	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		

- Remiss Webb
 Annat:
E-post Annat:

Sammanfattning

Vi är boende på Malandsvägen 29, Sundsbruk, och har Malandsvägen och ängen rakt nedanför vårt hus.

Strax efter ängen ligger havet.

- Om alternativ Maland A väljs kommer det att medföra en mycket stor negativ miljöpåverkan för oss.

Vi yrkar i detta fall att vår fastighet blir inlöst.

- Om alternativ Maland B väljs yrkar vi i första hand att vår fastighet blir inlöst. I andra hand att vi ersätts för ett minskat marknadsvärde på fastigheten samt att åtgärder för att minska buller/ miljöstörning genomförs.

- Vad gäller en ökad trafik på Tunadalsspåret yrkar vi på att en ordentlig undersökning vad gäller ökad buller/ miljöstörning görs.

- I händelse av att fotbollsplanerna samt Malands utebad vid Johannedalsvägen försvinner så önskar vi att dessa ersätts, i närområdet, med nytt utebad samt nya ytor för uteaktiviteter för barn/ ungdomar.

Övrigt om projektet fortgår så finner vi det önskvärt om ingen byggnadstrafik går via Malandsvägen då den är smal med ett flertal dolda utfarter

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna är noterade. Trafikverkets ställningstagande till om en fastighet behöver lösas in eller inte sker inom ramarna för det fortsatta arbetet med järnvägsplan. Inlösen av fastighet kan endast ske när en "lagakraftvunnen järnvägsplan" föreligger. Avseende ökad trafik på Tunadalsspåret så kommer miljöbedömningar för såväl byggskedet som för driftskedet att tas fram i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

Yttranden inkomna med anledning av Öppet hus:

- 2015-10-06. Yttrande från Ralph Sjödin och Jenny Aronsson. Se bilaga 11.
- 2015-10-07. Yttrande från Johan Dyrander. Se bilaga 12.
- 2015-10-09. Yttrande från Erik. Se bilaga 13.
- 2015-10-16. Yttrande från Per Dahlin. Se bilaga 14.
- 2015-10-19. Yttrande från Maj Gottarp. Se bilaga 15.
- 2015-10-26. Yttrande från Lars-Erik och Karin Olsson. Se bilaga 16.
- 2015-10-26. Yttrande från Kurt Lindström. Se bilaga 17.
- 2015-10-27. Yttrande/synpunkter från Morgan Markkula. Se bilaga 18.

Synpunkter angående Malandstriangeln och Tunadalsspåret

Från Ralph Sjödin och Jenny Aronsson

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-06	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: E-post	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

Vi är boende på Malandsvägen 25, Sundsbruk, och har Malandsvägen och ängen rakt nedanför vårt hus.

Strax efter ängen ligger havet.

- Om alternativ Maland A väljs kommer det att medföra en mycket stor negativ miljöpåverkan för oss.

Vi yrkar i detta fall att vår fastighet blir inlöst.

- Om alternativ Maland B väljs yrkar vi i första hand att vår fastighet blir inlöst. I andra hand att vi ersätts för ett minskat marknadsvärde på fastigheten samt att åtgärder för att minska buller/ miljöstörning genomförs.

- Vad gäller en ökad trafik på Tunadalsspåret yrkar vi på att en ordentlig undersökning vad gäller ökad buller/ miljöstörning görs.

- I händelse av att fotbollsplanerna samt Malands utebad vid Johannedalsvägen försvinner så önskar vi att dessa ersätts, i närområdet, med nytt utebad samt nya ytor för uteaktiviteter för barn/ ungdomar.

Övrigt om projektet fortgår så finner vi det önskvärt om ingen byggnadstrafik går via Malandsvägen då den är smal med ett flertal dolda utfarter.

Trafikverkets kommentarer

Synpunkterna är noterade. Trafikverkets ställningstagande till om en fastighet behöver lösas in eller inte sker inom ramarna för det fortsatta arbetet med järnvägsplan. Inlösen av fastighet kan endast ske när en "lagakraftvunnen järnvägsplan" föreligger. Avseende ökad trafik på Tunadalsspåret så kommer miljöbedömningar för såväl byggskedet som för driftskedet att tas fram i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

Synpunkt

Från Johan Dyranders

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-07	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: Synpunkts- formulär	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

Jag önskar att min fastighet blir inlöst om järnvägen byggs i Malands "dalen". Detta kommer att påverka vår närmiljö kraftigt negativt. Jag önskar också att alternativet "nyckel mot nyckel" finns som inlösningsalternativ. Jmf. LKAB i malmfälten.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverkets ställningstagande till om en fastighet behöver lösas in eller inte sker inom ramarna för det fortsatta arbetet med järnvägsplan. Inlösen av fastighet kan endast ske när en "lagakraftvunnen järnvägsplan" föreligger.

Yttrande om TRV 2015/35156 Järnvägsplan Maland och Tunadalsspåret

Från Erik

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-09	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: E-post	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

Nu är vi orolig att få ett spår "runt knuten", så även om nu inte spåret dras precis över huset så ser vi helst att få bli inlöst.

Hur än spårdragningen blir (utom söder birsta) så kommer detta fina lantliga område med havsutsikt att försvinna

Trafikverkets kommentarer

Trafikverkets ställningstagande till om en fastighet behöver lösas in eller inte sker inom ramarna för det fortsatta arbetet med järnvägsplan. Inlösen av fastighet kan endast ske när en "lagakraftvunnen järnvägsplan" föreligger.

Nytt förslag på alternativ linjedragning

Från Per Dahlin

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-16	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: E-post	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

Mitt förslag: Tåg som kommer söderifrån skulle kunna växlas in på ett spår på pelare/bank ut i Klingerfjärden. Borde räcka med en sträcka på 5-800 m. i en båge som leder tillbaka till ett södergående spår. Massor av mark skulle på så sätt sparas och man skulle endast behöva rusta upp befintliga spår (ev dubbelsår på Tunadalsbanan)

Är mitt förslag för enkelt eller för billigt att genomföra?

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket bedömer att förslaget är orealistiskt till följd av mycket höga kostnader och mycket stor miljöpåverkan.

Synpunkter TRV2015/35756 järnvägsplan Maland och Tunadalsspåret

Från Maj Gottarp

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-19	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: E-post	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

Fördelar med alt A och B:

För oss boende kommer det inte att innebära några som helst fördelar, endast nackdelar!

A och B kommer alla att få mycket stora negativa konsekvenser, i synnerhet för oss närboende. Många kommer att få sina fastigheter inlösta och tvingas flytta. Inte nog med att man förfular och förstör en hel kuststräcka så kommer det att under en mycket lång tid innebära stora olägenheter för många människor utmed sträckan.

Buller under byggtiden och senare ökad tågtrafik förstör boendemiljön för all framtid! Redan nu har tunga trafiken ökat med buller och miljöförstöring som påverkar oss alla. Det är idag omöjligt att föra ett samtal utomhus när tågen dundrar förbi.

Vibrationer uppstår som kan ge skador på bostadshus och byggnader. Förstörd havsutsikt och förfulande av miljön p.g.a. höga elstolpar. Allt detta tillsammans minskar värdet på alla fastigheter i området.

Området runt Maland har ett stort kulturminnesvärde bl.a. i form av fornlämningar. Om man hittar fler av dessa kommer byggprojektet att försenas och fördras. Detta är mycket troligt. Stora naturvärden i boendemiljön förstörs. De flesta av oss har valt att bosätta oss utanför stadskärnan för att ha närhet till natur och lugn. Med utbyggnaden av järnvägen i vårt område kommer vår boendemiljö att kraftigt försämrats. Järnvägsövergångar innebär också en ökad olycksrisk. Även de som bor utmed sundet på Alnö kommer att påverkas negativt av buller och förstörd utsikt.

Fördel med alternativ Södra Birsta (tunnel):

Betydligt färre boenden/fastighetsägare blir drabbade. Värdet på våra fastigheter behålls och ökar i och med att miljön bibehålls. Buller och vibrationer försvinner och landskapet slipper de förfulande elstolparna och den höga järnvägsbanken i Maland. Trots högre produktionskostnader är detta i längden den mest hållbara lösningen för framtiden. Alla vinner på detta alternativ. Byggtiden för en tunnel kan man säkerställa vilket innebär kontroll över kostnaden. Så är inte fallet med alt A och B. Med dessa synpunkter hoppas vi bli lyssnade på och att man för en gångs skull tänker långsiktigt och vad som är bäst för kommande generationer.

Tips till TRV: För att finansiera alternativ södra Birsta kan man införa en avgift per tågagn, precis som man gjorde för bilisterna på Sundsvallsbron.

Trafikverkets kommentarer:

Synpunkterna avseende miljöpåverkan är noterade. Avseende alternativet Södra Birsta så bedöms att detta alternativ innebär oacceptabelt höga kostnader och inte oväsentlig miljöpåverkan. Trafikverket föreslår därför att detta alternativ avförs från fortsatta studier.

Yttrande om TRV 2015 / 35756 Järnvägsplan Maland och Tunadalsspåret

Från Lars-Erik och Karin Olsson

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-26	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annon		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: E-post	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

1. Redan dålig ute och inomhusmiljö på grund av Järnvägen och Timmervägen. Buller - Vibrationer - Luftföroreningar.
2. Utbyggd järnväg med 1 - 2 spår, lika med utökad dålig miljö inne och ute ?
3. Vid eventuell försäljning av fastighet sämre värde på grund av detta ? Hur hanterar Trafikverket det ?

Trafikverkets kommentarer

Synpunkterna avseende miljöpåverkan är noterade. Vad gäller eventuell värdeminskning på fastighet på grund av projektet så kan en sådan bedömning ske först efter det att projektet är genomfört och i drifttaget.

Malandstriangeln, samrådsunderlag

Från Kurt Lindström

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-27	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annon		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: E-post	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

Vi har varit i kontakt med Per Anders Hamrin för vi har en del frågor som vi vill ha svar på, han är bortrest vecka 44 och åter i tjänst vecka 45 då ska han höra av sig till oss så vi kan bestämma ett möte med honom. Synpunkterna skulle ha inkommit till den 27 oktober men eftersom vi får träffa P A Hamrin tidigast vecka 45 så är detta inte möjligt.

Trafikverkets kommentarer

Synpunkter är välkomna efter det att mötet med P A Hamrin har skett.

Synpunkter

Morgan Markkula

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-27	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: synpunkts- formulär	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning

Inför hotet att elektrifierats spåret utanför huset.

Huset är unikt i sitt läge vid vattnet i Sundsvall och utsökt till båtliv på somrarna eller njuta av utsikten över vattnet mot Alnö. Båten ligger vid bryggan bara någon meter från huset. Vi har lagt mycket arbete till huset och har planerat att göra mer. Vi vill inte mista detta när det inte finns något motsvarande ovärderligt läge i Sundsvall som ska passa vårt behov.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket har för avsikt att fortsätta arbetet med att upprätta järnvägsplan för upprustning av den södra delen av befintligt Tunadalsspår. Huruvida den norra delen, från Maland upp till Skönvik, kommer att upprustas eller utgå har ännu inte klarlagts, ställning till det kommer att tas baserat på en lokaliseringstudie som genomförs under 2015/2016.

4.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer har hållits vid följande tillfällen:

- 2015-10-27. Yttrande från Skogsstyrelsen. Se bilaga 19.

Samrådsremiss för Malandstriangeln och Tunadalsspåret

Från Skogsstyrelsen

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-27	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input checked="" type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna:

Skogsstyrelsen har tagit del av handlingarna kring Malandstriangeln och Tunadalsspåret. Skogsstyrelsen har inget att invända mot den planerade åtgärden.

Trafikverkets kommentarer:

Noterat.

4.6 Samråd med berörda ledningsägare

Samråd med berörda ledningsägare har hållits enligt följande:

- 2015-10-27. Yttrande från MittSverige Vatten AB. Se bilaga 20.
- 2015-10-27. Yttrande från EON. Se bilaga 21.

Utlåtande – Samråd om Malandstriangeln

Från MittSverige Vatten AB

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-27	
<input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annon		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna:*Befintliga ledningar:*

Inom område finns befintliga va-ledningar. Detta måste beaktas vid framtida utformning av området t.ex. förändrad marknivå, järnvägsbank eller broar. Vi vill delta i utredningen och godkänna de ledningsåtgärder som kommer att vidtagas.

Dagvattenledning:

Det är viktigt att man planerar markhöjder och grönytor så att man i första hand kan ta hand om dagvattnet inom fastigheten. I andra hand skall fördröjning av dagvattnet ske inom fastigheten innan avledning sker till omkringliggande mark.

Trafikverkets kommentarer:

Synpunkter noterade. Samtliga berörda ledningsägare kommer att kallas till möte angående fortsatt arbete.

Yttrande på Maland och Tunadalsspåret

Från E.ON

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-10-27	
<input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annon		

- Remiss Webb
 Annat: Annat:

Sammanfattning

Ledningarna som berörs av utredningsområdet är uppmärksammade i samrådsunderlaget, bifogad karta visar 40 kVs luftledningarna som tillhör E.ON Elnät och var eventuella beröringspunkter kan finnas, ledningarna är ungefärligt inritade på karta som beskriver korridor B. Samråd kring dessa ledningar är påbörjat mellan E.ON Elnät och Trafikverket.

Trafikverkets kommentarer:

Synpunkter noterade. Samtliga berörda ledningsägare kommer att kallas till möte angående fortsatt arbete.

4.7 Samråd med allmänheten

Samråd med allmänheten har hållits vid följande tillfällen:

- 2015-05-18. Utskick av brev till ca 370 berörda fastighetsägare med info om kommande fältarbeten. För brev och sändlista se bilaga 22.
- 2015-06-24. Offentligt samråd. Annonsering, infomaterial, minnesanteckningar framgår av bilaga 23.
- 2015-10-07. Offentligt samråd. Annonsering, infomaterial, minnesanteckningar framgår av bilaga 24.

Samrådsmöte med allmänheten "Öppet hus"

Sköns Församlingsgård, Sundsbruk

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input checked="" type="checkbox"/> Möte, ca 50 deltagare	<input checked="" type="checkbox"/> Brev (föreningar)	2015-06-24	2015-06-24
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input checked="" type="checkbox"/> Annonsering		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input checked="" type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna:

Vid mötet har minnesanteckningar förts och frågeställningar som framställts noterats. På Trafikverkets hemsida har sedan material som redovisats, minnesanteckningar samt frågor och svar gjorts tillgängliga. I materialet framgår även vilka som medverkat från Trafikverk och övriga myndigheter samt antal närvarande.

Centrala frågeställningar vid mötet var:

1. Alternativa korridorer: Fem alternativa korridorer dragning genom utredningsområdet visades. Besökarna kunde med hjälp av kartor lämna synpunkter mm. Allmänhetens frågor berörde val av korridor (när och hur) samt kostnader för korridorerna.
2. Markförhandlingar: Utgångspunkten var att förtydliga förutsättningarna för markförhandling och inlösen. Frågorna från allmänheten berörde när

förhandling kan ske, hur det går till samt frågor kring påverkan på besökarnas boende i området.

3. Buller och vibrationer: Allmänheten fick information och frågade om riktvärden mm, vad som kan göras samt när åtgärder brukar vidtas.

Samrådsmöte med allmänheten "Öppet hus"

Sköns församlingsgård, Sundsbruk

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Minnesanteckningar Daterade:
<input checked="" type="checkbox"/> Möte, ca 75 deltagare	<input checked="" type="checkbox"/> Brev	2015-10-07	2015-10-07
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input checked="" type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input checked="" type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat:	<input type="checkbox"/> Annat:		

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna:

Samrådsmöte för Malandstriangeln och Tunadalsspåret under samrådstiden för Samrådsunderlaget 5-27 oktober

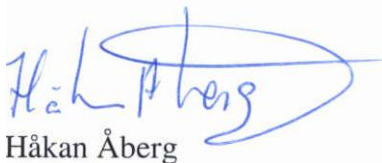
Vid mötet har minnesanteckningar förts och frågeställningar som framställts noterats. På Trafikverkets hemsida har sedan material som redovisats, minnesanteckningar samt frågor och svar gjorts tillgängliga. I materialet framgår även vilka som medverkat från Trafikverk och övriga myndigheter samt antal närvarande.

Centrala frågeställningar vid mötet var:

1. Alternativa korridorer: Korridorerna (Maland A, Maland B och Söder Birsta) visades på kartor och allmänheten hade synpunkter och frågor kring linjedragningar inom korridorerna, alternativ som inte inkräktade på deras fastigheter och när linjedragningarna kommer fastställas.
2. Markförhandlingar: Utgångspunkten var att förtydliga förutsättningarna för markförhandling och inlösen. Frågorna från allmänheten berörde när förhandling kan ske, hur det går till samt frågor kring påverkan på besökarnas boende i området.
3. Buller och vibrationer: Allmänheten fick information och frågade om riktvärden mm, vad som kan göras samt när åtgärder brukar vidtas.

4.8 Övrigt

2015-04-27. Sundsvalls kommun håller öppet hus som en del i miljöprövningen av utbyggnad av Sundsvalls hamn. Trafikverkets medverkade för att svara på frågor avseende föreliggande projekt.



Håkan Åberg
Projektledare

Förteckning över bilagor

Nummer	Datum	Avsändare	
1	2015-10-27	Länsstyrelsen Västernorrland	Yttrande över samrådsunderlag för Malandstriangeln, upprustning av Tunadalsspåret samt dubbelspår Birsta-E4 på Ådalsbanan, Sundsvalls kommun
2	2015-11-04	Sundsvalls kommun	Yttrande avseende betydande miljöpåverkan samt synpunkter på samrådsunderlag gällande Malandstriangeln och upprustning av Tunadalsspåret
3	2015-10-16	Valmet AB	Remissvar med anledning av Trafikverkets samrådsunderlag avseende Malandstriangeln
4	2015-10-27	SCA	Synpunkter på Bergsåker triangelspår, Malandstriangeln och Tunadalsspåret, TRV 2015/35756 och 35759
5	2015-03-19	Helen Holmgren	Angående Malandstriangeln Svar Håkan Åberg 2015-03-19
6	2015-03-30	Therese Seldahl	Angående Malandstriangeln Svar Håkan Åberg 2015-03-31
7	2015-04-17	Åke Larsson	När blir sträckningen bestämd för Maland Svar Håkan Åberg 2015-04-19
8	2015-07-12	Helen Holmgren	Information till oss berörda
9	2015-07-16	Tomas Sundström	Förtida Inlösen Påminnelse 2015-10-19 Svar Mats Svensson 2015-10-16
10	2015-09-30	Johan och Anna Dyrander	TRV 2015/35756 Malandstriangeln
11	2015-10-06	Ralph Sjödin och Jenny Aronsson	Synpunkter angående Malandstriangeln och Tunadalsspåret
12	2015-10-07	Johan Dyrander	Samråd Synpunkter
13	2015-	Erik	TRV 2015/35756 Järnvägsplan Maland och

	10-09		Tunadalsspåret
14	2015-10-16	Per Dahlin	Angående Malandstriangeln och Tunadalsspåret
15	2015-10-17	Maj Gottarp	TRV 2015/35756 Järnvägsplan Maland och Tunadalsspåret
16	2015-10-23	Lars Erik och Katrin Olsson	TRV 2015/35756 Järnvägsplan Maland och Tunadalsspåret
17	2015-10-27	Kurt Lindström	Malandstriangeln, Samrådsunderlag
18	2015-10-27	Morgan Markkola	Samråd Synpunkter
19	2015-10-27	Skogsstyrelsen	Samrådsremiss för Malandstriangeln och Tunadalsspåret
20	2015-10-27	MittSverige Vatten AB	Utlåtande – Samråd om Malandstriangeln
21:1	2015-10-27	E.ON	Yttrande på Maland o Tunadalsspåret
21:2	2015-10-27	E.ON	Karta över Maland med inritade ledningar
22	2015-05-18	Trafikverket	Förberedande arbeten och undersökningar för Projekt Maland och Tunadalsspåret: Brev till berörda fastighetsägare
23:1	2015-06-24	Trafikverket	Allmänt möte ”Öppet hus”: Brev till berörda organisationer
23:2	2015-06-24	Trafikverket	Sändlista till berörda organisationer
23:3	2015-06-24	Trafikverket	Annonser - Information om Öppet hus
23:4	2015-06-24	Trafikverket	Frågor och Svar 150624
23:5	2015-06-24	Trafikverket	Informationsfolder
23:6	2015-06-24	Trafikverket	Minnesanteckningar

24:1	2015-10-07	Trafikverket	Allmänt möte "Öppet hus": Brev till berörda organisationer
24:2	2015-10-07	Trafikverket	Sändlista till berörda organisationer
24:3	2015-10-07	Trafikverket	Annonsutformning - Information om samråd tid och Öppet hus
24:4	2015-10-07	Trafikverket	Frågor och Svar 151007
24:5	2015-10-07	Trafikverket	Informationsfolder
24:6	2015-10-07	Trafikverket	Minnesanteckningar



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

Samrådsredogörelse Malandstriangeln och upprustning av Tunadalsspåret

42 (42)