



Granskningsutlåtande över till Trafikverket Region Mitt inkomna yttranden rörande Järnvägsplan Tunadal i Sundsvalls kommun, Västernorrlands län.

Järnvägsplanen har tagits fram av ÅF och granskningshandlingen är daterad 2017-10-02. Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade 2015-12-17 att planen inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Planen har handlagts enligt 14 - 17 §§ förordning om byggande av järnväg (SFS 2012:708). Kungörandet har skett 2017-10-07 i Sundsvalls Tidning, 2017-10-08 i Sundsvalls Nyheter samt 2017-10-06 i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit 2017-10-10--- 2017-11-10.

Med anledning av granskningen har 21 stycken yttranden inkommit, vilka numrerats 1 - 21. I det fall då yttrande avser viss fastighet anges den längdsektion på plankartan vid vilken fastigheten är belägen.

Nr	Fastighet/myndighet/förening
1	Sundsvalls kommun, Kommunstyrelsen
2	Folkhälsomyndigheten
3	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
4	Transportstyrelsen
5	Naturvårdsverket
6	Statens geotekniska institut (SGI)
7	Havs- och vattenmyndigheten
8	Lantmäteriet
9	EON
10	Skogsstyrelsen
11	Svenska kraftnät
12	Länsstyrelsen
13	Sundsvalls kommun, Miljönämnden
14	Sundsvalls kommun, Stadsbyggnadskontoret
15	Försvarmakten
16	Walter och Eva Rönnmark
17	Lars och Ros-Marie Hillerström
18	Landstinget Västernorrland
19	Per Svensson (Ombud)
20	Sveriges geologiska undersökning (SGU)
21	Energimyndigheten



1. Sundsvalls kommun, Kommunstyrelsen

Företrädare	Ulrika Edlund
Namn	Ulrika Edlund
Adress	851 85 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

1.1 Kommunstyrelsen avstår att yttra sig över granskningshandlingen och lämnar istället möjlighet till de kommunala nämnder som är berörda att separat yttra sig om detaljfrågor inom respektive ansvarsområde.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

1.1 Noterat.

2. Folkhälsomyndigheten

Företrädare	Cecilia Falk Holmberg
Namn	Cecilia Falk Holmberg
Adress	171 82 Solna

I yttrandet framförs följande:

2.1 Lämnar remissen utan åtgärd.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

2.1 Noterat.

3. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Företrädare	Cecilia Alfredsson
Namn	Cecilia Alfredsson
Adress	651 81 Karlstad

I yttrandet framförs följande synpunkter:

3.1 Avstår från att yttra sig.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

3.1 Noterat.

4. Transportstyrelsen

Företrädare	Mia Wärnewall
Namn	Elisabet Lind Markus
Adress	Box 267, 781 23 Borlänge

4.1 Inga synpunkter.



Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

4.1 Noterat.

5. Naturvårdsverket

Företrädare	Åsa Wisén
Namn	Åsa Wisén
Adress	106 48 Stockholm

5.1 Avstår yttrande.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

5.1 Noterat.

6. Statens geotekniska institut SGI

Företrädare	Stefan Turesson
Namn	Stefan Turesson
Adress	SGI, Planenheten, 581 93 Linköping

6.1 I granskningshandlingen anges att prover har tagits i anslutning till brandövningsplatsen och att PFOS har analyserats. Inga resultat redovisas från den undersökningen. SGI förutsätter att resultaten från PFOS-undersökningen har beaktats i utredningen och vi önskar att kommande handlingar tydligare redovisar dessa resultat.

6.2 SGI välkomnar att det ska tas fram en masshanteringsplan samt att det ska finnas en strategi för att undvika och hantera föroreningar som uppkommer under arbetets gång.

6.3 SGI rekommenderar att ett kontrollprogram tas fram för att kontrollera eventuell grumling i bäcken.

6.4 SGI rekommenderar även att en åtgärdsplan tas fram för att användas i de eventuella fall då grumlingen överskrider tillåtna gränsvärden.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

6.1 Vid km-tal 6+650, där räddningstjänsten har haft en övningsanläggning på fastigheten Filla 2:10>3, uttogs en provpunkt för analys av PFOS då den typen av förorening tidigare har förekommit i brandsläckningsmedel. Resultatet av analyserna visade inte på förekomst av PFOS och uppmätta halter låg under analysmetodens rapporteringsgräns. Genomförd markmiljöprovtagning kommer att sammanställs och redovisas till tillsynsmyndigheten (Miljökontoret Sundsvalls kommun) i form av en 10 kap §11 information enligt Miljöbalken.

6.2 En masshanteringsplan har påbörjats och kommer att fortsätta att arbetas med i samband med bygghandlingen.

6.3 Förslag på åtgärder för att minimera grumling för de två berörda vattendragen kommer att tas fram i arbetet med Anmälan om vattenverksamhet som skickas till Länsstyrelsen för beslut.

6.4 Det finns inte några gränsvärden för de aktuella vattendragen, men Trafikverket kommer att arbeta med åtgärder för att minimera grumling, och detta kommer att beskrivas i Anmälan om vattenverksamhet som skickas till länsstyrelsen för beslut.

7. Havs- och vattenmyndigheten

Företrädare	Björn Sjöberg
Namn	Björn Sjöberg
Adress	Box 11930, 404 39 Göteborg

I yttrandet framförs följande:

7.1 Avstår från att yttra sig.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

7.1 Noterat.

8. Lantmäteriet

Företrädare	Gustav Hellrup
Namn	Gustav Hellrup
Adress	801 82 Gävle

I yttrandet framförs följande:

8.1 Ingen erinran.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

8.1 Noterat.

9. E.ON Elnät Sverige AB

Företrädare	Christopher Nyström
Namn	Christopher Nyström
Adress	Box 787, 851 22 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

9.1 E.ON önskar vara delaktiga i Trafikverkets projektering av järnvägen. Kontakt gällande detta tas med Per-Arne Eliasson, tel 070-697 65 56. För övrigt inget att erinra.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

9.1 Noterat. Fortsatt dialog avseende ledningssamordning sker vid möten som Trafikverket kallar till.



10. Skogsstyrelsen

Företrädare Fredrick Lundqvist

Namn Niclas Vallin

Adress Bergsgatan 58, 852 36 Sundsvall

I yttrandet 2017-11-06 framförs följande:

10.1 Inget att erinra.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

10.1 Noterat.

11. Svenska Kraftnät

Företrädare Mats Borrie

Namn Mats Borrie

Adress Box 1200, 172 24 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

11.1 Inget att erinra.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

11.1 Noterat.

12. Länsstyrelsen

Företrädare Åke Bengtsson

Namn Owe Kullerstedt

Adress 871 86 Härnösand

I yttrandet framförs följande:

12.1 Länsstyrelsen har inget att erinra mot hur de allmänna intressena har tillgodosetts. Spårutbyggnaden är enligt Länsstyrelsens bedömning förenlig med de allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap miljöbalken, hushållningsbestämmelserna enligt 3- 4 kap miljöbalken samt med bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap 3 § miljöbalken.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

12.1 Noterat.



13. Sundsvalls kommun, Miljönämnden

Företrädare Kristin Eriksson

Namn Kristin Eriksson

Adress 851 85 Sundsvall

13.1 Trafikverket anger att förvärv övervägs när maximala bullernivån inomhus med åtgärder överstiger 50 dBA. Enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 bör riktvärdet 45 dBA för den maximala bullernivån inomhus i bostäder normalt inte överskridas vid väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Miljökontoret anser därför att förvärv ska erbjudas när maximala bullernivån inomhus överstiger 45 dBA om åtgärder inte räcker till för att klara riktvärdet och minska bullernivån eller de anses vara ekonomiskt orimliga eller tekniskt omöjliga.

13.2 Trafikverket anger att några fastigheter kommer att överskrida riktvärdet 60 dBA ekvivalent nivå vid fasad. Miljökontoret anser att det ska ställas stora krav på att utreda och föreslå åtgärder för att innehålla även detta riktvärde.

13.3 Miljökontoret anser att Bilaga 6, "Överväganden om bullerskyddsåtgärder", behöver kompletteras med uppskattade kostnader för de föreslagna bullerskyddsåtgärderna exempelvis bullerskärmar och vallar i respektive område för att en bedömning om rimlighet ska kunna göras.

13.4 Rent generellt anser miljökontoret att fastighetsbeteckningar ska anges för de fastigheter som erbjuds fastighetsnära åtgärder i stycket "Föreslagna fastighetsnära bullerskyddsåtgärder" för respektive område för att tydliggöra vilka fastigheter som avses.

13.5 Område 1. Huggsta, i stycket "Föreslagna fastighetsnära bullerskyddsåtgärder" anges att andra huset, (miljökontoret tror att Huggsta 1:12 avses), ska uteplats erbjudas men det finns inte med i listan i bilaga 5.1 och 5.2.

13.6 Område 2. Knölsta vid infarten till Johannedals industriområde, i stycket "Föreslagna fastighetsnära bullerskyddsåtgärder" anges att tre av fastigheterna föreslås uteplatsåtgärd. Det stämmer inte överens med bilaga 5.1 och 5.2. I dessa anges att endast två fastigheter inom området erbjuds uteplatsåtgärd Knölsta 1:148 och 1:90.

13.7 Område 9, Tunadal södra, i stycket "Riktvärden som innehålls med föreslagna åtgärder", anges att för ett hus Tunadal 1:85, görs avsteg från riktvärden utomhus vid fasad på alla plan och för ett hus, Tunadal 1:86 hus 1 görs avsteg från riktvärde vid fasad på plan 2 och högre. Miljökontoret anser att det bör tydliggöras att det är Leq 60 dBA som avses.

13.8 Område 11, Korsta, i stycket anges att ett bostadshus blir bullerberört pga bromsgnissel. I bilaga 7 "Överväganden om åtgärder mot bromsgnissel" framkommer att det är fastigheten Korsta 7:12 som avses. Men ingenstans anges vilka maxvärden som bromsgnisslet ger. Detta bör framkomma i bilaga 6 och i listan i 5.1 och 5.2.

13.9 I området benämnt Tunadal mellersta har beräkningar för den totala bullersituationen genomförts och åtgärd i form av en bullervall har utretts. Åtgärden föreslås och fastställs inte i järnvägsplanen, men föreslås byggas genom frivillig markåtkomst i dialog med verksamhetsutövare (Sundsvalls kommun, SCA och Trafikverket) och ägare till berörda fastigheter. Miljökontoret ser positivt på uppförande av denna bullerskyddsvall, om en frivillig överenskommelse kan komma till stånd, då den har beräknats kunna ge en förhållandevis god bullerdämpande effekt på den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån på aktuella fastigheter. Dessutom är det ett positivt resursutnyttjande av överskottsmassor.

13.10 Miljökontorets generella uppfattning är att ingrepp i möjligaste mån bör undvikas i områden med naturvärden. De områden som berörs på sträckan är Maland-Gubben, runt Alnöbrons fastlandsfäste inklusive Ljustabäcken med närmiljöer och mynningsområde, delar av Fillanudden med utanför liggande grundområde samt Korstabäcken med närmiljö.

13.11 Miljökontoret delar Stadsbyggnadskontorets uppfattning att nyttjande av området söder om Alnöbron (naturvärdesobjekt Mal 35, Mal 37, Mal 38) bör undvikas. Dessutom bör nyttjande av område Mal 40 undvikas. Miljökontorets mening är att de i planen angivna ytorna för tillfälliga nyttjanderätter i dessa avseenden inte visar tillräcklig hänsyn till områden med naturvärden och den påverkan nyttjandet skulle få på djurlivet i området.



13.12 Två bäckar berörs av aktuell järnvägsplan, Ljustabäcken och Korstabäcken. Bäckars ekosystem är skuggekosystem, där träd runt om skyddar. Bäckstråken utgör också viktiga transportvägar för växt- och djurliv. De i planen angivna ytorna för tillfälliga nyttjanderätter bedöms inte lämna en tillräcklig skyddszon kring de båda bäckarna för att säkerställa att ekosystemen inte skadas.

13.13 Ljustabäckens mynningsområde i havet har en värdefull strandmiljö och natur och är ett fint grundområde, som ofta drar till sig fågelliv. Detta område riskerar att påverkas negativt vid planerad anläggning av en tryckbank längs delsträckan. Miljökontoret anser att intrång i strandzoner i möjligaste mån ska undvikas och uppmanar till stor hänsyn och försiktighet vid anläggningsarbeten i strandområdet.

13.14 Miljökontoret anser att Ljustabäcken skulle gynnas av ett eventuellt byte från dagens två trummor till en föreslagen rörbro, då detta skulle minska risken för igensättning. Vidare är det positivt att möjligheter att förbättra bottenstrukturen för att skapa möjliga lekplatser för fisk undersöks.

13.15 Korstabäckens närmiljö kommer att påverkas i stor omfattning enligt handlingen, såväl genom byggande av serviceväg som genom tillfälliga nyttjanderätter. Därför ställer vi frågan om det går att gå in från östra sidan istället.

13.16 En generell aktsamhet mot grövre träd av löv och tall samt ädellöv, oavsett storlek, bör tas i projektet. Miljökontoret är eniga med Stadsbyggnadskontoret avseende att bevara grupper av träd på fler ställen utmed sträckan eftersom det underlättar återetableringen och minskar den visuella påverkan.

13.17 Miljökontoret anser sammanfattningsvis att större hänsyn än handlingen anger ska tas till berörda bäckar med närmiljöer och andra kända naturvärden, samt vill betona att denna hänsyn även ska tas under byggfas. I de områden som kommer att påverkas är det viktigt med en plan för återställning.

13.18 Inom ramen för projektet planeras att järnvägen ska stängslas in. Detta innebär en barriärverkan för bland annat vilt. I handlingen anges att en sträcka om ca 200 m ska lämnas utan stängsel, vilket är positivt för viltets rörelser. Denna sträcka sammanfaller dock med områden söder om Alnöbron, vilka är utpekade som tillfälliga nyttjanderätter. Det tar lång tid för vegetationen att efter avslutad byggtid återfå sin nuvarande kvalitet och avskärmande förmåga. Få djurarter lockas att passera över stora öppna ytor utan möjlighet till skydd, varför barriärverkan ändå kvarstår i området under lång tid trots avsaknad av stängsel. Miljökontoret delar Stadsbyggnadskontorets uppfattning att nyttjande av området söder om Alnöbron (naturvärdesobjekt Mal 35, Mal 37, Mal 38) bör undvikas.

13.19 Bäckar med närmiljöer tillhör infrastrukturen för växt- och djurliv i naturen. I såväl Ljustabäcken som Korstabäcken föreslås förlängning av trummor. Långa trummor och trumförlängningar kan utgöra barriärer. Det bör utredas om det går att hitta andra alternativ till nyttjande av marken för att undvika eller minimera dessa trumförlängningar.

13.20 Miljökontoret ställer sig mycket positiva till åtagandet att anlägga en torr passage för småvilt i anslutning till Ljustabäcken. Då trumman kommer att bli väldigt lång (mer än 60 m enligt plankartan) förordas en trumdiameter på minst 80 cm för att underlätta kontroll och ge större handlingsutrymme.

13.21 Främmande arter som påträffas utmed järnvägsområdet bör "saneras". Det är förutom masshantering också viktigt att tänka på att även fordon kan sprida främmande arter.

13.22 I granskningshandlingens redogörelse tämligen sparsamt för hur hantering av dagvatten ska ske såväl i byggfas som efter färdigställande. Miljökontoret uttolkar i handlingen att dagvatten ska samlas i längsgående dagvattenledningar och därefter delvis ledas direkt till recipient. Det mesta som kan finnas i påverkat dagvatten, näringsämnen, partiklar, metaller, olja och andra organiska ämnen, salter m.m., kan skada ekosystemen i recipienten. Direktutsläpp av dagvatten utan någon form av fördröjning eller föregående rening, i form av exempelvis sedimentering eller översilning, bör därmed undvikas. Direktutsläpp innebär att det vid en olycka, med utsläpp av exempelvis olja, riskerar att ske en föroreningsspridning ut i Alnöundet. I området rör sig en hel del fågel utmed kusten som nyttjar de grundområden som finns kvar. De riskerar att påverkas vid utsläpp. Ett skydd mot utsläpp vid olyckor bör finnas, även om risken för detta bedömts vara liten. Miljökontoret anser att det vid denna typ av projekt borde finnas goda möjligheter till att förbättra och modernisera dagvattenhanteringen jämfört med nuläget. Vidare förutsätts att dagvattnet även hanteras på ett hållbart sätt även under byggfas.

13.23 Trafikverket har åtagit sig att inkomma med en 10 kap MB information till miljökontoret med resultat från utförda markmiljöundersökningar samt hur hantering av förorenade massor inklusive skyddsåtgärder ska ske inom projektet.

13.24 Fotbollsplanen i Maland är planerad att nyttjas som etableringsyta under byggtiden. Där finns en känd markförorening. Det är av vikt att säkerställa så att förorening inte sprids i samband med byggfas och återställning.

13.25 Trafikverket ska upprätta en masshanteringsplan i dialog med miljökontoret. Miljökontoret rekommenderar och erfarenheter visar vikten av att i ett tidigt skede ta fram en masshanteringsplan för att möjliggöra ett optimerat nyttjande av resurser.

13.26 Miljökontorets mening är att särskild hänsyn bör tas under byggfas vid masshantering och eventuella tillfälliga upplag i närheten av berörda bäckar samt i området intill fotbollsplanen vid Maland-Gubben. Massupplag ska placeras med rejäla avstånd och skydd för att undvika skadlig påverkan.

13.27 Buller och vibrationer under byggfas ska enligt Trafikverket utredas och kontrolleras. Miljökontoret förutsätter att riktvärden för arbetsbuller följs och att sådana krav ställs i upphandlingen. Rutiner för detta kommer att kontrolleras i samband med tillsynen.

13.28 Miljökontoret anser att det är bra att Trafikverkets åtar sig i kapitel 10, granskningshandling, att följa upp ljud- och vibrationsnivåer från trafik när projektet är genomfört. Detta kommer även att följas upp i tillsynen.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

13.1 Trafikverket anser att gällande riktvärden är just riktvärden och att de inte utgör gränsvärden på det sätt som miljönämnden menar när de anser att förvärv ska erbjudas om riktvärde för maximal ljudnivå inomhus överskrids.

Trafikverket överväger alltid åtgärder för att nå riktvärden, men precis som anges i Infrastrukturpropositionen (1996/97:53, 4.4.4) beaktas även teknisk möjlighet och ekonomisk rimlighet. Först vid nivåer inomhus över L_{max} 50 dBA vid fler än fem tillfällen per natt anser Trafikverket att åtgärder ska vidtas även om de inte är ekonomiskt rimligt alternativt ska förvärv erbjudas.

13.2 Trafikverket delar kommunens åsikt om att skyddsåtgärder ska utredas och övervägas för att nå riktvärdet L_{eq} 60 dBA utomhus vid fasad. Trafikverket har utrett ett flertal olika spår- och vägnära skyddsåtgärder och de redovisas utförligt i Rapport Bullerutredning samt mer översiktligt i Planbeskrivningen.

13.3 Trafikverket har kompletterat bilaga 6 till Rapport Bullerutredning med kostnader för spår- och vägnära åtgärder.

13.4 Fastighetsbeteckningarna framgår av bullertabellerna 5.1 och 5.2 i Planbeskrivningen. Trafikverket anser att det inte finns behov av den detaljeringsgraden i bilaga 6.

13.5 Trafikverket har korrigerat felskrivning i bilaga 6 till Rapport Bullerutredning. Huggsta 1:12 ska inte erbjudas uteplatsåtgärd. Bilaga 5:1 och 5.2 stämmer.

13.6 Trafikverket har korrigerat felskrivning i bilaga 6 till Rapport Bullerutredning. Två uteplatsåtgärder föreslås i område 2. Bilaga 5:1 och 5.2 stämmer.

13.7 Trafikverket har kompletterat bilaga 6 till Rapport Bullerutredning, område 9, så att det framgår att det är riktvärdet L_{eq} 60 dBA vid fasad som avses.

13.8 Trafikverket har kompletterat bilaga 7 till Rapport Bullerutredning med en tabell där beräknade ljudnivåer från bromsgnissel framgår. I bilaga 5.1 och 5.2 har text om bromsgnissel och hänvisning till bilaga 7 lagts till som fotnot.

13.9 Trafikverket noterar synpunkten. För att bullervallen ska kunna komma till stånd krävs att alla verksamhetsutövarna; Sundsvalls kommun, SCA och Trafikverket, samt de boende kommer överens om åtgärden.

13.10 Trafikverket instämmer i Miljökontorets generella uppfattning, och i projekteringen har hänsyn tagits till naturvärdena i området. Vid området kring Gubben görs inga ingrepp och inte heller vid Fillanuddens grundområden. Kring vattendragen samt kring Alnöbron har vissa justeringar gjort vad gäller områden för

tillfälliga nyttjanderätter efter kommunens synpunkter. I övrigt anser sig Trafikverket ha gjort de begränsningar som är möjliga för att kunna bygga projektet och bedömer att det inte går att inskränka dessa områden mer.

13.11 Delar av områdena Mal 35, 37 och 38 föreslås i planen som tillfällig nyttjanderätt. Områdena är klassade som Naturvärdesklass 3 som innebär ett påtagligt naturvärde vilket är den lägsta klassen. Trafikverket har justerat områdena för nyttjanderätt utifrån kommunens synpunkter för att minska påverkan, men de kvarvarande ytorna behövs för att kunna bygga projektet. Kring Ljustabäcken och Korstabäcken är det angivet en skyddszon på 25 m för den tillfälliga nyttjanderätten, vilket bedöms vara tillräckligt. Området Mal 40 kommer inte att nyttjas.

Trafikverket noterar även att Länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet för vattenverksamhet och naturmiljö har lämnat följande yttrade: Spårutbyggnaden är enligt Länsstyrelsens bedömning förenlig med de allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap miljöbalken, hushållningsbestämmelserna enligt 3- 4 kap miljöbalken samt med bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap 3 § miljöbalken.

13.12 Svar: Trafikverket har lämnat en 25 m skyddszon på vardera sidan om de två vattendragen vid de tillfälliga nyttjanderätterna, vilket bedöms vara tillräckligt. Som jämförelse är skydds zonen mot vattendrag i jordbruket normalt ca 20 meter.

13.13 Svar: Tryckbanken är en stabilitetshöjande åtgärd som behövs då järnvägen går genom ett lösmarksområde. Detaljutformningen av tryckbanken med exempelvis ytskikt tas fram kom i arbetet med bygghandlingen och i detta arbete beaktas synpunkten med försiktighetsmått vid anläggningsarbeten i strandområdet.

13.14 Svar: Trafikverket noterar synpunkten och tar med den i det fortsatta arbetet med Anmälan om vattenverksamhet och bygghandling.

13.15 Trafikverket noterar synpunkten och har sett över ytorna kring Korstabäcken. Ytorna för bl.a. tillfällig nyttjanderätt har minskats och kvarvarande området bedöms behövas för att genomföra projektet.

13.16 Trafikverket noterar synpunkten. Träd måste tas ner för att kunna bygga projektet samt även för att använda områden för tillfälliga nyttjanderätter. Ev. möjlighet att spara enstaka trädgrupper inom den tillfälliga nyttjanderätten ses över i samband med bygghandlingen, men bedöms endast kunna ske i begränsad omfattning.

13.17 Trafikverket bedömer att erforderlig hänsyn tagits i projektet, bl.a. genom anläggande av torrtrumma för mindre vilt samt sparande av vegetationsridåer kring vattendragen. Trafikverket har justerat områdena för nyttjanderätt något utifrån kommunens synpunkter för att minska påverkan, men de kvarvarande ytorna behövs för att kunna bygga projektet.

Trafikverket noterar även att Länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet för vattenverksamhet och naturmiljö har lämnat följande yttrade: Spårutbyggnaden är enligt Länsstyrelsens bedömning förenlig med de allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap miljöbalken, hushållningsbestämmelserna enligt 3- 4 kap miljöbalken samt med bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap 3 § miljöbalken.

13.18 Trafikverket noterar synpunkten. Kring Alnöbron har områdena för tillfällig nyttjanderätt minskas något utifrån kommunens synpunkter. Träd måste tas ner för att kunna bygga projektet samt även för att använda områden för tillfälliga nyttjanderätter. Ev. möjlighet att spara enstaka trädgrupper inom den tillfälliga nyttjanderätten ses över i samband med bygghandlingen, men bedöms endast kunna ske i begränsad omfattning. I detta arbete kommer skydd för vilt särskilt att beaktas.

13.19 Trummorna vid Ljustabäcken kommer inte att förlängas. Om dagens trummor behålls blir längden den samma som idag. Om trummornas skick föranleder att de byts ut kommer trumlängden att kortas. Detta kommer att utredas i arbetet med bygghandlingen.

Korstabäckens trumma kommer att behöva förlängas för att bl.a. möjliggöra för en serviceväg bredvid järnvägen. Servicevägen behövs för att t.ex. kunna underhålla bron samt komma åt de ledningar som finns där.

13.20 Trafikverket håller med om denna synpunkt och torrpassagen för småvilt anläggs med minimidimension 80 cm.

13.21 Trafikverket noterar synpunkten. Trafikverket har inte tagit ställning till om det i detta projekt finns anledning att särhantera massor innehållande lupiner eller inte. Behov och möjlighet ses över i samband med bygghandlingen, men Trafikverket noterar även att det utanför planområdet finns stora lupinbestånd i området.

13.22 Längs den aktuella sträckan finns inga stora områden med hårdgjorda ytor som påverkas av järnvägsplanen. Det sker i princip ingen direktavledning av nederbörd utan avrinningen blir diffus och sker i huvudsak genom infiltration. Graden av ytavrinning är låg och uppstår i första hand när vi har mättade förhållanden alternativt tjäle. Vid dessa förhållanden har nederbörden väldigt liten kontakt med de delar av bankroppen som kan innehålla föroreningar från slitage av anläggningen. Trafikverket har tagit prov i nuvarande banvall utifrån föroreningar och halterna är generellt sett låga. Utifrån dessa förutsättningar bedöms det inte finnas behov av ytterligare skyddsåtgärder.

Det är mycket sällsynt med större utsläpp av miljöfarligt gods från järnvägstrafik (Yt- och grundvattenskydd 2013:135). De utsläpp som i första hand sker är i utsläpp av drivmedel, transformatorolja, hydraulolja från lok/vagnar. I hela landet inträffar årligen ett tiotal olyckor med utsläpp inom hela järnvägsnätet. Mot bakgrund av detta har det inte ansetts motiverat att utreda skyddsåtgärder inom ramen för järnvägsplan Tunadal.

13.23 Trafikverket kommer att inkomma med en 10 kapitel information enligt Miljöbalken till miljökontoret.

13.24 Föroreningen är känd av Trafikverket. Det kommer att tas hänsyn till den under byggtiden men ingen sanering planeras att utföras av mark inom tillfällig nyttjanderätt.

13.25 Trafikverket arbetar med en masshanteringsplan. För de delar som bl.a. berör förorenade massor kommer dialog att föras med miljökontoret bl.a. i form av en 10 kap information enligt Miljöbalken.

13.26 Trafikverket delar synpunkten och anser att erforderlig hänsyn har tagits till naturvärden. Vid Gubben ska inga åtgärder utföras. En skyddszon på 25 meter har lämnats på vardera sidan om vattendragen inom den tillfälliga nyttjanderätten.

13.27 Trafikverket noterar synpunkten.

13.28 Trafikverket noterar synpunkten.

14. Sundsvalls kommun, Stadsbyggnadskontoret, Mark- och exploateringsavdelningen

Företrädare	Maria Chruzander
Namn	Karin Svensson
Adress	851 85 Sundsvall

14.1 Fem detaljplaner berörs av arbetsplanen. Arbete med att upphäva de delar som berörs pågår.

14.2 Söder om Alnöbron finns ett område som i ÖP pekas ut som "Skog/natur med avskärmande verkan som ska bevaras". ÖP visar också på yta för en framtida eventuell ombyggnation av Alnöbron (både norr och söder om brofästet). I dagsläget är det skog även där. Ytorna tillsammans har stor betydelse för Alnöbrons infattning i landskapet. Den är välexponerad och fyller en viktig funktion.

I detta område har stora ytor för tillfälligt nyttjande placerats. Det tar lång tid efter avslutad byggtid för vegetationen att återfå sin nuvarande kvalitet och avskärmande förmåga. Etableringsytor i detta område undanbedes därför.

Ett annat argument för att minska det tillfälliga nyttjandet vid Alnöbron är tanken att låta den delen av sträckan vara utan viltstängsel. Få djurarter lockas att passera över järnvägen om den kantas av en stor öppen plats utan möjlighet till skydd.

14.3 Det är positivt att man möjliggör för viltpassage i samband med passagen av Ljustabäcken. Det är också positivt att man gör en passage för friluftslivet i anslutning till Alnöbron.

14.4 Höga bullervallar tar stor yta och förändrar landskapsbilden. Vegetationen som skulle kunna förmildra ingreppets skala tas bort. Det kommer att bli stora förändringar både för boende och trafikanter på Johannedalsvägen. Komplettera gräsplanteringen på vallen med träd och buskskikt. På endast två platser står det att befintlig vegetation ska bevaras. Att bevara grupper av träd på fler ställen utmed sträckan underlättar återetableringen och minskar den visuella påverkan.

14.5 Framtagandet av bygghandling för Johannedalsvägen bör ske i nära samarbete med kommunen.

14.6 Sundsvalls kommun ställer sig positiv till åtgärder som kan minska bullerpåverkan i området. Dock kan inte kommunala bidrag för bulleråtgärder erhållas om inte bullernivåerna överstiger kommunens gränsvärden.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

14.1 Noterat.

14.2 Trafikverket noterar synpunkten. Kring Alnöbron har områdena för tillfällig nyttjanderätt minskas något utifrån kommunens synpunkter. Träd måste tas ner för att kunna bygga projektet samt även för att använda områden för tillfälliga nyttjanderätter. Ev. möjlighet att spara enstaka trädgrupper inom den tillfälliga nyttjanderätten ses över i samband med bygghandlingen, men bedöms endast kunna ske i begränsad omfattning. I detta arbete kommer skydd för vilt särskilt att beaktas.

14.3 Trafikverket håller med om denna synpunkt.

14.4 Bullervallarnas ytskikt kommer att ses över i arbetet med bygghandlingen med avsikten att dessa ska besås.

14.5 Noterat.

14.6 Noterat.

15. Försvarsmakten

Företrädare	Bo Larsson
Namn	Anton Arnesson
Adress	107 85 Stockholm

15.1 Inget att erinra.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

15.1 Noterat.

16. Walter och Eva Rönmark

Företrädare	Walter och Eva Rönmark
Längdsektion plankarta	8+600
Namn	Walter och Eva Rönmark
Adress	Korstabergsvägen 18, 856 34 Sundsvall

16.1 I den föreslagna järnvägsplanen tas det för givet att den av kommunen, Logistikparken AB, föreslagna logistikparken kan och ska genomföras. Det antagandet kan definitivt inte göras eftersom Logistikparken AB:s MKB, som framförts ovan, inte är fastställt, utan den kommer först att behandlas i Mark- och miljööverdomstolen.

Det kan knappast vara god planering, än mindre ekonomiskt rationellt, att bedriva planering av en järnvägsplan för Tunadalsspåret med antagandet att Logistikparken AB:s planer kan genomföras utifrån den MKB man presenterat. Den MKB:n blev med stor tvekan godkänd av Mark- och miljödomstolen i Östersund och Mark- och miljööverdomstolen har nu beviljat 14 sakägare, vi bland dem, prövningstillstånd.

Att ärendet, Logistikparkens MKB, nu överklagats till - vi har beviljats prövningstillstånd - Mark- och miljööverdomstolen innebär att det är stor sannolikhet att Mark- och miljööverdomstolen fattar beslut om någon form av ändring av tidigare domstolsbeslut och därmed ändring i Logistikparkens MKB och planer.



En av de punkter som de sakägare som beviljats prövningstillstånd tar upp i skrivelse till Mark- och miljööverdomstolen är att Logistikparken AB i sin MKB inte beaktat att dåvarande Banverket redan 2007 i rapporten "Fördjupad idéstudie – Lokalisering av kombiterminal i Sundsvallsregionen" - ansåg att en lokalisering av en kombiterminal var lämplig i Fillan och Tunadalshamnen, t.o.m. den ur miljösynvinkel lämpligaste. Vi kan tycka att det är lite förvånande att Trafikverket i Järnvägsplan för Tunadalsspåret inte beaktat den egna myndighetens - Banverket 2007 – förslag till bästa plats för en kombiterminal i Sundsvall. En MKB skall enligt miljölagens intentioner innebära att man jämför den föreslagna lokaliseringen av verksamhet med andra alternativ. Logistikparkens MKB innehåller inte en seriös lokaliseringstudie och Mark- och miljööverdomstolen skall nu bl.a. pröva om Logistikparken AB:s MKB lever upp till de formkrav som gäller för en MKB.

Om Mark- och miljööverdomstolen inte godkänner Logistikparkens MKB – och den sannolikheten finns - och finner att en ny lokaliseringstudie måste göras, som uppfyller miljöbalkens formkrav, eller att Mark- och miljööverdomstolen kommer med påpekanden som ändrar förutsättningarna för Logistikparkens nuvarande planer i sin MKB – och den sannolikheten finns - kan Banverkets lokaliseringalternativ från 2007 av kombiterminalen både i Fillan och Tunadalshamnen åter bli aktuell.

Mot den här bakgrunden är det synnerligen olämpligt och dessutom ekonomiskt oklokt att redan nu låsa utformningen av Fillanområdet med tre spår på det sätt som anges i den nu aktuella järnvägsplanen. Trafikverket bör istället vad gäller järnvägsplan för Tunadalområdet invänta Mark- och miljööverdomstolens prövning av Sundsvalls Logistikpark AB:s MKB och de förändringar som kan bli följden av Mark- och miljööverdomstolens dom.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

16.1 Trafikverket bedömer att synpunkten grundas på ett missförstånd. Syftet med Projekt Maland och Tunadalsspåret framgår av kapitel 2.5 i Planbeskrivningen:

Följande ändamål har definierats för projektet:

- *Projektet ska ge effektiva och miljöanpassade förutsättningar för att trafikera Sundsvalls hamn (TEN-T).*
- *Projektet ska medverka till att en långsiktigt hållbar transportsystemuppbyggnad tillskapas i Sundsvallsområdet.*

Projektet utgörs av:

- *Projektet ska ge konkurrenskraftiga förutsättningar för rationella godstransporter på järnväg:*
 - *Trafikering utan lokrundgång för norr- respektive södergående trafik mellan Tunadalsspåret och Ådalsbanan. Som en konsekvens av detta ska kapacitet frigöras på Ådalsbanan.*
 - *Stax 25 ton (Största tillåtna axellast) och totala tågvikter upp till 1 500 ton med ett lok.*
- *Projektet ska, så långt det är möjligt, anpassas till omgivande miljö.*
- *Ändamålet med projektet ska kunna uppnås utan oskälig kostnad.*
- *God bygghälsa där osäkerheter minimeras.*
- *Projektet ska planeras med en bred samrådsprocess bland myndigheter, allmänhet och näringsliv.*

Som framgår ovan **har projektet ett tydligt syfte att tillgodose goda transportmöjligheter för godstrafik på järnväg till/från Sundsvalls hamn, som är ett utpekat riksintresse för kommunikationer och tillika klassificerad som en hamn i det europeiska nätverket TEN-T.** Med detta syfte följer att såväl hamnverksamheten som befintliga företag i området, bland annat SCA Tunadals sågverk, SCA Östrand och SCA Ortvisen (som transporterar samtliga färdigprodukter till hamnen för vidare befördran), Flogas m fl kan dra nytta av investeringen i Projekt Maland och Tunadalsspåret. Etablering av Logistikparken är därmed ingen förutsättning för Projekt Maland och Tunadalsspåret, snarare gäller det omvända att de förutsättningar som tillskapas för Logistikparkens etablering utgör en indirekt effekt av Projektet. **Slutsatsen av detta är att Projekt Maland och Tunadalsspåret är fristående från Logistikparken.**

Vad gäller spårutformningen i Fillanområdet görs följande bedömning:



- Befintlig driftplats Fillan byggs om på västra sidan av normalhuvudspåret med 791 meters hinderfri längd på delen delen 6+316-7+200. Driftplatsen avses fungera dels för tågmöten, dels för drift- och underhållsätgärder. **Driftplatsen erfordras oavsett om Logistikparken etableras eller ej.**
- Befintliga växelanslutningar till Tunadals sågverk kvarstår och befintligt industrispår elektrifieras i norra delen från 6+361 till cirka 6+758 där skyddsplanket börjar. SCA timmerspår vid Fillan driftplats förlängs med 40 meter i södra änden så att möjlighet att lossa 630 meter långa timmertåg i framtiden. **Befintligt industrispår, som ägs av SCA, erfordras oavsett om Logistikparken etableras eller ej.**

17. Lars och Ros-Marie Hillerström

Företrädare Lars och Ros-Marie Hillerström

Längdsektion plankarta Ligger inte i höjd med järnvägen, belägen söder om.

Namn Lars och Ros-Marie Hillerström

Adress Granbacken 34, 856 34 Sundsvall

17.1 Vi anser att det är för tidigt att nu fastställa en järnvägsplan för Tunadalsspåret. Man bör inte redan nu låsa sig för en enda lösning i Fillanområdet. Skälet till detta är att dåvarande Banverket år 2007 ansåg att en lokalisering av en kombiterminal var lämplig i Fillan och i Tunadalshamnen. Förslaget finns i en slutrapport 2007-05-04 med namnet "Fördjupad idestudie - lokalisering av kombiterminal i Sundsvallsregionen". Det hade då även stöd i en fördjupad översiktsplan för Norra Skön.

Sundsvalls kommun har senare valt att föreslå en annan lokalisering av kombiterminalen utan att beakta och utreda Banverkets förslag från 2007, som miljöbalken föreskriver. Det av kommunen valda alternativet med en kombiterminal i Petersvik är fortfarande mycket kontroversiellt. Visserligen har detaljplanen vunnit laga kraft, men den nödvändiga miljöprövningen av hela logistikparken i Petersvik är inte godkänd.

Mark- och miljödomstolen i Östersund valde att godkänna miljöprövningen med stor tvekan. Nyligen har Mark- och miljööverdomstolen beslutat att bevilja prövningstillstånd i ärendet. Det innebar att någon form av ändring av beslutet kan förväntas.

Detta samband med Sundsvalls logistikpark finns inte beskrivet i den föreslagna järnvägsplanen. I stället framställs det som att den av kommunen föreslagna logistikparken kan och ska genomföras. Detta är i nuläget fel och därför måste alternativa lösningar hanteras i planeringsunderlaget för järnvägsplanen.

Om överdomstolens beslut blir att inte godkänna miljöprövningen kan det bli aktuellt med en ny lokaliseringsutredning för logistikparken, som uppfyller miljöbalkens formkrav. Då bör Banverkets lokaliseringalternativ från 2007 av kombiterminalen både i Fillan och i Tunadalshamnen bli aktuell på nytt. Därför är det lämpligt att inte redan nu låsa utformningen av Fillanområdet med tre spår på det sätt som anges i den nu aktuella järnvägsplanen.

Det är lämpligt att invänta miljöprövningen av Sundsvalls logistikpark och de följder som kan bli aktuella om den pågående miljöprövningen inte godkänns.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

17.1 Se bemötande 16.1.

18. Landstinget Västernorrland

Företrädare Nina Loberg

Namn Nina Loberg

Adress 871 85 Härnösand

18.1 Landstinget Västernorrland är tillstyrker Trafikverkets förslag om upprustning och elektrifiering för Tunadalsspåret. Åtgärderna på Tunadalsspåret innebär positiva effekter för den regionala utvecklingen, vilket också bekräftas av den samlade effektbedömningen. Projektet är högt prioriterat av Landstinget Västernorrland och projektet samfinansieras därför med medel från den regionala transportplanen.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

18.1 Noterat.

19. Per Svensson

Företrädare	Per Svensson
Namn	Ombud för nio personer
Adress	Advokatfirman Per Svensson AB Ovansjö 119 862 95 Njurunda

19.1 Jag är ombud för nio sakägare som fått prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen vad gäller Logistikparken AB:s i Sundsvall Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) beträffande byggnad av kombiterminal och containerhamn i Sundsvall. Det är i den egenskapen jag uttalar mina uppfattningar i den här frågan.

Mark- och miljödomstolen i Östersund valde att med stor tvekan godkänna Logistikparkens MKB och Mark- och miljööverdomstolen har nu beviljat prövningstillstånd för 14 sakägare inklusive de nio som jag företräder i detta ärende. Det innebär att det är stor sannolikhet att Mark- och miljööverdomstolen fattar beslut om någon form av ändring av tidigare domstolsbeslut och därmed ändring i Logistikparkens MKB och planer.

I den föreslagna järnvägsplanen tas det för givet att den av kommunen, Logistikparken AB, föreslagna logistikparken kan och ska genomföras. Det antagandet kan definitivt inte göras eftersom Logistikparken AB:s MKB, som framförts ovan, kommer att behandlas i Mark- och miljööverdomstolen.

En av de punkter som de sakägare som beviljats prövningstillstånd tar upp i skrivelse till Mark- och miljööverdomstolen är att Logistikparken AB i sin MKB inte beaktat att dåvarande Banverket redan 2007 i rapporten "Fördjupad idéstudie – Lokalisering av kombiterminal i Sundsvallsregionen" - ansåg att en lokalisering av en kombiterminal var lämplig i Fillan och Tunadalshamnen, t.o.m. den ur miljösynvinkel lämpligaste.

Om Mark- och miljööverdomstolen inte godkänner Logistikparkens MKB och finner att en ny lokaliseringstudie måste göras, som uppfyller miljöbalkens formkrav, eller kommer med påpekanden som ändrar förutsättningarna för Logistikparkens nuvarande planer i sin MKB kan Banverkets lokaliseringalternativ från 2007 av kombiterminalen både i Fillan och Tunadalshamnen åter bli aktuell.

Mot den här bakgrunden är det synnerligen olämpligt att redan nu låsa utformningen av Fillanområdet med tre spår på det sätt som anges i den nu aktuella järnvägsplanen. Trafikverket bör istället vad gäller järnvägsplan för Tunadalsområdet invänta Mark- och miljööverdomstolens prövning av Sundsvalls Logistikparks MKB och de förändringar som kan bli följden av Mark- och miljööverdomstolens dom.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

19.1 Se bemötande 16.1.

PM

Ärendenummer
TRV 2015/35757

Dokumentdatum
2018-01-15
Sidor
15(15)

20. Sveriges geologiska undersökning (SGU)

Företrädare Björn Wiberg

Namn Björn Wiberg

Adress SGU, Avdelningen för samhällsplanering, Uppsala

20.1 Har inkommit med synpunkter i samrådsskedet och har inget ytterligare att anföra mot projektet.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

20.1 Noterat.

21. Energimyndigheten

Företrädare Peter Dädeby

Namn Peter Dädeby

Adress Box 310, 631 04 Eskilstuna

21.1 Har inga synpunkter att redovisa.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

21.1 Noterat.

För Trafikverket Region Mitt den 2018-01-15.



Håkan Åberg, projektledare

Bilagor:

1. Inkomna yttranden