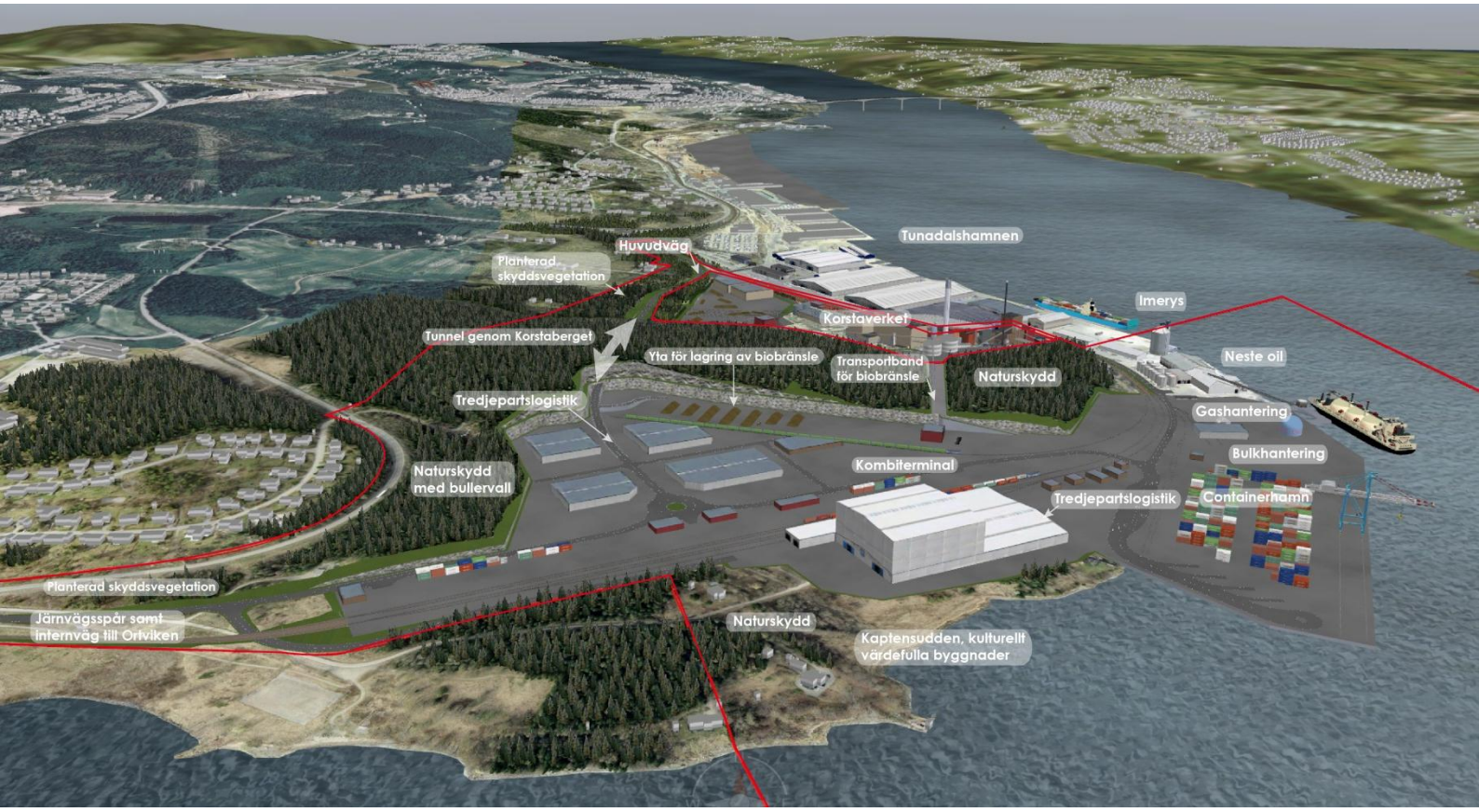
DP-404



Detaljplan för

Sundsvall Logistikpark

omfattande fastigheterna Korsta 7:1 m.fl.
Skön, Sundsvalls kommun

Upprättad av stadsbyggnadskontoret i samarbete med WSP 2011-10-26, reviderad 2012-02-22 samt 2012-05-16

Kontaktpersoner:
Johanna Söderholm, WSP, tel 070-2678400
Tommy Berglund, Stadsbyggnadskontoret, tel 060-19 13 46
e-post: stadsbyggnadsnamnden@sundsvall.se

☒ Samråd t o m 2 december 2011
☒ Utställning t o m 2 april 2012
☒ Antagen av Kommunfullmäktige 18 juni 2012
☒ Laga kraft 9 januari 2014

SUNDSVALLS KOMMUN Stadsbyggnadskontoret

SUNDSVALL LOGISTIKPARK

WSP

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Plankarta

Planbestämmelser

Illustrationsplan

Planbeskrivning

Genomförandebeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivning

Samrådsredogörelse

Utställningsutlåtande

Fastighetsförteckning

Bilagor (1-24)

Bilagor framtagna till planhandlingen

1. Containerhamn till Sundsvallsregionen, Fördjupad lokaliseringsstudie, WSP, februari 2012
2. Regionalekonomisk konsekvensbedömning: FÖP Tunadal-Korsta-Ortviken, SWECO, januari 2009
3. Fördjupad idéstudie Lokalisering av kombiterminal i Sundsvallsregionen, Banverket, maj 2007
4. Förstudie Triangelspår Maland och upprustning och elektrifiering av Tunadalsspåret, Trafikverket, maj 2011
5. Verksamhetsbeskrivning, Hamn och logistikverksamhet, WSP, januari 2012 (utkast)
6. PM Vägtrafikflöden av tung trafik, WSP, februari 2012
7. Utredning vattenhantering, Logistikpark Petersvik, Sundsvall WSP, januari 2012
8. PM Kulvertering av Tunabäcken, WSP, juni 2011
9. PM Akvatisk inventering av Tunabäcken i Petersvik, Naturvärdesbedömning, konsekvenser, och skyddsåtgärder, Tyréns, juli 2011
10. Inventering Tunabäcken, Petersvik, Sundsvall, Naturinformation, Lennart Vessberg, juni 2011
11. PM Påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten vid byggande och drift av containerhamn i Sundsvall, WSP, juli 2011
12. Fiskundersökning med naturvärdesbedömning, Petersvik, Sundsvall, Fisk o Vattenvård i Norrland AB, december 2011
13. PM Påverkan på strömningsförhållanden vid Petersvik till följd av ny kaj, WSP, oktober 2011
14. Sammanställning bullersituationen, ÅF, september 2011
15. Bullerdämpande åtgärder Containerhamnen. ÅF, augusti 2011

16. Buller från containerhamnen och kombiterminalen – läge oktober 2011, ÅF, oktober 2011
17. Bostäder vid Granbacken, Bullerskydd tågtrafik, ÅF, oktober 2011
18. Sundsvalls Logistikpark. Trafikbuller, ÅF, februari 2012
19. Riskbedömning, Sundsvalls kombiterminal och containerhamn, WSP, utkast för detaljplanhandling, februari 2012
20. Säkerhetsrapport 2011, LNG-terminal i Petersvik, Sundsvall, WSP, utkast för detaljplanhandling, februari 2012
21. PM Geoteknik, Sammanfattning jord-, berg- och hydrologiförhållanden, WSP, februari 2012
22. PM Förorenad mark och sediment, Sundsvall logistikpark, januari 2012
23. Särskild arkeologisk utredning inom del av exploateringsområdet för utbyggnad av kraftvärmeverk samt kombiterminal i Korsta-Petersvik, Sundsvalls kommun, Murberget, Länsmuseet Västrenorrland, Rapportnr. 2011:28
24. Utsläpp till luft från transporter som kan kopplas till Sundsvall Logistikpark AB:s planerade kombiterminal och containerhamn, Profu, februari 2012

Detaljplan för

Sundsvall Logistikpark

Skön, Sundsvalls kommun

Upprättad 2011-10-26, reviderad 2012-02-22 samt 2012-05-16

PLANBESKRIVNING

Till planen hör:

- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationsplan
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Utställningsutlåtande
- Miljökonsekvensbeskrivning

INNEHÅLL

Planprocessen 7
Planens syfte och huvuddrag 8
Bakgrund 8
Plandata 9
Områdets läge och areal 9
Markägoförhållanden 9
Tidigare beslut 10
Riksintressen 10
Strandskydd 12
Kulturskydd 14
Skyddad bebyggelse 15
Fornlämningar 16
Naturskydd 18
Biotopskydd (7 kap. MB) 19
Mellankommunala intressen 21
Lokaliseringsutredning 21
Översiktliga planer och program 25
Översiktsplan 25
Kustplan 25
Fördjupning av översiktsplanen 26
Detaljplaner och områdesbestämmelser 26
Pågående detaljplaner 27
Övriga utredningar, förordnanden och beslut 28
Tidigare utredningar 28
Utredningar i samband med detaljplanering 28
Tillstånd enligt miljöbalken 28
Järnvägsplan Maland – Ortviken 29
Förutsättningar, förändringar och konsekvenser 29
Mark- och vattenområden 29
Natur- och terrängförhållanden 29
Klimat 31
Geotekniska förhållanden 32
Förorenad mark och vatten 34
Radon 37
Bebyggelseområden 37

Befintliga förhållanden 37
Planerade verksamheter 38
Kommunikationer 46
Förutsättningar för infrastruktur 46
Planerad infrastruktur 51
Konsekvenser på allmänna vägar 55
Teknisk försörjning 57
Vatten och avlopp 57
Dagvatten 58
Släckvatten 60
Barlastvatten 61
Markavvattning 61
Energianvändning 65
Tele- och datakommunikationer 66
Avfall 66
Räddningstjänstens behov 66
Skydd av ledningar 66
Störningar 67
Definition av påtaglig störning 67
Buller 67
Vibrationer 76
Elektromagnetiska fält 76
Lukt 77
Damning 78
Landskapsbild 78
Barriärer 79
Elavbrott 79
Risk och säkerhet 80
Befintliga riskobjekt i och omkring planområdet 80
Risker beroende av ny hamn och logistikverksamhet 85
Farligt gods 88
Risk för höga vattenstånd, erosion och skred 90
Sabotagerisk 91
Övriga risker 91
Beredskap mot olyckor 92
Skötselplan 93

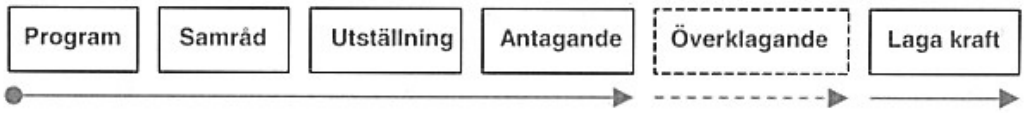
Förutsättningar 93
Inventering 95
Anläggning, etablering och skötsel 96
Natur/Skydd$_1$ 98
1. Lövskog 98
2. Öppen mark 100
3. Granskog 100
4. Jordbruksmark 100
5. Blandskog 101
6. Granskog 101
7. Tallskog 102
8. Granskog 102
9. Hyggesområde 102
10. Korstabergets spets 102
11. Korstabergets topp 103
12. Granskog 103
13. Brynzon 104
14. Tallskog 104
15. Slänt 104
Natur/Skydd$_2$ 105
16. Blandskog 105
17. Kaptensudden 106
18. Poppelbryn 106
19. Strandkant 107
MILJÖBEDÖMNING 108
Bedömning: 108
Avvägning mot miljöbalken 109
ADMINISTRATIVA FRÅGOR 110
Tidplan och genomförandetid 110
Genomförandetid på gällande detaljplaner 110
Huvudmannaskap 111
Förändringar mellan samråd och utställning 111
Förändringar mellan utställning och antagande 113
Planens textdokument har revideras/kompletteras med: 113
Plankartan har revideras/kompletteras med: 114
Övrigt: 115

Medverkande tjänstemän 115
Beställare 115
Planförfattare 115
Ansvariga kommunala tjänstemän 115

PLANPROCESSEN

Den 21 juni 2010 beslutade riksdagen om att anta en ny Plan och Bygglag (PBL) i Sverige efter regeringens proposition 2009/10: 170 *En enklare plan- och bygglag*. Från den 2 maj 2011 gäller den nya PBL (2010:900). Den nya lagen ersätter den förra plan- och bygglagen från 1987 (1987:10) samt lagen (1994:847) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk m.m. Den förra plan- och byggförordningen (1987:383) och förordningen (1994:1215) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk m.m. har upphävts och ersätts av en ny plan- och byggförordning (2011:338) som gäller från den 2 maj 2011.

För de planer som påbörjades innan den nya PBL trädde i kraft gäller den gamla lagen (1987:10). Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 13 april 2011 (SBN §108) att detaljplan ska upprättas för ny kombiterminal m.m. vid Korsta Petersvik. PBL 1987:10 gäller därför för framtagande av denna detaljplan.



tidsåtgång ca 9-12 månader

Program - start för planarbetet. Inriktning och omfattning bestäms. *Fördjupad översiktsplan, Tunadal-Korsta-Ortviken, antagandehandling, 26 augusti 2009* ersätter program för denna detaljplan.

Samråd - myndigheter, sakägare och andra berörda ges möjlighet att lämna sina synpunkter.

Utställning - planförslaget ställs ut. Detta är sista tillfället att påverka.

Antagande - kommunfullmäktige eller stadsbyggnadsnämnden antar detaljplanen.

Laga kraft - planen vinner laga kraft ca 1 månad efter antagandet om den inte överklagats.

Aktuell detaljplan föregås av en fördjupning av översiktsplanen (föp) för Tunadal-Korsta-Ortviken (antagandehandling augusti 2009). Eftersom denna plan redovisar ett samlat grepp om helheten tillsammans med de miljöförutsättningar som finns i området bedöms den fungera som/ersätta detaljplaneprogramskedet.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Sundsvall Logistikpark AB har ansökt om upprättande av detaljplan för området vid Petersvik/Granli för att möjliggöra ett nytt logistiknav för utveckling av transporter med tåg, bil och båt samt industriverksamhet. Området ligger mellan Tunabäcksvägen och Korstaverkets nuvarande verksamhetsområde.

Lokaliseringen ger regionen goda förutsättningar för utveckling av handel och industri. Transportkombinationen ger möjlighet att optimera transportkedjan miljömässigt och ekonomiskt från producent till kund.

Området är till stor del icke planlagt och de verksamheter som planeras är av den art och storleksordning att de kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas.

BAKGRUND

Den nuvarande centralt belägna kombiterminalen i Sundsvall saknar expansionsmöjligheter och flyttning har diskuterats. Under 2007 tog dåvarande Banverket (Trafikverket) fram en utredning om lokalisering av ny rikskombiterminal i Sundsvallsregionen. Rikskombiterminalen är avsedd att utgöra en länk mellan olika transportslag för att i växande utsträckning överföra godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. En hamn av riksintresse med goda kopplingar till övergripande väg- och järnvägsnät är en förutsättning. Tunadalshamnen har i en statlig utredning föreslagits som en av tio strategiska hamnar i landet.

Mot denna bakgrund har en fördjupning av översiktsplanen tagits fram. Fördjupningen redovisar hur aktuellt planområde kan utvecklas till ett intermodalt (transport som kan ske med utnyttjande av flera transportsätt) transportcentrum med strategisk hamn och kombiterminal tillsammans med övrig näringslivsverksamhet och i relation till de boendeintressen och allmänna intressen som finns i området.

Kommunens översiktsplan med eventuella fördjupningar och tillägg är inte juridiskt bindande, men vägledande för detaljplanering, vilken syftar till att slå fast mark- och vattenanvändningen inom kommunen.

Det kommunala bolaget Sundsvall Logistikpark AB fungerar, tillsammans med Trafikverket och SCA, som samlande punkt för berörda parter inom utvecklingsprojektet (genomförandeavtal finns mellan parterna). Bolaget har ansökt om att upprätta ny detaljplan för området med syfte att slå fast hur området kan utvecklas enligt ovan.

Den nya kombiterminalen medför på sikt att kombiterminalverksamheten i centrala Sundsvall kan avvecklas. Innan avveckling av den gamla terminalen kan ske är det viktigt att den planerade E4-bron över Sundsvallsfjärden är färdigställd, så att mängden farligt gods genom centrala Sundsvall inte ökar.

PLANDATA

Områdets läge och areal

Planområdet är beläget cirka 4,5 km nordost om Sundsvalls centrum, mellan Tunabäcksvägen och Korstaverkets nuvarande område.

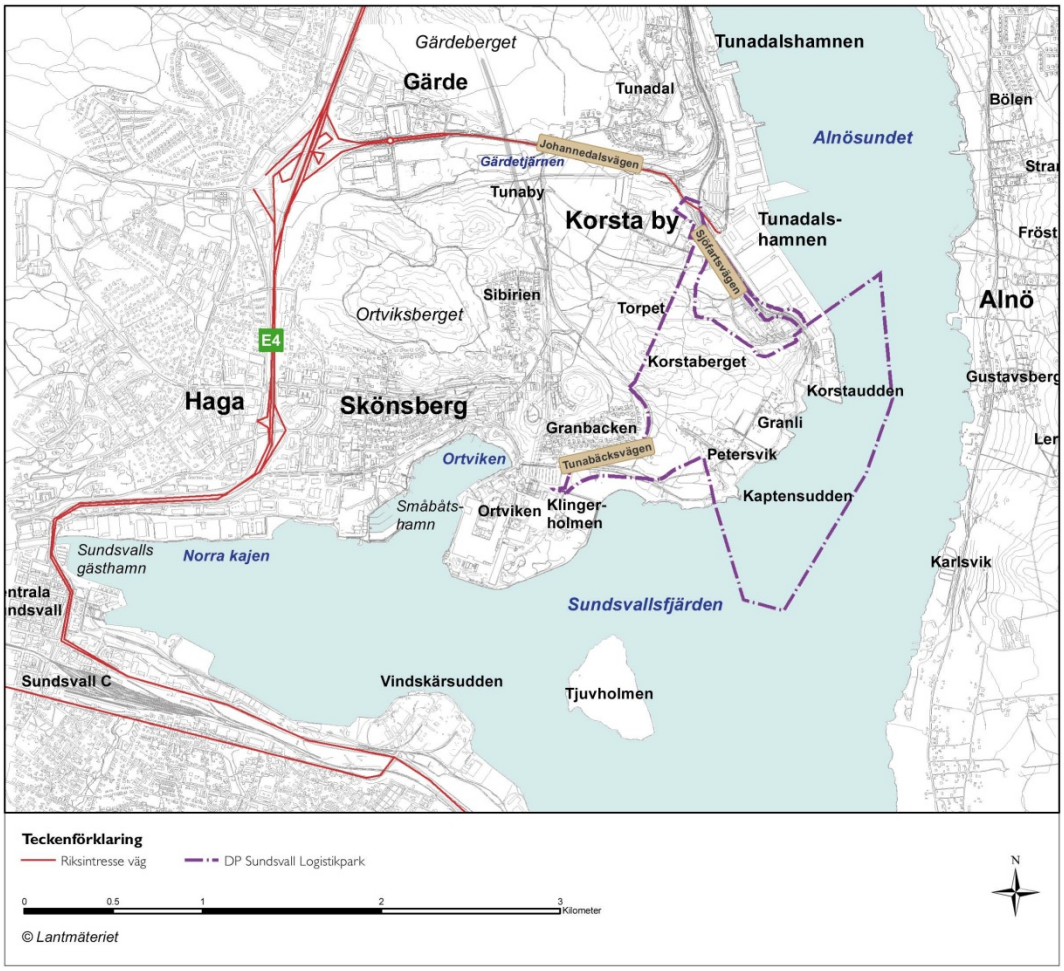
Planområdets areal är cirka 170 ha varav cirka 70 ha är vatten. Planens utbredning baseras till stor del på de mått och storlekar en kombiterminal och hamn kräver både för sin yta och för sin möjliga geometriska placering. Befintliga fastighets- och traktgränser har följts vid gränsdragningen för vattenytorna. En järnvägsanläggning ställer bland annat stora krav på planhet.

Markägoförhållanden

Planområdet består av fastigheterna (2012-01-10):

Korsta 7:1, 7:2, 7:5, 7:14, 7:16, 7:23, 7:24, 7:25, 7:26, 7:27, 7:33, 7:38, 7:39, 7:40, 7:41, 7:42, 7:44, 7:45, 7:46, 7:47, 7:53, 7:55, 7:56, 7:57, 7:62, 7:63, 7:64, 7:66, 7:67, 7:68: 7:69, 7:72, 8:1, 8:2, 8:5,8:10, 8:11 samt Skönsberg 1:1.

Utöver fastigheterna berörs samfälligheter, servitut och andra rättigheter . För mer information, se *Fastighetsförteckning till UTSTÄLLNING detaljplan för Petersvik, Sundsvalls logistikpark i Skön, Sundsvalls kommun, februari 2012.*



TIDIGARE BESLUT

Riksintressen

Ett riksintresse innebär att ett område eller anläggning har särskilt höga värden och därför är av särskild betydelse för länet, landet och/eller i ett internationellt perspektiv. Riksintressen och andra allmänna intressen för hushållning av mark- och vattenområden regleras av miljöbalkens (MB) 3:e och 4:e kapitel och det primära syftet är att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer försäkras en hälsosam och god livsmiljö.

Riksintressen enligt 3 kapitlet ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringarnas bedrivande, utvinning, tillkomst, utnyttjande eller som kan motverka eller skada deras värden.

Planområdet berörs av två riksintressen enligt 3:e kapitlet MB:

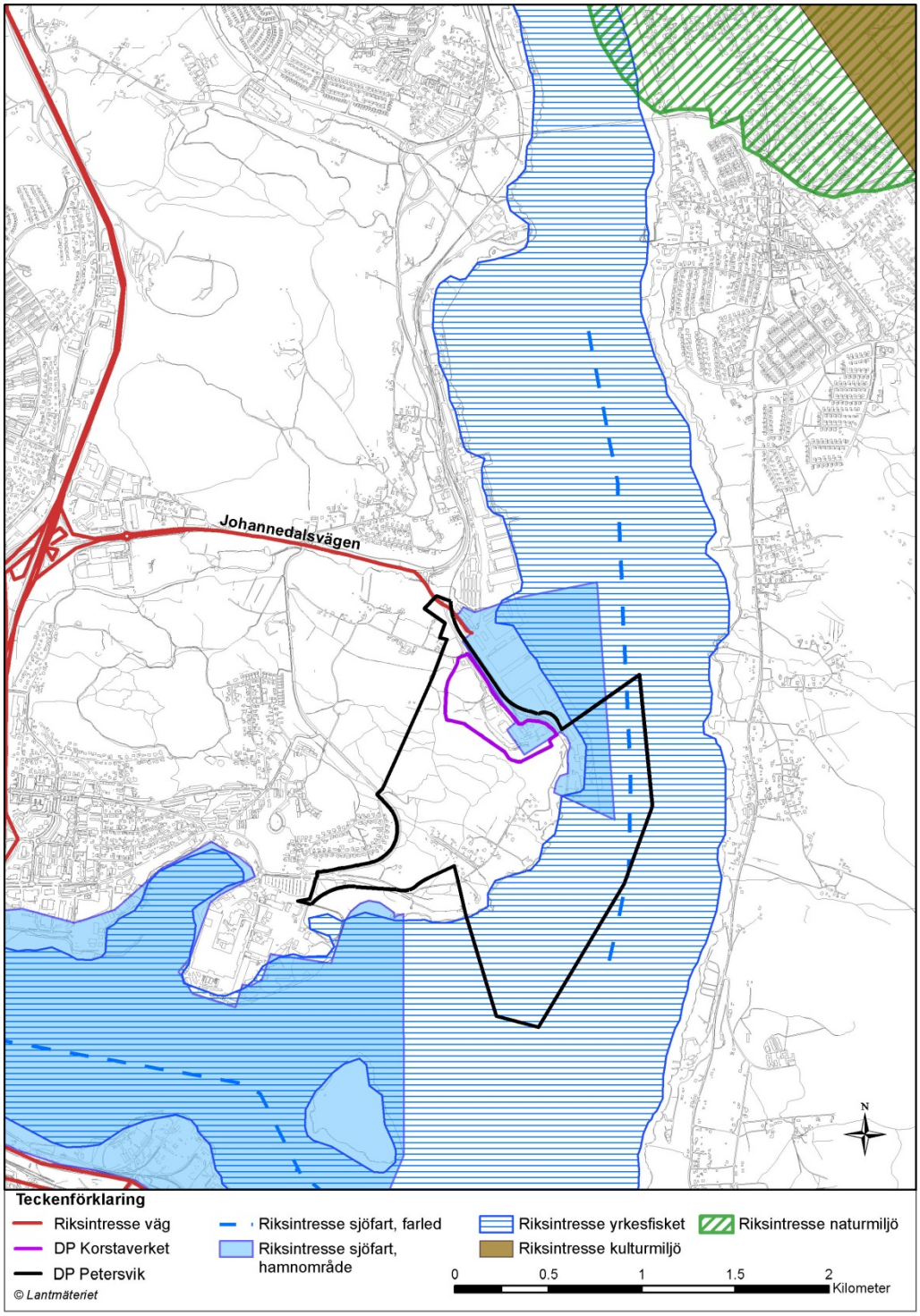
- Riksintresse för hamn och sjöfart: Sundsvalls hamn (inkluderat Tunadalshamnen och Ortviken) samt farlederna till hamnarna (Sundsvallsfjärden och Alnösundet).
- Riksintresse för yrkesfisket: Sundsvallsfjärden/Alnösundet (gällande lax och sik).

Sundsvalls hamn, som inkluderar både Tunadalshamnen och Ortviken, är utpekat som riksintressant hamnområde *(http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Riksintressen)*. Planens genomförande medför på sikt att kombiterminalverksamheten i centrala Sundsvall kan avvecklas. Eftersom aktuell plan syftar till en förbättrad hamn/kombiterminal bör riksintresset för sjöfart ses över och även inkludera aktuellt område när detta är färdigbyggt.

Yrkesfisket har i kommunen inte någon stor ekonomisk betydelse men fiske är viktigt för rekreation och i miljösynpunkt. Större delen av kommunens kustvatten, inklusive allt vatten vid aktuellt planområde, är utpekat som riksintresse för yrkesfisket. Ett aktivt yrkesfiske utgör en förutsättning för en levande kust och fiskelägenas fortlevnad. Områden för fiskens lek- och uppväxt ska därmed skyddas från åtgärder som försämrar deras värde.

I övrigt kan även väg E4 och E14 nämnas vilka är av riksintresse för kommunikationer. Dessa ligger långt från planområdet men kommer att nyttjas för transporter till och från den nya kombiterminalen. Johannedalsvägen däremellan är även en riksintressant kommunikationslänk eftersom den förbinder två riksintressen (E4/E14 med hamnen). Norra Alnöns odlingslandskap (norr om Alnöbron) har pekats ut som riksintresse för sin natur- och kulturmiljö. Området ligger norr om aktuellt planområde, men kan påverkas av sjöfarten till- och från den nya hamnen.

Aktuell utveckling inom planområdet bedöms inte stå i konflikt med ovanstående intressen eller på ett påtagligt sätt påverka dem negativt under förutsättning att utvecklingen av området sker med hänsyn till respektive riksintresse.


Johannedalsvägen
N
Teckenförklaring
Riksintresse väg
DP Korstaverket
DP Petersvik
Riksintresse sjöfart, farled
Riksintresse sjöfart, hamnområde
Riksintresse yrkesfisket
Riksintresse kulturmiljö
Riksintresse naturmiljö
0 0.5 1 1.5 2 Kilometer
© Lantmäteriet

Strandskydd

Strandskyddet kom till på 1950-talet för att förhindra en överexploatering av stränderna och bevara allmänhetens tillgång till stränder och vatten för friluftsliv. Det utvidgades 1994 till att också skydda stränderna med avseende på den biologiska mångfalden. 2009 reviderades bestämmelserna igen och enligt de nya reglerna återinträder bland annat strandskyddet automatiskt då en plan ersätts.

Strandskyddsbestämmelserna gäller lika i hela landet, oavsett hur tät- eller glesbebyggt området är, hur gott det är om sjöar och vattendrag eller vilka naturtyper, biotoper eller arter som finns i området.

Strandskyddet regleras enligt 7:e kapitlet miljöbalken (§13-18) och omfattar vanligtvis en zon på 100 meter från såväl land- som vattensidan av strandkanten (generellt strandskyddsområde). På vissa ställen har dessa 100 meter utökats upp till 300 meter från strandlinjen eftersom det behövs för att tillgodose något av strandskyddets syften. Även små bäckar, småvatten och anlagda vatten omfattas av skyddet. Längs delar av Västernorrlands kust har strandskyddet utvidgats till 200 meter. Det generella strandskyddet om 100 meter råder dock inom aktuellt planområde som inte är planlagt (Dp 250, 259 och 45 samt Stadsplan 381). Strandskydd om 100 meter råder även kring Tunabäcken vilken rinner längs med Tunabäcksvägen ner mot havet i sydost. Inom strandskyddsområde får inte åtgärder vidtas som går emot strandskyddets syften.

Övergångsbestämmelser från reglerna gäller från den 1 juli 2009 för ärenden som inletts före den 1 januari 2010 och avslutats genom antagande av planen före den 1 januari 2011. Här återinträder inte strandskyddet när detaljplaner, generalplaner, stadsplaner eller byggnadsplaner upphävs eller ersätts av en ny detaljplan.

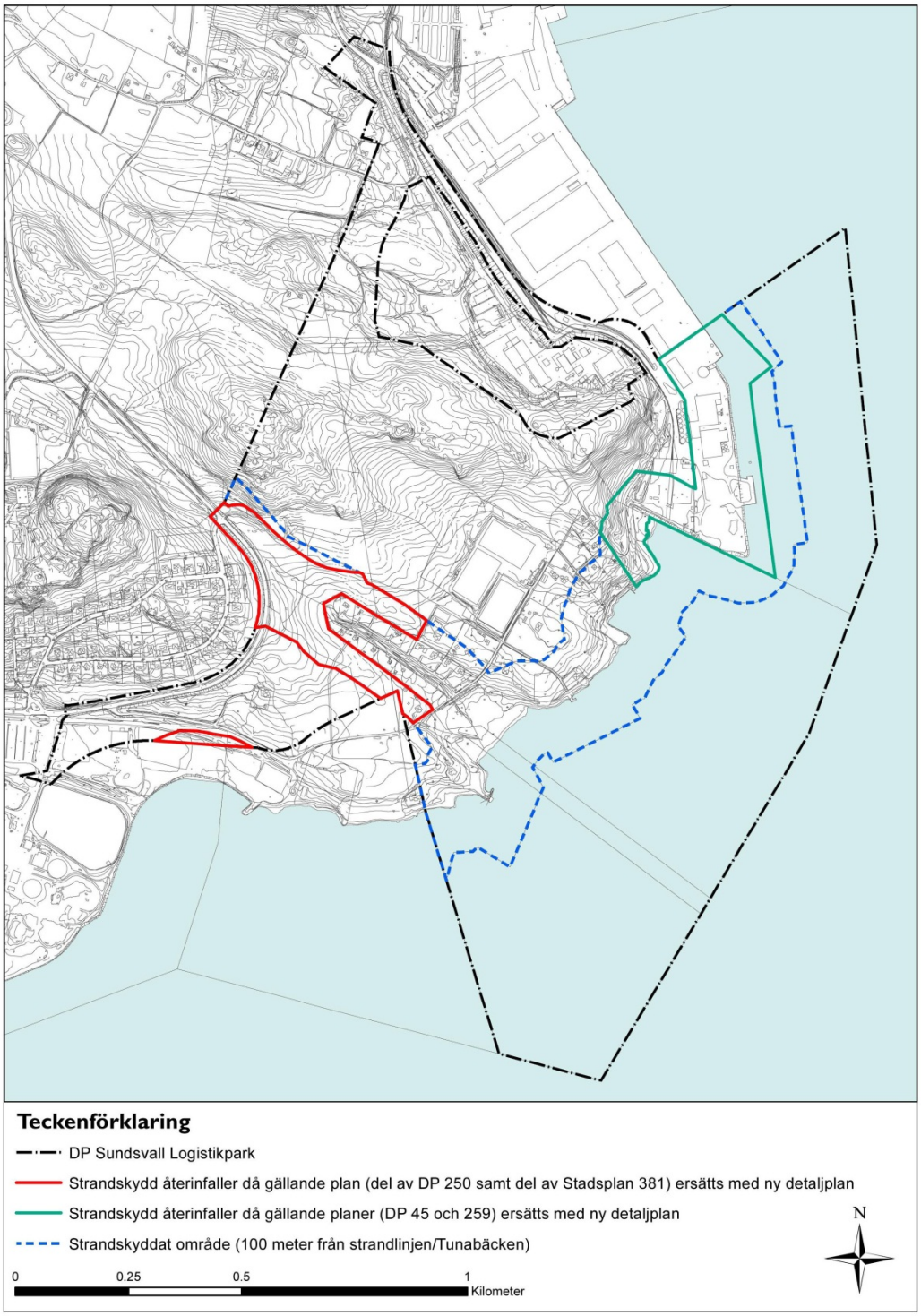
Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 13 april 2011 (SBN §108) att detaljplan ska upprättas för ny kombiterminal m.m. vid Korsta Petersvik. Detta innebär att övergångsbestämmelserna inte kan åberopas och att strandskydd återinträder då gällande planer ersätts med ny detaljplan.

Kommunerna har idag det primära ansvaret för att hantera frågor om strandskydd. Länsstyrelserna har till uppgift att granska alla dispenser och upphävanden av strandskydd inom detaljplaner som beviljas. Felaktiga beslut upphävs vilket kan överklagas till högre instans. Länsstyrelsen fattar beslut om dispenser och upphävande av strandskyddet i områden som skyddas enligt 7 kap. miljöbalken, till exempel inom nationalparker och naturreservat, samt när det gäller vägar, järnvägar och försvarsanläggningar.

En förutsättning för upphävande av strandskyddet är att det finns så kallade ”särskilda skäl”. Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet beaktas detta endast om aktuellt område avser mark som:

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,
3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,

4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.



Inom planområdet finns idag rekreations- och naturområden som är populära besöksmål för promenader, idrotts- och friluftsaktiviteter. Omkringliggande industri- och verksamhetsområden har med tiden vuxit och kryper allt närmare den fina natur- och kulturmiljön i Petersvik/Granli. Återstående strandmiljöer bedöms inte vara unika, men värdefulla för den biologiska mångfalden då det är en relativt orörd kustremsa med fina grundområden och vassrika vikar. I och med gällande detaljplan väster om aktuellt planområde kan dock verksamhetsområdet i Ortviken (SCA:s anläggningar) växa åt öster (Dp 250, se även kapitlet *Gällande detaljplaner*). Detta innebär att det kvarvarande natur- och kulturområdet förvanskas och trängs undan så att de befintliga värdena minskar.

Möjligheten till fri passage till stranden kommer i och med föreslagen utveckling att försvinna helt trots att viss del av stranden i planen regleras som naturmark (Kaptensudden). Skälet till detta är att inhägnad/skalskydd krävs runt hela verksamhetsområdets yta av säkerhetsskäl. Detta innebär att transportkorridoren och verksamhetsområdet inte kommer att vara tillgängligt för allmänheten. Syftet med naturmarken vid Kaptensudden är att området har en stor betydelse för landskapsbilden samt för de biologiska värdena kring Tunabäckens utlopp. Eventuellt kan en tillfällig passage anordnas om möjligt om området byggs ut i etapper.

Kommunen har som avsikt att upphäva strandskyddet inom planerad kvartersmark. Som särskilda skäl för upphävande åberopas nummer 3-5 ovan. Kvarvarande strandskyddad zon har inga unika eller enligt lag skyddade naturvärden. Planeringen stämmer i övrigt överens med tidigare översiktliga planer och bedöms inte stå i konflikt med andra allmänna intressen. Strandskyddet upphävs genom bestämmelse på detaljplanekartan. Inom naturområden (allmän platsmark) upphävs inte strandskyddet.

Kulturskydd

Odlingslandskapet norr om aktuell detaljplan innefattar ett par mindre byar som beskrivs under samlingsnamnet Korsta by. Området har präglats av mänsklig aktivitet sedan järnåldern och landskapet är av mycket stort kulturhistoriskt värde. Ett flertal kända fornlämningar finns i området. Bebyggelsen består huvudsakligen av traditionell blandad jordbruksbebyggelse som ligger på en mindre åsformation omgiven av ängs- och åkermarker i sluttningarna mellan de omgivande skogshöjderna.

Under 1700-talet växte skogsindustrin fram i Ortviken och Tunadal och verksamheterna har sedan dess vuxit och utvecklats. Petersvik (aktuellt planområde) har förblivit relativt orört även om det naggats i kanterna. Kring industrianläggningarna har arbetarsamhällen allt eftersom vuxit fram och antalet invånare i området har vuxit, framför allt under senare delen av 1900-talet.

Kring sekelskiftet uppförde grosshandlare och industrimagnater påkostade sommarvillor i Petersvik, i lugn avskildhet från stadslivet. Sommarvillaepoken var ett uttryck för tidsandan att söka sig från staden till hav och natur för att få frisk luft och solljus. Idealen avspeglas i anläggningarna där byggnadsstilen samspelar med trädgårdar, parker och omgivande natur.

Flera av dessa villor är i sin helhet mycket välbevarade och hela miljön utgör därför ett kulturarv. Ett tiotal villor har i tidigare utredningar bedömts ha ett mycket högt

eller högt kulturhistoriskt värde, men området eller de specifika byggnaderna har inte något lagligt skydd (se även nedan *Ansökan om byggnadsminne*). Byggnadshistoriskt särskilt välbevarade såväl interiört som exteriört är Solbacken, Grankulla och Kaptensudden med omgivande parker och trädgårdar.

Under senare tid har stadsbebyggelse, i form av villor och hyreshus, etablerats i Tunadal, Korsta (Sibirien) och Ortviken (Granbacken). Granbacken har byggts med stor omtanke om havsutsikten och tomterna är därför känsliga för större förändringar i strandområdet vid Petersvik.

Den planerade utbyggnaden av verksamhetsområdena kring Petersvik, enligt idag gällande planer, medför att bebyggelsen i Petersvik blir alltmer trängd mellan industrierna. Detta innebär att husen sannolikt minskar i attraktivitet och underhållet av de kulturhistoriska värdena kan på sikt bli eftersatt. Avvägning mellan de olika intressena har gjorts i tidigare planarbete vilket har resulterat i att kulturmiljön i Petersvik har beslutats att ge vika för motstående intressen, det vill säga samhällets behov av effektivare transporter.

Förlusten av detta gröna område mellan industrierna är beklagligt. Parallellt med detta arbete jobbar dock kommunen med att föra stadslivet närmare ån och fjärden när vattennära ytor görs tillgängliga för bostäder, aktiviteter och näringsverksamhet. Projektet Norra kajen är ett exempel på detta arbete. Här omvandlas industrimark till en attraktiv del av innerstaden med bland annat bostäder, strandpromenad, 100 båtplatser, grönområden och service och kommersiell verksamhet. Se även *Stadsvision Sundsvall 2007-2037*.

Skyddad bebyggelse

K-märkning är ett allmänt använt samlingsbegrepp för många olika typer av lagskydd avsedda att skydda bebyggelse och miljöer av kulturhistoriskt intresse. Det starkaste lagskyddet har byggnadsminnen som är skyddade genom lagen om kulturminnen (SFS1988.950). För att en byggnad, bebyggelsemiljö, kyrkomiljö, park, trädgård eller liknande ska kunna bli byggnadsminne måste den ha ett högt kulturhistoriskt värde. Varje byggnadsminne får ett individuellt skydd och får inte rivas och ändringar kräver i de flesta fall Länsstyrelsens tillstånd. Ofta ställer ett byggnadsminne krav på att underhållet ska ske med material och metoder som behåller byggnadens kulturhistoriska värde. Vem som helst kan föreslå att en byggnad ska bli byggnadsminne genom att vända sig till Länsstyrelsen. I övrigt kan även område/byggnad skyddas inom kulturreservat enligt miljöbalken samt genom skyddsbestämmelser eller varsamhetsbestämmelser (ofta så kallad Q/q-bestämmelse) i kommunal plan enligt plan- och bygglagen, till exempel detaljplan.

Det finns ingen enligt lag skyddad bebyggelse inom eller i direkt närhet till aktuellt detaljplaneområde.

Ansökan om byggnadsminne

En ansökan om byggnadsminnesförklaring för byggnader i Petersvik inkom till Länsstyrelsen i Västernorrland i augusti 2011. Ansökan avser nedan redovisade fastigheterna med hänvisning till Lag (1988:950) om kulturminnen m.m. (3 kap. 1 §).

- ”Kaptensudden”, Korsta 7:63
- ”Solbacken”, Korsta 7:44
- "Grankulla”, Korsta 7:45

- ”Hållnäs”, Korsta 7:40
- ”Thurebo”, Korsta 7:56
- ”Granli”, Korsta 7:72
- ”Viken”, Korsta 7:24
- ”Skogshyddan”, Korsta 7:62
- ”Tornvillan”, Korsta 7:67

Ärendet avslogs 2012-01-27 (Dnr 432-4086-11). Skäl till beslutet är bland annat att villorna i Petersvik inte kan bedömmas vara unika, utan är en del av en samhällsutveckling som skett parallellt på många platser i landet.

Länsstyrelsen gör bedömningen att området som helhet har ett kulturhistoriskt värde som uttryck för den regionala industrihistorien och särskilt Sundvalls historia. Byggnaderna är att betrakta som kulturhistoriskt värdefulla främst ur ett lokalt/regionalt perspektiv. Byggnaderna var för sig är inte synnerligen märkliga i den mening som detta begrepp ges i lagstiftningen. De ska därför inte heller förklaras som byggnadsminnen.

Trots att fastigheterna i området inte kan räknas till ett nationellt betydande arv är det en del av Sundsvalls historia. Dokumentation av de mest bevaransvärda villorna bör därför genomföras innan rivning.

Fornlämningar

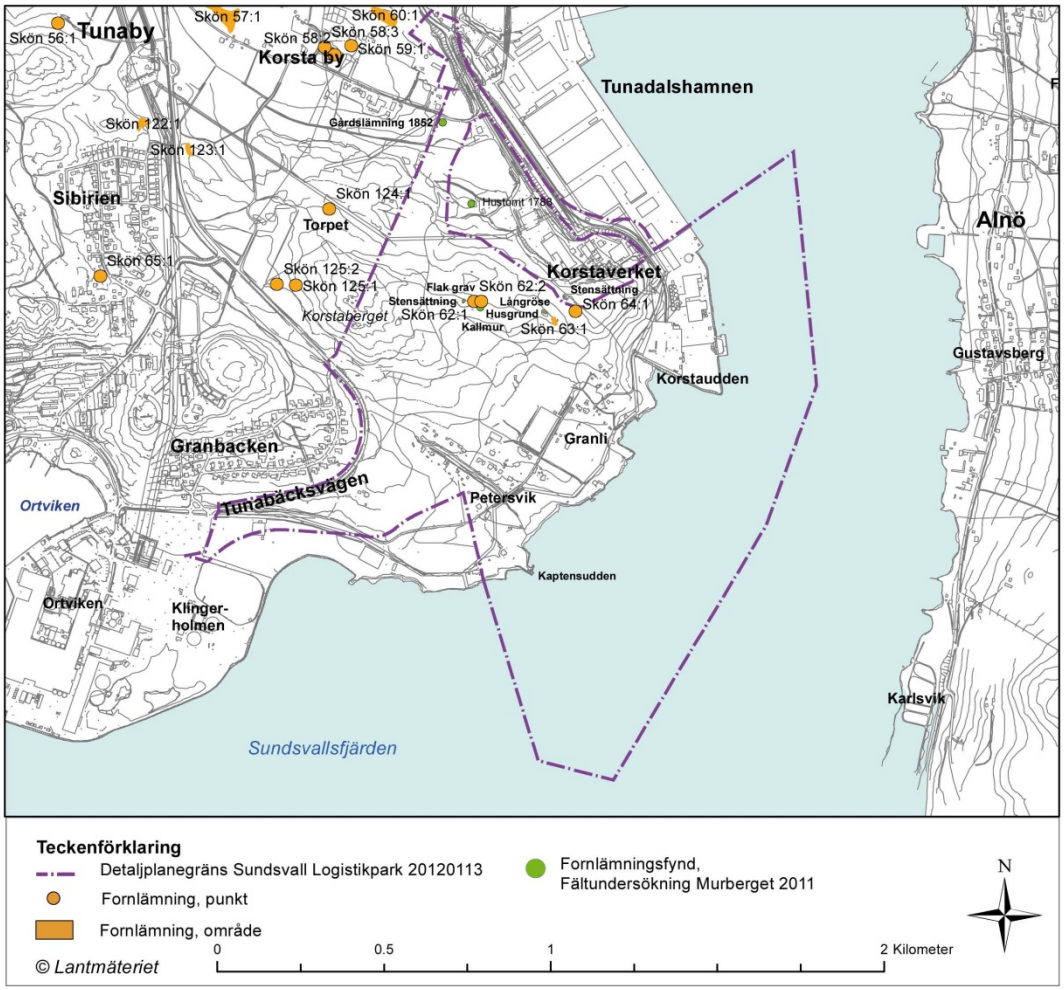
Planområdet har under flera tusen år varit täckt av vatten efter att inlandsisen drog sig tillbaka. Inga stenåldersfynd har påträffats inom planområdet. När landhöjningen så småningom skapade ett skärgårdslandskap befolkades kusten under bronsåldern. Inom denna kultur byggdes gravar i form av långrösen vid strandlinjen och en sådan lämning finns på Korstaberget, som då var en ö.

Området runt Korstadalen ingick i en större järnåldersbygd som idag är en av mellannorrlands fornlämningstätaste miljöer, bland annat finns en grupp gravhögar från järnåldern i nära anslutning till Korsta by som är en av de viktigaste fornlämningsmiljöerna i Medelpad.

Det öppna kulturlandskapet och strukturen i Korsta by har anor ända från 500-talet e.Kr. då jordbruk först spred sig till Norrland. Särskilt värdefullt är det att jordbruksbygden fortfarande lever kvar med en liknande struktur som den förhistoriska, även om det är 1800-talets tidstypiska jordbruksbyggnader som dominerar.

4 (kända) fornlämningar återfinns totalt inom aktuellt planområde, vilka ligger inom område som regleras som naturmark:

RAÄ-nummer	**Lämningstyp**
Skön 62:1	Stensättning, grav från bronsålder/järnålder
Skön 62:2	Husgrund från nyare tid
Skön 63:1	Långröse, grav från bronsåldern
Skön 64:1	Stensättning, grav från bronsålder/järnålder



Detaljplanen för Korstaverket, vilken tas fram i parallell detaljplaneprocess (se avsnittet *Pågående detaljplaner*), ligger helt omsluten av aktuell detaljplan. Gränsdragningen anpassades först till fornlämningarnas läge, men behovet av verksamhetsytor runt Korstaverket har inneburit att planområdet utökats mot sydväst. Gränsen ligger nu endast 15 meter från den närmaste fornlämningen 64:1 och 60 meter från 63:1.

Vid bedömningen av en fornlämnings värde vägs även dess omgivning in. Fornlämningar är mest värdefulla i sin naturliga omgivning. Efter utgrävning/borttagning av liknande lämningar i samband med nya E4 söder om Sundsvall bedöms Skön 63:1 och 64:1 nu som ovanliga kvarvarande bronsålderslämningar utmed norrlandskusten, trots den rika förekomsten av andra typer av fornlämningar i närområdet.

Fornlämningstätheten i närområdet tyder på att det kan finnas lämningar även i de områden som nu föreslås att exploateras. En arkeologiska utredning har genomförts för att säkerställa om det finns hittills okända fornlämningar inom aktuellt planområdet och av Länsstyrelsen fastställt utredningsområde (*Särskild arkeologisk utredning inom del av exploateringsområdet för planerad utbyggnad av kraftvärmeverk samt kombiterminal i Korsta-Petersvik, Sundsvalls kommun, Murberget, Länsmuseet Västernorrland,*

2011). Flera tidigare ej kända fornlämningar har i samband med utredningen påträffats:

- Mindre stensättning (drygt 7 meter från Raä 62:1)
- flack hög, plats för hustomt med belägg från 1700-talet (cirka 13 meter öster om Raä 62:1)
- kallmurning i bergsskreva (12,5 meter sydöst om Raä 62:2)
- plats för gård med belägg från 1800-talet (Långsvedjan)

Utredningsområdet och de närmaste omgivningarnas fornlämningar, ortnamn och arkivhandlingar visar på en mer eller mindre obruten kontinuitet från bronsåldern fram till idag.

Resultatet av den arkeologiska utredningen kommer att ligga till grund för Länsstyrelsens fortsatta tillståndsprövning enligt 2 kap. 13 § *Lag (1988:950) om kulturminnen m.m.*

Varsamhet måste i övrigt alltid beaktas vid markingrepp eftersom det finns en risk att lämningar även finns inom det oexploaterade området som nu föreslås för verksamheter. Om lämningar berörs/påträffas ska samråd ske med Länsstyrelsen och tillstånd ska då ges enligt kulturminneslagen innan arbetet fortsätter.

Naturskydd

Inget av följande skydd finns eller berörs direkt av den planerade utvecklingen av området:

- Nationalpark (7 kap. MB)
- Naturreservat (7 kap. MB)
- Naturminne (7 kap. MB)
- Djur- och växtskyddsområde (7 kap. MB)
- Miljöskyddsområde (7 kap. MB)
- Vattenskyddsområde (7 kap. MB)
- Interimistiska förbud (7 kap. MB)
- Natura 2000 (EU:s art-, habitat- och fågeldirektiv)
- Artskydd/rödlistade arter (artskyddsförordningen, www.artportalen.se)
- Landskapsbildskydd (enligt de av miljöbalken ersatta bestämmelserna i Naturvårdslagen)
- Naturvårdsavtal (www.skogsstyrelsen.se)

I den föregående fördjupningen av översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken gjordes ställningstaganden utifrån de förutsättningar som finns på platsen. Här angavs att vissa naturområden ska sparas för att skydda landskapsbild, kustlinje och närboende. De områden som pekades ut regleras med mindre justeringar. Norr om Kaptenudden ianspråktas ett område för verksamhetsytor (ytan behövs för att rymma ett nytt SCA-magasin med järnvägsanslutning) som i fördjupningen (föp) redovisades som naturmark. Istället utökas naturområdet öster om udden så att den naturliga strandlinjen blir längre. Ett större vattenområde lämnas också jämfört med föp som kan kompensera utvidgningen av kajen, som ges en gynnsammare vinkel efter ny information om bottenförhållanden och vattendjup. Den nya kajvinkel underlättar fartygsangöring och är bättre ur konstruktionssynpunkt. Ett område norr

om Ortviken behövs även för (intern) infartsväg till industriområdet på Killingholmen. Den totala ytan för natur jämfört med föp blir, trots justeringarna, ungefär densamma.

Skogshöjderna på Korstaberget är av stor betydelse för landskapsbilden. Skogen ska därför förtätas och hållas högvuxen i detta avsnitt. Kaptensudden blir, när verksamhetsområdena byggts ut i sin helhet, en grön ”ö” i industrilandskapet. Denna bedöms dock vara av stor betydelse eftersom området kommer att upplevas tillsammans med Korstabergets höjdryggar. Naturområdena kan därmed tillsammans mildra verksamhetsytornas dominans.

Biotopskydd (7 kap. MB)

Mindre mark- och vattenområden (biotoper) som utgör livsmiljö för hotade djur- och växtarter eller som annars är särskilt skyddsvärda får av Regeringen, Länsstyrelsen respektive Skogsvårdsstyrelse förklaras som biotopskyddsområden.

Biotopskyddsområdena kan delas in i tre grupper:

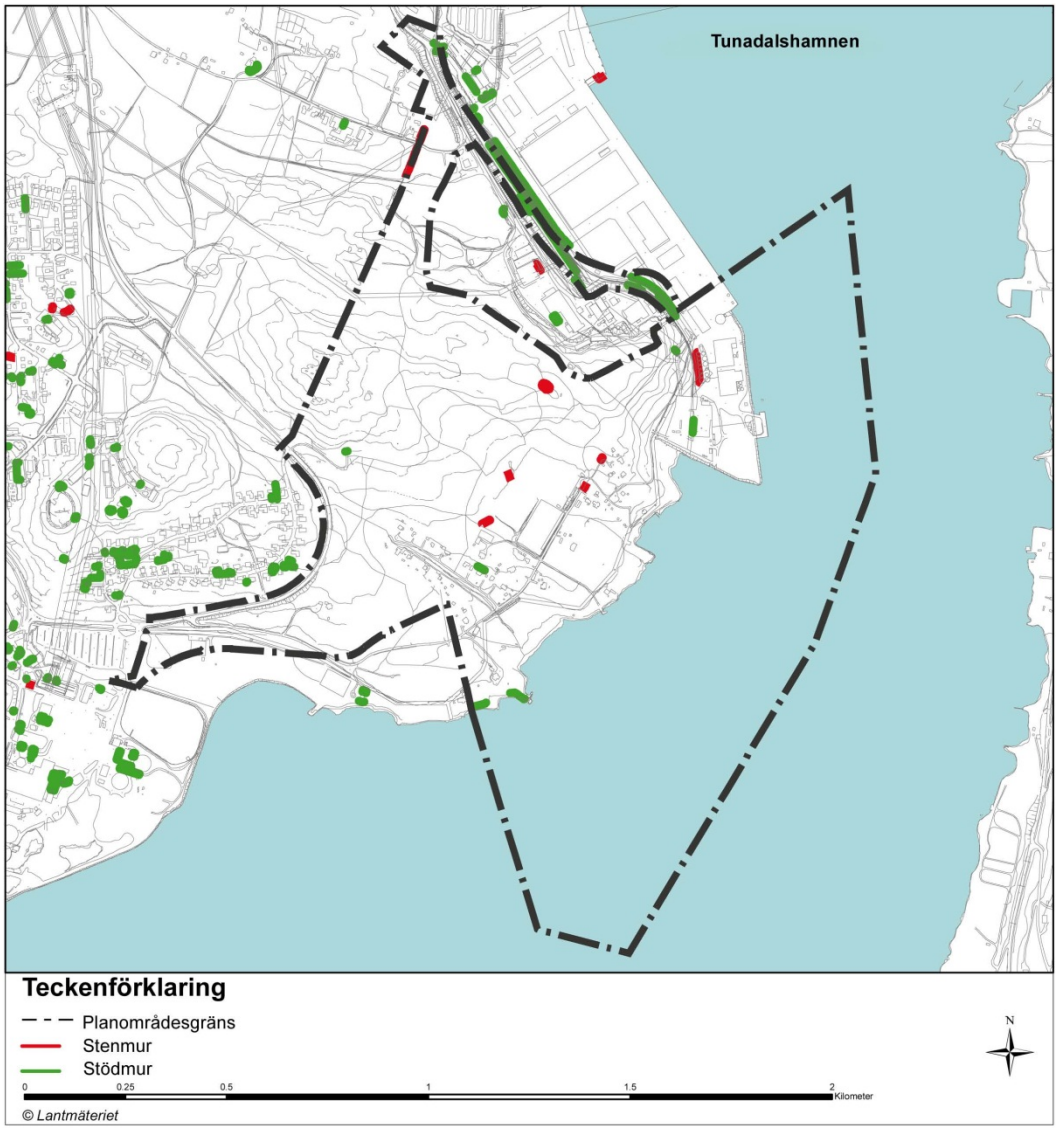
- Generellt skydd för vissa angivna livsmiljöer (se nedan).
- Mindre områden med värdefulla livsmiljöer på mark som inte är skogsmark (särskilt utpekade områden).
- Biotopskydd på skogsmark (särskilt utpekade områden).

Det generella skyddet enligt första punkten är direkt skyddade (*förordning 1998:1252*) och gäller:

- Alléer
- Stenmurar i jordbruksmark
- Öppna diken, småvatten och våtmarker i jordbruksmark
- Åkerholmar
- Odlingsrösen i jordbruksmark
- Källor med omgivande våtmark i jordbruksmark

Ett antal stenmurar, som därmed är biotopskyddade, finns inom planområdet. Vissa av murarna måste tas bort i samband med exploatering. Länsstyrelsen får medge dispens från biotopskyddet endast om det finns särskilda skäl. En prövning av om det finns särskilda skäl avgörs från fall till fall.

Planområdet berörs i övrigt inte av några utpekade biotopskyddsområden.


Tunadalshamnen
Teckenförklaring
Planområdesgräns
Stenmur
Stödmur
0
0.25
0.5
1
1.5
2
Kilometer
N
© Lantmäteriet

Mellankommunala intressen

Större hamnar och kombiterminaler är givetvis inte bara till nytta för den berörda kommunen utan även för närliggande kommuners verksamheter och näringslivet i regionen. Utbyggnad av mindre terminaler för hantering av gods i andra lägen kan vara ett positivt komplement för regionen. Exempelvis vore det mycket bra om gods från kemiindustrin söder om Sundsvall kunde hanteras utan att behöva transporteras norrut genom staden. Likaså kan viss terminalhantering i Söråker i norr (Timrå) utgöra ett komplement, även om det där inte finns förutsättningar att bygga ut en välfungerande djuphamn.

Lokaliseringsutredning

En hög grad av intermodalitet i transportsystemet innebär att en större mängd gods lättare kan flyttas över från lastbil till järnväg eller fartyg. Detta medför att godstransporter kan ske på ett mer miljö- och resurseffektivt sätt. Grundläggande för att detta ska vara möjligt är effektiva samlokaliseringar av land- och sjötransport.

En allt större andel av transporterat gods fraktas idag i standardiserade containers och det globala transportnätet för containertrafik är väl utbyggt. Regionen kring Sundsvall och mellersta Norrland saknar dock en hamn som kan ta emot containertrafik i någon större omfattning. Längs norrlandskusten är det endast Gävle som har en modern containerterminal.

Tunadalshamnen har uppnått sitt kapacitetstak och infrastrukturen på land (väg och järnväg) har stora brister. Med en stigande produktion i regionens industrier uppstår behov för större och modernare fartyg. Utöver djupgående och längd ökar även efterfrågan på större lagringsytor och magasin. Kring aktuellt planområde finns av dessa anledningar markanspråk och önskemål om förbättrade transportförhållanden från lokal industri. Den nuvarande centralt belägna kombiterminalen i Sundsvall saknar därutöver expansionsmöjligheter och flyttning är aktuell. Dagens placering är olämplig framför allt med avseende på den omfattande hanteringen av farligt gods.

Fördjupning av översiktsplanen

Kommunala inriktningar och politiska ställningstaganden ändras över tid beroende på till exempel nya krav och behov som ställs från samhället. Den ovan beskrivna och sammanlagda kunskapen mynnade därför i att en ny fördjupning av översiktsplanen (föp) togs fram för Tunadal-Korsta-Ortviken (2009). Aktuell detaljplan grundar sig på denna. Föp genomfördes dels för att hantera alla de markanspråk och önskemål om förbättrade transportförhållanden som finns från lokal industri, dels för att möjliggöra en avveckling av den centralt belägna kombiterminal som medför stora begränsningar i centrala Sundsvall. En etablering av kombiterminal/hamn i ett annat läge skulle inte bidra till att lösa de problem och tillgodose de anspråk som identifierats i föp.

Olika alternativ studerades inom ramen för föp. Förslagen innebar till exempel att industrins önskemål om ytor i större utsträckning tillgodosågs, men även att utformningen tillvaratog boende- och miljöintressen i större utsträckning (till exempel möjlighet om boendet i Petersvik/Granli kunde bevaras). Synpunkter under planarbetets gång tillsammans med fördjupade utredningar låg därefter till grund för bortval och bearbetningar av det som nu redovisas som detaljplaneförslag.

Alternativ i Fillan

2007 tog Banverket fram en utredning om lokalisering av en ny rikskombiterminal i Sundsvallsregionen (*Fördjupad idéstudie Lokalisering av kombiterminal i Sundsvallsregionen, Slutrapport, Banverket 2007-05-04*). Studien visade bland annat på en möjlig placering av en kombiterminal i Fillan, strax norr om Tunadal. Alternativet valdes dock bort av flera anledningar.

För att en etablering av en containerhamn och kombiterminal ska vara hållbar krävs en absolut närhet mellan dessa verksamheter. Fillan och Tunadal ligger för långt från varandra i detta avseende. Alternativet i Fillan saknar även hamndjupet och den direkta närheten till markytor som krävs för tredjepartslogistik och två transportkrävande verksamheter (Ortviken och Korstaverket). En förutsättning för att utveckla terminalen är att möjlighet finns att uppnå en kritisk godsvolym och att det uppkommer regionala utvecklingseffekter i form av följdetableringar i närheten av kombiterminalen.

Att dela hamnen till Fillan/Tunadalshamnen respektive till läge med större djup en bit norrut är heller ingen hållbar lösning. Tunadalshamnen har idag redan uppnått sitt kapacitetstak och skulle inte klara volymerna som nu ska hanteras. Om Tunadalshamnen ianspråktas för containertrafik trängs även befintlig verksamhet undan vilket skapar andra problem.

Övergripande lokaliseringsutredning

För att vara säker på att föreslagen lokalisering var den bästa genomfördes en lokaliseringsutredning i samband med uppstarten av detaljplanearbetet. I den övergripande hamnlokaliseringsutredningen jämfördes föreslagen lokalisering (strax söder om Sundsvalls hamn i Tunadal) med en lokalisering i Söråkers hamn respektive i Härnösands hamn samt nyttjande av befintlig containerhamn i Gävle. Detta urval av alternativ grundades i all väsentlighet på de synpunkter som Länsstyrelsen framförde vid ett tidigt samrådsmöte som hölls i april 2011. Alternativen värderades och Tunadalshamnen bedömdes vara mest lämplig. Gävle bedömdes ligga på för stort avstånd för transporter med start och slutdestination i Sundsvallsområdet.

Den övergripande utredningen låg till grund för det samråd som Sundsvall Logistikpark genomförde mellan den 16 juni och den 26 augusti 2011 som ett led i upprättandet av miljökonsekvensbeskrivning för tillståndsansökan.

Fördjupad lokaliseringsutredning

Lokaliseringen har utretts fördjupat med syfte att identifiera platser där det är möjligt att alternativt förlägga en ny regional containerhamn utan att ta hänsyn till den beskrivna lokala problematiken samt att mer entydigt svara till miljöbalkens bestämmelser om platsval. Verksamhetens ändamål har även preciserats vilket innebär en tydligare utgångspunkt för sökningen efter tänkbara hamnar/hamnlägen. Sökområdet har begränsats till en kuststräcka med Örnsköldsviks kommun i norr och Hudiksvalls kommun i söder. Avgörande för den gjorda avgränsningen är att verksamhetens ändamål inte bedöms vara möjlig att uppfylla utanför detta område. I den tidigare lokaliseringsutredningen fanns Gävle hamn med som alternativ, efter begäran från Länsstyrelsen. Gävle (eller Trondheim) kan dock inte anses vara en möjlig alternativ lokalisering i miljöbalkens mening. En hamn vars ändamål är att stärka den inomregionala godsinfrastrukturen kan rimligtvis inte lokaliseras flera tiotals mil utanför regionens mest perifera delar.

Den fördjupade lokaliseringsstudien har utförts stegvis. Först har hamnar och andra möjliga hamnlägen identifieras inom sökområdet. De hamnar och hamnlägen som uppfyller grundförutsättningarna enligt uppsatta kriterier har därefter utvärderats i ett andra steg gentemot ett antal faktorer avseende platsens lämplighet för lokalisering av en containerhamn. De möjliga lokaliseringsalternativ som kvarstår efter det andra utvärderingssteget är den planerade lokaliseringen i Petersvik, Utansjö, Härnösands djuphamn och Söråkers hamn.

I jämförelse med ansökt lokalisering i Petersvik anses Utansjö som det mest intressanta lokaliseringsalternativet. Utansjö ligger centralt i mellersta Norrland, uppfyller kraven på resurshushållning och minsta möjliga intrång och olägenhet. Hamnen har goda djupförhållanden, stora ytor samt närhet till befintlig infrastruktur, såväl till väg och järnväg. Platsen är lokaliserad utanför vad som kan betecknas som Sundsvallsregionen men ligger centralt placerad för en bredare krets av Västernorrlands godstransportkunder.

Petersvik har jämfört med Utansjö fördelar att tillgodose även andra behov, till exempel införsel av biobränsle och LNG till det redan befintliga kraftvärmeverket i Korsta. Området ligger även direktanslutet till två transportkrävande verksamheter och vilket innebär att behovet av transporter kan minimeras. Tunadals (Sundsvalls) hamn är dessutom av riksintresse för kommunikationer.

Vid anläggandet av hamn i Petersvik måste oexploaterad mark tas i anspråk, men då området i sin helhet redan är industripräglat bedöms intrångseffekterna begränsas något. Intrång i kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer och olägenheter för kringboende är platsens största nackdelar (se även planMKB). I takt med närliggande industriers planerade kapacitetsökning bedöms placeringen i Petersvik som mest strategiskt lämplig. Möjligheten att nyttja befintlig landinfrastruktur och att en större kombiterminal kan anläggas i direkt anslutning till hamnen är viktigt både ur ett hushållningsperspektiv och utifrån möjligheten att minimera godshanteringens totala miljöpåverkan.

Varken djuphamnen i Härnösand eller Söråkers hamn uppvisar egenskaper som ger anledning att anta att en lokalisering på någon av dessa platser skulle ge en bättre resurshushållning eller mer begränsade intrång och olägenheter än vid en lokalisering enligt aktuellt planförslag. I båda fallen krävs omfattande muddringar, speciellt i Söråker. Timrå kommun har dock i gällande översiktsplan, planer på att bygga om Söråkers hamn för containerhantering och att anlägga en kombiterminal i Torsboda i anslutning till hamnen. Hamnen har fått tillstånd för muddring, men endast till ett djup av 7,5 meter vid kaj, vilket inte är tillräckligt för att uppnå syftet med aktuell verksamhet.

Korstaverket

Förslaget till detaljplan för Sundsvall Logistikpark, samt separat detaljplan för Korstaverket, gör det möjligt att utveckla Sundsvall Energis verksamhet vid Korstaverket för en mer hållbar och klimatanpassad logistik av bränslen. Bolaget planerar att bygga om befintligt oljeeldat kraftvärmeverk för användning av biobränslen. Därigenom kommer cirka 90 % av nuvarande oljeanvändning under ett normalt år att ersättas med biobränslen. Ett normalt år används 15.000 - 20.000 ton eldningsolja vid Korstaverket. Under 2010, som var ett kallt år användes cirka 28.000 ton eldningsolja.

Det ombyggda kraftvärmeverket får en kapacitet att producera fjärrvärme och el med en användning av upp emot 360.000 ton biobränsle per år. Det sammanlagda behovet av transporter av biobränsle kommer att uppgå till upp emot 12.000 lastbilar per år. Med nuvarande förutsättningar kommer allt biobränsle att transporteras till Korstaverket med lastbil. Med den nya Logistikparken blir det möjligt att transportera en stor andel av bränslet med tåg och båt. Det innebär att miljöpåverkan från transporterna minskar och att Sundsvall Energi får en kostnadseffektivare bränslehantering.

Sundsvall Energi utreder även tekniska och ekonomiska förutsättningar för att uppföra ett biogaskombinat vid Korstaverket. I biogaskombinatet ska organiskt avfall från hushåll, slam från reningsverk och organiska fraktioner från industri behandlas genom rötning. Vid rötningen bildas biogas som uppgraderas till fordonsbränsle. I ett tidigt skede planerades att anläggningen skulle lokaliseras till Petersviksområdet. Det finns dock flera tekniska och ekonomiska fördelar med att biogasanläggningen lokaliseras i direkt anslutning till Korstaverket. Bland annat transporteras hushållens avfall från Sundsvall i så kallade ”tvåfacksbilar” där det ena facket innehåller brännbart avfall och det andra facket utsorterat matavfall. Logistiken för hantering av hushållsavfallet blir effektivare om biogasanläggningen ligger nära Korstaverkets kraftvärmeverk för avfallsbränsle. Dessutom kan biogasanläggningen integreras med Korstaverkets ång- och hetvattensystem.

Genom att lokalisera lager för biobränslen inom Logistikparken, för att bereda plats för biogasanläggningen vid Korstaverket, erhålls ett sammantaget effektivare markutnyttjande.

För Sundsvall Energis verksamhet är det synnerligen angeläget att i framtiden ha möjlighet att ta emot bränslen på tåg och båt. Planförslaget ger förutsättningar för att ta emot bränslen på tåg för mellanlagring på en cirka 5 ha stor yta. Projektet Sundsvall Logistikpark är således prioriterat ur såväl miljösynpunkt som ur ekonomiskt synpunkt och är den enskilt viktigaste åtgärden inom kommunens verksamhet för minskad klimatpåverkan.

Prövning

Frågan om alternativ lokalisering av verksamheten har bedömts i föregående planskeden. Den valda platsen prövas dels inom ramen för den tillståndsprövning som krävs enligt miljöbalken och dels inom ramen för kommunens detaljplaneläggning av området.

Översiktliga planer och program

Översiktsplan

Enligt plan- och bygglagen ska alla kommuner ha en aktuell översiktsplan (ÖP) som omfattar hela kommunens yta. ÖP ska redovisa hur kommunen tänker sig användningen av mark- och vattenområden på längre sikt samt hur den byggda miljön ska utvecklas eller bevaras. Planen ska också redovisa allmänna intressen, till exempel riksintressen och miljökvalitetsnormer. Större samhällsinvesteringar är också viktiga att beskriva i planen. ÖP är inte juridiskt bindande, men är ett politiskt dokument som sammanfattar kommunens vision och är ett strategiskt dokument för den framtida utvecklingen och den fysiska planeringen i kommunen.

Kommunfullmäktige antog 2005 en kommuntäckande översiktsplan för Sundsvall, vilken aktualiserades 2009. I denna går att läsa att kulturmiljöer och natur är viktiga värden att värna, men staden måste också kunna tillhandahålla en gynnsam miljö för utveckling, till exempel för att uppnå ett attraktivt och dynamiskt näringsliv. Sundsvall ska även vara en motor för den regionala utvecklingen och för att nå ett långsiktigt hållbart samhälle måste bland annat transporter optimeras.

I ÖP redovisas de planer som gäller tillsammans med denna, bland annat *Fördjupad översiktsplan för Korsta-Petersvik* (1993). ÖP antogs 2005, därefter har fördjupningen ersatts med en ny fördjupning för Tunadal-Korsta-Ortviken (2009), se nedan.

Aktuell detaljplan grundar sig i och följer intentionerna för den översiktliga planeringen.

Arbete har påbörjats med en ny översiktsplan för Sundsvalls kommun med planeringshorisont 2021. Tills vidare gäller dock den som antogs 2005 och som aktualiserades 2009.

Kustplan

Kustplanen (*Kustplan, Planeringsunderlag för översiktsplan, antagandehandling 28 februari 2011)* är ett planeringsunderlag för översiktlig planering som behandlar värden och anspråk kopplade till kusten samt föreslår riktlinjer för hur värdena ska bedömas i samband med översikts- och detaljplanering samt bygglovsprövning. I översiktsplanen med fördjupningar tar kommunen ställning till dessa intressen och beskriver eventuell önskvärd utveckling inom respektive område.

Aktuellt detaljplaneområde ingår i Kustplanen. Området Petersvik, med de stora trävillorna från ångsågsepoken, bedöms vara ett område av lokalt kulturintresse, men även sett i ett nationellt perspektiv. Petersvik är även ett viktigt område för friluftsliv och rekreation (det senare är hämtat ur kommunens grönplan). I Kustplanen går även att läsa att kustbebyggelse, sett tillbaka i tiden, ofta varit kopplad till olika näringar som jakt och fiske vilket senare ersatts av industri och hamnar. Inom de delar av kuststräckan som fortfarande domineras av industriell verksamhet ska denna beredas goda utvecklingsmöjligheter. Anläggningar som för sin funktion och attraktivitet måste ligga i strandnära lägen bör därför kunna prövas inom ramarna för befintliga lagar och regler.

Fördjupning av översiktsplanen

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken (antagen i augusti 2009) initierades i slutet av 2006. En projektgrupp på Sundsvalls kommun utsågs och kompletterades med en intern och en extern referensgrupp. I den externa referensgruppen ingick representanter från bland annat näringslivet, de berörda kommunala bolagen och representanter för boende i planområdet. En avgränsning av viktiga frågor i miljökonsekvensbeskrivningen gjordes i samråd med Länsstyrelsen. Under 2008 hölls informationsmöten för allmänheten och en mängd utredningar och synpunkter hanterades under processen som lett fram till en antagen plan. Aktuell detaljplan utgår från fördjupningen.

Mål och syfte

Målet och syftet med den fördjupade översiktsplanen är att visa hur området ska kunna utvecklas till ett intermodalt transportcentrum med strategisk hamn och kombiterminal tillsammans med övrig näringslivsverksamhet. Planen ska även visa hur detta ska kunna genomföras i relation till de boendeintressen och allmänna intressen som finns i området. Översiktsplanen ska ge vägledning för kommande detaljplanering och för övrig planering i området.

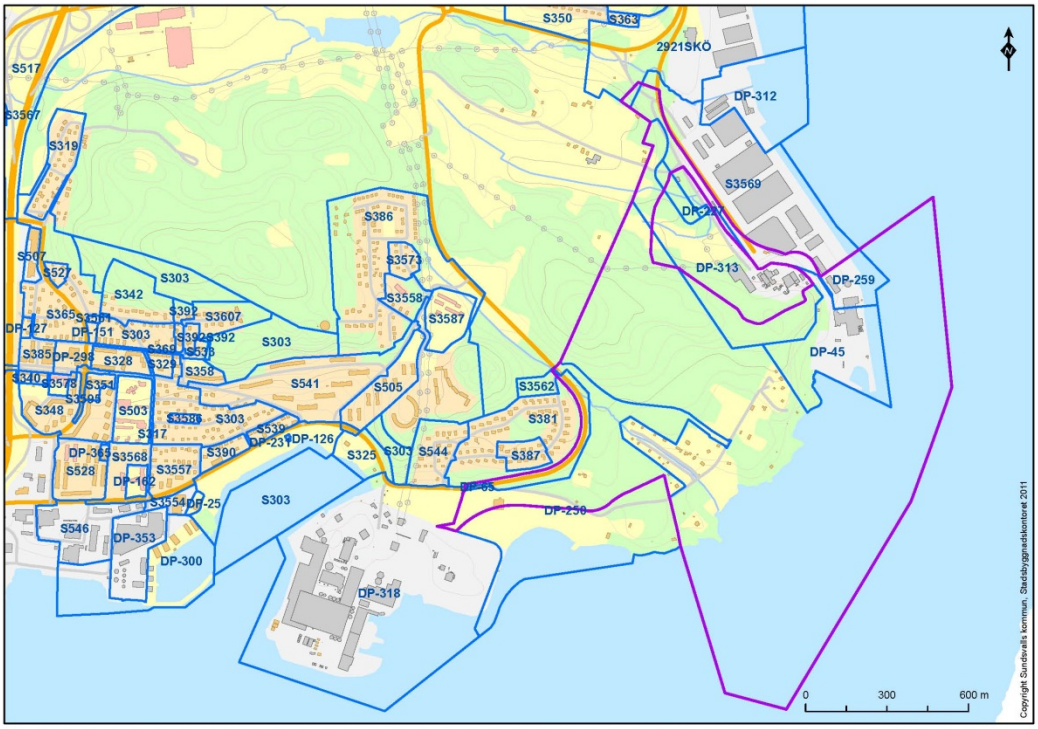
Se även *Fördjupad översiktsplan, Tunadal-Korsta-Ortviken, antagandehandling, 26 augusti 2009*.

Detaljplaner och områdesbestämmelser

Aktuellt planområde berörs delvis av gällande stads- och detaljplaner (se karta nedan). Det föreligger dock ett revideringsbehov av dessa vilket innebär att de helt eller delvis ersätts av denna detaljplan:

- Stadsplan 2921 (stg 4001 + m fl, Tunadals sågverk, Skön) ersätts för en mindre del för att möjliggöra en cirkulationslösning. Ingen skillnad gällande användning inom området sker i övrigt. Stadsplanen reglerar dåvarande ändring och utvidgning av Tunadals sågverk. Stadsplanen antogs 1985 och har inte längre någon genomförandetid.
- Stadsplan 3569 (Tunadalshamnen) ersätts delvis gällande järnvägsområdet. Planen har inte längre någon genomförandetid.
- Stadsplan 381 (Granbacken) ersätts delvis för Tunabäcksvägen samt för gc-väg norr om och naturmark söder om denna. Detta för att tydliggöra gränserna mellan olika gällande planer. Ingen skillnad gällande användning inom området sker. Stadsplanen antogs 1964. Äldre planer som stadsplaner, byggnadsplaner och avstyckningsplaner gäller idag som detaljplaner. Planen har inte längre någon genomförandetid.
- Detaljplan (Dp) 45, innehållande Neste och Imerys verksamheter, samt Dp 259, som också innehåller Imerys verksamhet, ersätts helt med aktuell detaljplan. Gällande bestämmelser överförs i stort sett till den nya detaljplanen. Detaljplanens genomförandetid sträckte sig till 1994-10-23.
- Dp 65 (detaljplan för Ortviken, som till stor del redan ersatts av Dp 318) ersätts helt av den nya detaljplanen. Aktuellt område omfattar Tunabäcksvägen nordost om Ortviken. Detaljplanens genomförandetid sträckte sig till 1995-04-05.

- Dp 227 (äldre detaljplan för Korstaverket) ersätts för den primära vägen som går genom Korstaberget. Planen innebär reglering av yta där anläggning för rening av dagvatten ska finnas. Detaljplanens genomförandetid sträckte sig till 2011-07-18.
- Dp 250 (Utbyggnad av Ortvikens pappersbruk) ersätts delvis av aktuell detaljplan gällande transportkorridoren mot pappersbruket. Detaljplanen har genomförandetid till 2012-12-11 (15 år från regeringens beslut 1997-12-11). Skälet till att planen ersätts under genomförandetiden är att aktuell utveckling är av stor vikt för samhäller och kunde inte förutses när planen antogs.
- Dp 313 (Sundsvall energis fjärr- och kraftvärmeanläggningar) ersätts delvis av aktuell detaljplan gällande naturmarken. Övrig del planläggs i separat detaljplan (se nedan; *pågående detaljplaner*) vilken blir helt omsluten av aktuell detaljplan för Sundsvall Logistikpark. Planprocesserna sker parallellt. Detaljplanen har genomförandetid till 2014-04-15 (10 år från lagakraftdatum 2004-04-15).
- Detaljplan 318 (Killingholmen, Ortvikens pappersbruk) angränsar till aktuell detaljplan men ersätts ej. Detaljplanen har genomförandetid till 2019-10-19 (15 år från lagakraftdatum 2004-10-19).



Gällande stads- och detaljplaner (2011-09-08) samt aktuell detaljplanegräns

Pågående detaljplaner

Detaljplanearbete för Korstaverket sker parallellt med denna process (ersätter del av Dp 313). Syftet med detaljplanen är att åstadkomma en mer miljöanpassad energiproduktion av el och fjärrvärme samt att omhänderta och behandla organiskt material för produktion av fordonsbränsle (biogas). Inom planområdet tillåts även annan industri, framför allt sådan som kan nyttja överskott eller restprodukter från

Korstaverkets verksamhet. De anläggningar som föreslås är tillståndspliktiga enligt Miljöbalken (MB) 9 kap 6§.

Övriga utredningar, förordnanden och beslut

Tidigare utredningar

I samband med att *Konsekvensbeskrivning med MKB* gjordes till fördjupningen av översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken togs ett antal delutredningar och övrigt underlagsmaterial fram:

- Översiktlig bullerutredning Tunadal - Korsta – Ortviken, Delutredning till fördjupad översiktsplan, WSP, mars 2009
- Landskapsanalys, Tunadal - Korsta – Ortviken, Delutredning till fördjupad översiktsplan, WSP, mars 2009
- Förorenad mark, Tunadal - Korsta – Ortviken, Delutredning till fördjupad översiktsplan, WSP, juni 2008
- Översiktlig riskanalys, Tunadal - Korsta – Ortviken, Delutredning till fördjupad översiktsplan, WSP, juni 2008
- Övergripande riskbedömning för transporter av farligt gods, Tunadal-Korsta-Ortviken, Delutredning till fördjupad översiktsplan, WSP, mars 2009
- Översiktlig trafikutredning Tunadal - Korsta – Ortviken, Delutredning till fördjupad översiktsplan, WSP, mars 2009
- Vattenmiljö, Tunadal - Korsta – Ortviken, Delutredning till fördjupad översiktsplan, WSP, mars 2009
- Regionalekonomisk konsekvensbedömning, Delutredning till fördjupad översiktsplan, Sweco, januari 2009.

Utredningar i samband med detaljplanering

I och med framtagande av aktuell detaljplan har ytterligare utredningar gjorts. Vissa utredningar ligger även till grund för den ansökan om tillstånd enligt miljöbalken som Sundsvall Logistikpark ansöker om för att anlägga och driva den planerade containerhamnen med utfyllnad av intilliggande vattenområde, kombiterminal samt nödvändig kulvertering av del av Tunabäcken. Denna ansökan sker parallellt med planprocessen. Utredningar sker även för den detaljplan som för närvarande är under framtagande för Korstaverket inklusive nödvändig miljökonsekvensbeskrivning för verksamheten. För vidare information, se *Bilagor framtagna till planhandlingen*.

Tillstånd enligt miljöbalken

Den planerade containerhamnen med tillhörande verksamheter kräver tillstånd enligt miljöbalken. Tillståndsansökan sker genom Sundsvalls Logistikpark AB. Ansökan planeras att lämnas in under 2012 och processen sker parallellt med aktuellt planarbete. Miljödom kan inte ges innan detaljplanen är antagen.

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är en del av den formella tillståndsansökan. Arbetet med MKB:erna (för verksamhet och detaljplan) samordnas i de delar de överlappar varandra.

Järnvägsplan Maland – Ortviken

Sundsvalls kommun, SCA och Trafikverket driver ett gemensamt projekt för att få till stånd en effektiv elektrifierad järnvägskoppling mellan Ådalsbanan och Ortvikens pappersbruk.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

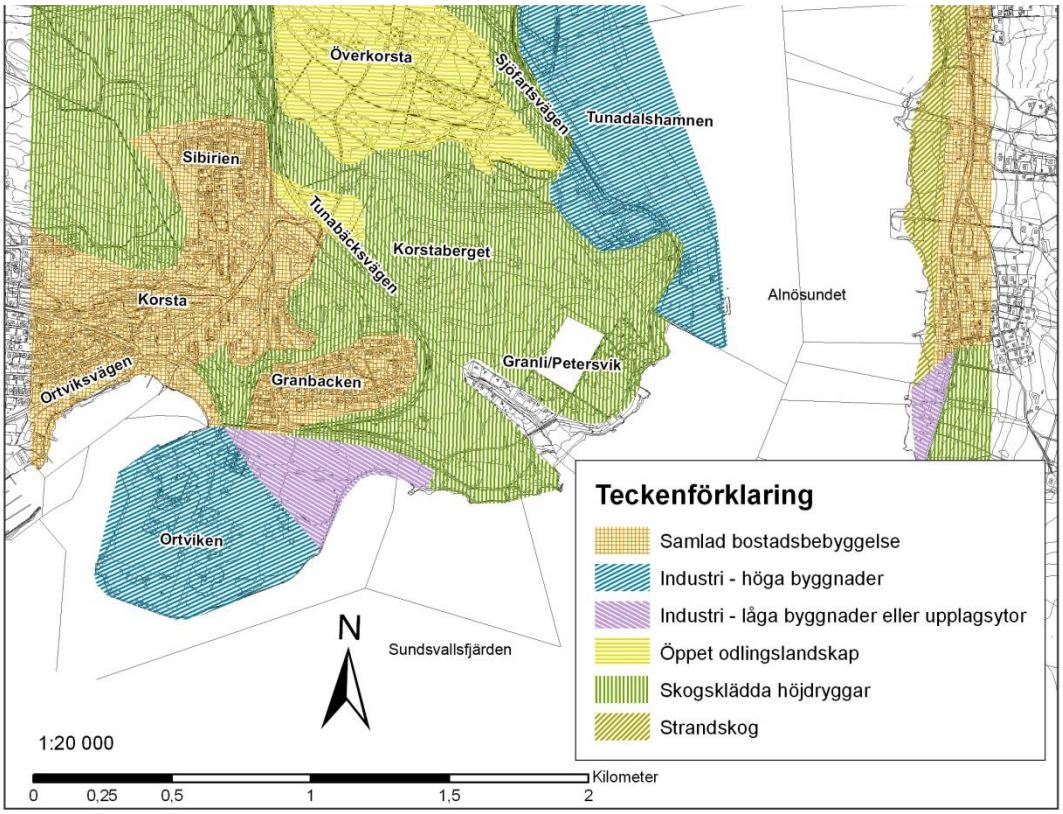
Mark- och vattenområden

Natur- och terrängförhållanden

Aktuellt planområde utgörs idag av skogsklädd, bergig terräng (Korstaberget) med spridd bebyggelse i Petersvik/Granli omgiven av verksamhetsområden (Ortviken och Tunadal), bostadsområden och värdefull kulturmark. Skogen på Korstaberget utgörs främst av äldre barrskog, men det finns även områden med blandskog. Marken i detaljplaneområdet sluttar från nordväst ner mot vattnet i öster med en nivåskillnad på cirka 38 meter.

Korstaberget, främst höjdpartierna, är populärt för rekreation/friluftsliv och bildar ett sammanhängande stråk där djur kan röra sig relativt skyddat ut mot kusten. Endast vid Petersvik når naturen ner till vattnet. Där finns naturliga stensträndер i form av några små vikar inklämda mellan industrins utfyllnader. Skogsbruk bedrivs i området, men är underordnat övriga intressen. Kalhyggen är inte önskvärda inom området.

I området nedanför skogspartiet återfinns Norra och Södra Sommarstigen. Detta område har gles bebyggelse och består av sedimentjordar med lövskog. Vägarna i detta område är inte belagda.

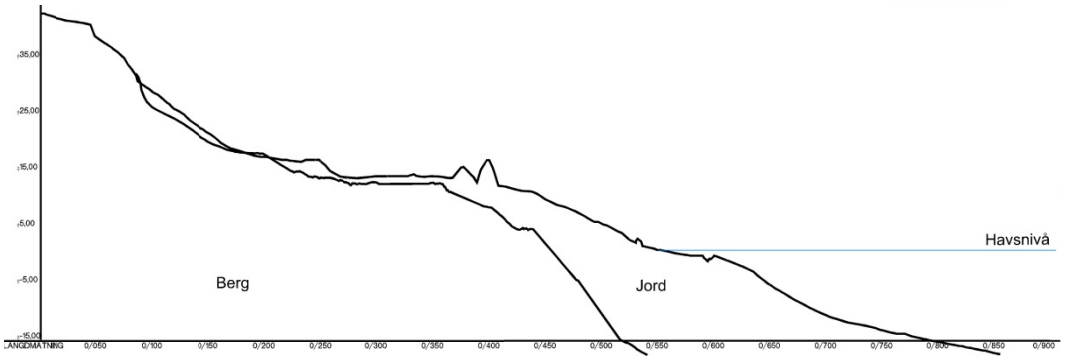


Havsviken är av betydelse för stadsnära rekreation. Både Sundsvallsfjärden och Alnösundet nyttjas för sjötrafik och en regionalt viktig allmän hamn (Sundsvalls hamn/Tunadalshamnen) ligger här vilken nyttjas av skogs- och pappersindustrin. Fjärden bedöms vara ekologiskt känsligt och får inte utsättas för några betydande nya utsläppskällor. Här bedrivs inget vattenbruk då området är av riksintresse för yrkesfisket. Vintertid, vanligtvis under perioden januari - mars, lägger sig isen i området, vilket innebär en speciell vegetation då isen påverkar strandvegetation och omdanar grunda bottnar.

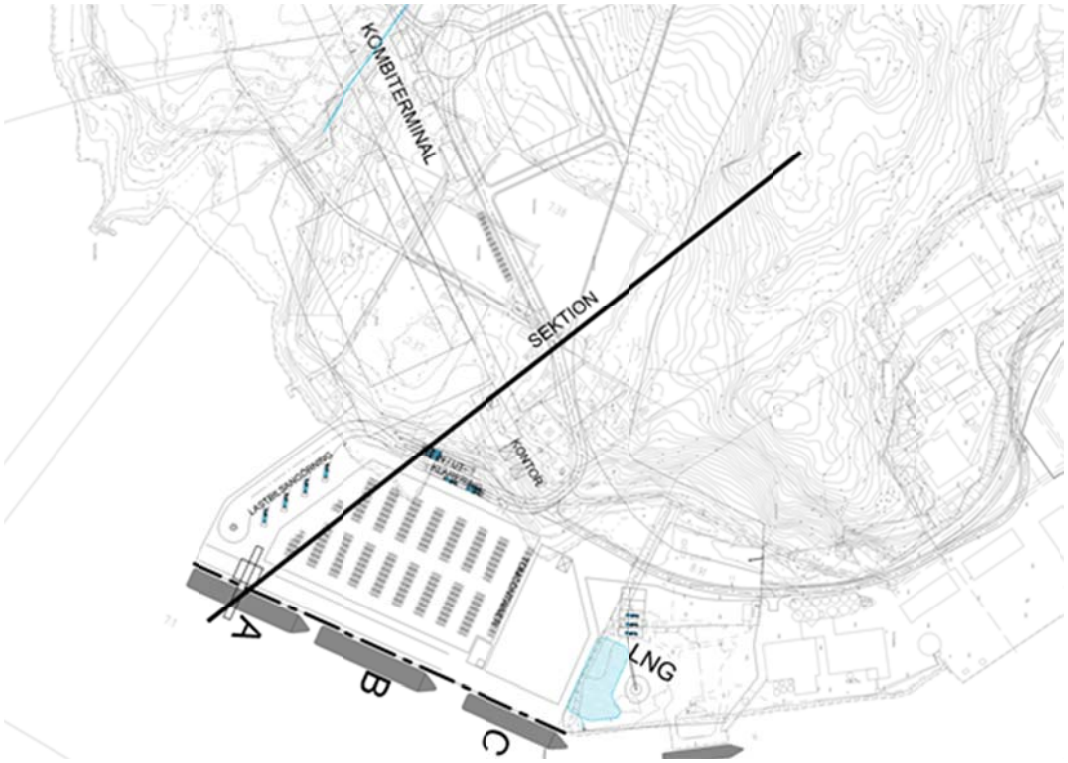
Området ligger i utkanten av ett mosaikartat jordbrukslandskap med stora variationer och lång tids hävd, förutsättningar som gynnar artrikedom hos både flora och fauna. Närheten till stadsbebyggelse och störningar från verksamheter utmed kusten gör dock att många djur söker sig till andra platser.

Det finns inga kända förekomster av rödlistade arter, nyckelbiotoper eller andra extra skyddsvärda delar i skogsmarken, med undantag från ett antal biotopskyddade stenmurar (se avsnitt *Naturskydd*). Korstaberget har också klassats som naturvårdsintresse av Sundsvalls kommun (Länsstyrelsens och kommunens naturvårdsobjekt enligt kommunens Kustplan). Klassningen grundar sig på skogens betydelse för det lokala friluftslivet samt för landskapsbilden.

Skogsbruk bedrivs inom aktuellt skogsområde (Korstaberget). Eftersom de branta bergssluttningarna inte är någon högproduktiv skogsmark bedöms konsekvenserna för skogsbruket bli små. Ett betydelsefullt skyddande skogsparti mellan Korstaverket och Granli har av misstag avverkats.



Sektion genom planområdet (se karta var sektionen är tagen nedan)



Klimat

Klimat är en statistisk beskrivning av vädret på en plats under en längre period, ofta 30-årsperioder med olika medelvärden och extremer. Det har på senare tid blivit känt att mänsklig aktivitet sannolikt påverkar klimatet. Havet vid Sundsvall beräknas bland annat till följd av förändrat klimat stiga upp till 50-80 centimeter fram till 2100 (inlandsisarnas avsmältning ej inräknat). Detta vägs dock upp av den landhöjning som sker i området med omkring 0,7 centimeter per år. Däremot finns en osäkerhetsfaktor vad som händer efter 2100. En större avsmältning av inlandsisarna kan innebära havsnivåhöjningar på flera meter. Detta kan även ske tidigare, men är svår att beräkna då osäkerhetsfaktorerna är många.

Framförhållning och behov av att anpassa samhället och dess infrastruktur till ett nytt klimat, med större risker för kraftigare skyfall, intensivare värmeböljor, ökande ras och skredrisker med mera är viktigt.

Den riskfaktor som planområdet utsätts för är framför allt höjning av havets nivå vilket innebär ett behov att anpassa kajer (till exempel möjlighet att justera efter framtida havsnivåer), dimensioner på trummor och dagvattensystem. Området bedöms i övrigt inte vara utsatt för några extrema väderförhållanden och är inte speciellt känsligt för översvämningar.

Geotekniska förhållanden

Västernorrlands län karakteriseras av det kuperade landskapet intill kusten. Sundsvallsområdet tillhör de områden i världen som har störst landhöjning (cirka 0,7 mm/år). Den stora landhöjningen har därmed haft stor inverkan på landskapet genom svallning och omfördelning av lösa jordlager. Älvdalar och mynningsområden karakteriseras därför mest av siltiga/leriga alluvialavlagringar, ibland utvecklade som deltaformationer. Sedimentlagren i lägre liggande terräng och vid kusten har genom den kraftiga omfördelningen av jordlagren ofta blivit mäktiga, vilket där lett till större skredkänslighet.

Lokalt inom planområdets består berggrunden översiktligt av sedimentgnejs och berggrunden är täckt av jordlager, såväl morän som sediment. Den skogsklädda marken domineras av morän som i de högre belägna partierna är tunnare. I de högst belägna delarna går berget i dagen. Kring Tunabäcken utgörs berggrunden av gnejser med granitinblandning, det vill säga ”sura” bergarter. Bäcken är nedskuren i finsediment mellan 0,5-5,0 meter ner till en botten av morän. Den sammantagna kärlväxtfloran vittnar om näringsrik mark med högt rörligt grundvatten.

Arbetet med den nya anläggningen kommer att innebära omfattande jord- och bergschakt. Det planeras även för en vägtunnel som förbinder området i syd med industriområdet i norr.

Den planerade utbyggnaden måste ta särskild hänsyn till de befintliga anläggningar som idag är belägna i berg. Detta gäller framför allt olje- och gasolbergrummen som har stora krav på en bibehållen lägsta grundvattennivå, men även den befintliga fjärrvärmetunneln som kommer att korsas av den planerade nya vägtunneln.

Bergschaktningsarbetena rekommenderas att utföras så att de uttagna massorna till stor del kan nyttjas som fyllnadsmassor vid utbyggnationen ute i Alnösundet.

Befintliga anläggningar under mark

Nordost om planerat terminalområde ligger 5 stycken bergrum benämnda A, B, C, D och E (se aktuellt område på detaljplanekartan). Bergrum A-D byggdes för lagring av olja. Bergrum E tillkom senare och nyttjas för lagring av gasol. Rummen har en volym om cirka 100.000 m^3 vardera.

Bergrum A och B ägs av Korsta Oljelager AB SEAB och används för oljelagring. Rummens taknivå ligger på -8 och bottennivå på -30 i RH2000.

Bergrum C-E ägs av Neste LPG AB. Bergrum C är taget ur bruk och är delvis vattenfyllt. En översiktlig besiktning gjordes av bergrummet i maj 2009 då det kunde konstateras att befintlig förstärkning var i relativt dåligt skick avseende de delar som kunde inspekteras. Förslag till åtgärder har tagits fram.

Bergrum D har även det tidigare nyttjas för oljelagring, men är idag vattenfyllt och fungerar som vattenridå för bergrum E. Bergrum E har en bottennivå på -106,5 i RH2000.

Från Korstaverket går en fjärrvärmetunnel mot nordväst, cirka 3x4 meter stor med tunneltak på nivå cirka +7 i RH2000.

Tidigare undersökningar

Geotekniska undersökningar (avseende jord och bergs tekniska egenskaper för tillämpning i planering och byggande) har tidigare gjorts i anslutning till planområdet i samband med arbeten för Tunadals hamn, Korstaverket och bränsleförvaringsanläggningar i Korstaberget. Inom den del av planområdet som i stort består av oexploaterad mark har inga tidigare geotekniska utredningar utförts.

Aktuella undersökningar

Ett sammanfattande PM (*PM Geoteknik, Sammanfattning jord-, berg- och hydrologiförhållanden, WSP, februari 2012*) beskriver jord-, berg och hydrogeologiska förhållanden baserat på undersökningar, fältkartering och tidigare uppförda anläggningar inom området där Logistikpark Sundsvall planeras. Frågeställningar avseende bergschaktfrågor och inläckage hanteras också underlaget.

Markundersökningar/geotekniska undersökningar har genomförts under sommaren 2011 som föreberedande för schaktningen, det vill säga geofysisk kartering genom så kallad refraktionsseismik och georadarundersökning. Mätningarna ger information om geologiska förhållanden som jorddjup och bergkvalitet

I det havsområde som ska landfyllas har en översiktlig geoteknisk undersökning genomförts för att ge underlag för anläggandet (stabilitet) och val av kajtyp för den planerade containerhamnen.

Mark- och havsbottenförhållanden

Landområdet består av från väster av ett 1-2 meter mäktigt moränlager på berggrunden. Vid kombiterminalens läge ökar moränens mäktighet till cirka 10 meter. Vid grundläggningsnivån vid kombiterminalen förväntas hård morän som medger att tyngre byggnader grundläggs utan pålning. Inom hela 3:e partsområdet kommer grundläggningsnivån att bestå av bergterrass.

Havsbotten inom planområdet består av från ytan räknat av 3-6 meter lösa till fasta sedimentlager. Sedimenten i ytliga lager består av mycket lättflytande slam med viss miljöförorening i översta 20 centimeter. En succesiv övergång till fast lera och siltig sand på moränen.

Den dominerande bergarten inom området är en glimmerrik sedimentgnejs. Gångar av Alnöit har påträffats vid tidigare undersökningar. Denna bergart har inslag av upp till 1 cm stora korn av biotit och pyroxen. Bergarten kan vara vittringskänslig.

Anläggningsarbeten

Bergschaktningsarbetena måste anpassas så att de höga skärningarna i största möjliga mån kan planeras och lokaliseras utifrån rådande geologi och därmed undvika omfattande förstärkning och drift- och underhåll.

Landbyggnaden planeras med utfyllnad på jungfrulig botten i Alnösundet och från en naturlig strandlinje längs fastlandssidan i väster. Mot norr gränsar landbyggnaden mot ett utfyllt landområde för gasterminalen som är den sydligaste delen av Tunadalshamnen. I söder och öster kommer landbyggnaden gränsa till Alnösundet. Byggandet av den nya kajen med landutfyllnad i vattenområdet ut till planerad

kajlinje från gasterminalens utfyllnad i nordost kommer att kräva stabilitetsåtgärder. Huvudförslaget baseras på att göra en invallning längs kajlinjen i Alnösundet med en bank av sprängsten /krossmaterial. Denna bank förutsätter att stabilitetsmuddring (borttagning av lösa sediment) utförs under bankens bottenbredd som då vilar på friktionsjord av sand på morän. Som jämförelse kan anges att gasterminalens sprängstensutfyllnad utfördes med en invallningsbank på likartat sätt. Förorenade sediment i de ytliga sedimenten muddras separat och läggs i en inre invallning för att senare täckas över och därigenom ingå i den blivande hamnplanens uppbyggnad.

En avloppsledning för processvatten från Korstaverket lades ner på botten i aktuellt område år 2006. Ledningen går från södra stranden längs gasterminalen och i sydostlig riktning 350 meter till cirka 18 meters vattendjup. Ledningen ligger fixerad med betongsänken i de ytliga mycket lösa sedimenten. Lokaliseringen av denna måste ses över vid byggande av ny kaj.

Stabilitet och sättningar
Sättningar kommer att motverkas genom att en överlast läggs på hamnplanens yta. Metoden har använts i angränsande område med gott resultat.

Hamnens yttre del grundläggs på pålar och sprängstensvall. Området uppvisar inga skredområden. Vid byggande av hamnen med höga sprängstensvallar måste dock risk för skred eller brott i bottenstrukturen beaktas vid konstruktionen av anläggningen.

Grundvattenförhållanden

Planområdet sluttar kraftigt från omgivande mark vilket innebär att avrinningen sker från ett stort område genom planområdet ut till Alnösundet. Området bedöms översiktligt inte innehålla några speciellt känsliga eller unika hydrologiska förhållanden utöver vad som är vanligt för denna typ av terräng.

Ett flertal grundvattenrör finns utplacerade inom Korstaområdet för att bevaka grundvattennivåerna i och kring de 5 bergrummen. Normalt påträffas grundvatten kring 1 meter under markytan.

För att hindra spridning av petroleumprodukter och gas finns krav på hur låg grundvattennivå som är tillåten för de olika bergrummen. För bergrum A-C har en gräns på +12 i RH2000 satts för lägsta grundvattennivå. Markytan ovan de bergrummen ligger på +30-+35 i RH2000. För gasolbergrummet har grundvattenytans miniminivå satts till -2 i RH2000. Här ligger markytan lägre, +2 - +7 i RH2000.

Förorenad mark och vatten

Sundsvallsbukten har under lång tid varit industriellt påverkad och hårt belastad av utsläpp i både mark och vatten. Ända sedan industrialismens genombrott har en rad förorenande ämnen släppts ut i området som metaller, kvicksilver, klorerade föreningar, organiska ämnen och näringsämnen. Källorna är både direkta utsläpp från industrier och indirekta utsläpp som orsakas av olika föroreningar som läcker ut från förorenade områden.

Utsläpp från sjötrafiken

Traditionellt har mindre uppmärksamhet ägnats åt begränsningen av utsläpp i sjötrafiken än från industrianläggningar och energiproducerande anläggningar samt vägtrafik på land. I vägtrafiken används för närvarande i praktiken svavelfria

bränslen. Utsläppen i sjötrafiken har vuxit sig betydande och om inte ytterligare åtgärder vidtas kommer utsläppen av svaveldioxid och kväveoxid i sjötrafiken att vara större än utsläppen från de källor som finns på land år 2020. På grund av detta finns förslag till nya EU direktiv (1999/32/EG) om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen vad gäller svavelhalten i marina bränslen och om ytterligare minskning av förorenande utsläpp från sjötransporter.

Det sker en snabb utveckling för containertrafiken till sjöss. Hamnen planerar för framtida fartygsstorlekar, det vill säga 2800 TEU, 20-fots containers. Större fartyg innebär en kraftig kostnadssänkning per container vilket kan motverka fördyringarna på grund av det nya svaveldirektivet. Järnvägen och lastbilstrafiken på land bedöms aldrig kunna motsvara/ersätta sjöfartens godsmängder. Sjöfart är ett mycket effektivt sätt att transportera stora laster och kommer att kvarstå och utvecklas. Med tekniska lösningar kan fartygen allt eftersom anpassa sig till nya regler.

Föroreningar från befintliga verksamheter

Detaljplaneområdet består till stor del av jungfrulig skogsmark samt mindre delar fritidsbebyggelse med ett fåtal åretruntboende. De markföroreningar som kunnat misstänkas härstammar från luftnedfall av partiklar från Korstaverkets förbränningsanläggning.

Provtagning har utförts på mossa och i två delområden i mark. Inga föroreningar påträffades över gällande riktvärden, och dessa delar av markområdet kan därför betraktas som oförorenade.

De industriverksamheter som kan ha gett upphov till markföroreningar är samtliga belägna utanför detaljplaneområdet gräns, främst Tunadal och Ortviken. Dessa kan dock ha påverkat sedimenten genom diffus spridning.

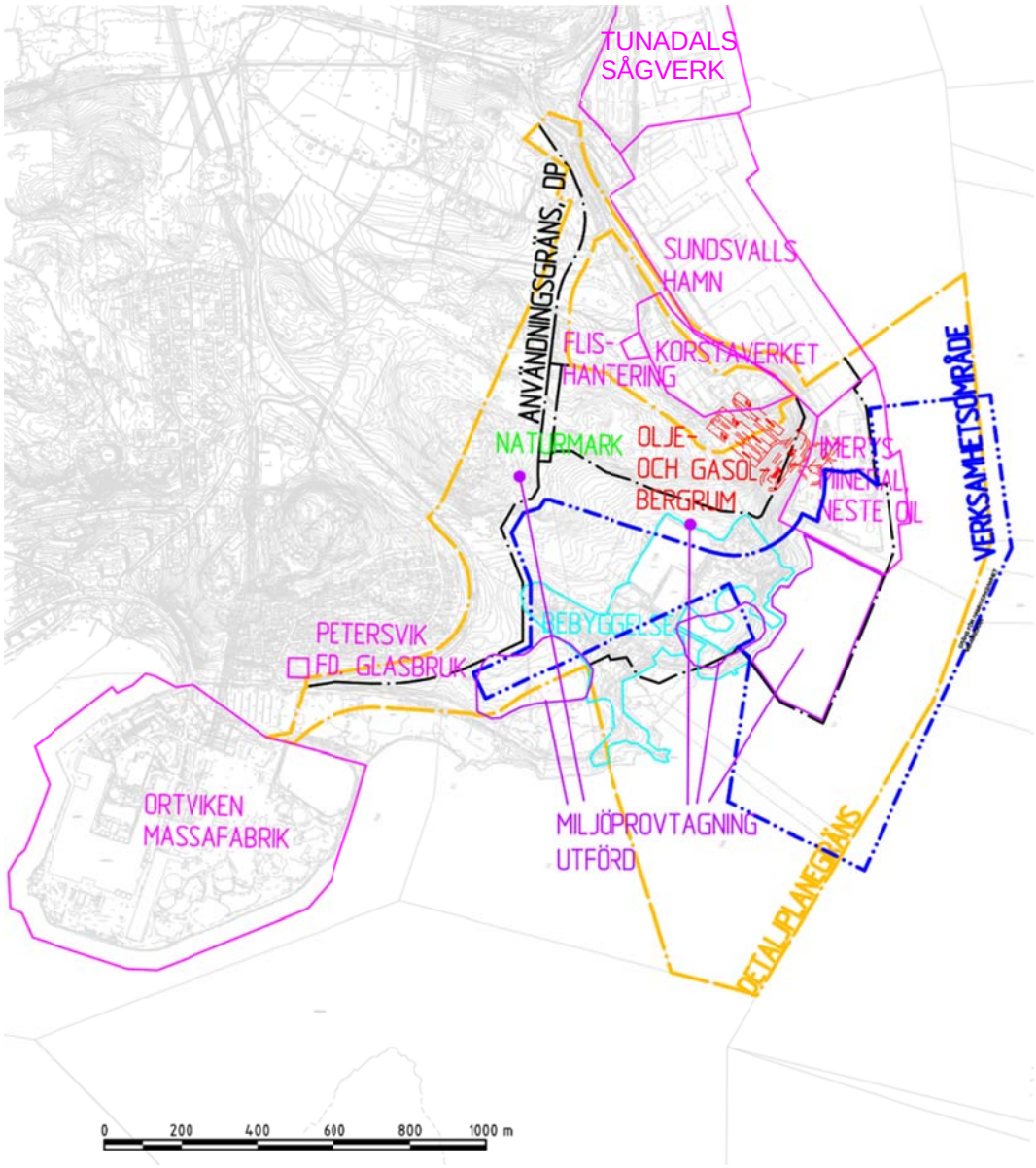
Sedimenten som kommer påverkas av den planerade landbyggnaden vid Petersvik har undersökts med avseende på ett stort antal miljöföroreningar. Halterna av de analyserade ämnena är jämförbara med, och i vissa fall lägre än, halterna i sediment i närliggande Alnösundet och Sundsvallsfjärden. En eventuell spridning av sedimenten vid muddring och grävning bör därför inte påverka omgivningen negativt.

Byggande av hamnen medför lokal grumling. Grumling medför att ljusförhållanden förändras vilket påverka planktontillväxten. Grumling är dock av övergående karaktär då denna försvinner relativt snabbt när omblandning i sedimenten upphör. Arbetet ska styras och kontrolleras noga.

Den industriella verksamhet som pågår inom detaljplaneområdet är Neste Oil och Imerys Mineral, direkt söder om Sundsvalls hamn. Inga processer i detta område ger dock upphov till misstanke om markförorening.

Olje- och gasolbergrummen mellan Neste Oil och Korstaverket är belägna nere i Korstaberget. Dessa bör beaktas främst ur ett grundvattenperspektiv. Bergrummen bevakas med hjälp av grundvattenrör för kontroll av eventuella läckage. Krav finns på miniminivå för grundvattnet, för att hålla rätt tryck och bevara inneslutningskapaciteten i bergrummen. Detta behandlas vidare i det geotekniskt PM (*PM Geoteknik, Sammanfattning jord-, berg- och hydrologiförhållanden, WSP, januari 2012*).

För mer information om de olika verksamheter och undersökningar som berör den planerade logistikparken, se *PM Förorenad mark och sediment, Sundsvall logistikpark, WSP, januari 2012*.



Översiktskarta över aktuella delområden och verksamheter (industriområden = rosa, naturmark = grön, bostadsbebyggelse = ljusblå, oljebergrum = röd, miljöprovtagna platser = lila, gräns för detaljplan = gul, gräns för verksamhetsområdet = mörkblå)

Övergödning

Norr om planområdet finns jordbruksmark varifrån visst läckage av näringsämnen sker till närliggande diken och vattendrag. Recipienten (Sundsvallsfjärden) har tidigare varit hårt drabbad av övergödning och döda bottnar men har återhämtat sig under det senaste decenniet.

Försurning

Jorden i Sverige och Västernorrland är naturligt sur och har dålig buffringsförmåga. Till viss del är försurningen naturlig, men den påverkas även av mänsklig aktivitet genom luftutsläpp av svavel- och kväveoxidföreningar, främst från fordonstrafik, sjöfart och industri.

Radon

Utifrån den översiktliga bergartskartan bedöms att radonrisken inte är förhöjd på platsen. Detta stärkes av tidigare undersökning i marken vid det angränsande Korstaverket där markradonhalter mättes 2004 (*WSP Samhällsbyggnad, PM Markradon 2004-12-21, 10026838*). Strålningen var under 10 kBq/m3 och marken klassades därav som lågradonmark. Denna klassificering innebär att inga särskilda konstruktionsåtgärder behöver vidtas med avseende på radonhalten (inom högriskområden ska byggnader där människor vistas mer än tillfälligt utformas ”radonsäkert ”, på normalriskområden kan enklare åtgärder vidtas).

Bebyggelseområden

Befintliga förhållanden

Sundsvall och Timrå var under ångsågsepoken tillsammans ett av världens största industricentra. Ångsågverken tog kusterna i anspråk och varje sågverk behövde ett stort område för bland annat kajer och brädgård. Som mest fanns här över 40 sågverk som satte stor prägel på bebyggelse och samhällsliv.

Kring industrianläggningarna växte arbetarsamhällen allt eftersom fram och antalet invånare i området har, framför allt under senare delen av 1900-talet, vuxit. Kring sekelskiftet (1887–1909) uppförde grosshandlare och industrimagnater påkostade sommarvillor i lugn avskildhet från stadslivet vid Petersvik/Granli. Ett tiotal villor utgör idag en samlad miljö med det sena 1800-talets träarkitektur, flera i välbevarat skick. Här växer mer än hundraåriga almar, ekar, lindar och lönnar och vid stranden ligger det nyrestaurerade kallbadhuset och ångbåtsbryggan vid Villa Kaptensudden från 1893. Senare har stadsbebyggelse, i form av villor och hyreshus, etablerats i omkring verksamhetsområdena. Närmast planområdet ligger Granbacken med omkring 50 villor som ansluter till Tunabäcksvägen.

Sågverksepoken var en viktig del av industrialiseringen av Sverige vilket lade grunden för dagens moderna samhälle. Sågverken har idag delvis ersatts med annan industri så som hamn och lager.

Sundsvalls hamn, norr om planområde, består idag av Oljehamnen och Tunadalshamnen. Tunadalshamnen är belägen cirka 5 kilometer nordöst om centrala Sundsvall och är en viktig hamn för skogsindustrin. Huvudverksamheten består i att hantera skogsindustriprodukter från SCA:s industrier i området på uppdrag av SCA Transforest. Befintliga kajer har ett vattendjup mellan 12,3 och 8,8 meter och är därmed Norrlands djupaste hamn. 2010 anlöpte 522 fartyg hamnen och 1.976.000 ton gods hanterades över kaj. En mindre containerhantering sker i dagsläget med 4.780 hanterade TEU över kaj 2010.

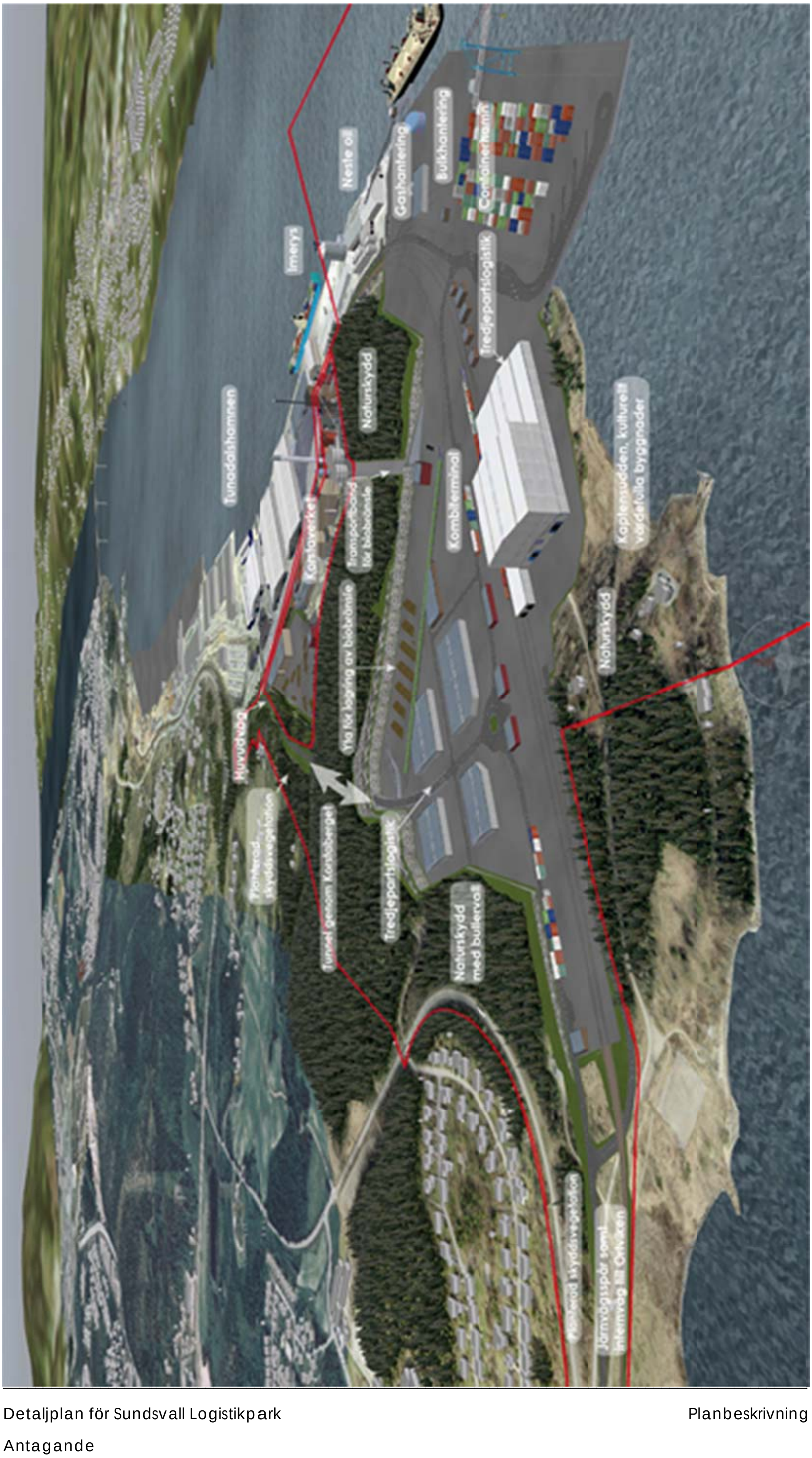
Odlingslandskapet i norr innefattar ett par mindre byar som beskrivs under samlingsnamnet Korsta by. Området har präglats av mänsklig aktivitet sedan järnåldern och landskapet är av stort kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen består huvudsakligen av traditionell blandad jordbruksbebyggelse som ligger på en mindre åsformation omgiven av ängs- och åkermarker i sluttningarna mellan de omgivande skogshöjderna. Johannedalsvägen och Tunabäcksvägen splittrar upp landskapet något.

Planerade verksamheter

Området har stor strategisk betydelse för utvecklingen av näringslivet i kommunen/regionen och omges av olika verksamheter med krav på expansion. Detaljplanen syftar därför till att både möjliggöra utveckling av befintlig verksamhet och tillgodose nya intressen genom att området utvecklas till ett intermodalt transportcentrum med strategisk (container-)hamn och kombiterminal för väg/järnväg/sjöfart (eventuellt till en så kallad rikskombiterminal) tillsammans med övrig näringslivsverksamhet.

De verksamheter som planeras inom planområdet är kombiterminal, plats för omlastning och lager av gods, ytor för 3:e partslogistik samt hamnverksamhet med hamnplan avsedd för containergods och bulkhantering (*Verksamhetsbeskrivning, Hamn och logistikpark, WSP, utkast, januari 2012)*. Befintliga ytor för hantering av gas (Dp 45) infogas i aktuell detaljplan för gashantering. Området utökas med hantering/förvaring av LNG (flytande naturgas). Det möjliggörs därutöver för en järnvägsansluten yta för mellanlagring av biobränsle för Sundsvall Energis framtida övergång till mer miljöanpassad energiproduktion. Placeringen gör att bränslet även kan transporteras med järnväg och båt. Transport till och från Korstaverket kan ske med transportband över naturområdet på berget. Verksamhetsområdet ansluts till det övergripande vägnätet med (intern) väg för industriell trafik och ledningsstråk.

Stor del av berget, drygt 2 miljoner kubikmeter fast berg (teoretisk fast volym) eller drygt 3 miljoner kubikmeter bergsmassor, samt cirka 1,4 miljoner kubikmeter jord planeras att sprängas/schaktas bort för att möjliggöra de relativt plana ytor som krävs för att anlägga en hamn och kombiterminal. Schaktmassorna planeras att nyttjas lokalt till byggande av ny hamn och landytor vid Tunadalshamnen. Nyttjande av sprängsten för invallningen i Tunadal förutsätter att det passar SCA:s tidplan.



Planerad hamnlayout, WSP, januari 2012

Maximal utbyggnad enligt detaljplanekartan. WSP, januari 2012

Kombiterminal

En utredning kring tänkbara lokaliseringar av kombiterminaler har tidigare gjorts av Trafikverket (före detta Banverket) där Tunadal finns med som ett av de lämpliga alternativen.

Detaljplanen möjliggör en kombiterminal med två parallella spår för 750 meter långa tåg (svensk standard). Elektrifierad järnväg ska kunna anläggas ända fram till Ortvikens pappersbruk så att gods i så stor utsträckning som möjligt kan transporteras på tåg utan att behöva lastas om på lastbilar.

Terminalens ungefärliga mått är 770 x 50 meter ger möjlighet till en effektiv hantering av containers, växelflak och andra lastbärare. Terminalen planeras så att ett ellok kan knuffa in tågsättet på oelektrifierat spår. Det färdiglastade tåget kan sedan avgå utan hjälp av rangerlok. Hanteringsspåren kan inte vara elektrifierade på grund av risken för kontakt mellan hanteringsutrustningen för containrar och kontaktledningar för järnvägen.

Hantering av containers inom terminalen ska ske med containerlyftande truckar av modell reachstacker. En reachstacker kan lasta och lossa ett tåg som står på det inre spåret i terminalen samtidigt som ett annat tåg står uppställt på det yttre spåret. Lyftkapaciteten är över 40 ton och uppställning av 3-4 containers i höjd är möjlig. Vid längre transporter av containers inom området används speciella dragtruckar.

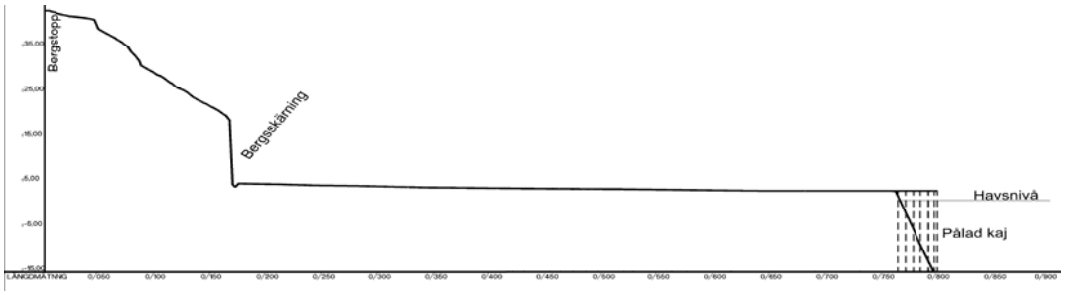
Kombiterminalen utformas så att uppställningsytor för containers, trailers och väntande dragbilar ligger i direkt anslutning till lastytan. Övriga utrymmen som kontor, garage och verkstad placeras också i nära anslutning till verksamheten.

Grundidén för godshanteringen inom terminalen är att omlastning från väg till järnväg eller omvänt ska ske i ett moment, utan mellanlagring. Därför måste en stor yta nära spåren vara avsedd endast för detta ändamål.

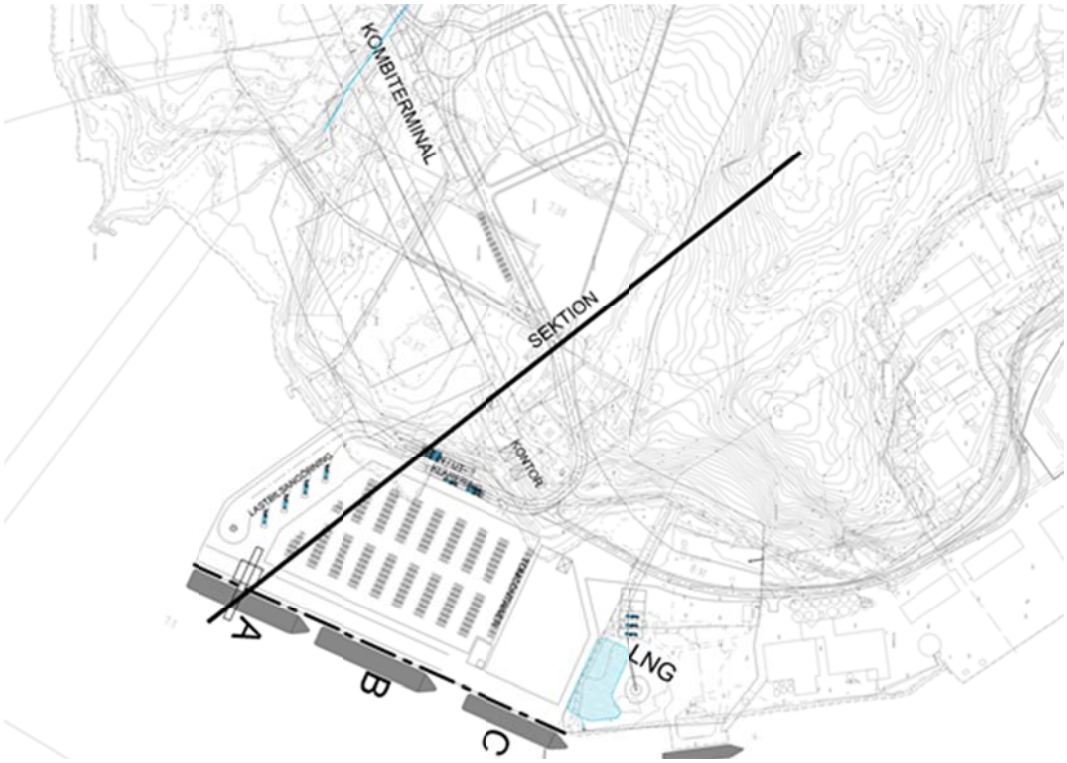
Hamn

Sundsvalls hamn/Tunadalshamnen har potential att expandera vilket planförslaget möjliggör. En etablering av ny containerhamn innebär att ett cirka 10 ha stort vattenområde fylls ut. Utfyllnaden av vattenområdet krävs för att erhålla tillräckligt stora ytor för hamn och terminalverksamhet samt för att för att få ett tillräckligt stort vattendjup vid kajen.

Utformningen anpassas till djupförhållandena i fjärden, så att djuphamn kan byggas utan behov av omfattande muddring. Motsvarande djup kan inte åstadkommas vid nuvarande hamnläge. Kajen med angränsande hamnplaner med lagerverksamheter, containerkranar och arbetsytor planeras ha en definierad höjd över havet som är praktisk att ansluta mot övriga ytor inom planområdet. För att åstadkomma dessa samordnade ytor krävs stora schaktarbeten för att uppnå önskvärda (små) lutningar mellan verksamheterna. Marken hårdgörs och höjdplaneras så att ytorna hänger samman med en nivå på cirka +3-6 meter över havet. Kajens höjd över havet och järnvägens tekniska egenskapskrav avgör höjd på resterande område.



Sektion av verksamhetsområdet (WSP, januari 2012)



Kombiterminalen beräknas ligga på en nivå på omkring 4 meter över havet för att klara nivåkraven för järnvägen. Befintlig mark behöver därmed sänkas med mellan 5-10 meter i detta läge. I samband med detta är det av yttersta vikt, inte minst ekonomiskt och miljömässigt, att de schaktmassor som frigörs kan användas i eller i närhet av schaktningen. Överskottsmassorna från markarbetet planeras därför att användas till byggande av järnväg i Maland samt utfyllnaden i vattenområdet och landutfyllnad för Tunadals sågverk. Det senare enligt av miljödomstolen meddelad dom 2008-06-18 till SCA Timber AB för ansökan om tillstånd enligt 9 och 11 kap miljöbalken till bland annat landbyggnad genom muddring, invallning och utfyllnad samt uppläggning av fast avfall med mera inom vattenområde vid Tunadals sågverk inom fastigheten Tunadal 1:1.

Den planerade hamnen beräknas kunna ta emot 100-200 fartyg per år ha en kajlängd på 460 meter. Detta möjliggör att ett standardfartyg och ett maxfartyg kan ligga vid kaj samtidigt inklusive säkerhetsavstånd mellan dessa. Standard typfartyg beräknas kunna lasta 1100 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit eller 20-fots container) som är 23,1 meter brett, 150 meter långt och djupgående på 8,6 meter respektive maxfartyg

som kan lasta 2800-3400 TEU som är 32 meter brett, 225 meter långt och djupgående på 12,5 meter. Detta för att klara den snabba utvecklingen för containertrafiken till sjöss. Större fartyg innebär en kraftig kostnadssänkning per container vilket kan motverka fördyringarna på grund av nya utsläppskrav.

Containrar ska kunna lyftas av och på fartyget med en så kallad Ship-to-Shore (STS) containerkran som går på räls längst ut på kajdäcket. Innanför kajspåret möjliggörs för uppställningsytor för containers och innanför det planeras för parallella terminalspår för omlastning till järnväg.

Uppställningsytorna dimensioneras för lagring av cirka 1800 TEU. Dimensioneringen utgår från 2025 års volymer, det vill säga 105.800.000 TEU. År 2015 förväntas ligga på 42.000 TEU.

Containrar matas till och från STS kranen med Reachstackers och/eller dragtruckar. I ett senare skede kan grensletruckar eller gantrykranar vara ett alternativ då det på så sätt är möjligt att stapla containrarna tätare och högre.

Antalet containers som placeras på varandra begränsas av en rad faktorer, till exempel maxtryck på underlaget för att undvika sättningar i kajer och lagringsyta. Vid utformningen av hamnen är utgångspunkten att tillåta minst 6 container i höjd och att markbelastningen ska klara 80-100 tons axeltryck (30 KPa). Det totala ytbehovet beräknas till omkring 2 ha innehållande fem parallella containersektioner med 4 containers i bredd. Längden på containerparken längs kaj blir då cirka 135 meter och bredden 150 meter.

De varor som främst kommer att hanteras i hamnen är containrar, styckegods och bulk, varor för detaljhandeln, varor för industri inklusive farligt gods, biobränslen (flis, pellets) samt papper och sågade trävaror. LNG (flytande naturgas) kan komma att tas in med fartyg och lagras i hamnen för vidare distribution i regionen. I hamnen ska fartygen ha tillgång till landström och anslutning till kommunalt VA (vatten- och avlopp) och avfallshantering. Byggnader bör om möjligt inte placeras mellan containerparken och bulkkajen för att undvika konflikt vid framtida expansion.

En diskussion har förts kring möjligheten att ta emot större kryssningsfartyg i den nya hamnen. Detta medför vissa restriktioner och krav på ytor vilket stör planerad verksamhet. Verksamheten kring kryssningsfartyg har därför beslutats att eventuellt ske vid Tunadalshamnen efter vidare planering/utredning i frågan. Frågan regleras därför inte i denna detaljplan.

Sammanfattningsvis innebär en utbyggnad enligt planförslaget att hamnen får möjligheter att bedriva en effektiv och modern hamnverksamhet som lever upp till industrins krav på utökade transportvolymer till sjöss.

Omfattande samråd angående eventuella säkerhetsåtgärder för sjöfarten i hamnen och farleder pågår mellan Sundsvalls Hamn AB, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

För att säkerställa tillräckliga marginaler för fartyg i farleden samt till och från kaj behöver eventuellt den nya farleden samt hamnen verifieras av lokala lotsar i en fartygs- och farledssimulator.

Ytor för tredjepartslogistik

Den planerade logistiknoden har som övergripande syfte att skapa gynnsammare logistiska förutsättningar för företag att bedriva verksamhet i regionen. Detta syfte ska uppnås genom att åstadkomma en intermodal logistiknod med effektiva kopplingar mellan transporter på väg, järnväg och sjö. I planeringen ingår därför att i omedelbar anslutning till containerhamnen bygga en kombiterminal för hantering av lastbärare mellan hamn, järnväg och väg.

I anslutning till kombiterminalen upprättas ytor för lageretablering och så kallad tredjepartslogistik. Tredjepartslogistik innebär verksamhet som har sin grund i transport av gods. I det enklaste fallet innebär detta åkeriverksamhet där företag står för vidaretransport av varor i närområdet efter ankomst till containerhamnen via båt eller järnväg. Det kan också innebära omlastning och ompackning av gods, leverans efter kundönskemål, lastning och lossning av containers (så kallad stuffning) samt viss serviceverksamhet med anknytning till containerhamnen, till exempel containertvätt samt verkstad och tvätt av arbetsfordon.

Magasin och lastningsspår

Idag transporteras färdiga pappersprodukter från SCA Ortviken med lastbil längs Tunabäcksvägen och Johannedalsvägen till magasin i Tunadalshamnen. Magasinen utgör SCA:s ”sorteringsverk” för färdigvaror och allt utgående gods går via hamnen. Dagens produktionsnivå om cirka 850.000 ton/år genererar knappt 26.000 rundturer med en körsträcka på cirka 10 kilometer mellan pappersbruket och hamnen per år. Med rådande produktionsprognos kommer lastbilstransporterna att öka till cirka 38.000 rundturer år 2013 och till cirka 75.000 rundturer år 2025.

Inkommande transporter av skogsråvara sker för närvarande med lastbil. SCA:s vision är att delar av skogsråvaran ska transporteras på järnväg. Prognosen för år 2025 är 650.000 m3/år på järnväg och 1.604 000 m3/år med lastbil.

För att slippa köra runt de allmänna vägarna kan SCA i framtiden använda den interna transportkorridoren. Inom den södra J_1ytan möjliggörs för ett cirka 2 ha stort magasin för SCA:s räkning. Till häften kan detta byggas till en totalhöjd +50.00 i RH2000. Placeringen gör att magasinet kan ha direkt anslutning av ett järnvägsspår för lastning av produkter under tak.

Lagring av biobränsle samt transportband

Inom aktuellt planområde reserveras en järnvägsansluten yta (cirka 5 ha) för mellanlagring av biobränsle för Sundsvall Energis framtida övergång till mer miljöanpassad energiproduktion. Placeringen gör att bränslet kan transporteras med järnväg, båt eller lastbil. Transport till och från ytorna för biobränslelager och Korstaverket planeras att ske med transportband över Korstaberget. Transportbandet ska lokaliseras så att det inte stör de landskapsbildsmässiga värdena eller de fornlämningar som finns i området. Om möjligt ska det placeras lågt så att skogen skymmer korridoren. En mindre serviceväg måste anordnas under/vid sidan om transportbandet. Denna bör utformas enkelt med genomsläppliga ytor (grusväg).

Arbete pågår med transportbandets utformning och läge.

Hantering av LNG

LNG (Liquefied Natural Gas eller ”flytande naturgas”) är en växande produkt på världsmarknaden och idag är det möjligt med LNG leveranser via ett fast nät i södra Sverige. För att få ett helt fungerande distributionsnät även till norra Sverige föreslås istället strategiska knutpunkter i hamnarna Gävle, Sundsvall och Luleå varifrån distribution kan ske.

I området omedelbart norr om den planerade hamnen, invid Korsta kraftvärmeverk, planeras (i parallell detaljplaneprocess) att uppföra en biogasanläggning för fordonsbränsle. Eftersom det i regionen saknas ledningar för att distribuera gas kommer biogasanläggningen, med största sannolikhet, att ha metan i vätskefas som slutprodukt. För att säkerställa ett robust och säkert försörjningssystem till transportsektorn kommer flytande naturgas att behövas som reserv. LNG kan idag transporteras med bil, järnväg och på fartyg. Det bedöms vara rationellt att framöver lagra LNG i hamnen som har tillgång till alla av de tre möjliga transportsätten. För att säkerställa en kontinuerlig tillgång på fordonsgas bör det operativa ansvaret för drift och övervakning av biogasanläggningen och LNG-depån integreras så långt möjligt. Samordningsfördelar med befintlig gasolhantering bör kunna uppnås om LNG-anläggningen placeras i anslutning till containerhamnen.

LNG-hamnen integreras med nuvarande gasolhamn på så sätt att kajen delas mellan gasol- och LNG-fartyg. Om gashanteringen samlas på detta sätt bör skyddsavstånd och säkerhetsarrangemang kunna samordnas.

Gestaltning

Av betydelse för omgivningen är framför allt byggnadernas längd mot vattnet, fasadutformning, höjd och silhuettverkan. Byggnader inom verksamhetsområdet får generellt uppföras till en totalhöjd av +25 meter i RH2000. Detta innebär cirka 20 meter höga byggander från marknivå. Tillåten höjd beror på exponeringen mot omgivningen.

Byggnadernas färg och formspråk ska underordna sig det omgivande naturlandskapet. Dominanta byggnadsvolymer ska färg- och formmässigt delas upp i delvolymer. Ljusa, varma och jordnära färgtoner bör används.

Planområdet gränsar mot kulturmiljön i Korsta by. Vid projektering av eventuella bullerskyddsåtgärder i anslutning till bebyggelse i Korsta by ska samråd ske med antikvarisk expertis samt fastighetsägare.

Utformning av högmagasin

Upp till 10.000 kvm (1 ha) inom den södra J_1 ytan får ha en totalhöjd upp till +50,00 i RH2000. Detta innebär en cirka 45 meter hög byggnad från markplan. Byggnadsvolymen (SCA:s höglager) krävs för verksamheten. Här är byggnadens utformning ännu viktigare. Projekteringen av denna byggnad bör föregås av en arkitekttävling eller liknande för att säkerställa en god utformning. Fasaden bör utformas så att byggnadsvolymen ger sken av att vara mindre än den är. Till exempel kan färgsättnigen delas upp i olika horisontella färgfält med ljusa färger högst upp som reflekterar himlen/vattnet. Alternativt kan hela fasaden reflektera himmel eller hav.

Byggnader av kulturhistoriskt värde

Villa Kaptensudden med kallbadhus bedöms som kulturhistoriskt värdefullt och skyddas därför med ”q” i planförslaget. Bestämmelsen avser 12 §, 3 kap. pbl (1987:10): ”*Byggnader, som är särskilt värdefulla från historisk, kultur- historisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt eller som ingår i ett bebyggelseområde av denna karaktär, får inte förvanskas.*” Byggnaden bör kunna användas som kontor eller annan administrativ verksamhet tillhörande den nya hamnen/logistikverksamheten.

Område för tekniska anläggningar vid Korstaverket

Ett område avsett för tekniska anläggningar (E_1) för Korstaverket har överförts från planförslaget för Korstaverket till denna detaljplan. Detta beror på att det idag ligger järnvägsspår inom området som används för hamnen. Om den nya detaljplanen för Korstaverket vinner laga kraft innan Sundsvall Logistikpark kan det innebära problem för befintlig verksamhet. Byggandet av ny hamn och nya järnvägsspår måste ske innan spåren som nu finns på E_1 –området tas bort och området ianspråktas för andra anläggningar.

Kommunikationer

Förutsättningar för infrastruktur

Fordonstrafik på väg

Den största vägen som leder till planområdet är Johannedalsvägen som bland annat förbinder Alnön med centrala Sundsvall via E4. E4 ligger cirka två kilometer väster om planområdet och är den i särklass viktigaste vägtransportlänken genom Norrland och således mycket viktig för både godstransporter och annan trafik till och från planområdet. E4 Sundsvall byggs för närvarande om för att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och miljön på ett 20 kilometer långt vägavsnitt från Myre till Skönsberg. Vägavsnittet är olycksdrabbat och har den högsta trafikmängden på E4 norr om Uppsala. Den omlagda E4:an innebär en ny bro, cirka 2 km lång, över Sundsvallsfjärden vilken beräknas öppna för trafik hösten 2014.

Ny sträckning av E4 Sundsvall

Johannedalsvägen har idag en trafikmängd på omkring 12.000 fordon/årsmedeldygn, andelen tung trafik är cirka 14 %. Alla transporter in till industri och hamn passerar Johannedalsvägen på någon sträcka oavsett om trafiken kommer från E4 i söder eller E14/Timmervägen i norr. Johannedalsvägen är förutom matningsled för gods även den viktigaste pendlingsleden mellan centrala Sundsvall och Alnön.

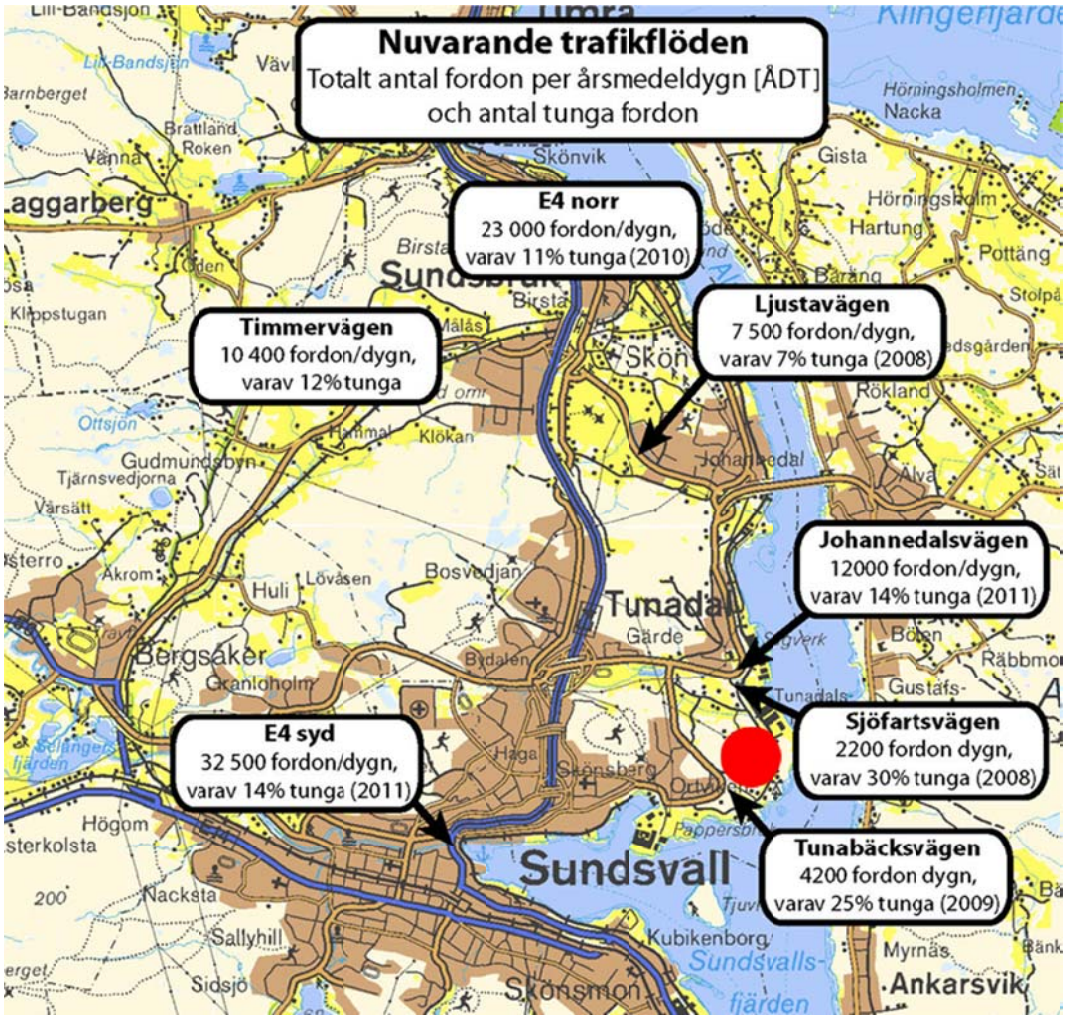
Till Johannedalsvägen ansluter ett antal vägar som knyter samman industrierna och planområdet med det övergripande vägnätet. Tunabäcksvägen leder ner mot Granbacken, Ortviken och planområdet (Petersvik/Granli) och har en relativt hög trafikering. Denna möter Ortviksvägen som går vidare in mot centrala Sundsvall. Tunabäcksvägen trafikeras av cirka 4200 fordon per årsmedeldygn andelen tung

trafik är omkring 25%. Via Tunabäcksvägen går Granlivägen in i det område som nu planeras för verksamheter.

Ljustavägen har en trafikmängd på cirka 7500 fordon /årsmedeldygn varav 7% utgörs av tung trafik. Vägen leder från väg E4 vid Birsta handelsområde och ansluter till Johannedalsvägen vid trafikplatsen i höjd med Alnöbron.

Sjöfartsvägen utgör anslutningsväg för verksamheter i Tunadalshamnen och Korstaverket. Trafikflödet på Sjöfartsvägen är cirka 2200 fordon/årsmedeldygn varav ungefär 30% utgörs av tung trafik. Vid Korstaverket är trafikmängden omkring 800 fordon/årsmedeldygn och andelen tung trafik uppgår till ungefär 15%.

Framkomligheten på gatusträckor och i de större korsningspunkterna i anslutning till planområdet bedöms som tillfredsställande med dagens trafikflöden. Ett flertal cirkulationsplatser har bland annat byggts under de senaste åren vilket har höjt kapaciteten i vägnätet. Anslutning till Tunadals sågverk på Johannedalsvägen sker dock i en trevägskorsning. Framkomligheten är tidvis dålig, främst för vänstersvängande trafik norrifrån.



De flesta vägar är kommunala, men inom närliggande verksamhetsområden finns även enskilda vägar med omfattande trafikering. I och med byggandet av logistikparken kan det bli aktuellt att se över vilka vägsträckor som är statliga respektive kommunala.

Väg	Bredd (meter)	Hastighet (km/h)
Sjöfartsvägen	6	50
Johannedalsvägen	9	70
Ljustavägen	13	70
Timmervägen	13	70-90
E14	13	70-90

Det råder olika meningar om vilken trafikökningstakt som kan förväntas sig under kommande år. Trafikverket anser att trafikökningstalen inom Västernorrlands län ligger nära 0% för tiden fram till år 2020. Detta kan sannolikt ses som ett medeltal för vägar inom hela regionen. Förväntad ökningstakt i aktuellt område ligger på mellan 0,5% till 1,5% per år. Detta innebär en trafikökning på drygt 9% från dagens trafikmängder fram till dimensioneringsåret 2020.

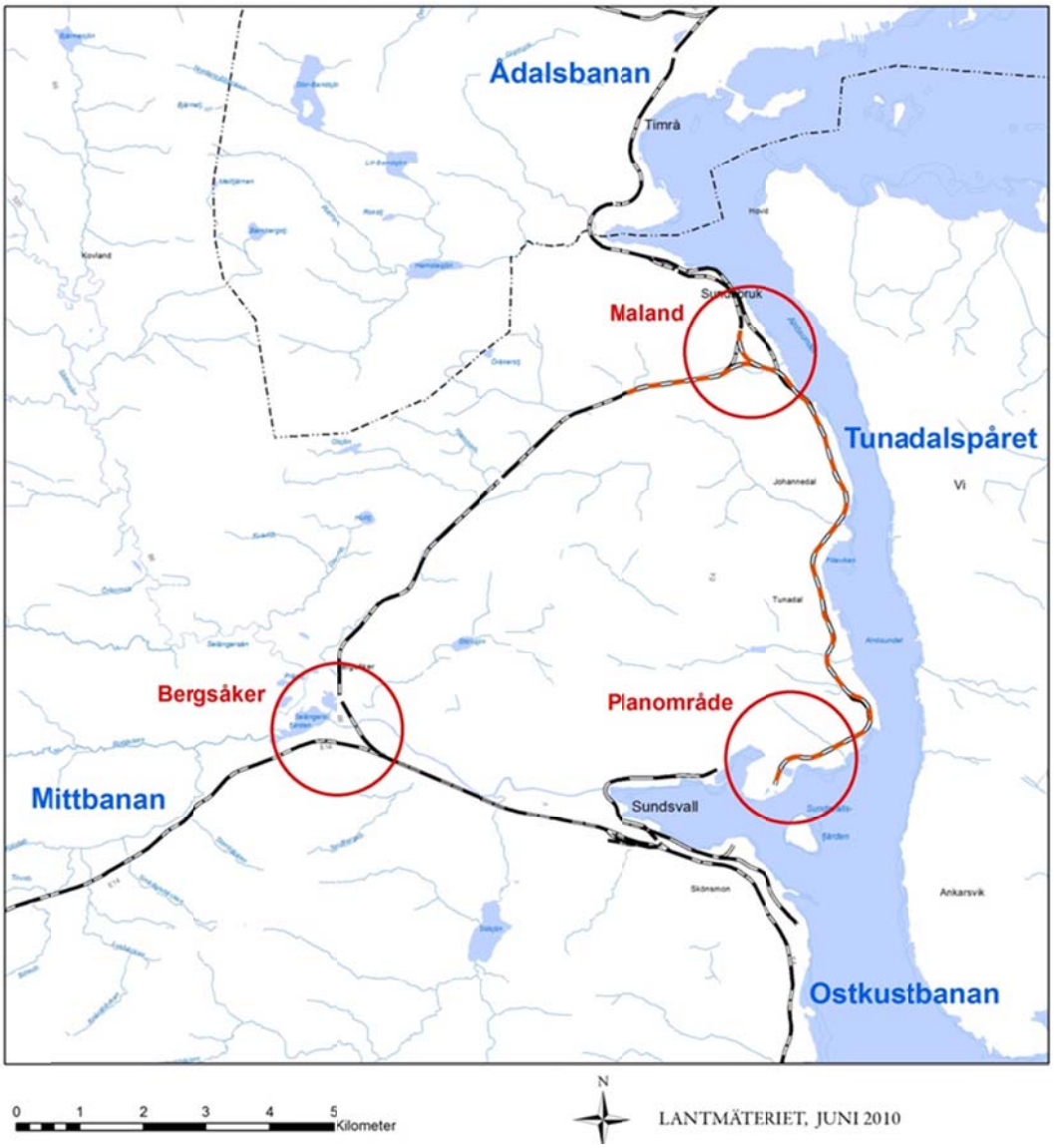
Järnvägstrafik

Industrispåret Tunadalsspåret ansluter till Ådalsbanan (järnvägen mellan Sundsvall och Långsele, via Härnösand) vid Maland. Banan, som är knappt en mil lång, håller en låg standard och har ett stort underhållsbehov. Järnvägen är inte elektrifierad vilket innebär att endast diesellok kan användas på bansträckningen. Tåg mellan Sundsvall och Tunadal måste även lokvända vid Timrå station vilket innebär omkring 40 minuter extra körtid per tåg.

Trafikmängden på industrispåret är i dag normalt cirka 6 tåg per dygn (3 inkommande och 3 avgående). Så länge aktiviteten i Tunadalshamnen är liten och järnvägstrafiken är av dagens storleksordning är detta inte begränsande. Med utökat nyttjande av terminalområdet kommer en ökad kapacitet att krävas.

Med förbättrad och utökad kapacitet på järnväg med omlastningsmöjligheter kan lastbilsandelen minskas. För att klara detta krävs logistiska och affärsmässiga förutsättningar. Det innebär bland annat en kombiterminal med kopplingar mellan väg, järnväg och sjöfart samt möjligheten att etablera logistikverksamhet i anslutning till denna.

Vid utbyggnad av ny kombiterminal skulle järnvägstrafiken till och från hamnen öka kraftigt. En ökning av kapaciteten på Tunadalsbanan kan då ske genom elektrifiering och förbättrat signalsystem samt att ett nytt triangelspår byggs i Maland, där Tunadalsbanan ansluter mot Ådalsbanan (för att slippa lokvändning i Timrå). Utöver detta kan kapaciteten ökas ytterligare genom byggande av triangelspår i Bergsåker väster om Sundsvall.



Sjöfart och hamnverksamhet

Fraktfartyg lägger idag till vid Sundsvalls hamn, men det finns i nuläget ingen hamn i Sundsvallsregionen med kapacitet att ta emot de största Östersjöfartygen. Tunadalshamnen är en allmän hamn med möjlighet att ta emot fartyg med djupgående max 11-12 meter. Kaj för torrbulk är cirka 600 meter med Ro-Ro ramp samt en mindre kaj för lossning av propan (ingår i gasol). Hamnens kapacitet är med dagens verksamhet tillfredsställande och trafikeras av cirka 500 fartyg per år. De dominerande fartygstyperna är RoRo (fartyg där lasten lätt kan köras ombord/iland, till exempel via ramper) och torrlastfartyg (fartyg vars last fraktas opaketerat, till exempel spannmål).

Med utökad produktion i regionens industrier uppstår behov för större och modernare fartyg. Utöver djupgående och längd kommer då även behov av större lagringsytor och magasin, bland annat beroende att varor i större utsträckning beräknas att transporteras med containrar.

Godstransporter

Godstransporterna till/från och mellan de omkringliggande verksamhetsområdena är omfattande och sker idag med lastbil, järnväg eller sjöfart. Merparten av godsvolymerna utgörs av råvaror och produkter kopplade till trä- och pappersindustrin. Huvudvägen för tunga transporter är norrifrån, via Ljustavägen och Johannedalsvägen. Ortvikens pappersbruk nås via Johannedalsvägen och Tunabäcksvägen. Sjöfartsvägen utgör anslutningsväg för Korstaverket och verksamheter i Tunadalshamnen söder om Tunadalssågen.

Idag sker uttransport av industrins produkter till 2/3 med sjöfart. Resterande del fraktas till 50% med tåg och till 50% med lastbil. Värt att notera är att merparten av alla lastbilstransporter sker med fordon som är specialutrustade för att transportera ett specifikt godsslag. Därav går de flesta lastbilar utan last en av vägarna.

Farligt gods - se kap. Risk och säkerhet

Kollektivtrafik

Bussar i linjetrafik trafikerar sträckan Alnö - Sundsvalls centrum via Johannedalsvägen och Tunabäcksvägen.

Gång- och cykeltrafik

En relativt nybyggd gång- och cykelväg finns utmed Johannedalsvägen från Tunabäcksvägen. Stråket har hög kapacitet och god trafiksäkerhet. Längs med Ortviksvägen (från centrum mot planområdet) finns även gång- och cykelbana/trottoar.

Luftfart

Sundsvalls/Härnösands flygplats är ett utpekat riksintresse och hela planområdet ligger inom Minimum Sector Altitude (MSA)-ytan för Sundsvall-Härnösands flygplats. Innanför MSA-ytan (55-60 km från flygplatsen) finns ett antal procedurytor för in- respektive utflygning till/från flygplatsen (lägsta flyghöjd).

För höga objekt gäller att dessa förses med flyghinderbelysning enligt Transportstyrelsens föreskrifter. En flyghinderanmälan ska, enligt luftfartsförordningen § 25, skickas in minst 4 veckor innan till exempel höglager byggs/reses.

Planerad infrastruktur

Ny transportkorridor

Utvecklingen av hamn och kombiterminal inom planområdet innebär behov av en transportkorridor med intern järnväg och väg mellan Ortvikens pappersbruk på Killingholmen, hamnen/kombiterminalen med tillhörande ytor för speditionsverksamhet och Tunadalssågen.

Den nya transportkorridoren, som leds in från norr och Sjöfartsvägen i närheten av nuvarande infart till Sundsvalls hamn ska innehålla väg för transporter på lastbil, dubbla elektrifierade järnvägsspår samt ledningsstråk. För en del av sträckan där korridoren i tidigare planförslag (fördjupning av översiktsplanen) lokaliserades har det visat sig vara trångt (runt Korstabergets utlöpare). För att lösa detta inom planområdet har den tidigare föreslagna gemensamma sträckningen för väg och järnväg delats så att järnvägen tillsammans med en sekundär väg dras runt Korstabergets utlöpare medan den primära transportvägen lokaliseras i väster, delvis genom en 250 meter lång tunnel under naturområdet mellan Petersvik och Korsta. Vid kombiterminalen möts järnväg och transportväg igen till en gemensam transportkorridor. Denna leds därefter vidare in mot SCA:s verksamhet i Ortviken. Föreslagen vägkoppling mellan Tunabäcksvägen och verksamhetsytorna i anslutning till kombiterminalen avses främst för personaltrafik och som alternativ infart för Räddningstjänsten.

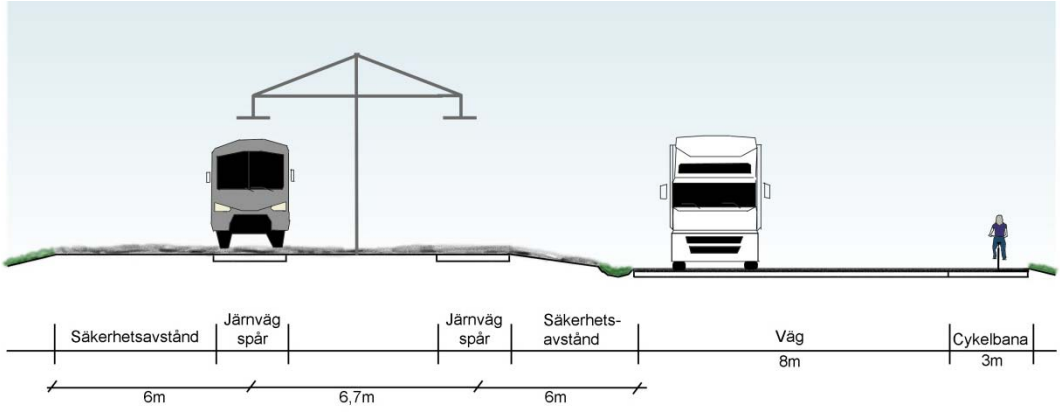
Anläggandet av transportkorridoren innebär att vissa befintliga verksamheter längs den totala sträckan till anslutningspunkten i norr kan behöva omlokaliseras. Eventuella omlokaliseringar bör kunna lösas lokalt i samband med att hamnplansytorna byggs ut.

Den nya vägsträckningen blir genare och ger bättre möjlighet till bullerskydd mot Alnön än tidigare förslag. Placeringen innebär att den nivåskillnad som skapas när området schaktas ger en naturlig bullerskärm mot Tunabäcksvägen och bakom-/närliggande områden, till exempel bostadsområdet Granbacken. Tunneln i sig medför också ett effektivt bullerskydd. Vägtunneln ska utformas enligt Boverkets föreskrifter för vägtunnlar utan restriktion samt de krav som anges i Trafikverkets *Tunnel 2004* angående brandteknisk utformning samt säkerhetsutrustning i tunnel.

Järnvägens sträckning redovisas i aktuell detaljplan. Järnvägen utanför planområdet regleras i särskild process och ska föregås med järnvägsplan (*Lag om byggande av järnväg, 1995:1649*). För att kunna bygga den nya järnvägen och elektrifiera Tunadalsbanan utanför detaljplaneområdet behöver därmed Trafikverket ta fram en förstudie till järnvägsplan. Förstudien färdigställdes våren 2011 (*Förstudie, Triangelspår Maland och upprustning och elektrifiering av Tunadalsspåret, Trafikverket, 24 maj 2011*). Det är i järnvägsplanen som det därefter avgörs exakt var järnvägen ska gå (fram till detaljplanegräns) och vilken mark som behövs för att bygga den. Arbetet med järnvägsplanen beräknas påbörja 2012. Utanför planområdet, och därmed inte en detaljplanefråga, men viktigt för Räddningstjänsten, är att korsningen med Fillanvägen till Räddningstjänstens övningsanläggning byggs planskilt. Detta för att inte utryckning riskeras att försenas av passerande tåg.

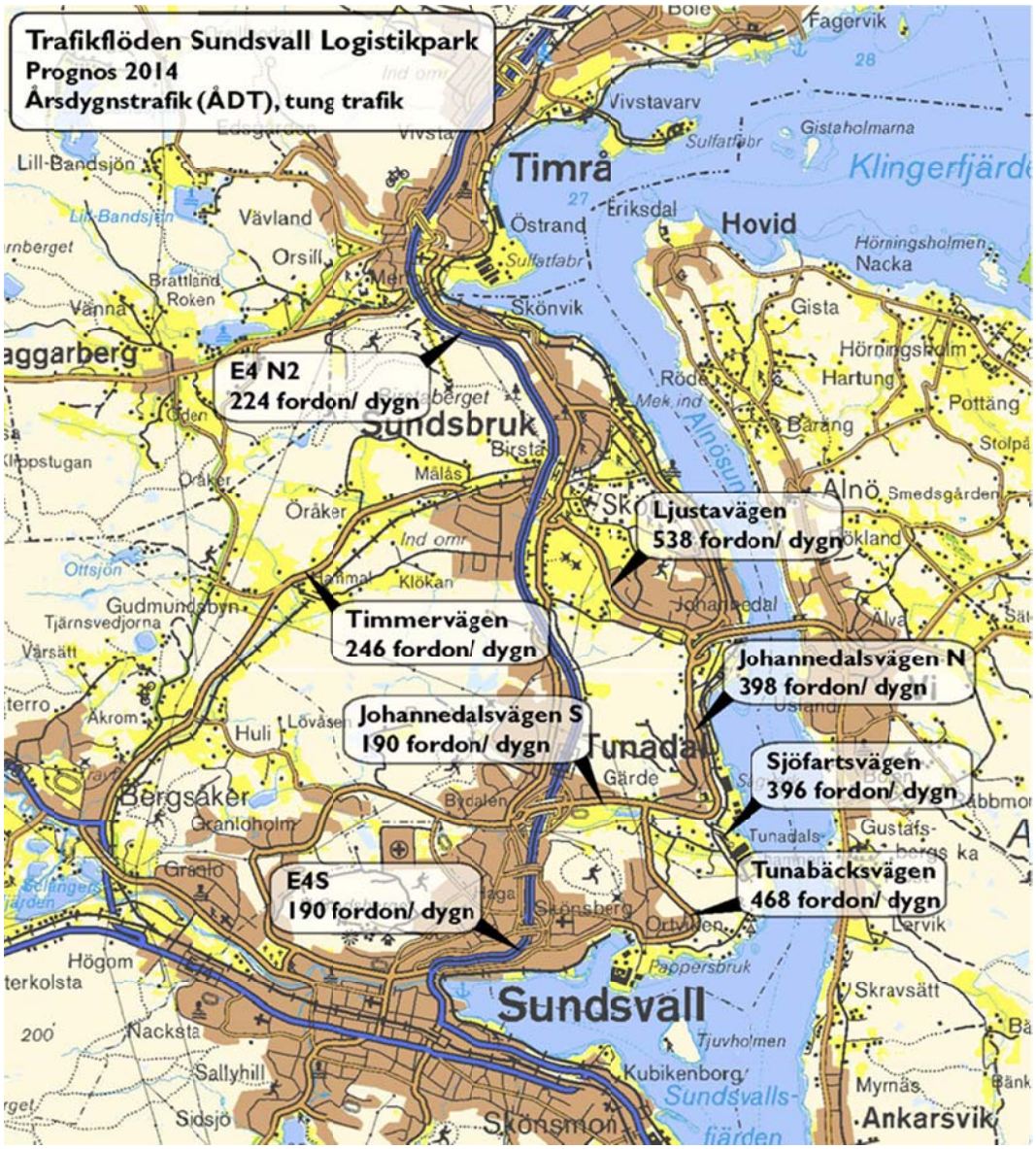
Transportvägarna för väg och järnväg ska utformas med väl definierade stråk för fordonstrafik, (intern) gång och cykeltrafik och tydliga, välplanerade plankorsningar med järnvägen. På detta sätt blir den interna trafiken både säkrare och effektivare.

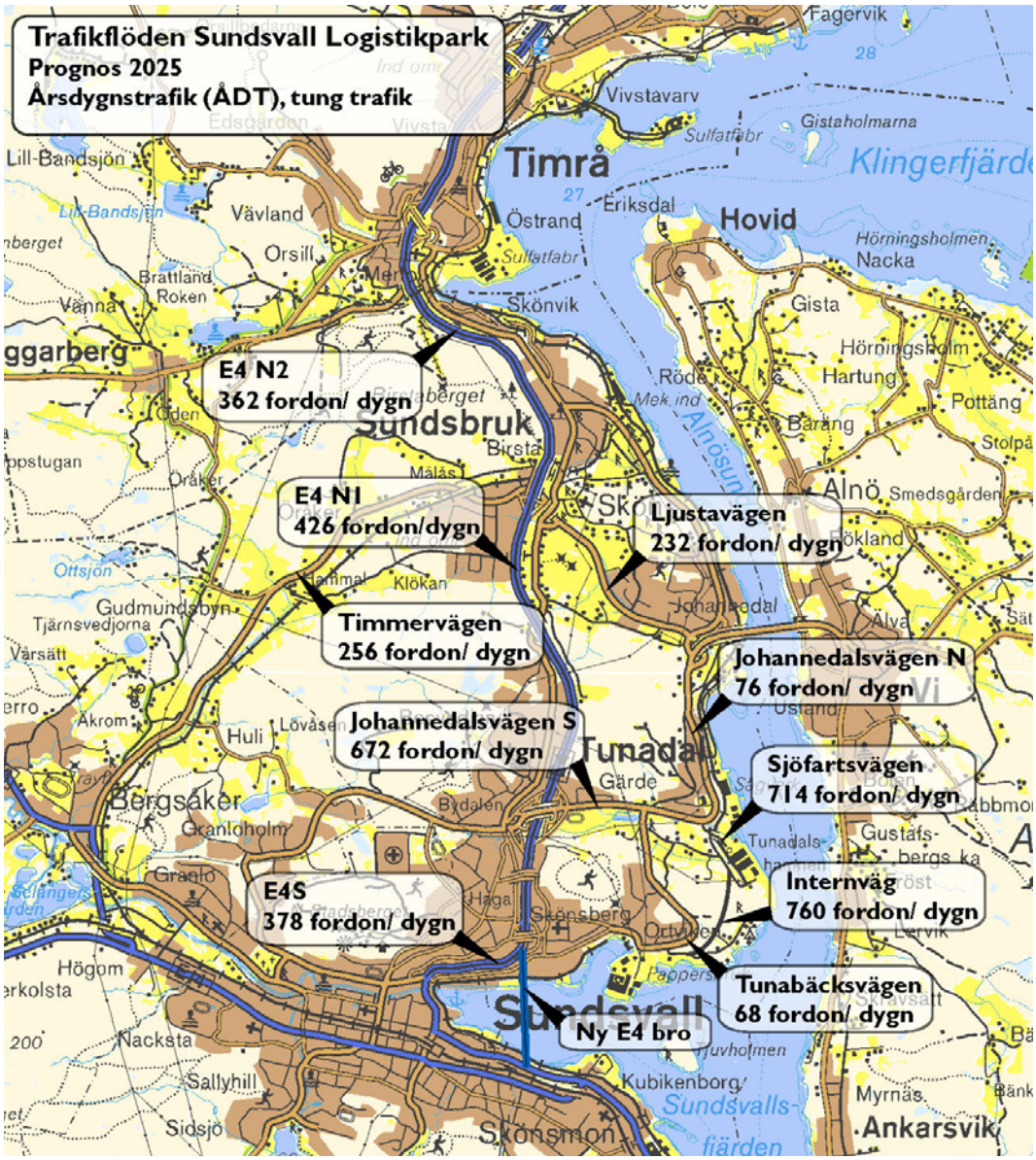
Utrymmesbehovet för järnvägen (inklusive sekundär fordonsväg, gång- och cykelväg och ledningsstråk) bedöms kräva ett omkring 50 meter brett stråk (inklusive skyddsavstånd för den elektrifierade järnvägen, diken för avvattning med mera). Utrymmesbehovet för den primära transportvägen i väster beräknas vara 25 meter.



Godsvolymer och fordonstrafik till hamn och kombiterminal

Industrins planerade expansion i området kommer att leda till kraftigt ökade transportvolymer totalt sett. De största transportökningarna tillskrivs skogs- och pappersindustrin. SCA Ortvikens pappersbruk har planer på att öka produktionen från 850.000 ton/år till 2.500.000 ton/år fram till 2025. Produktionsökningen innebär både ökade transporter av färdiga pappersprodukter till Tunadalshamnen samt ökade inleveranser av skogsråvara och sulfatmassa från Östrand. Tunadalssågen planerar också en framtida ökning av produktionen med ökade intransporter av timmer och uttransporter av flis och spån som följd. En stor del av transporterna förväntas att flyttas över till järnväg. I övrigt kan den interna tranportvägen avlasta det allmänna vägnätet med cirka 760 tunga transporter/årsmedeldygn.


Trafikflöden Sundsvall Logistikpark
Prognos 2014
Årsdygnstrafik (ÅDT), tung trafik
E4 N2
224 fordon/ dygn
Ljustavägen
538 fordon/ dygn
Timmervägen
246 fordon/ dygn
Johannedalsvägen N
398 fordon/ dygn
Johannedalsvägen S
190 fordon/ dygn
Sjöfartsvägen
396 fordon/ dygn
Tunabäcksvägen
468 fordon/ dygn
E4S
190 fordon/ dygn
Timrå
Hovid
Klingerfjärden
Sundsbruk
Tunadal
Sundsvall
Bergsåker
Alnö
Ankarsvik
Sundsvallsfjärden



Enligt prognosen (se tabeller nedan) kommer antalet järnvägsvagnar till/från containerhamnen år 2025 per år uppgå till drygt 6000. Antalet lastbilar in/ut beräknas till omkring 16.500 (*Verksamhetsbeskrivning, Hamn och kombiterminalverksamhet, WSP januari 2012).*

		2015	2020	2025
TEU (st)	**in**	55.000	82.000	133.600
	ut	25.000	40.000	63.800
RoRo (enheter)	**in**	1000	2000	2850
	ut	-	-	850
Bulk (m3)	**in**	355.000	355.000	355.000*
	ut	-	-	20.000

Prognos på sammantagna årliga godsvolymer på land till/från kombiterminal inklusive biobränslelager samt containerhamn

**485.000 m^3 transporteras på band från biobränslelager till Korstaverket (130.000 m^3 från hamnen år 2020 och 2025, 80.000 m^3 år 2015)*

		2015	2020	2025
Järnvägsvagnar/år	**in**	11 000	13 000	16 817
	ut	2 500	3 800	6 150
Lastbilar/år	**in**	11 900	17 700	28 867
	ut	11 000	16 400	26 700

Prognos på fordonstrafiken med gods till och från kombiterminalen inklusive biobränslelager

		2015	2020	2025
Järnvägsvagnar/år	**in**	600	800	1432
	ut	2000	2500	4751
Lastbilar/år	**in**	3000	5000	9603
	ut	2000	3500	6841

Prognos på fordonstrafiken med gods till och från containerhamnen

Parkering

Behövlig parkering anordnas inom kvartersmark.

Gång- och cykeltrafik

Inom nuvarande verksamhetsområden finns inga gång- och cykelvägar, men med hänsyn till trafiksäkerheten för de som har sina arbetsplatser här bör en gång- och cykelväg anläggas utmed den planerade transportleden. Denna ska endast vara till för de som arbetar eller har särskilda ärenden inom området.

Konsekvenser på allmänna vägar

De framtida utvecklingsplanerna av SCA:s industrier, Korstaverket och etablerandet av Sundsvall Logistikpark med bland annat ny containerhamn och kombiterminal kommer medföra ökade transporter, framför allt tunga godstransporter och förändrade vägtrafikflöden och på angränsande vägnät. Mängden farligt gods, som i dag till mycket stor del kommer från Sundsvalls kemiindustrier söder om tätorten, ska fraktas till Tunadal för att därefter åter gå söderut mot slutdestinationer. För att inte få mycket stora mängder farligt gods genom centrala Sundsvall måste därför planerad E4:a bro över Sundsvallsfjärden stå klar före en flyttning av kombiterminalen till Tunadal. Det ska dock understrykas att en flyttning av hanteringen av farligt gods ändå ger en minskad risknivå i och med att det är just hanteringen i samband med lastning och lossning som ger de största riskerna.

I genomförd trafikutredning (*PM Vägtrafikflöden av tung trafik, WSP, januari 2012)* beskrivs dagens trafikflöden av tunga fordon/årsmedeldygn och de prognostiserade förändringarna, år 2025. Förändringarna redovisas separat för respektive och aktuella detaljplaner (Sundsvall Logistikpark och Korstaverket), men också sammanhållet för hela områdets utveckling med en gemensam bild av trafikflödena av tunga transporter/årsmedeldygn.

I och med förverkligandet av logistikparken med både järnväg och hamn kan den största delen av transporterna ledas internt inom området samt på järnväg och båt. Den nya interna vägen mellan SCA:s industrier kommer att avlasta trafiksystemet

utanför området med cirka 760 fordon/årsmedeldygn och totalt sett en minskning av trafikarbetet för Ortvikens transporter med över 150.000 fordonskilometer per år (1 kilometer enkel väg). Den interna transportkorridoren medger även mer rationella transporter med nya typer av specialfordon med möjlighet till tyngre last per ekipage. Detta skulle minska miljöbelastningen och förbättra transportekonomin för dessa industrier ytterligare.

Huvudalternativet för tunga vägtransporter är via E4:a från norr och söder - trafikplats Gärde – Johannedalsvägen. Från väster och väg E14 planeras trafiken ledas via Timmervägen – Birsta – E4:a – Johannedalsvägen via trafikplats Gärde.

Trafikverket utreder för närvarande kommunikationslänkar för tung trafik där Granloholmsleden/Hulivägen nämns som möjlig huvudled för tung trafik västerifrån. Förändringen skulle bland annat innebära en vägförkortning på cirka 5 kilometer.

Konsekvenserna på det allmänna vägnätet av nämnda trafikökningar bedöms som helhet bli relativt små jämfört med idag. Det omgivande vägnätet är väl utbyggt och anpassat både för dagens och för framtidens trafikmängder. Den nya cirkulationsplatsen vid Johannedalsvägen/Sjöfartsvägen har till exempel förbättrat framkomligheten för trafik mot hamnen samtidigt som säkerheten har förstärkts.

Det förbättrade godssystemet med kombiterminal och hamn minskar de lastbilsburna godstransporterna i ett regionalt och nationellt perspektiv. Lokalt får däremot några vägar en högre belastning. Främst gäller ökningen Johannedalsvägen medan Ljustavägen får en lägre belastning. Den beräknade ökningen av trafikbuller utmed Johannedalsvägen resulterar i en ökning av de ekvivalenta bullernivåerna på omkring 1 dBA vilket anses vara en knapp hörbar skillnad för det mänskliga örat. Maximalbullernivån, det vill säga bullertoppar från enstaka fordon, blir inte högre. Antalet bullertoppar blir däremot fler med ökat antal tunga transporter. Ljustavägen blir också säkrare. De tunga transporter som förväntas bli kvar på Ljustavägen är främst timmertransporterna till sågverket i Tunadal då intaget av timmer sker i norra delen av området.

Ökad trafik innebär eventuellt behov av buller- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Väghållare ansvarar för detta, men samordning bör vara möjlig mellan berörda parter. Gällande riktvärden från trafikbuller gäller och ska klaras även med den nytillkomna trafiken. Då åtgärder vidtagits vid problematiska vägavsnitt bedöms inga större problem uppstå. Kommunen har som väghållare tagit på sig ansvar för att tillsammans med Trafikverket studera eventuella behov av ytterligare åtgärder vid Gärde.

Sammanfattningsvis kan sägas att trafikflödet kommer att öka i takt med planerad produktionsökning och flytt av verksamheter. Dock kommer det att ske en minskning i transporter relativt till den godsmängd som kommer att hanteras. Detta på grund av att merparten av tillkommande godstransporter styrs över tilljärnväg.

Teknisk försörjning

En översiktlig utredning angående vattenfrågorna har tagits fram (*Rapport Logistikpark Petersvik, Sundsvall, Utredning vattenhantering, WSP 2011-12-02, rev. 2012-01-12*). Denna omfattar beskrivning av kulvertering Tunabäcken, framtida hantering dagvatten och smältvatten från hårdgjorda ytor, vatten- och avloppsförsörjning (VA) samt hantering av barlastvatten från ankommande fartyg. Utredningen ligger som underlag till aktuell detaljplanering av området. Ytterligare detaljerade utredningar krävs för val av teknik i samband med projektering och byggande av logistikparken.

Vatten och avlopp

Kapacitetsbehovet av dricksvatten för hamnen beror av vilka verksamheter som planeras. Dricksvattenförsörjning behövs för kontor och verkstäder, anlöpande fartyg, containertvätt samt eventuellt brandsläckvatten.

Dimensionerade flöde för dricksvattensystemet beror till stor del av planerad containertvätts utformning och kapacitet samt om behovet av dricksvatten för släckvatten vid en eventuell brand. Flödesbehovet av vatten varierar mellan 4-6 l/s utan släckvatten. Detta flöde måste ökas på med 40 l/s om släckvatten ska tas från dricksvattensystemet. Det vill säga till ett flöde på 44-46 l/s.

Spillvattenflödet motsvaras vanligen av dricksvattenflödet. I detta fall ska släckvatten inte tillföras spillvattensystemet. Containertvättvatten kräver egen rening.

Anslutning av vatten och avlopp för logistikparken kan ske antingen till befintliga VA-system i Sundsvalls hamn eller till av huvudmannen (MittSverigeVatten) anvisad förbindelsepunkt för det allmänna VA-systemet.

Korstaverkets processvattenledning från panna F5 går i nuläget genom planområdet. För att säkerställa drifttillgängligheten av denna, som är i kontinuerlig drift och som går både i mark och på havsbotten, behövs omläggning i samband med hamnens utbyggnad utan större driftstörningar. Ledningsområdet regleras som u-område på plankartan.

Sanitäravloppet från Korstaverket är idag anslutet till det kommunala ledningsnätet via planområdet och Petersvik. Ny avloppsledning kan kopplas via logistikparkens ledningsnät till det kommunala ledningsnätet. Omläggning bör kunna ske utan större driftstörningar, men måste iordningställas innan markarbeten påbörjas.

Generella rekommendationer för VA-anslutning:

- Fortsatta diskussioner krävs med huvudman, MittSverigeVatten, angående anslutningspunkt till allmänt VA-nät och om speciella krav ställs som har betydelse för den framtida projekteringen av hamnen.
- Tömning av avloppsvatten från fartyg bör ske via tömningsslang till spillvattennätet på hamnområdet.
- Val av anläggningsform för containertvätt bör väljas med hänsyn till antal containers, typ av föroreningar och föroreningsgrad. Recirkulation av renat tvättvatten, likt hos biltvättar, bör utredas.
- Tvättvatten från containertvätt renas i separat anläggning innan vidare rening i dagvattenanläggning. Lämplig tvättanläggning och reningskrav stäms av med kommunens Miljökontor.

- Fortsatta diskussioner bör hållas med Räddningstjänsten för att utvärdera alternativ till att dricksvatten används som släckvatten. Med det som underlag kan dimensioneringen av dricksvattenbehovet beräknas mer exakt och om eventuella tekniska åtgärder behövs i den framtida projekteringen av hamnen.

Dagvatten

Alnösundet (Draget) är planområdets recipient. Vattnet är här delvis skiktat och havsbotten består av hårdbotten eller lera (*VISS, 2011*). Alnösundet är en relativt stor recipient, men känslig för ytterligare belastning av ämnen så som kvicksilver, nickelföreningar och kadmiumföreningar (*VISS, 2011*).

Enligt Sundsvall kommuns dagvattenstrategi ska all dimensionering av dagvattenanläggningar utgå från 10-årsregn (se hantering vid 100-års flöden nedan). Vatten från tak och grönytor anses vara rent och bör därför inte belasta eventuella reningsanläggningar, utan istället avledas separat. Lokala riktvärden saknas. Svenskt Vattens utsläppsvärden för föroreningar i dagvatten har därför använts i vattenutredningen.

Utbyggnation av logistikparken innebär att stora ytor naturmark hårdgörs. Detta medför att dagvattenflödet från det drygt 40 ha stora exploateringsområdet ökar med cirka 680%. Verksamheterna vid hamnen och kombiterminalen innebär sannolikt förorening av dagvattnet och rening kommer att krävas innan utsläpp till Alnösundet.

Baserat på förväntade flöden och föroreningsinnehåll har förslag till dagvattenhantering tagits fram. En yta om cirka 7500 m^2 behövs för anläggande av dagvattendammar. Förslagsvis anläggs 3 dammsystem varav två är cirka 2500 m^2 och en tredje damm på ca 1400 m^2. Vid placering av dagvattenanläggningarna bör hänsyn tas till:

- Markens nivåsättning så att dagvattnet om möjligt kan ledas med självfall till anläggningarna.
- Geotekniska och hydrologiska förutsättningar.
- Liten påverkan på verksamhetsytorna.
- Drift och skötselmöjligheter.

Dagvattnet från väg- och järnvägsytor i detaljplanens norra del förutsätts omhändertas i befintligt dagvattenhanteringssystem för Korstaverket eller befintlig hamn. Detta för att ytorna geografiskt ligger långt från övriga ytor inom aktuell detaljplan. Det är inte möjligt att leda dagvattnet från dessa ytor utan pumpning till reningsanläggningarna.

Kunskapen om planområdets verksamheter är delvis begränsat. Detta innebär att dagvattenhanteringen måste anpassas till respektive verksamhet då denna är helt känd. För att säkerställa detta regleras dagvattenhanteringen med planbestämmelse på plankartan. Generella rekommendationer för dagvattenhantering är:

- Förorenat dagvatten från verksamhetsytorna ska genomgå rening i dammanläggning innan utsläpp till recipient.
- Takvatten och vatten från grönytor bör betraktas som rent och inte belasta reningsanläggningarna utan ledas direkt till recipient.
- Gröna tak bör anläggas på de byggnader där detta möjligt. Detta innebär bland annat rening av eventuella föroreningar i nederbörd samt

luftföroreningar. Ytterligare fördelar med gröna tak är minskade bullernivåer och förbättrad takisolering av byggnader, vilket kan reducera uppvärmningsbehovet avsevärt.

- Dagvattenanläggningar och ledningar ska minst dimensioneras för 10-års regn.
- Höjdsättning av mark utförs så att dagvattnet om möjligt kan ledas med självfall till reningsanläggningarna.
- Större utsläpp av olja eller kemikalier (till exempel vid brand) bör samlas upp i dagvattenanläggningens fördamm som anordnas med avstängningsventil (katastrofspärr).
- Anläggningarna bör utformas och lokaliseras för att underlätta tillsyn och underhåll. Erforderliga tillfartsvägar och ramper ska anordnas.

För att säkerställa god funktion av de vattenreningsanläggningar som etableras inom verksamhetsområdet ska driftinstruktioner, driftplan och egenkontroll för samtliga anläggningar upprättas. Driftpersonal ska utbildas för att kunna sköta anläggningarna alternativt driftavtal slutas med driftentreprenör.

Dagvattenhantering vid 100-års regn

Dagvattenanläggningar utformas med syfte av att rena och fördröja dagvattnet. Reningen utformas med avseende på recipientens känslighet och dagvattnets sammansättning. Fördröjningen dimensioneras med avseende på omgivande bebyggelse och markens känslighet för översvämning. Även höjdsättning samt placering av ny bebyggelse ska utföras för att säkerställa att översvämningsområden inte skapas. För det föreslagna detaljplaneområdet råder ingen risk för översvämning då området är öppet, gränsar till en vik samt inte har någon översvämningskänslig bebyggelse eller verksamhet.

Rekommendationen från Svenskt Vatten är att dimensionerande flöde för beräkning av kapacitet i dagvattenledningar vid ej instängda områden utanför stadsbebyggelse ska utföras för 1 års återkomsttid (*Svenskt Vatten, P90 Dimensionering av allmänna avloppsledningar, 2004*). För översvämningskänsliga områden och verksamheter är det numera vanligt att studera konsekvenserna av ett 100-års regn och vid behov anpassa bebyggelseplanering till detta.

Vad gäller avskiljning av näringsämnen och föroreningar tillämpas en annan dimensioneringsprincip. Genom att dimensionera för ett visst nederbördstillfälle eller flödessituation är det möjligt att beräkna vad det motsvarar i behandlad del av årsflödet. Anläggningen anpassas efter recipientkänslighet och föroreningsinnehåll i dagvattnet. Det bästa recipientskyddet är en väl fungerande anläggning vid normala nederbördstillfällen.

Den största koncentrationen föroreningar finns i den första ytavrinningen vid regn, så kallade ”first flush”. I många fall dimensioneras oljeavskiljare och reningsanläggningar endast för first flush, det vill säga 10-20 % av det dimensionerade flödet beroende av återkomsttid. Resterande vatten leds förbi anläggningen. Detta innebär att 80-90 % av allt årsvatten passerar genom anläggningen (*Naturvårdsverket, Faktablad 8283 Oljeavskiljare, 2007*).

Mängden föroreningar blir inte större vid kraftigare regn. Recipienten har också större omsättning vid ett 100-års regn än vid ett mindre regn. Det är dock viktigt att

vattenvägarna säkerställs för bräddflöden vid 100-års regn för att undvika till exempel erosion. Detta regleras därför som planbestämmelse på detaljplaneplankartan.

En anläggning för rening av ett 100-års regn skulle ta enormt stor ytarea i anspråk och skulle normalt inte komma till full användning och då till ett mycket utspätt dagvatten. En så överdimensionerad anläggning skulle vara sämre anpassad att rena de flöden som uppkommer med mer frekventa intervaller. En dimensionering av dagvattenreningsanläggningar för 100 års regn kan därför inte motiveras ur miljö-, yt- eller kostnadssynpunkt.

Smältvatten

Vid regn och snö tar nederbörden med sig föroreningar från luften. Denna föroreningsmängd uppskattas vara den samma som idag, men avrinningstiden till recipient förändras och tar med sig föroreningar från hårdgjord mark på vägen. Snö blandas även upp av föroreningar då den ligger på marken en längre tid.

Snöupplag kommer att anordnas på ett flertal ställen inom planområdet. Större snöupplag ska anornas inom biobränsleytan för att rening av större flöden av smältvatten ska vara möjlig. Totalt beräknas årligen cirka 63.000 m^3 snö samlas ihop och transporteras till snöupplag vilket totalt kräver omkring 1 ha stora ytor. Smältvattenflödet från upplagen beräknas till 5 l/s under de varma månaderna april – oktober, uppdelat på tre dagvattenanläggningar där vattnet renas innan utsläpp till recipient.

Snön från takytorna rekommenderas ligga kvar på taken. Smältvattnet leds ut via takavloppsystemet för att undvika rening av detta vatten.

Generella rekommendationer för snöupplag:

- Tak på byggnader inom planområdet dimensioneras minst för snötyngd motsvarande 10-årsnederbörd.
- Smältvatten från snöupplag bör anses som förorenat och ledas till reningsanläggning.
- Snöupplagen bör placeras för att underlätta hantering av smältvattenrening i dagvattendammar.

Släckvatten

Släckvatten innehåller vanligen föroreningar som behöver renas innan det kan släppas vidare. Hur rening sker fastställs dels i samråd med den lokala Räddningstjänsten och kan delvis samordnas med hamnens dagvattenhantering.

Historiskt har vattendistributionssystem dimensionerats för släckvattenförsörjning via brandposter. Idag är det vanligare att räddningstjänsten använder system med tankfordon. Om en brand i biobränslelagret uppstår kommer de tankfordon som finns tillgängliga hos Räddningstjänsten i Medelpad inte att räcka till (*Höglund, 2011*). Därför behövs en punkt där räddningstjänsten kan tanka upp fordonen på vatten. En hamns naturliga läge vid havet ger ett alternativ för släckvattenförsörjning genom havsvatten.

Barlastvatten

Ett av de främsta hoten mot den biologiska mångfalden i Östersjöområdet är spridning av främmande organismer genom tömning av barlastvatten. Beroende på barlastvattnets ursprung kan det innehålla ett flertal för Östersjön främmande arter som riskerar att försämra förutsättningarna för eller konkurrera ut ursprungsarter.

2004 antogs en konvention framtagen av den internationella sjöfartsorganisationen IMO (International Martime Organization). Konventionen reglerar hantering och kontroll av barlastvatten genom 4 alternativa åtgärder:

- Skiftning av barlastvatten på djupt vatten långt från land.
- Behandling av barlastvatten ombord på fartygen.
- Tömning av barlastvatten i mottagarstation på land, där vattnet behandlas.
- Annan godkänd metod för hantering (ospecificerad).

Sverige anslöt sig till barlastvattenkonventionen 2009. I november 2011 hade konventionen bekräftats av 31 stater som tillsammans innehar 26,44 % av världshandelsflottans tonnage. Det krävs dock att 30 stater, som tillsammans har minst 35 procent av världstonnaget i sina register, ansluter sig innan konventionen kan träda i kraft. Barlastvattenkonventionen implementeras då i svensk lagstiftning.

För fartyg som går mellan hamnar inom nordöstra Atlanten och Östersjön finns frivilliga riktlinjer. En svensk Barlastvattenlag, som baseras på utredningen, finns utfärdad av Regeringen 2009-11-19 (*SFS2009:1165*).

Förutsatt att konventionen träder i kraft ska de fartyg som omfattas ha ett godkänt barlastvattenbehandlingssystem installerat 2016. För Östersjöländerna är ombordbehandling det bästa alternativet då det saknas naturliga förutsättningar för byte av barlastvatten enligt kriterierna i konventionen. Inga krav kommer heller att ställas på mottagningsstation och behandlingsanläggningar för barlastvatten för allmänna hamnar i Sverige.

Vill hamnen se över möjligheten att anordna mottagning av barlastavatten i land bör samråd med sjöfartsnäringen inledas i tidigt skede om hur avtappning av barlastvattnet ska utformas. Det finns i projektet ingen teknisk lösning framtagen för landbaserad rening av barlastvatten.

Markavvattning

Markavvattning innebär varaktig avvattning av mark för att öka dess lämplighet för visst ändamål, till exempel för jordbruksdrift eller exploatering. Dikning, vattenavledning, invallning och täckdikning är exempel på olika typer av markavvattning. När markavvattning berör flera fastigheter bildas vanligen en samfällighet, ett så kallat dikningsföretag. Bestämmelserna kring markavvattning finns i miljöbalken och i lag med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

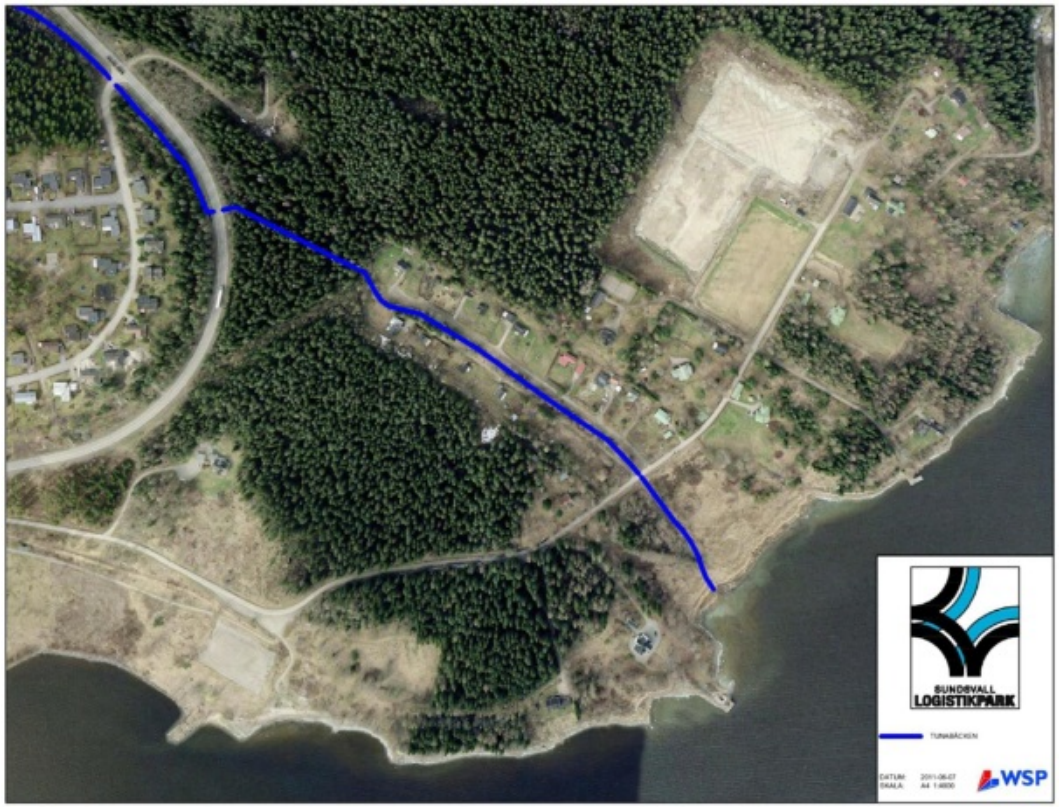
Ytvattenavrinningen i området sker via ett system av bäckar som mynnar i havet. Inom planområdet rinner Tunabäcken vilken måste kulverteras vid exploatering enligt utvecklingsförslaget. För att möjliggöra kulvertering krävs ansökan om vattenverksamhet enligt miljöbalken. Denna ansökan/process sker parallellt med detta planarbete.

Det finns inom planområdet inga kända dikningsföretag som berörs av exploateringsförslaget. Tillstånd för markavvattning är för övrigt sannolikt

nödvändigt. Ansökan ska lämnas till Länsstyrelsen av områdets exploatör. Till ansökan ska utredning av dagvattenhantering biläggas.

Behov av kulvertering

Genom planområdet rinner Tunabäcken som mynnar i Sundsvallsfjärden i sydost. Tunabäckens totala längd är omkring 1,5 kilometer. Vattnet rinner upp strax söder om bostadsområdet Sibirien i östra delen av Korsta - Skönsberg. Avrinningsområdet är omkring 1 km^2 stort bestående av åker och skogsmark. Bäcken är kulverterad där den passerar Tunabäcksvägen (en omkring 35 meter lång trumma med en diameter av cirka 1 meter) och rinner därefter, mer eller mindre naturlig i sitt lopp, genom gammal gran- och tallskog. Infiltrationen i skogsområdet bedöms som stor och det finns få synliga bäckfåror. Cirka 200 meter nedströms rätas bäckfåran ut och bildar en upp till 5 meter djup ravin mellan Norra och Södra sommarstigarna. Detta område har gles bebyggelse och består av sedimentjordar med lövskog. Vägarna i detta område är inte belagda. Vid Granlivägen återfinns ytterligare en kulvertering (liknande den uppströms) och därefter går bäcken genom en grund sumpartad vik med frodig växtlighet innan den mynnar i havet.

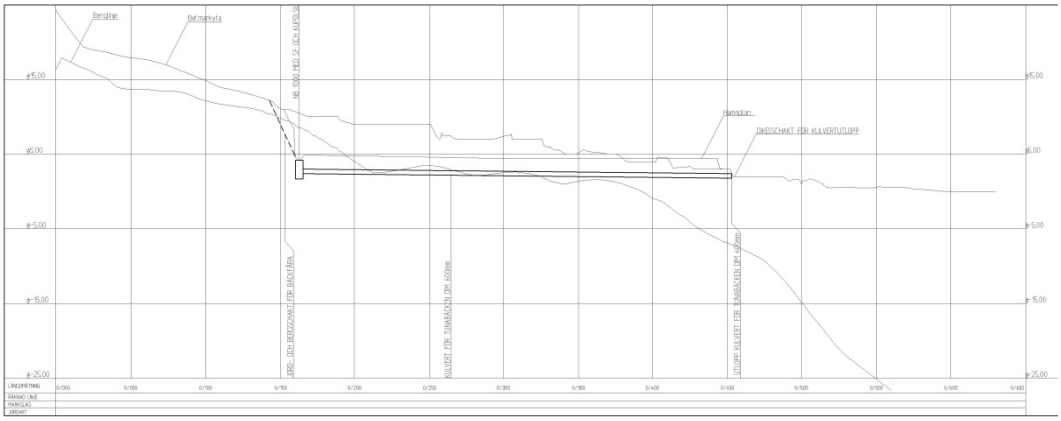


Tunabäckens läge

Tunabäckens karaktär i norr/vid mynningsområdet samt kulvertering under Tunabäcksvägen

I VISS vatteninformation Sverige finns inga uppgifter om Tunabäcken. Vid platsbesök har endast små flöden noterats och vattendraget torde ha ett relativt väl utjämnat flöde då större delen av avrinningsområdet är antingen flackt eller skogsbevuxet. Inga synliga dämningar har noterats i bäckfåran.

För att möjliggöra de planerade verksamheterna i planområdet måste del av Tunabäcken kulverteras på sträckan genom logistikparken. Kulverteringen beräknas bli drygt 200 meter lång (se u-områden på detaljplanekartan). Marken hårdgörs och höjdplaneras därefter så att hamn, kombiterminal och hanteringsytor hänger samman med en marknivå på cirka +3-6 meter över havet. Detta innebär att befintlig mark behöver sänkas med mellan 5-10 meter.



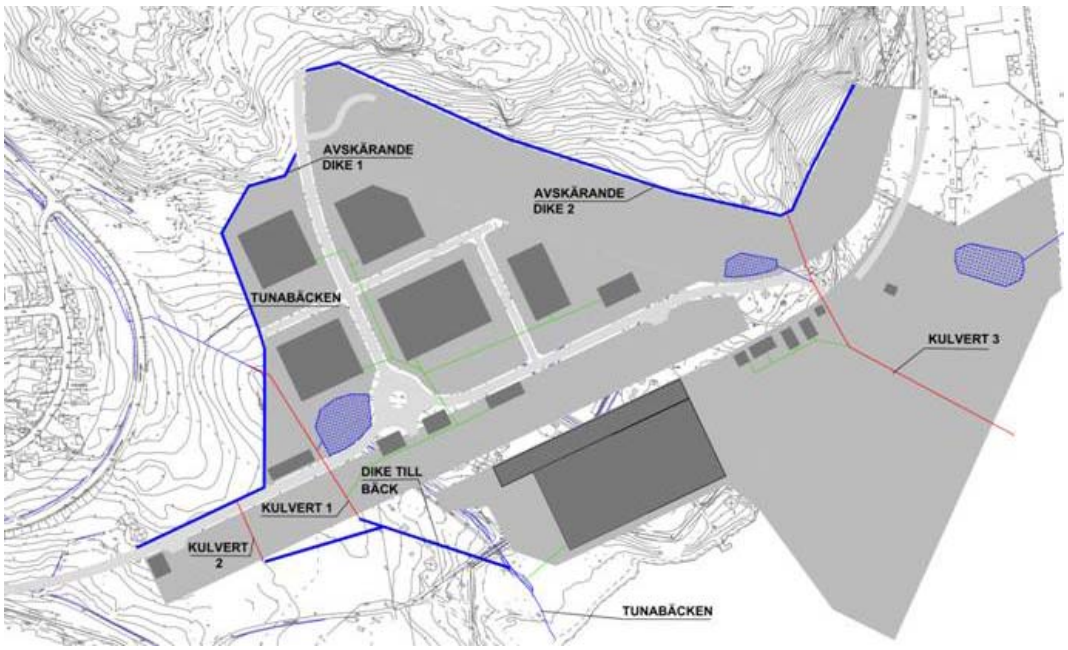
Sektionsritning av Tunabäckens kulvertering

Kulvertens utlopp sker till nytt dike vilket leds till befintlig bäckfåra. Möjlighet finns här att anlägga en mindre dagvattenpark. Avskärande diken bör anläggas runt verksamhetsytorna för att förhindra att avrinning från omgivande naturmark till det lägre belägna planområdet. Rent vatten skulle då förorenas och medföra ökad hydraulisk belastning på reningsanläggningarna.

I och med att området där bäcken kulverteras kommer att hårdgöras kan dagvatten från verksamhetsområdet tillföras bäcken efter rening. På detta sätt kan bäckens flöde bibehållas även efter områdets utbyggnad. Uppströms Södra- och Norra Sommarstigen sker ingen påverkan på bäckens lopp eller vattenföring på grund av föreslagen utveckling. Bäckens mynningsområde i havet kommer heller inte att ändras då inga åtgärder eller byggnationer planeras i detta område.

Ytavrinning från naturmark väster om planområdet leds under väg och järnväg via kulvert 2 och ut i avskärande dike 1 (se karta nedan), som ansluter till diket från kulvert 1 och därefter ut i bäckfåran.

Ytavrinning från skogsmark norr om planområdet leds via avskärande dike 2 ut i kulvert 3 som släpper vattnet direkt ut i Alnösundet. Till kulvert 3 ansluter även ledningar för renat dagvatten från område 3 samt takvatten från område 2.



Planerade diken (bred blå linje), planerade kulvertar (röd linje), takvattenavledning (grön linje) och befintliga diken och vattendrag (tunna blå linjer).

En översiktlig naturvärdesbedömning av bäcken och en bedömning av konsekvenserna/behov av skyddsåtgärder av den planerade kulverteringen av Tunabäcken har genomförts (*Akvatisk inventering av Tunabäcken i Petersvik, Tyréns, juli 2011*). Inventering har också utförts med avseende av kärlväxtflora och eventuella skyddsvärda arter/rödlistade vedsvampar inom område 10-20 meter på vardera sida om bäcken (*Inventering Tunabäcken, Petersvik, Sundsvall, Naturinformation, Lennart Vessberg, juni 2011*).

Det inventerade området präglas av en låg grad av naturlighet och en tydlig påverkan av olika mänskliga aktiviteter, så som sänkning av bäckfåran, kanalisering, dumpning av avfall och trumläggningar. Områdets flora är representativ för bördig mullrik mark i regionen. Granarna i området är grova och visar på hög bonitet med angrepp av rotröta och harticka. Nedre delen av området vid Sommarstigarna har en flora med rik inblandning av förvildade trädgårdsväxter. Att uppmärksamma i bäckens nedre lopp är bäckbräsma (Cardamine amara) som här växer nära sin nordgräns efter kusten. Cirka 75 meter uppströms växer ett mindre bestånd av gul svärdslilja (Iris pseudacorus) som tillhör de fridlysta arterna i Västernorrlands län. Den är dock inte hotad som art och är inte upptagen i Artdatabankens Rödlistade arter i Sverige 2010. Inga rödlistade arter har noterats bland kärlväxterna eller vedsvamparna längs bäckens sträckning vid inventeringstillfället. Det igenväxta mynningsområdet och låga flödet gör, tillsammans med kulverteringen under Petersviksvägen, att

lämpligheten för havsvandrande fisk som öring att använda bäcken för lek och uppväxt är liten eller obefintlig. Avsaknaden av öring, mest förväntat ett stationärt bestånd, visar att bäcken överhuvudtaget inte är en viktig lokal för strömlevande fisk.

Med stöd av utförda inventeringar, då inga speciellt skyddsvärda eller sällsynta arter påträffats och att mänsklig aktivitet sedan tidigare påverkat området negativt, bedöms en kulvertering av den föreslagna sträckan inte medföra några betydande negativa konsekvenser för djur- och växtlivet på aktuell sträcka eller Tunabäcken som helhet. Sträckan nedan planerad kulvertering bedöms dock som en värdefull miljö för djur- och växtlivet i området men denna bedöms inte påverkas av planerad exploatering.

En sänkning av nivån samt kulvertering av Tunabäcken är en tillståndspliktig vattenverksamhet enligt miljöbalken. Ansökan om detta sker tillsammans med ansökan om tillstånd för att anlägga och driva en containerhamn och för en utfyllnad av intilliggande vattenområde. Denna ansökan sker i en parallell process med framtagande av aktuell detaljplan.

Energianvändning

I Sundsvall har energifrågorna stor betydelse då det är en av landets energiintensivaste kommuner. Den fysiska planeringen har här en viktig roll att spela då det bland annat går att styra val av utformning, teknik och material så att energieffektivitet främjas. Det behövs alltid ett långsiktigt tänkande där inledande investeringskostnader ställs mot kostnader under byggnadernas livscykel.

Industrin i Sundsvall svarar för drygt två tredjedelar av kommunens energianvändning. En av de enskilt största enskilda förbrukarna är SCA i Ortviken. Enligt *Energi- och klimatstrategi för Sundsvalls kommun* (maj, 2004) och Sundsvalls Agenda 21 ska kommunen år 2020 ska vara ett hållbart samhälle. Detta ska uppnås genom olika mål. Det som berör planområdet är:

- Endast energikällor som förnyas (till exempel sol, vind, vatten och biobränslen) ska användas och energin ska användas effektivt.
- Transporter ska ske energisnålt och med minsta möjliga påverkan på miljö och hälsa. Kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik ska gynnas framför biltrafik.
- Utsläpp av skadliga ämnen, som inte bryts ned i naturen, ska upphöra helt. Utsläpp av andra ämnen ska anpassas till naturens kretslopp.

Fjärrvärme

Huvudmatningen av fjärrvärme till centrala Sundsvall sker genom en fjärrvärmeledning genom planområdet. Denna säkerställs på kvartersmark (inom vägtunnel under Korstaberget) som u-område. Det är viktigt att denna säkras från skador under såväl byggtid av ny vägtunnel som under drifttid.

Befintlig serviceväg till fjärrvärmeledningens mellanpåslag påverkas inte av projektet/byggande av logistikparken.

Elförsörjning

Planområdet kommer att elförsörjas från Sundsvall Elnäts transformatorstation M9 Gärdetjärn belägen längs Tunabäcksvägen. Från den kommer det att förläggas kablar in i planområdets västra del, följa planens förslag till transportkorridor och järnväg och återvända till stationen från planens norra del. Matningarna från norr respektive väster, som dimensioneras utifrån effektbehov, utgör reserv för varandra.

Landelsmatningen av båtarna kräver omformarstationer i nära anslutning till kajerna för utrustning som anpassar spänning och frekvens till de olika båtarnas behov. Dessa utrustningar kommer att handhas och ägas Sundsvalls hamn och att Sundsvall Elnät ansvarar för matningen fram till dessa. Landelsmatningen av båtarna är en kritisk fråga eftersom effektbehovet hos båtarna kan variera kraftigt, från några MW, som är vanligast, till 20-30 MW. Skulle den större effekten bli aktuell krävs andra elförsörjningslösningar med bland annat 130 kV-ledning ner till hamnområdet. Verksamheten bör tidigt bestämma sig för vilka effekter som ska kunna erbjudas båtarna.

Det noteras att E.ON Elnät har en 130 kVs ledning i området Natur/Skydd$_1$.

Tele- och datakommunikationer

Omgivande verksamheter är anslutna till det övergripande telenätet samt till bredband via fiber. Aktuellt verksamhetsområde bör även kunna ansluta sig till dessa.

Avfall

Föreslagen detaljplan tillåter uppförande av fler anläggningar som kan ge upphov till avfall. Hamnen kommer bland annat att generera avfall från egen verksamhet, till exempel från kontor, service av fartyg och kemikaliehantering samt avfall från anlöpande fartyg. De kemiska produkter som används kan variera från år till år beroende på behov.

Nya anläggningars avfall ska omhändertas så att gällande lagar och riktlinjer uppfylls. Hur detta ska gå till preciseras av verksamhetsutövaren senast i samband med bygglovs-/tillståndsansökan för respektive anläggning.

Räddningstjänstens behov

Det är viktigt att hänsyn till Räddningstjänstens behov tas vid projektering och byggande. Eventuella korsningar med järnvägen till Räddningstjänstens övningsanläggning vid Fillanverket måste bland annat bli planskilda. Detta för att utryckning annars riskerar att försenas. Området ligger i detta fall utanför planområdet, men berörs av den planerade järnvägen.

Skydd av ledningar

Utrymmen för ledningar (vatten, avlopp, data, tele-, el, värme med mera) redovisas och skyddas med u-områden på plankartan samt ledningsrätt om så behövs. Ledningar ska så långt det är möjligt samlas för att minimera antalet ledningsstråk och utbredningen av dessa. U-områden planeras därför i stråk mellan viktiga målpunkter (Ortviken, Korstaverket, Tunadalshamnen och aktuellt verksamhetsområde). I dessa u-områden bör alla viktiga ledningar samlokaliseras. Sannolikt behöver befintliga ledningar som genomkorsar planområdet ledas om. De ledningsrätter som berörs av detta är:

- akt 2281K-F-2949.5, ledningsrätt Vatten och avlopp för Sundsvall Vatten AB
- akt 2281K-2647Skö.7, ledningsrätt Olja för Korsta 8:4-5
- akt2281K-2647Skö.8, ledningsrätt vatten för Korsta 8:10
- akt 2281K--1173.2, vatten och avlopp för Sundsvall Vatten AB
- akt 2281K-F-3757, sötvattenledning för Ortviken

Störningar

Definition av påtaglig störning

Miljöbalkens (MB) definition av olägenhet enligt 3§ 9 kap. ”*Med olägenhet för människors hälsa avses störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig.*” Begreppet påtaglig störning bedöms med denna bakgrund syfta på sådana störningar som innebär olägenhet för människors hälsa enligt miljöbalkens definition. Detta innebär att störningen ska styrkas med någon slags objektiv medicinsk/hygienisk bedömning. Enligt förarbetena till MB ska bedömningen utgå ifrån vad människor i allmänhet anser vara en olägenhet och baseras inte på enskild persons reaktion i det enskilda fallet.

Buller

Buller kan inte anges som ett enda mått då människor störs i olika sammanhang i och utanför bostaden, på arbetet och så vidare. Praxis är numera att sammanfatta ljudmiljön med fyra tekniska mått:

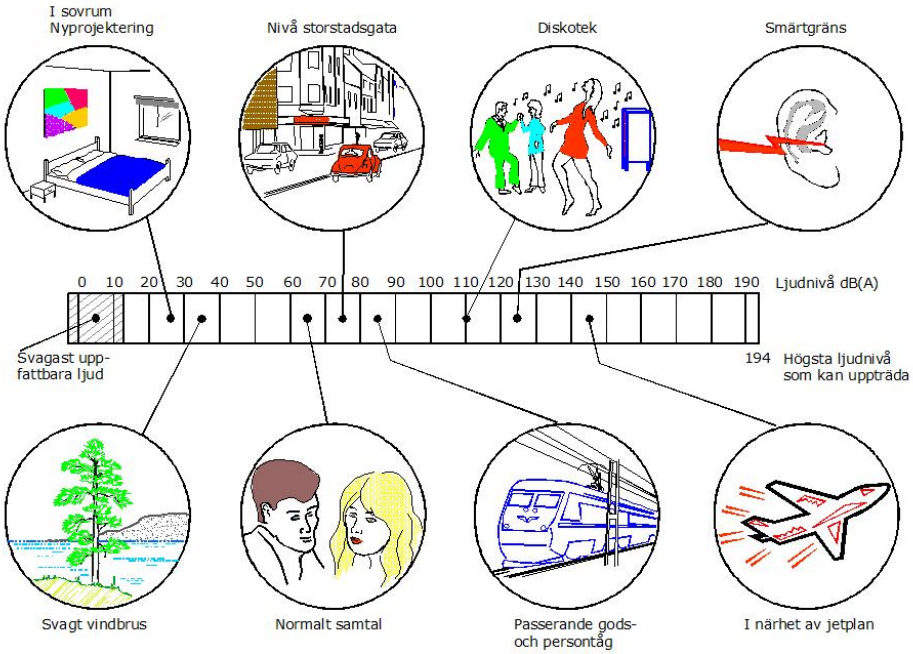
- Ekvivalent (genomsnittlig) ljudnivå över dygn inomhus
- Maximal (högsta) ljudnivå nattetid inomhus
- Ekvivalent ljudnivå över dygn utomhus (vid fasad)
- Maximal ljudnivå utomhus i anslutning till bostaden

Decibel är ett logaritmiskt begrepp. Det innebär bland annat att vid summering av buller från två lika starka källor ökar ljudnivån med 3 dBA. På samma sätt ger en fördubbling/halvering av trafikmängden på en gata 3 dBA högre/lägre ekvivalent ljudnivå. 3 dBA kan förnimmas som en knapp hörbar förändring. Ökning respektive minskning om 8-10 dBA upplevs som en fördubbling eller halvering av ljudet.

Externt buller förekommer från de flesta industrier/verksamhetsområden. Följande planeringsmål, ”riktvärden för miljökvalitet” (övre gräns för vad som kan tillåtas utan behov att åtgärda problemet) gäller vid bostäder/vårdlokaler/utbildningslokaler:

Riktvärden för trafik (*Infrastrukturinriktning för framtida transporter, 1996/97:53*):

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus i boningsrum
- 45 dBA maximalnivå inomhus i utrymme för sömn och vila kl. 22:00-06:00
- 55 dBA ekvivalentnivå vid fasad
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad



Exempel på ljudnivåer vid olika aktiviteter

För järnvägstrafik accepteras 60 dBA ekvivalentnivå vid fasad/i bostadsområde. Vid uteplats gäller dock 55 dBA. Vid tillämpning av riktvärdena för åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

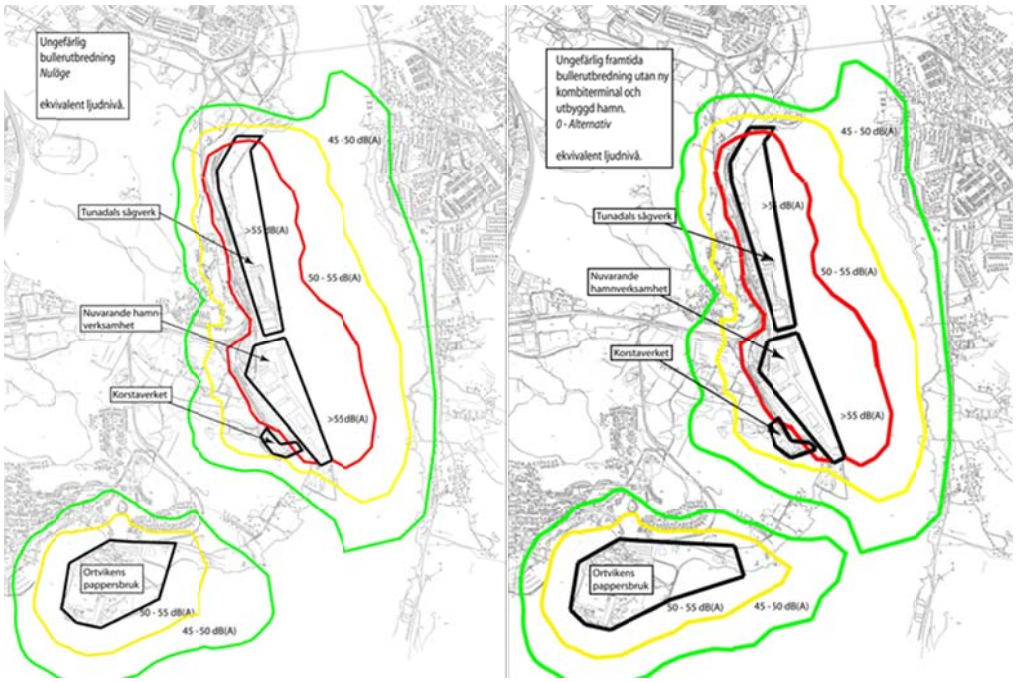
Naturvårdsverket ansvarar för att ge vägledning om hur miljöbalken ska tillämpas och har därför tagit fram allmänna råd som innehåller riktvärden för externt industribuller (*Externt industribuller – allmänna råd, SNV RR 1978:5 rev. 1983*). Dessa är för närvarande under bearbetning och de nya riktvärdena resulterar sannolikt i endast en tabell för alla verksamheter.

Utomhusriktvärden för externt industribuller vid nyetablering av industri				
Områdesanvändning	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta (kortvariga) ljud, även nattetid
	Dag	Kväll	Natt	
Vid de fall kringliggande område ej utgörs av angivna områdestyper bör bullervillkoren anges på annat sätt, till exempel ljudnivå vid stadsplanegräns eller på ett visst avstånd från anläggningen.	kl. 07-18	kl. 18-22 samt söndag och helgdag kl. 07-18	kl. 22-07	kl. 22-07
Arbetslokaler för ej bullrande verksamhet	60	55	50	-
Bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap samt utbildnings- och vårdlokaler	50	45	40 ej utbild-ningslokaler	55
Områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv	40	35	35	50

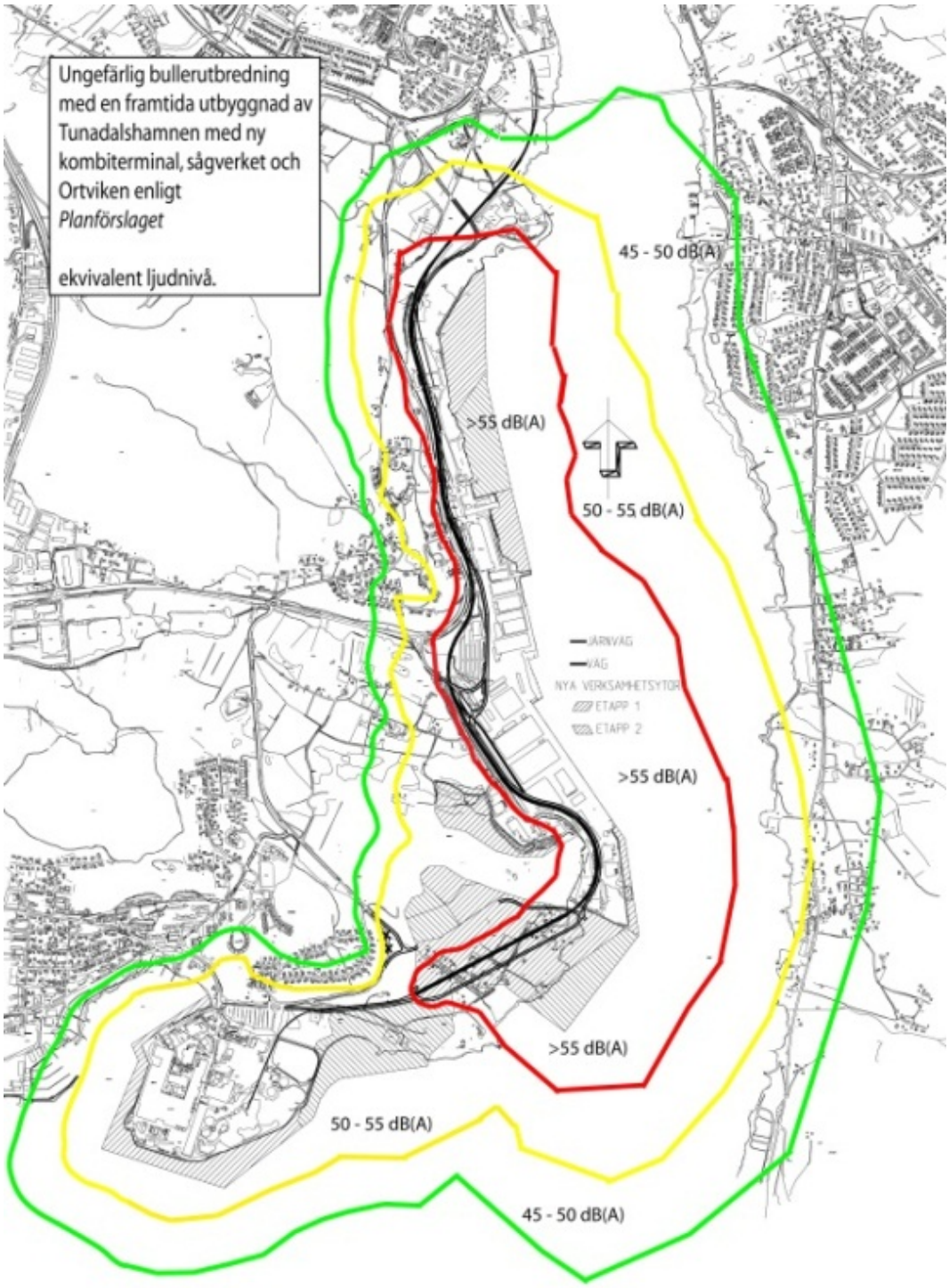
Enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om tillståndsprövning av hamnar (*NFS 2003:18*) bör riktvärden för externt industribuller tillämpas även för hamnverksamhet. För lågfrekvent buller från hamnverksamhet bör riktvärdena i Socialstyrelsens allmänna råd (*SOSFS 2005:6*) om buller inomhus följas. Kort sammanfattat stämmer de sistnämnda överens med riktvärden för buller från trafik vid bostäder (*Infrastrukturinriktning för framtida transporter, 1996/97:53*).

Översiktlig bullerberäkning

Risk för försämrade boendemiljöer kring de planerade verksamheterna har tidigt väcks i projektet. I samband med den fördjupade översiktsplanen gjordes en översiktlig bullerutredning för buller från industri, trafik och godshantering (*Översiktlig bullerutredning Tunadal-Korsta-Ortviken, Delutredning till fördjupad översiktsplan, WSP, 2009-03-18*) med syfte att identifiera hur områden i anslutning till planområdet (för den fördjupade översiktsplanen) påverkas av buller från verksamheterna.



Översiktlig bullerberäkning enligt dagens ekvivalenta ljudnivåer respektive framtid om aktuellt planförslag inte blir av (så kallat "0-alternativ", utveckling av befintliga verksamheter enligt gällande planer).



Sammanfattningsvis kan sägas att bullerspridningen från den utökade hamn- och industriverksamheten påverkar boendemiljöer både på fastlandssidan och på Alnön. Bebyggelse utmed Alnösundet, som redan i dag är utsatt för buller, bedöms få höjda bullernivåer och totalt kommer fler bostäder att utsättas för industribaserat buller.

Om planen inte genomförs beräknas viss ökad störning, bland annat beroende av Ortvikens expansion inom befintlig detaljplan.

Bullerberäkning för Logistikpark Sundsvall

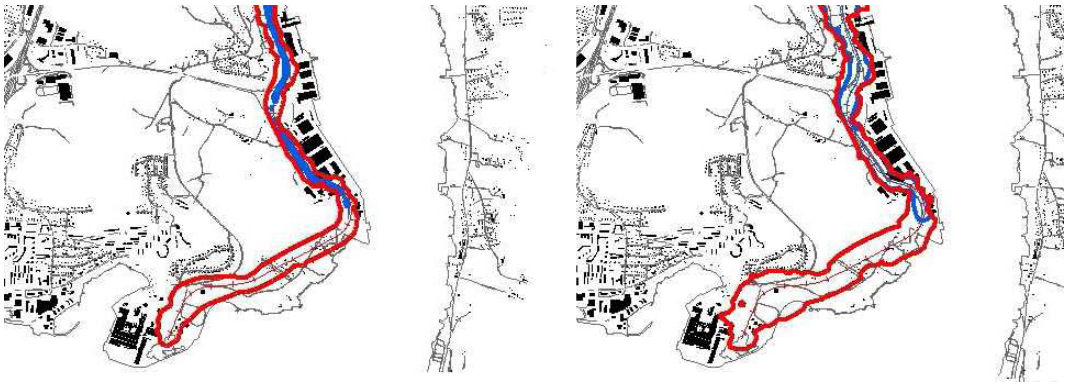
ÅF har gjort en sammanställning av ljudnivåerna från industriverksamheter, vägar och tågtrafik längs med järnvägssträckan från det planerade triangelspåret i norr (Maland) fram till Ortviken (*Sundsvalls logistikpark, Sammanställning bullersituationen, ÅF, 2011-09-05*). I särskilda rapporter redovisas också möjligheter att minimera ljudstörningarna till omgivningen (*Bullerdämpande åtgärder Containerhamnen, ÅF, augusti 2011, Buller från containerhamnen, ÅF, oktober 2011 samt Bostäder vid Granbacken, Bullerskydd tågtrafik, ÅF, oktober 2011*). Den framtida/beräknade bullersituationen i rapporten (sammanställning) har redovisats separat för verksamheter, vägar och järnväg. För kringboende är det dock intressant vad den totala bullersituationen blir och därför har även en helhetsbild tagits fram som sammanlagrar allt buller som uppkommer från planområdet.

Buller från vägtrafik, tågtrafik och industri är dock svår att jämföra. Dels på grund av olika riktvärden och dels variation i karaktär och tid, speciellt nattetid. Ljudstörningarna från spårbunden trafik rör sig om enstaka tåg och vagnar som alstrar höga bullertoppar. Dessa bullertoppar är knutna till de maximala ljudnivåerna vilket kan vara mer intressant för omgivningen än den ekvivalenta ljudnivån som oftast är mest intressant när det gäller vägtrafiken. Buller från hamnverksamheten är även den ett ögonblicksvärde då fartyg ligger i hamn. Redovisning av respektive verksamhets upphov till buller ger därför den mest sanna bilden.

Järnväg/kombiterminal

Med förändrad tågsträckning, tågmängd, tågtyp, tåglängd och hastighet beräknas ljudet från tågen öka med 5-10 dBA vilket innebär att kravlinjen 55 dBA vid uteplats för närliggande bostäder längs med banan ökar med knappt 100 meter jämfört med dagens situation. Detta kan åtgärdas med bullerskärmar, vilket sannolikt skulle innebära lägre ljudnivåer än i dagsläget. Övergången till elektrifierad järnväg istället för dagens diesellok håller även nere bullret.

För aktuellt planområde är järnvägen nytillkommande. Omkringliggande bostäder påverkas framförallt av de maximala ljudnivåerna från kombiterminalen dagtid vid på- och avlastning av tåg samt eventuell rangering. Riktvärdena för maximal ljudnivå vid rangering klaras inte i beräkningen vid flera referenspunkter utan överskrids med upp till 16 dBA kortare perioder. De mest utsatta fastigheterna närmast planområdet ligger i bostadsområdet Granbacken. Beräkningen gällande rangering, vilken ger upphov till det värsta bullret, har dock genomförts med ett extremt maxvärde. Normal rangering ligger cirka 10 dBA lägre än denna nivå. Då kombiterminalen planeras vara 750 meter lång kan tåg dessutom i stor utsträckning lastas och lossas utan att rangeras vilket innebär att uppkomsten av buller bedöms kunna hanteras inom gällande riktvärden.



Jämförelse av ljudnivå från järnvägen (nuläge=blå, framtid=röd): 55dBA ekvivalent ljudnivå respektive 70dBA maximal ljudnivå

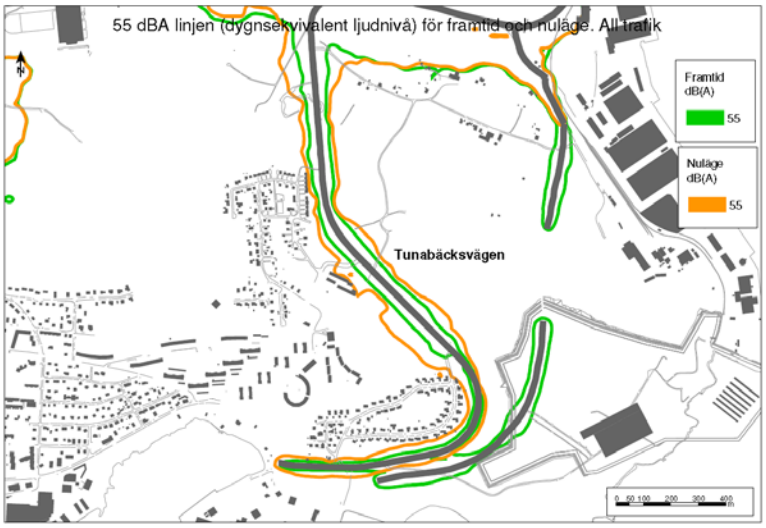
Väg

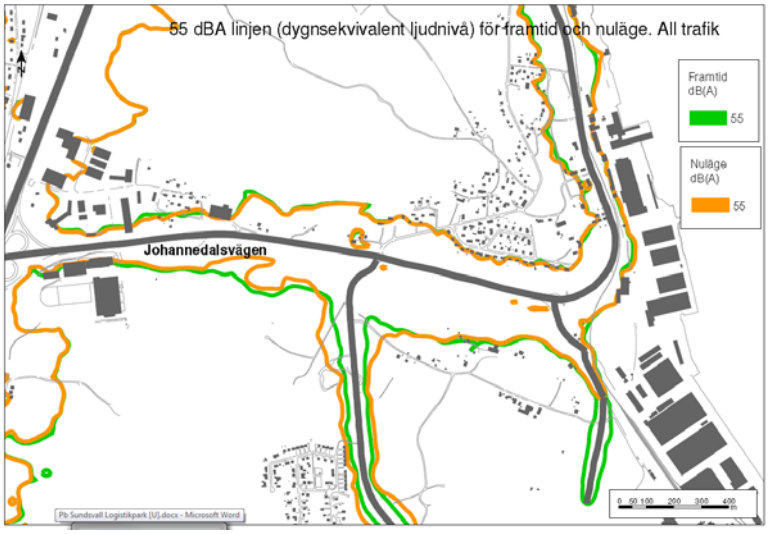
Vägtrafikbullersituationen inom området påverkas marginellt och bedöms inte överskrida riktvärdena i och med utbyggnaden.

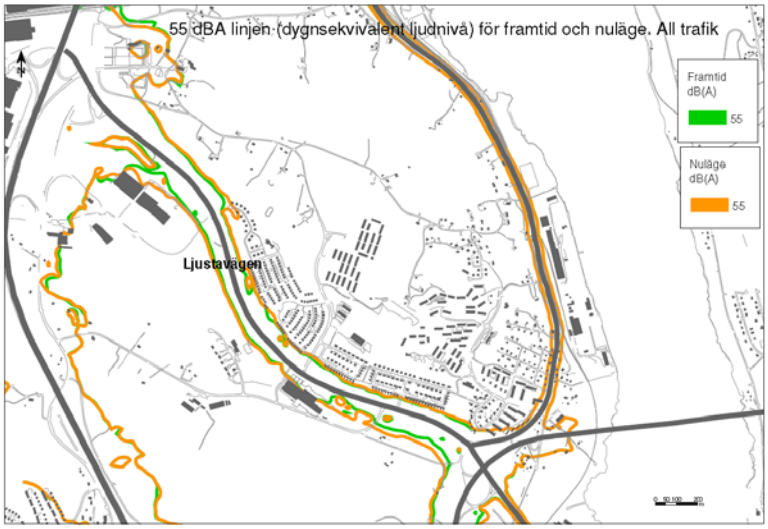
Beräkningsmässigt ger några procent förändrad trafik ingen påverkan på den dygnsekvivalenta ljudnivån. Den största trafikförändringen sker på Tunabäcksvägen där mängden lastbilar minskar med 75%, men trots att mängden timmerbilar minskar drastiskt blir skillnaden i ekvivalent ljudnivå mycket liten då trafikrörelserna flyttas inom närområdet till den nya interna transportkorridoren strax söder om Tunabäcksvägen.

På grund av trafikflödesförändringar (se avsnittet *Kommunikationer* och *Konsekvenser på allmänna vägar*) då trafik styrs från Ljustavägen till Johannedalsvägen har en uppdaterad bulleranalys genomförts sedan detaljplanens samråd (*Sundsvalls Logistikpark. Trafikbuller, ÅF, februari 2012*).

Beräkningarna har utförts utifrån dagens situation och från en framtida trafikprognos (år 2025). Den ekvivalenta ljudnivå bidraget från den tunga trafiken till logistikparken och Korstaverket är i normala fall betydligt lägre än den totala ljudnivån (från all trafik). Studeras ljudutbredningskartorna kan det konstateras att det längs de flesta vägarna inte är någon större skillnad i ljudutbredning då nuläget jämförs med en den framtida situationen. För att ljudnivån ska ändras kraftigt krävs stora skillnader i trafikmängder. Om exempelvis trafikmängden skulle öka med det dubbla blir den ekvivalenta ljudnivån 3dB högre. Om däremot den tunga trafiken ökar eller minskar kraftigt kan dock påverkan bli stor. Enligt trafikuppgifterna förväntas de största skillnaderna i trafikmängd ske vid Ljustavägen (tung trafik minskar från 7% till 3%), Johannedalsvägen vid E4 (tung trafik ökar från 8 till 13%) och vid Tunabäcksvägen (tung trafik minskar kraftigt). Bullerbidraget från Ljustavägen har beräknats minska med cirka 1 dB, ljudnivån från Johannedalsvägen (vid E4) ökar med cirka 1 dB, ljudnivån från Tunabäcksvägen minskar med 3-5 dB (beroende på delsträcka).

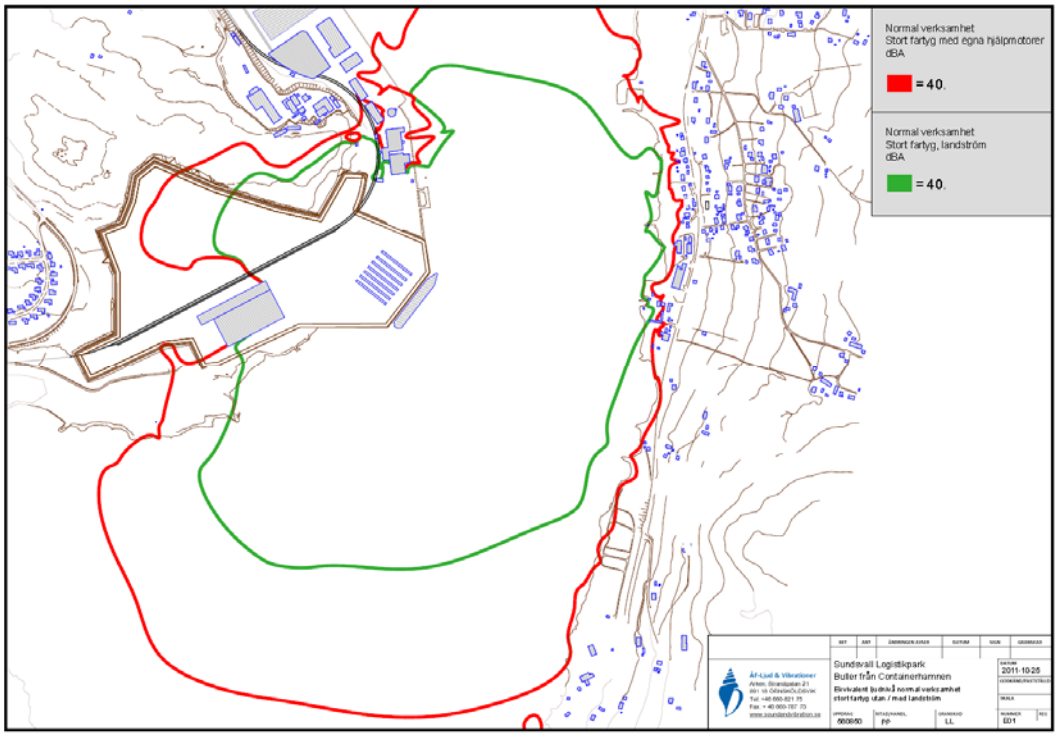

55 dBA linjen (dygnsekvivalent ljudnivå) för framtid och nuläge. All trafik
Framtid
dB(A)
55
Nuläge
dB(A)
55
Tunabäcksvägen


55 dBA linjen (dygnsekvivalent ljudnivå) för framtid och nuläge. All trafik
Framtid
dB(A)
55
Nuläge
dB(A)
55
Johannedalsvägen


55 dBA linjen (dygnsekvivalent ljudnivå) för framtid och nuläge. All trafik
Framtid
dB(A)
55
Nuläge
dB(A)
55
Ljustavägen

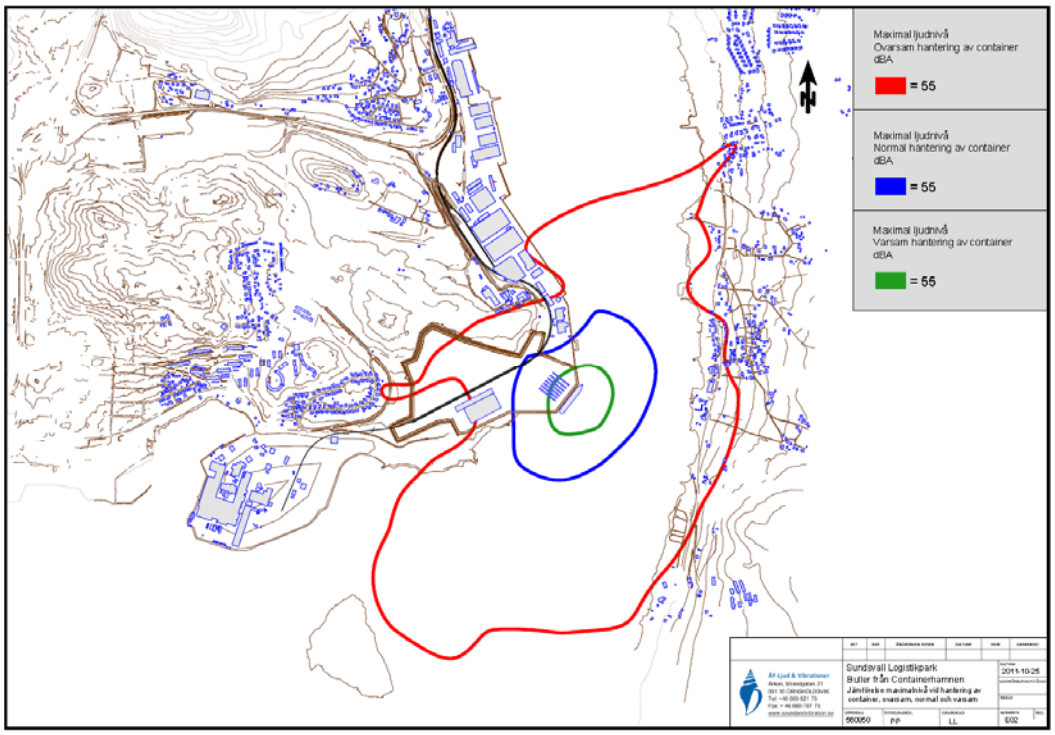
Hamn

Gällande hamnverksamheten beräknas riktvärdena för den ekvivalenta nivån klaras i alla referenspunkter dag- och kvällstid (50/45dBA). Om verksamheten är igång nattetid måste sannolikt åtgärder/restriktioner vidtas för att klara 40 dBA för de närmast fastigheterna på Alnön om fartyg som ligger vid kaj har hjälpmotorerna igång hela tiden. Om hjälpmotorerna ersätts av landström sjunker ljudnivån med 2-3 dBA vilket innebär en marginal till 40 dBA i alla referenspunkter.



Ljudutbredningen av ekvivalent ljudnivå från den nya containerhamnen vid normal verksamhet

När det gäller de maximala ljudnivåerna, som framför allt uppkommer vid på- och avlastning av fartyg, kan konstateras att det är allmänt känt att pålastning av containrar på fartyg kan ge upphov till höga maximala ljudnivåer beroende på hur (o)varsamt denna hantering sker. Vid ovarsam hantering av pålastning kan den maximala ljudnivån vid enstaka tillfällen överstiga 55 dBA på vid närmaste bebyggelse, framför allt mot Alnön. Detta innebär att det till och från kommer att höra impulsljud från denna hantering precis så som är fallet i de flesta hamnar. Det pågår en process för att hitta lösningar som minimerar mängden ”ovarsam” hantering. Om detta lyckas kommer bullret från containerhamnen att påverka minimalt vid närmaste bebyggelse. Se även under rubriken *Åtgärder* nedan.



Ljudutbredningen av enskilda bullertoppar som alstras vid varsam, normal respektive ovarsam hantering av främst containrar.

Åtgärder för buller

Den största ”kontinuerliga” ljudkällan bedöms uppkomma från fartygens hjälpmotorer som driver de elektriska generatorerna. Möjlighet till landström är därför den viktigaste åtgärden för att minska den ekvivalenta ljudnivån. Det är i övrigt svårt att skapa bullerskärmande åtgärder för en hamnverksamhet då de bullerutsatta till stor del befinner sig på ”vattensidan” av verksamheten. I detta fall är det framför allt en lång sträcka av Alnös västra sida som är utsatt.

Det mest störande ljudet i en hamn är i övrigt normalt de maximalnivåer som kan uppkomma vid ovarsam lastning och lossning av containrar. För att underskrida gällande riktvärden måste därför lågbullrande modern teknik användas, både i befintliga och nyetablerade verksamheter, till exempel:

- Kranen förses med ”Spreaders” med automatisk hastighetsreducering den sista biten innan containern ställs ned. Systemet kallas ”soft landing”. Mätningar visar klart lägre momentana ljud när man utnyttjar denna typ av utrustning. Minst 10 dBA lägre maxnivåer har uppmätts.
- Kran- och truckförarna har möjlighet att påverka en del av bulleralstringen genom sitt arbetssätt. Information och utbildning av kranförarna i ett tyst arbetssätt är därför viktigt, det vill säga i att minimera fallhöjderna och andra faktorer som kan undvika onödigt buller.
- Akustiskt övervakningssystem. Erfarenheter visar att det kan vara svårt att med enbart information få alla att arbeta tystare. Som hjälpmedel kan ett akustiskt varningssystem installeras som visar och registrerar när acceptabla ljudnivåer överskrids.

- Kontinuerlig mätning av externbullernivån så att produktionen får kontinuerlig erfarenhetsåterkoppling. Det kommer mer och mer sofistikerade system där ljudnivån kontinuerligt mäts runt anläggningen. I exempelvis Oslo hamn finns en registrering av ljudnivån som kan observeras via internet.

Enligt bedömningen gör ovanstående åtgärder det möjligt att klara gällande riktvärden om 40 dBA ekvivalent ljudnivå och 55 dBA som maximal ljudnivå vid närmaste bostäder. Samtliga ovanstående åtgärder finns i de hamnar som har de hårdaste bullerkraven.

Mot landsidan, utmed järnvägen och vägnätet, finns bättre möjligheter att utföra bullerskyddande åtgärder som skärmar av bullret vid behov. Rätt teknik för bullerreducering behöver dock alltid användas. Olika typer av bullerskärmar krävs sannolikt på de mest utsatta platserna.

Bullerberäkningar har gjorts med och utan bullerskydd. Den ekvivalenta ljudnivån har beräknats bli lägre än riktvärdet (55 dBA) även utan bullerskydd. Utan bullerskydd har den maximala ljudnivån beräknats bli högre än 70 dBA (riktvärdet på uteplats) vid flera fastigheter. Bullerberäkningarna med bullerskydd visar att det går att minska ljudnivån med flera dB. Med bullerskydd i beräkningarna bli den maximala ljudnivån lägre än 70 dBA vid samtliga beräkningspunkter. Bullerskyddets slutgiltiga utformning (placering, höjd och material) bör studeras i mer detalj i ett senare skede. Gällande riktvärden regleras som planbestämmelse på detaljplankartan.

Gränsvärden för kommande verksamheter sätts i samband med tillståndsprövning av verksamheterna. Verksamheten i området måste därför sannolikt införa åtgärder/handlingsplaner för att inte överskrida gällande riktlinjer, till exempel bulleravskärmning och krav på användande av modern teknik vid lassning och lossning. Med aktiva åtgärder bedöms bullersituationen kunna hanteras inom det som kan accepteras för närboende.

Vibrationer

Risk för störande vibrationer från järnvägstrafik föreligger framför allt i områden där både järnväg och närliggande bebyggelse är grundlagda på vibrationskänsliga jordar, det vill säga lösa finkorniga sediment av lera och silt. Vid byggande på finkorniga sediment krävs i allmänhet förstärkningsåtgärder för att uppnå stabilitet och jämnhet för järnvägen. Grundförstärkningsåtgärder bidrar till att minska vibrationsstörningar och kan helt förhindra att problem uppstår om exempelvis pålning eller urgrävning väljs. Vid byggande på sådana jordar ska projektering även ske ur vibrationssynpunkt.

Finkorniga jordarter, så som leror och silt, kan i kombination med en hög vattenkvot vara vibrationskänsliga. Sådana jordarter bedöms förekomma endast i begränsad omfattning i planområdet.

Flera av närliggande verksamheter har anläggningsdelar som är känsliga för vibrationer. Dessa måste särskilt beaktas under byggtiden.

Elektromagnetiska fält

Elektriska och magnetiska fält förekommer alltid intill elektriska utrustningar såsom elstationer, elledningar och kontaktledningar. De magnetiska fälten kan kapslas in med hjälp av metallplåt till relativt dyra kostnader eller undvikas genom att förlägga elanläggningarna så att dess fält inte nämnvärt påverkar människor där de ofta vistas.

De elektriska fälten klingar av relativt snabbt av väggar, plank och vegetation. Kablar i marken ger små elektriska och magnetiska fält. Transformatorstationer inhysta i hus bör undvikas och i andra utrymmen där människor vistas ofta och varaktigt.

Då ett tåg passerar uppstår även magnetfält, dessa är svårare att skärma av men avtar snabbt med avståndet från kontaktledningen. På 30 meters håll är magnetfältet från järnvägen svagare än det som förekommer i ett vanligt svenskt hem.

Järnvägen inom planområdet placeras inte inom 30 meter från bostadshus. Påverkan vad gäller elektromagnetiska fält blir därför obefintlig och inget behov av ytterligare åtgärder finns.

Lukt

Planförslaget tillåter lagring och hantering av biobränsle inom planområdet. Avstånd från föreslagen yta för lagring av biobränsle till närmaste bostad (Granbacken) är cirka 300 meter.

Lagring av biobränsle under lång tid kan lokalt ge upphov till lukt orsakad av den pågående nedbrytningen av organiskt material. En omfattande hantering av biobränsle och andra material som kan ge upphov till lukt finns även i närheten av planområdet, till exempel vid SCA:s anläggningar i Tunadal och Ortviken.

Lukt är en svår störning att mäta och är många gånger individuell. Om lukten kan bedömas vara påtaglig kan en så kallad organoleptisk bedömning utföras. Detta innebär att lukten värderas av det mänskliga luktsinnet. Ämnets lukttröskel bestäms först vilket innebär den koncentration vid vilken det mänskliga sinnet nätt och jämt kan förnimma lukt. Luktstyrkan (uttrycks i luktenheter) bestäms sedan genom hur många gånger ämnet måste spädas för att lukttröskeln ska underskridas. Med luktfrekvens beskrivs därefter den del av den totala tiden (angiven i procent) som lukttröskeln överskrids. Klagomål på lukt kan redan förekomma om lukttröskeln överskrids ett par procent av tiden och åtgärder kan då krävas.

Lagring av biobränsle inom området bedöms ske under relativt kort tid, bland annat på grund av brandrisk och av utrymmesskäl. Risken för lukt orsakat av nedbrytning är då liten och bedöms inte bli av betydande karaktär. Om skyddsåtgärder och bästa möjliga teknik tillämpas bedöms att risken för betydande luktstörningar kan minimeras, dock kan störningarna inte helt uteslutas.

Planerat transportband för biobränsle mellan lagerytan och Korstaverket (över Korstaberget) kommer att vara inbyggt och försett med sprinklersystem. Detta innebär att risken för lukt minskar samt att inte damm och skräp från bränslet sprids i samma omfattning. Bestämmelse för *påtagliga störningar* för närboende gällande bland annat lukt regleras därutöver på plankartan. Om lukt blir ett problem måste åtgärder vidtas, till exempel genom avskärmning.

Enligt SMHI:s rapport *Vindstatistik för Sverige 1961-2004* (www.smhi.se) är den förhärkande vindriktningen för området nordvästlig. Frånlandsvind är generellt vanligare än pålandsvind. Detta innebär att om lukt uppstår berör den inte omkringboende i de flesta fallen.

Damning

Planförslaget tillåter lagring och hantering av biobränsle inom planområdet. Hantering av torra biobränslen kan ge upphov till damning. De bränslen som är aktuella är GROT (grenar och toppar) flis, bark och energiskog. Dessa är relativt fuktiga bränslen vilket minskar risken för damning. Andelen finfraktionsmaterial är dessutom liten.

Lagring av biobränsle kommer endast att ske vintertid och inte under de torrare sommarmånaderna vilket ytterligare minskar risken för damning. Området mellan lagringsytorna och bostäderna behöver dock hållas skogbevuxet för att inte riskera spridning av damm till bostäder.

Eventuella problem med damning kan reduceras genom att tippfickorna byggs in eller genom annan sammansättning av bränslet. Kringområdet bör även städas kontinuerligt och reningsutrustning, till exempel textila filtar, bör installeras vid dammande utrustning och processer.

Utöver biobränslehanteringen dammar Imerys verksamhet med lastning och lossning av kaolinlera. Detta är en pågående verksamhet vid gasolhamnen som ligger drygt en kilometer från närmaste bostad. Verksamheten innebär ingen störning för närboende.

Om verksamheter anläggs inom planområdet som innebär att riktlinjer för partiklar i luft överskrids krävs omedelbara åtgärder (MKN för partiklar i luft gäller). Planbestämmelse för att undvika påtagliga störningar för närboende gällande bland annat damning regleras på plankartan

Landskapsbild

För att åstadkomma goda funktioner för planerade verksamheter måste stor del av kvarvarande naturmark mellan befintliga industriområden ianspråktas vilket förändrar landskapsbilden betydligt. Industridominansen utmed kusten är påfallande och blir i och med utbyggnaden enligt förslaget ännu mer markant. Planförslaget innebär att upplevelsen av området, som idag är ett naturområde mellan Ortviken och Tunadal, blir påtaglig, framför allt från Alnösidan. Inloppet till Sundsvalls stad kommer därmed att vara omgivet av industri åt alla håll, något som också påverkar det intryck förbipasserande resenärer får av staden från den nya E4-bron. Sett inifrån stadens centrala delar och inre hamnen kommer den nya hamnen att till stor del vara dold bakom SCA:s industrianläggning i Ortviken. Härifrån sett gör utbyggnad enligt planförslaget därför mindre skillnad.

För att mildra de negativa konsekvenserna för landskapsbilden ska så stora naturområden som möjligt, samtidigt som verksamheterna kan fungera väl, sparas för att skydda landskapsbild, kustlinje och närboende. De områden som är aktuella är Kaptensudden samt Korstabergets rygg som visuellt hänger samman betraktat på avstånd. Dessa kan tillsammans mildra verksamhetsytornas dominans något. Slänter och andra oanvändbara ytor bör även om möjligt kläs med grönska.

Aktuella ytor regleras på detaljplanekartan som ”Natur/skydd” vilka ska skötas enligt upprättad skötselplan. Viss förstärkningsplantering krävs för att mildra den negativa påverkan på landskapsbilden. Byggnadernas totalhöjder inom planområdet bör aldrig överstiga Korstabergets skogsridå betraktat från avstånd. Eventuella höga byggnader ska hållas ihop för att mildra dominansen av industriområdet i landskapsbilden.

För ytterligare beskrivning av landskapsbilden – se tillhörande *Miljökonsekvensbeskrivning* och *Skötselplan*.

Barriärer

Planförslaget innebär en kraftig utökning av industri- och transportverksamhet i området vilket bildar en kraftig barriär mot vattnet. Boendet och idrottsverksamheten i Petersvik/Granli måste avvecklas helt och vissa uppskattade rekreationsmiljöer försvinner då stora naturområden tas i anspråk av verksamheten. Mindre naturområden, som sparas i detaljplanen som ”Natur/skydd”, påverkas av buller, ljus och rörelse. Tillgänglighet till dessa naturområden kommer att vara begränsade i och med krav på skyddsavstånd från verksamheterna.

De fysiska intrångseffekterna och barriäreffekterna i närmiljön blir stora. Möjlighet till tätortsnära rekreation minskar vilket leder till en försämring för framför allt de närboende. Särskilt bostadsområdet Granbacken berörs, som idag har mycket nära till strandmiljön. Barriäreffekterna är oundvikliga för att skydda allmänheten från aktuella verksamheter.

Kompensationsåtgärder med tillgång till liknande miljöer för idrotts- och friluftsaktiviteter på nära avstånd från planområdet bedöms kunna väga upp de negativa konsekvenser något. Åtgärderna bör framför allt gälla att ta vara på och förbättra andra stadsnära strandmiljöer samt utveckling av andra skogsområden vid Skönsberg/Korsta/Tunadal med avseende på rekreationsvärden.

För ytterligare beskrivning av kompensationsåtgärder – se *miljökonsekvensbeskrivning* tillhörande detaljplanen.

Stranden söder om området Granbacken skulle under en övergångsperiod kunna vara fortsatt tillgänglig för allmänheten så länge SCA inte ianspråktar marken enligt gällande detaljplan (Dp 250). Åtkomst skulle kunna lösas genom en tillfällig gångbro över transportkorridoren (T_2 på plankartan) alternativt en säkerställd plankorsning för gångtrafik.

Skalskydd

För att säkerställa att obehöriga inte kommer in i verksamhetsområdet och till exempel skadar sig (fallskydd) eller saboterar kommer verksamhetsområdet och hamnen att omgärdas av stängsel/yttre skalskydd. Skalskyddet kan kombineras med skydd mot buller, insyn, ljus och så vidare. Skalskyddet kommer att utgöras av lämplig typ av hägnad samt bevakade in- och utfarter.

Då verksamhetsområdet kan komma att byggas ut i etapper har en flexibel bestämmelse satts på plankartan för krav på stängsling/skalskydd. Detta kan på så sätt utformas och lokaliseras där det behövs allt eftersom verksamheten växer.

Elavbrott

Under förutsättning att området kan, ur effektsynpunkt, matas på l0 kV kommer verksamheten att matas via kabel. Alla stationer och uttagspunkter på den nivån får då matning från minst två håll.

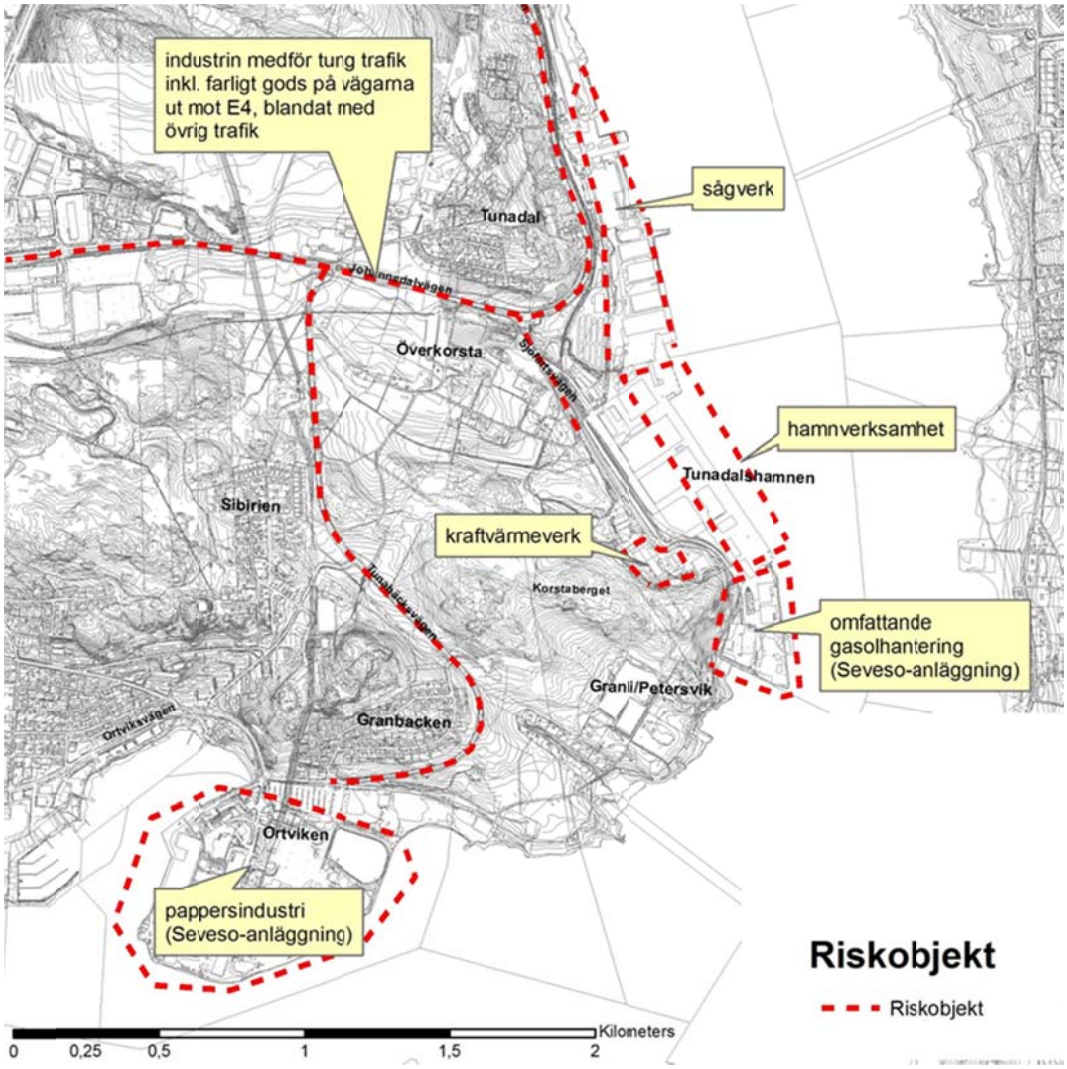
Avbrottstiden i Sundsvall Elnäts distributionsnät för 2010 (enligt det internationella mätetalet SAIDI, medelavbrottstiden utslagen på alla kunder) är 18 minuter. Tillgängligheten i nätet enligt ASAI är 0,99999. Med den nätuppbyggnad som

beskrivits verifierat med mätetalen innebär detta att risken för att fel inträffar är liten och att de dessutom skulle vara långa (mer än 2 timmar) får anses vara mycket liten.

Risk och säkerhet

Befintliga riskobjekt i och omkring planområdet

De större riskobjekt som finns idag i/kring planområdet är närmast pappersindustrin i Ortviken, Korstaverket, Neste och Tunadalshamnen samt vägar med tung trafik/farligt gods (Tunabäcksvägen med flera). Inom respektive industri finns en mängd säkerhetsåtgärder för att förebygga risker.



Kemikalieutsläpp, explosion och brand

Nestes gasolhantering

Det i särklass viktigaste riskobjektet inom planområdet utgörs av den omfattande gasolhanteringen i Tunadalshamnen (Neste LPG AB). Verksamheten omfattas av den högre riskklassen enligt Seveso-lagstiftningen. Det så kallade ”Seveso II-direktivet", som antagits av Europeiska Unionens Råd och lagfästs i svensk lag (SFS

1999:381) och förordning (SFS 1999:382) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor. Om verksamhet omfattas av denna lagstiftning ska bland annat en säkerhetsrapport upprättas och allmänhet, som löper risk att påverkas vid en allvarlig kemikalieolycka, ska informeras om vilka åtgärder som ska vidtas vid en eventuell olycka.

Kort om Seveso-lagstiftningen:

För att förebygga allvarliga olyckor inom kemiindustrin och begränsa följderna för människor och miljö har EU antagit det så kallade Sevesodirektivet. I Sverige är direktivet infört genom lagen och genom förordningen om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (den så kallade Sevesolagstiftningen), förordningen om skydd mot olyckor samt genom arbetsmiljölagstiftningen. Sevesoreglerna uppdaterades i juli 2005 genom en ny lag, förordning och föreskrift och ändrades ytterligare i september 2007 (källa: Räddningsverkets hemsida).

Propan 95, populärt kallat gasol, är en brännbar, ej giftig gas, men kan vara smått narkotiskt vid höga koncentrationer. Ämnet är ett så kallat kolväte som i normalt lufttryck är i gasform, men som relativt lätt, genom tryck, blir till vätska. Vid lastning av gasolen tillsätts metanol och ett doftämne, etylmerkaptan, för att det ska vara möjligt att känna lukt vid ett eventuellt gasläckage samt att förhindra frysning. Vid ett stort gasolutsläpp finns risk för antändning och brand. Gasol i gasform är tyngre än luft, vilket gör att ämnet vid läckage kan komma att "rinna ned" i eventuella lågpunkter (till exempel avlopp). Som gas är gasol kallt och stänkt på oskyddade kroppsdelar kan ge köldskador.

Neste LPG AB köper in, hanterar, lagrar och distribuerar gasol. Anläggningen består av bergrum, cistern samt pump- och rörledningssystem, dels för inpumpning från tankfartyg och dels för utlastning till lastbil/järnväg. Gasol lagras i ett trycksatt bergrumslager som är beläget cirka 100 meter under markytan (område som får underbyggas med bergrum på plankartan). Lagringskapacitet är på cirka 30.000 ton gasol vilken kommer till anläggningen med fartyg, upp till 20.000 ton per last. Neste LPG AB levererar drygt 40.000 ton gasol per år, främst till pappers- och stålindustrin. Gasolen lastas från bergrummet till bil och/eller järnvägsvagn vid Nesteterminalen. Lastningsarbetet sker enligt särskilda instruktioner och övervakas ständigt av personal på plats. Vid höglarm larmas SOS AB automatiskt, vilket innebär att räddningstjänsten omedelbart får gaslarm. Personal från Neste LPG AB har också ständig beredskap. Även Räddningstjänsten har en kommunal insatsplan som koordinerar med Neste LPG AB:s beredskapsplan. Personalen övas i brandsläckning varje år och samövningar sker med Räddningstjänsten.

Eftersom gasolen transporteras med lastbil/järnväg från terminalen utgör transporterna en risk. Normalt körs det 5-6 järnvägsvagnar samt mellan 20-25 lastbilsleveranser per vecka från terminalen där varje last innehåller mellan 20-50 ton gasol i vätskefas. I samband med en transportolycka strävar vätskan att övergå till gasform. Då gasol klassificeras som "farligt gods" måste transporterna utföras i enlighet med vad regelverket anger (*MSBFS 2011:1, ADR-S föreskrifter om transport av farligt gods på väg och MSBFS 2011:2, RID-S föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg*).

De risk- och konsekvensanalyser som utförts visar att de områden som kan drabbas av en eventuell olycka begränsar sig till hamnområdet, förutom scenariot då en

cistern på grund av alltför kraftig värmebelastning under en lång tid brister och innehållet antänds. I ett sådant fall kan även områden utanför det direkta hamnområdet beröras. Detta är en ytterst osannolik händelse och en rad åtgärder vidtas för att det inte ska kunna hända, till exempel finns det sprinklersystem över hela anläggningen, gaslarm som stänger ventiler, brandlarm med mera. Vid en eventuell stor gasolycka ljuder varningssignaler vid Nesteterminalen, i hamnområdet samt vid Korstaverket. Räddningsledaren beslutar om allmänheten ska varnas via VMA ("Viktigt meddelande till allmänheten") som sänds via radio P4 och TV, samt även direktinformation från räddningspersonal.

Området regleras i gällande detaljplan för del av Tunadals hamn (Dp 45) från 1989 vilken delvis är ersatt (Dp 313) och som i övrig del nu föreslås att ersättas av aktuell detaljplan. Gällande bestämmelser överförs i stort sett oförändrade till aktuell detaljplan.

Gasolhanteringen kräver skyddsavstånd, vilket regleras på plankartan tillsammans med LNG hanteringen och som utretts i särskild riskbedömning. På plankartan regleras område där objekt med stor brandbelastning inte får finnas med egenskapsgräns, bestämmelse (gas), och text som reglerar bebyggelsen:

> *"Marken får endast användas för byggnader samhöriga med LNG/gashantering och för lagring och beredning av icke brännbart material. För de senare gäller även att de ska ligga minst 50 meter från ställe där LNG/gashantering sker, att inga fönster får anordnas i riktning mot LNG/gashanteringen och att byggnaderna inte får skymma sikten mellan kontrollrum-kontor och lossningsplats för LNG/gas."*

Befintliga bergrum och underjordiska ledningar skyddas genom servituts- och ledningsrättsupplåtelser. Tillkommande bergrum och eventuella ledningar ska likaledes skyddas. Område som får underbyggas med bergrum regleras på detaljplanekartan.

Ortvikens hantering av kemikalier
Pappersindustrin inom Ortvikens pappersbruk omfattas av den högre kravnivån enligt Sevesolagstiftningen. SCA Graphic tillverkar vid Ortvikens pappersbruk olika typer av papper, huvudsakligen tidningspapper och högklassigt bestruket papper till tidskrifter. Anledningen till att fabriken ligger så centralt i staden är att den har sitt ursprung redan på 1850-talet. Mekanisk massa tillverkas inom fabriken medan kemisk massa levereras från Östrandsfabriken cirka en mil norrut. Överskottsvärme levereras till fjärrvärmenätet i Sundsvall.

Ortviken är mycket betydelsefull för övriga industrier i området. Gasol kommer från Neste och bestrykningsmedel från Imerys Mineral. Massaved hanteras bland annat i Tunadal. Kommunikationerna är därför av största vikt för effektiviteten.

SCA planerar att i framtiden bygga ut sin anläggning med ytterligare produktionslinjer. Utrymme för detta har skapats i detaljplan öster om nuvarande fabrik (Dp 250), till stor del på utfyllnad vid strandområdet sydväst om Petersvik. Det finns emellertid planer på att bygga en gasledning från Nestes gasolhamn direkt till Ortviken (inryms om aktuellt i detaljplanekartans u-områden för ledningar), vilket skulle minska behovet av riskabla lastbilstransporter samt att det är möjligt att upphöra med förvaring av kondenserad gasol i tank på Ortviken. Om detta genomförs kan troligen den lägre kravnivån enligt Seveso behållas.

Under 2004 gjordes en miljökonsekvensbeskrivning av den vattenverksamhet det skulle innebära att bygga denna gasolledning. Byggandet och driften medför i sig inga potentiella risker av betydelse. Vid ett brott på ledningen skulle gasol övergå till vattenmassan och omgivningen i gasform. Med snabbstängningsventiler och automatavstängning medför detta att det endast är den gasvolym som finns i själva ledningslängden som kan avgå till omgivningen (som mest cirka 50-55 m3).

Om ledningen byggs flyttas hanteringen med förångning av gasol från Ortviken till Nestes hamn. Lastbilstransporterna av gasol till Ortviken samt lagringen där skulle därmed kunna upphöra vilket sammantaget skulle vara mycket positivt för säkerheten i området.

Ortviken, samt leverantörerna till fabriken, genererar transporter av farligt gods och inom fabriksområdet förvaras även andra kemikalier än gasol, vilka kan ge vissa miljöskador vid händelse av olycka. Av de identifierade olyckorna är det stor brand (i till exempel maskinhallar eller flissilo) som kan innebära konsekvenser för människor utanför anläggningen. Släcktiden kan i värsta fall uppgå till två veckor. Människor utanför anläggningen bedöms i första hand drabbas av lindrigare obehag till följd av brandrök.

En särskild kemikaliegrupp finns på fabriken som rutinmässigt granskar och godkänner kemikalier innan inköp. Kemikalietankar är vid behov invallade eller försedda med larm. För gasolhanteringen finns en särskild åtgärdsplan. En intern beredskapsstyrka finns för mindre insatser

De risker verksamheten innebär kan sammanfattas:

- Stor brand (kan drabba både liv och hälsa samt miljö).
- Utsläpp av eldningsolja, en 10.000 m^3 cistern finns (kan ge stora skador på Sundsvallsfjärdens vattenmiljö).
- Utsläpp av diesel, troligen max 5 m^3 (påverkar markmiljö lokalt).
- Utsläpp av SF6-gas, svavelhexaflourid (klimatpåverkan motsvarande utsläpp från 270 personbilar under ett år).

Området regleras i detaljplan (Dp 318) vilken inte påverkas av aktuellt planarbete. Ortvikens planerade expansion regleras inom Dp 250 vilken delvis ersätts av aktuell detaljplan gällande transportkorridoren mot pappersbruket, samt naturmark.

Korsta kraftvärmeverk
Nordost om den planerade hamnen ligger kraftvärmeverket Korstaverket, cirka 400 meter från gasoldepån i hamnen, cirka 500 meter från den planerade containerhamnen och drygt 700 meter från närmaste bostadsbebyggelse då planområdet är ianspråktaget i sin helhet.

I verksamheten hanteras idag en mängd miljö- och hälsofarliga ämnen och på liknande sätt som för Ortviken har olyckshändelser identifierats för liv och hälsa samt miljö. Risknivån bedöms dock som helhet vara så låg att inga extra åtgärder krävs utöver den planerade säkerhetsnivån. Den händelse som kan påverka människor i omgivningen är en större brand i avfallsbränsle. Ofullständig förbränning kan ge rökgaser med innehåll av tjära, tungmetaller och giftiga kemikalier. Rökgasspridning på upp till en kilometer är möjlig men i flertalet scenarios blir spridningen mindre. Liksom för Ortviken bedöms skadorna på människor i omgivningen begränsas till lindrigare obehag. Större utsläpp av

ammoniak, eldningsolja eller andra kemikalier kan ge skador på närliggande markmiljö.

Sundsvall Energi AB planerar för närvarande en utveckling av verksamheten vid Korstaverket. Målsättningen är en mer miljöanpassad el- och fjärrvärmeproduktion samt möjlighet till omhändertagande och behandling av organiskt material för produktion av fordonsbränsle (biogas). Ombyggnation av befintligt oljeeldat kraftvärmeverk för användning av biobränslen kan ersätta cirka 90 % av nuvarande oljeanvändning under ett normalt år. Ett normalt år används 15.000 – 20.000 ton eldningsolja vid Korstaverket. Under 2010, som var ett kallt år, användes cirka 28.000 ton eldningsolja.

Det ombyggda kraftvärmeverket får en kapacitet att producera fjärrvärme och el med en användning av upp emot 360.000 ton biobränsle per år. Det sammanlagda behovet av transporter av biobränsle kommer att uppgå till upp emot 12.000 lastbilar per år. Med nuvarande förutsättningar kommer allt biobränsle att transporteras till Korstaverket med lastbil. Med den nya Logistikparken blir det möjligt att transportera en stor andel av bränslet med tåg och båt. Det innebär att miljöpåverkan från transporterna minskar och att Sundsvall Energi får en kostnadseffektivare bränslehantering.

Sundsvall Energi utreder även tekniska och ekonomiska förutsättningar för att uppföra ett biogaskombinat vid Korstaverket. I biogaskombinatet ska organiskt avfall från hushåll, slam från reningsverk och organiska fraktioner från industri behandlas genom rötning. Vid rötningen bildas biogas som uppgraderas till fordonsbränsle. I ett tidigt skede planerades att anläggningen skulle lokaliseras till Petersviksområdet. Det finns dock flera tekniska och ekonomiska fördelar med att biogasanläggningen lokaliseras i direkt anslutning till Korstaverket. Bland annat transporteras hushållens avfall från Sundsvall i så kallade ”tvåfacksbilar” där det ena facket innehåller brännbart avfall och det andra facket utsorterat matavfall. Logistiken för hantering av hushållsavfallet blir effektivare om biogasanläggningen ligger nära Korstaverkets kraftvärmeverk för avfallsbränsle. Dessutom kommer biogasanläggningen integreras med Korstaverkets ång- och hetvattensystem.

Genom att lokalisera lager för biobränslen inom Logistikparken, för att därmed bereda plats för biogasanläggningen vid Korstaverket, erhålls ett sammantaget effektivare markutnyttjande.

För Sundsvall Energis verksamhet är det synnerligen angeläget att i framtiden ha möjlighet att ta emot bränslen på tåg och båt. Planförslaget ger förutsättningar för att ta emot bränslen på tåg för mellanlagring på en cirka 5 ha stor yta. Ytan medger upp till en månads mellanlagring av biobränslen. Projektet är prioriterat ur såväl miljösynpunkt som ur ekonomiskt synpunkt och är en viktig åtgärd inom kommunens verksamhet för minskad klimatpåverkan.

För att möjliggöra beskrivna verksamheter krävs en ny detaljplan. Inom planområdet (enligt nuvarande detaljplaneförslag som ska ersätta Dp 313) kan även mindre industri tillåtas, framför allt industri med produktion som kan nyttja överskott eller restprodukter från Korstaverkets verksamhet. Vid förverkligandet av planförslaget kommer relativt stora mängder biobränsle (GROT: grenar, rötter och toppar, spill från trävaruindustri och skogsbruk) att tillkomma medan eldningsoljan, som

pannorna i kraftvärmeverket och hetvattencentralen eldas med idag, fasas ut och endast användas vid driftstörningar eller extremt kallt väder.

Verksamheten innebär, förutom hantering av farliga ämnen, framför allt risk för brand/explosion. Sannolikheten för detta bedöms generellt vara liten, men om det händer kan konsekvenserna bli stora i närområdet (inom cirka 150 meter). Förebyggande åtgärder vidtas därför. Se även aktuellt MKB-arbete för den parallella tillstånds- och detaljplaneprocessen.

De mängder av biogas som kommer att lagras för anläggningen kommer inte att föranleda krav enligt Sevesolagstiftningen men anläggningen omfattas av *Lagen om brandfarliga och explosiva varor* (2010:1011). Sannolikheten för och konsekvensen av en omfattande brand bedöms som lägre vid användning av biobränsle än olja. Riskbilden för tredje man uppskattas därmed minska i samband med förändringen.

Ytor för förvaring av biobränsle för Korstaverket planeras inom aktuellt detaljplaneområde vilket innebär risk för brand av GROT genom självantändning i samband med biologisk nedbrytning. Risken för brand ökar vid lång förvaringstid. Om antändning av biobränsle uppstår kan branden vara svår att släcka på grund av svårigheter för åtkomst av brandhärden. En brand i biobränslelagret kan innebära spridning till närboende av sot och emissioner.

Imerys Mineral AB
Norr om Nestes gasolterminal finns Imerys Mineral AB. Företaget tillverkar fyllmedel och bestryckningspigment till framför allt pappersindustrin. Anläggningen i Sundsvall/ Tunadalshamnen bedriver slurryberedning av kaolin och tillverkning av kalciumkarbonat, vilket nyttjas vid Ortvikens pappersbruk. Produktionen innebär ingen omfattande hantering av farliga ämnen men ger upphov till stora utsläpp av damm som orsakar igensättning av närliggande verksamheters utrustning.

Samordning av riskhantering och utrymningsplaner finns mellan Imerys och Neste. Bland annat vidareförmedlas larm hos Neste till utrymningslarm hos Imerys.

Verksamhetsområdet regleras i gällande detaljplaner (Dp 45 och 259) som nu föreslås att ersättas av aktuell detaljplan. Gällande bestämmelser överförs i stort sett till den nya detaljplanen. I detaljplanerna finns inga särskilda skyddsavstånd definierade.

Tunadalshamnen
I Tunadalshamnen hanteras, förutom gasol och olja, främst trä- och massaprodukter samt kaolin och sten. Bergrum vid hamnen nyttjas för lagring av stora oljemängder. Oljan transporteras med båt till hamnen och stora delar transporteras efter lagring vidare med båt. Lastning till järnväg och lastbilstransporter sker också.

Området regleras i Stadsplan 3569 (Tunadalshamnen) vilken delvis ersätts av aktuell detaljplan för järnvägsområdet/sekundär väg norrut.

Risker beroende av ny hamn och logistikverksamhet

Inom det nya verksamhetsområdet kommer det att lastas, lossas, förvaras och transporteras farligt gods. I dagsläget saknas exakta uppgifter rörande mängder och typer av farligt gods. Uppgifterna i riskbedömningen baseras därför på de mängder och typ av farligt gods som hanteras inom den befintliga terminalen vid Tunadalshamnen samt kombiterminalen i centrala Sundsvall. De ämnen som det bedöms röra sig om är framför allt brännbara gaser, i synnerhet LNG (flytande

naturgas) och LPG (gasol) som förutom stor explosions- och brandrisk orsakar köldskada vid direktkontakt.

Containers med farligt gods kommer att dirigeras till ett särskilt avskilt området. Dessa ytor kommer att invallas för att möjliggöra uppsamling av eventuella utsläpp. Ytorna kommer att förses med pumpbrunnar där saneringsfordon kan samla upp utsläpp för bortforsling till adekvat destruktion.

Hantering av farliga laster i hamnen samt planer för etablering av LNG lagringsterminal kan innebära framtida restriktioner för sjötrafiken i närliggande farleder samt påverkan på lasthantering i övriga delar av hamnen. Påverkan på farled och hamn med eventuella konsekvenser för sjötrafik ska utredas av sökanden och samrådas med Sjöfartsverket.

Skyddsavstånd

I Boverkets allmänna råd (1995:5) ”*Bättre plats för arbete*” anges skyddsavstånd till olika verksamheter. Vid generell bedömning av vad som är ett lämpligt skyddsavstånd har hänsyn tagits till olika risker för miljö, hälsa och säkerhet som kan uppstå om något oförutsett inträffar samt relativt kända störningar som buller, utsläpp med mera. Rekommenderat skyddsavstånd för industriområde respektive storindustriområde är 500/1000 meter och mer. Till småindustriområde rekommenderas 200 meter.

Planerad kombiterminal kan räknas som ”omlastningscentral” (anläggningar för omlastning eller dirigering av farligt gods). För omlastningscentraler rekommenderas ett generellt skyddsavstånd om 500 meter på grund av risk för störningar vid nattlig verksamhet, buller, avgasutsläpp och störande ljus. Aktuell kombiterminal planeras cirka 200 meter från närmaste bostad i Granbacken. Bostadsområdet (Granbacken och Petersviksgatan) innefattas inom en zoon på 500 meter från kombiterminalen. Inom en zon på 500-1000 meter berörs även ett antal bostäder nordväst om Granbacken. I övriga väderstreck finns inga bostäder.

För Boverkets rekommendationer om avstånd gäller dock att behovet måste bedömas i det enskilda fallet. Kortare avstånd kan till exempel accepteras om särskilt avancerad störningsbegränsande teknik används eller om utformningen, geografiska och topografiska förhållanden kan begränsa störningen.

Avsteg från de generella riktlinjerna om 500 meter mellan kombiterminalen och bostäderna längs Granbacken och Petersviksgatan motiveras genom att dessa bedöms kunna hanteras inom verksamhetsområdet (bullerskydd, tekniska lösningar med mera). Krav för att motverka *påtagliga störningar* regleras på plankartan (avsnittet *Störningar*) och åtgärder krävs om bestämmelsen inte uppfylls. Buller- och insynsskydd kommer till exempel sannolikt behöva uppföras. Kuperad terräng med omgivande naturmark och förhärskande vindriktning är vidare väsentliga faktorer i bedömningen av risken för störningar.

När det gäller övriga verksamhetsytor (J_1 på plankartan) bedöms dessa utgöras av ”småindustri”, det vill säga verksamheter knutna till hamn- och logistikverksamheten (3:e parts logistik) med lager, kontorsbyggnader, verkstäder med mera. Till sådana ytor rekommenderas 200 meter. Samma krav för störningsskydd gäller för dessa verksamheter vilket innebär att det inte bedöms påverka bostäderna i Granbacken betydligt. Området kommer dessutom ligga avsevärt lägre än bostäderna och den

bergsskärning som uppstår då området schaktas ut kommer att utgöra ett ”naturligt” skydd.

Riskbedömning
I samband med framtagande av verksamhets-MKB och detaljplan har möjliga riskfaktorer med konsekvenser redovisats i en riskbedömning (*Riskbedömning, Sundsvalls kombiterminal och containerhamn, WSP, januari 2012*). Riskbedömningen belyser de risker som den planerade verksamheten kan få på människan avseende liv, hälsa och miljö. Riskbilden har kartlagts baserat på gällande regelverk samt befintliga underlagsmaterial för verksamheterna. Riskkällor såväl inom som i anslutning till planområdet samt dominoeffekter har beaktats.

Riskbedömningen har utförts i två delar, med en övergripande riskbedömning samt en mer detaljerad del (*Säkerhetsrapport 2011, LNG-terminal i Petersvik, Sundsvall, WSP, januari 2012*). Den övergripande riskbedömningen är baserad på en grovriskanalys där ett antal olycksscenarier analyserats och värderats. Den detaljerade riskbedömningen baseras på resultat från den övergripande bedömningen och genomförs med hjälp av kvantitativa beräkningar.

Av den övergripande bedömningen framgår att avseende på miljön, påverkas denna genom eventuellt gasutsläpp, kemikalier och emissioner vid eventuell brand samt genom transporter. När det gäller människors liv och hälsa är störst risk förknippad med utsläpp av LNG och eventuell efterföljande jet-flamma och brand. För de scenarier som bedöms ge svåra personskador har kvantitativa sannolikhets- och konsekvensberäkningar genomförts med hjälp av ett simuleringsprogram. Då den nya hamnverksamheten är i en projektfas bygger simuleringarna på en del antaganden avseende teknisk utformning vilket baseras på uppgifter om liknande LNG terminaler i Sverige. Konsekvenserna bedöms med avseende på dels dödsfall, dels svårt skadade.

Den befintliga LPG- verksamheten berörs redan av den högre riskklassen enligt Seveso-lagstiftningen samt av 2 kap. 4 § *lagen om skydd mot olyckor*. Denna bör kunna samordnas med den tillkommande LNG-verksamheten som även den kommer att klassas med samma risknivå. Samordnas av säkerhetsfrågorna innebär bland annat genomtänkt lokalisering av respektive verksamhet, gemensam inhägnad och gemensamt larmsystem. Samarbete kommer också att ske med Räddningstjänsten.

Resultat från genomförda brandberäkningar ger en vägledning i bedömning av säkerhetsavstånd mellan olika enheter inom området. Vid samordnade verksamheter (LNG och LPG) rekommenderas ett minimumavstånd om 50 meter mellan enheterna. Genomförda spridningsberäkningar visar att ett område som maximalt berörs vid ett utsläpp och efterföljande brand ligger inom cirka 230 meters avstånd från utsläppskälla. Den uppskattade risknivån föranleder behov av riskreducerande åtgärder. Dessa åtgärder kan ses som ett stöd vid planering av anläggningen och dess enheter för att ta fram de bästa lösningarna ur säkerhetssynpunkt. Förutom administrativa åtgärder (till exempel handlingsprogram för räddningsinsatser) och krav på teknisk utformning av LNG/LPG terminalerna och vägtunnel föreslås åtgärder för varje enhet inom den planerade verksamheten.

Ortviken och Korstaverket befinner sig utanför konsekvensområdet. Från planerad hamn och område där LNG/LPG hanteras är det cirka 1 kilometer till närmaste bostad (i Granbacken). Detta innebär att skyddsavståndet bedöms som tillräckligt.

Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods, om det inte hanteras rätt under transport. Transport av farligt gods omfattas av en stor regelsamling för att minimera riskerna.

De största mängderna farligt gods som hanteras idag i och kring planområdet är olja och gasol men även andra giftiga och frätande kemikalier. Tunabäcksvägen är utpekad som primär transportväg för transporter med farligt gods. Transporterna per båt lastar och lossar idag i Tunadalshamnen och järnvägstransporterna sker till och från Tunadalshamnens nuvarande bangård via oelektrifierad järnväg som ansluter mot det övergripande järnvägsnätet längre norrut. I och med att planområdet tas i anspråk för kombiterminal och hamn byggs en intern transportkorridor mellan Tunadalshamnen och Ortviken. Tunga godstransporter/farligt gods kan på så sätt styras bort från det allmänna vägnätet.

Det farligt gods som transporters i anslutning till planområdet idag är översiktligt sammanfattat:

- Gasol – anländer med båt och transporteras vidare med väg och järnväg. Mängden varierar från år till år men uppgår vanligen till drygt 40.000 ton/år. Varje vecka lämnar cirka 20-25 lastbilsleveranser (23,5-31,5 ton) och omkring 5-6 järnvägsvagnar (50 ton) Nestes terminal. Fartygen som levererar LPG anlöper hamnen 3-4 gånger per år. Storleken på last varierar mellan 8-20.000 ton. En viss del ska till Ortviken men merparten transporteras vidare på väg E4 åt båda håll.
- Eldningsolja – I hamnen hanteras cirka 200.000 ton olja per år. Dessa transporter når sällan eller aldrig utanför hamnområdet då det handlar om transithandel i samband med utnyttjande av lagringsmöjligheter i bergrum i området. Endast omlastning till båt sker. Bergrummen ägs av Sundsvall Energi AB och utnyttjades tidigare i huvudsak som bränsledepå till det oljeeldade värmeverket. I takt med att Korstaverkets oljebehov har minskat har också behovet av oljelagring för den egna verksamheten i bergrummen minskat.
- Övrigt från Tunadalshamnen – gödselmedel, klorkalium samt mindre mängder av övriga, ospecificerade varor.
- Transporter till/från Korstaverket – Ibland transporteras farligt gods i sådana mängder att det inte är obetydligt. Det kan röra sig om ammoniak, saltsyra, natriumhydroxid, diesel och eldningsolja.

Kombiterminalen i centrala Sundsvall har i dag nått sitt kapacitetsmaximum och det är svårt att expandera verksamheten. Terminalen är en av Sveriges största i avseendet hantering farligt gods och cirka 85.000 ton farligt gods lämnar terminalen varje år. Den nya kombiterminalen som föreslås bedöms som bättre lämpat för den typ av farligt gods som idag hanteras vid den befintliga kombiterminalen i Sundsvall.

För att kombiterminalverksamheten ska kunna flyttas över från centrala Sundsvall till planområdet bör nya E4-bron över Sundsvallsfjärden vara färdigställd, så att mängden farligt gods genom centrala Sundsvall inte ökar. Det skulle även behövas en mindre kompletterande terminal utmed Ostkustbanan söder om Sundsvall, med syfte

att kunna minimera hanteringen av kemiindustrins gods som ska transporteras söderut.

Trafikolyckor förekommer regelbundet och bör hanteras genom ett förebyggande arbete. Särskilt relevanta är frågorna kring hur industrins trafik ska nå sina målpunkter utan onödiga konflikter med den lokala trafiken och boendemiljöerna i omgivningen. En planering som gynnar transporter av gods med järnväg istället för väg är mycket positiv för trafiksäkerheten. Planskilda korsningar ska planeras för järnvägen där det är möjligt och behövs.

Planerad vägtunnel ska utformas så att den uppfyller de tekniska egenskapskraven för en tunnel utan restriktioner, det vill säga en tunnel där alla typer av farligt gods kan passera. Detta regleras med planbestämmelse på detaljplanekartan.

Skyddsavstånd för farligt gods

För att skapa tydliga planeringsförutsättningar med avseende på säkerhet vid farligt gods transporter och verksamheten vid bensinstationer har begreppet *observationsområde* införts i Sundsvalls kommuns översiktsplan. Detta omfattar en korridor om 100 meter på vardera sidan av transportled eller radie om 100 meter kring bensinstation. I händelse av nybyggnation och förändring av verksamhet inom observationsområdet ska särskild hänsyn tas till säkerheten. Även vid förändring av transporter av farligt gods ska säkerheten inom observationsområdet beaktas. För att underlätta planeringsarbetet gäller följande rekommenderade skyddsavstånd:

- 25 meter byggnadsfritt bör lämnas närmast transportled.
- Tät kontorsbebyggelse närmare än 25 meter från järnväg bör undvikas.
- Tät kontorsbebyggelse närmare än 40 meter från vägkant bör undvikas.
- Sammanhållen bostadsbebyggelse eller personintensiv verksamhet närmare än 50 meter från spårkant järnväg bör undvikas.
- Sammanhållen bostadsbebyggelse eller personintensiv verksamhet närmare än 75 meter från vägkant bör undvikas.
- I nyplaneringsfall bör alltid ambitionen vara att hålla ett avstånd på 100 meter från en bensinstation till bostäder, daghem, ålderdomshem och sjukhus.
- Tät kontorsbebyggelse närmare än 25 meter från en bensinstation bör undvikas.
- Sammanhållen bostadsbebyggelse eller personintensiv verksamhet närmare än 50 meter från en bensinstation bör undvikas.

Inget avsteg från ovan rekommenderade skyddsavstånd sker i och med gällande plan.

Risk för höga vattenstånd, erosion och skred

Havet vid Sundsvall beräknas till följd av förändrat klimat stiga upp till 50-80 centimeter fram till 2100 (inlandsisarnas avsmältning ej inräknat). Detta vägs dock upp av den landhöjning som sker i området med knappt en centimeter per år (7 mm). Däremot finns en osäkerhetsfaktor vad som händer efter 2100. En större avsmältning av inlandsisarna kan innebära havsnivåhöjningar på flera meter. Detta faktum kan även ske tidigare, men är svår att beräkna då osäkerhetsfaktorerna är många.

Aktuella havsnivåer för Spikarna (med stöd av Draghällan) utanför Sundsvall (SMHI, 2011):

	Observerat		
	rel MW [cm]	RH2000 [cm]	datum
HHW	129	136	1984-01-04
MHW	69	76	
MW	0	7	
MLW	-56	-49	
LLW	-87	-80	1906-11-11
DW	217	217	

HHW = Högsta högvattenstånd (Högsta av årens högsta W)

MHW = Medelhögvattenstånd (Medel av årens högsta W)

MW = Medelvatten stånd (=0)

MLW = Medellågvattenstånd (Medel av årens lägsta W)

LLW = Lägsta lågvattenstånd (Lägsta av årens lägsta W)

DW = Differens mellan högsta och lägsta vattenstånd

RH2000 = Rikets höjdsystem 2000

Det är viktigt att planeringen sker med långsiktighet och med medvetenhet om framtida förändringar och risker. Klimatförändringar kan till exempel öka riskerna för ras, skred, erosion och översvämning. Någon betydande risk för vara ras, skred eller erosion bedöms inte finnas i nuläget inom planområdet. En risk för kollaps av konstruktion finns dock alltid vid utfyllda områden med industriytor och kajer men vid nyexploatering handlar det snarare en kostnadsfråga (val av rätt konstruktion) än en risk.

Strategi för framtida höjningar av havsnivån

Området är inte utsatt för några extrema väderförhållanden och är heller inte känsligt för översvämningar. Den riskfaktor som planområdet utsätts för är framför allt höjning av havets nivå. Projekteringen ska därför ske med flexibilitet, vilket kan innebära att plats lämnas för en framtida skyddsvall, kajer utformas påbyggnadsbara samt att byggnader vid vattnet tål att översvämmas vid extrema högvattennivåer.

Kommunens strategi för hantering av framtida höjningar av havsnivåer ska följas vid utformningen av anläggningarna (se *"Klimatanpassa Sundsvall", Delprojekt: Havsytans nivåförändring pga klimatet, Sundsvalls kommun 2011*):

Inom nya detaljplaner ska utformning av byggnader, fastigheter och anläggningar regleras så att:

- *För byggnader och fastigheter: Högsta högvattennivå: +1,9 meter (RH2000). Detta innebär "klimatsäker" planering för en förväntad höjning av havsytan med 0,5 meter, det så kallade hundraårsperspektivet.*
- *För samhällsviktiga funktioner: Högsta högvattennivå: +2,4 meter (RH2000) Detta innebär "klimatsäker" planering för en förväntad höjning av havsytan med 1,0 meter.*
- *För större och långsiktiga infrastrukturprojekt: Planering krävs så att utförandet efter "enkel" komplettering klarar en Högsta högvattennivå :+2,4 meter (RH 2000).*

Detta innebär bland annat att kajen kommer att ligga på +2,7 (RH2000) för kajlinjen. All utformning sker i övrigt utifrån en framtida högsta högvattennivå på +2,4 meter (RH2000).

Risk för källaröversvämningar

Eventuella källare som skulle kunna översvämmas i samband med justeringar av Tunabäcken ligger ovanför planerad kulvertering (hus i området Granbacken). Övriga hus, som idag ligger inom aktuellt detaljplaneområde, kommer att rivas (Petersvik). Aktuell kulvertering/dimensionering anpassas till beräknade framtida vattenflöden och ska inte försämra avrinningskapaciteten. Några problem med översvämningar bör därför inte uppstå.

Sabotagerisk

Sabotage, allt från "småbus" som att lägga stenar på järnvägsräls och stölder till större anlagda bränder och mer extrema handlingar som terrorism kan förekomma. Detta måste beaktas med tanke på verksamheternas känslighet. Vid till exempel dimensionering av brandskydd ska även sabotagescenarios vägas in.

Generellt bedöms risken för stora sabotage vara liten och svår att förebygga, medan små sabotage är sannolika och lättare att förebygga. Den noggranna säkerhetskontrollen vid entrén till Tunadalshamnen bidrar till en god säkerhet i detta område. Industrierna är generellt instängslade med säkerhetsklassning som motverkar stölder och mindre skadegörelse.

På grund av bland annat sabotagerisk kommer även det nya verksamhetsområdet att omgärdas av stängsel/yttre skalskydd.

Övriga risker

Övriga händelser som är relativt sannolika är arbetsplatsolyckor (såsom fall-, klämeller krosskador). Om plötsliga kraftiga vibrationer uppstår kan de medföra exempelvis sprickbildning i känsliga byggnader. En plötslig omfattande grundvattensänkning är också möjlig i samband med byggnation av större anläggningar om inte tillräckliga hänsyn tas. Det finns också mer ovanliga händelser såsom stora jordskalv, kraschande flygplan etc.

En omfattande utbyggnad av hamnen ökar riskerna under byggtiden. Riskerna med vibrationer, omfattande grundvattensänkning och så vidare bedöms vara små. Ännu mindre är risken för de mer extrema händelser som identifierats.

Beredskap mot olyckor

Räddningstjänsten samordnar olika aktörers arbete med att förebygga olyckor. Räddningstjänsten tar även fram handlingsprogram både för olyckor som leder till räddningstjänstinsatser och olyckor i övrigt.

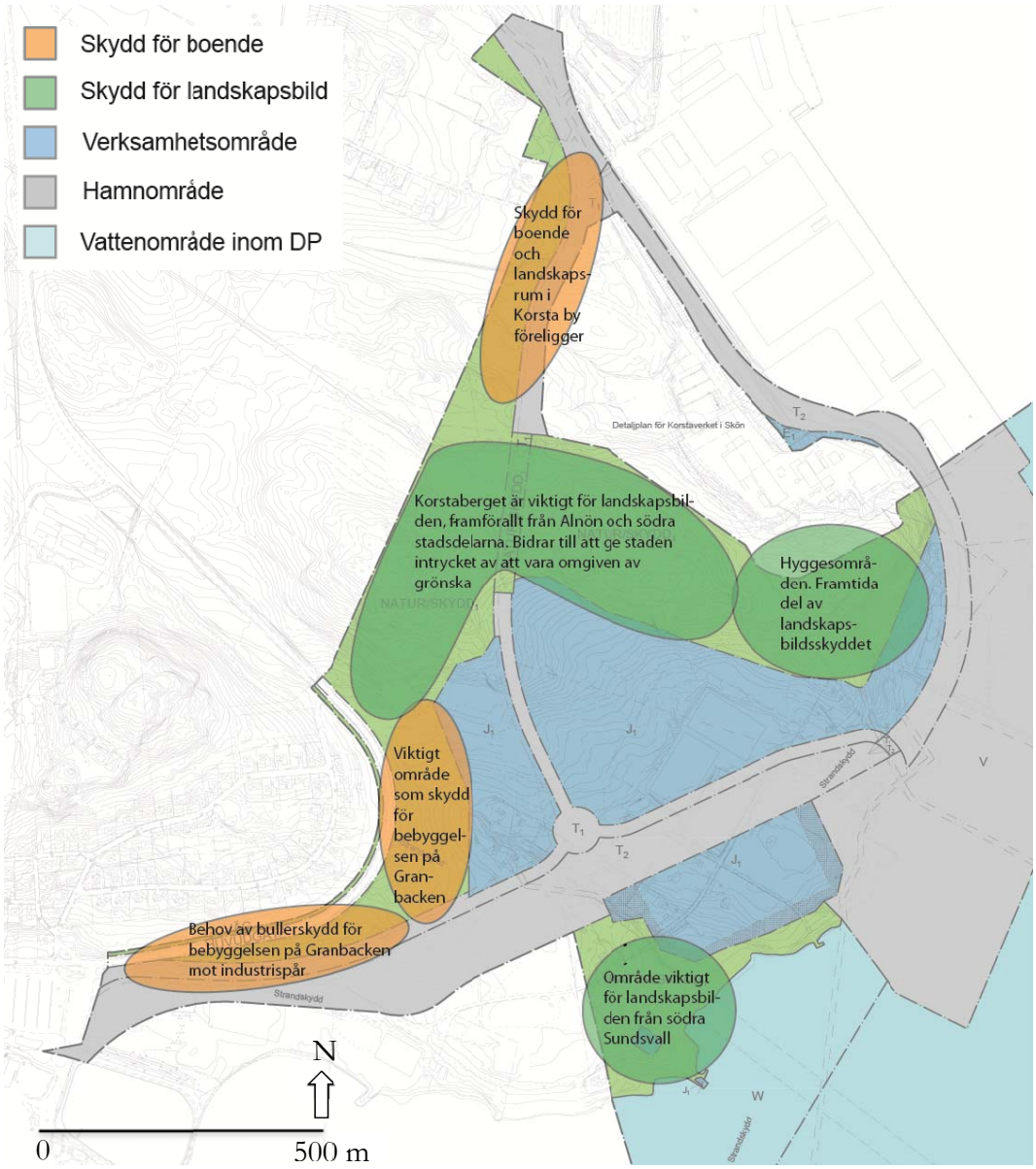
Inställelsetiden till industrierna i området är omkring 12 minuter. Sevesoanläggningarna har också egna beredskapsstyrkor.

SKÖTSELPLAN

Förutsättningar

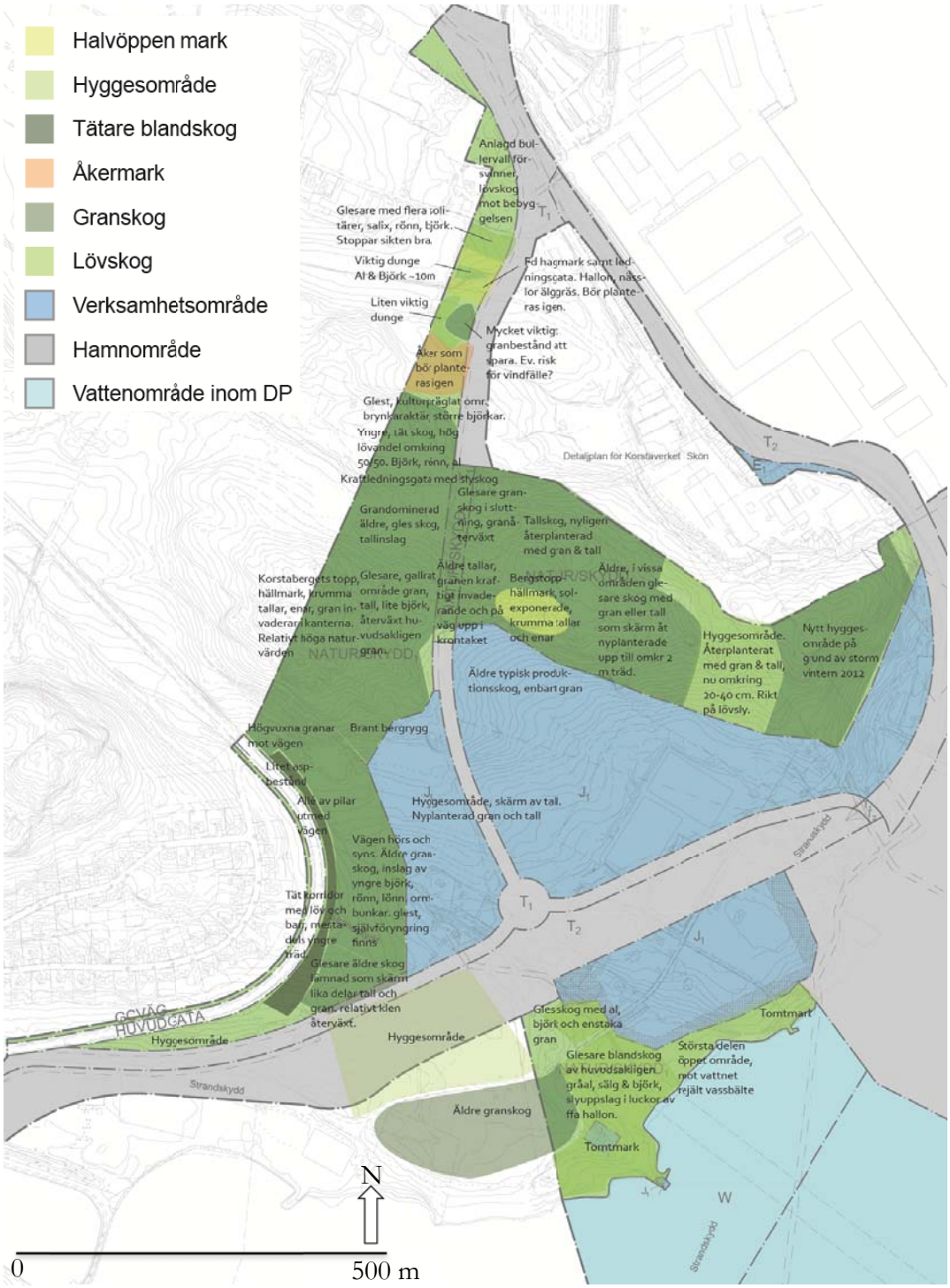
Skötselplanen avser natur samt skyddsområden, betecknade Natur/Skydd$_1$ och Natur/Skydd$_2$ inom DP Sundsvall Logistikpark. Enligt detaljplanen kommer Sundsvalls kommun att äga allmän platsmark och därmed ansvara för dess skötsel. Platsen är ett havsnära läge med stora höjdskillnader inom området. Moränjord med tätt liggande hällar dominerar inom planområdet, i de högre partierna blir jordtäcket tunnare för att övergå till hällmark och berg i dagen på Korstabergets höjdryggar. Jordbruksmarken vid Korsta by består av lera-finmo med mulljord i markytan. I området kring Tunabäcken är marken mer näringsrik med högt rörligt grundvatten.

Natur/Skydd-områdena syftar till att skydda landskapsbilden i området eftersom Korstaberget blir en sparad, grönskande kil mellan verksamhetsområdena Tunadal/Korsta och Ortviken/Petersvik vilken bäddar in staden i grönska. Det är främst sett från västra sidan av Alnön och Sundsvalls södra stadsdelar som skyddsområdena har betydelse för landskapsbilden. Närliggande bostadsbebyggelse på Granbacken och i Korsta by behöver visuellt skydd samt bullerskydd. Det är med dessa skilda skyddsaspekter i åtanke, vilka bilden nedan visar, som skötselplanen har upprättats.



Gröna områden är framförallt viktiga för landskapsbilden medan orange områden främst syftar till att skydda närliggande bebyggelse.

Inventering



Inventeringen beskriver de olika vegetationsområden som finns i området, dess artsammansättning, tidigare skötsel samt återväxt.

Anläggning, etablering och skötsel

Området är uppdelat i två övergripande skyddsområden som har delats in i flera områden avseende vegetationstyp för att underlätta skötseln. Varje område har en målbild beskriven samt förslag på skötselåtgärder för att nå denna.

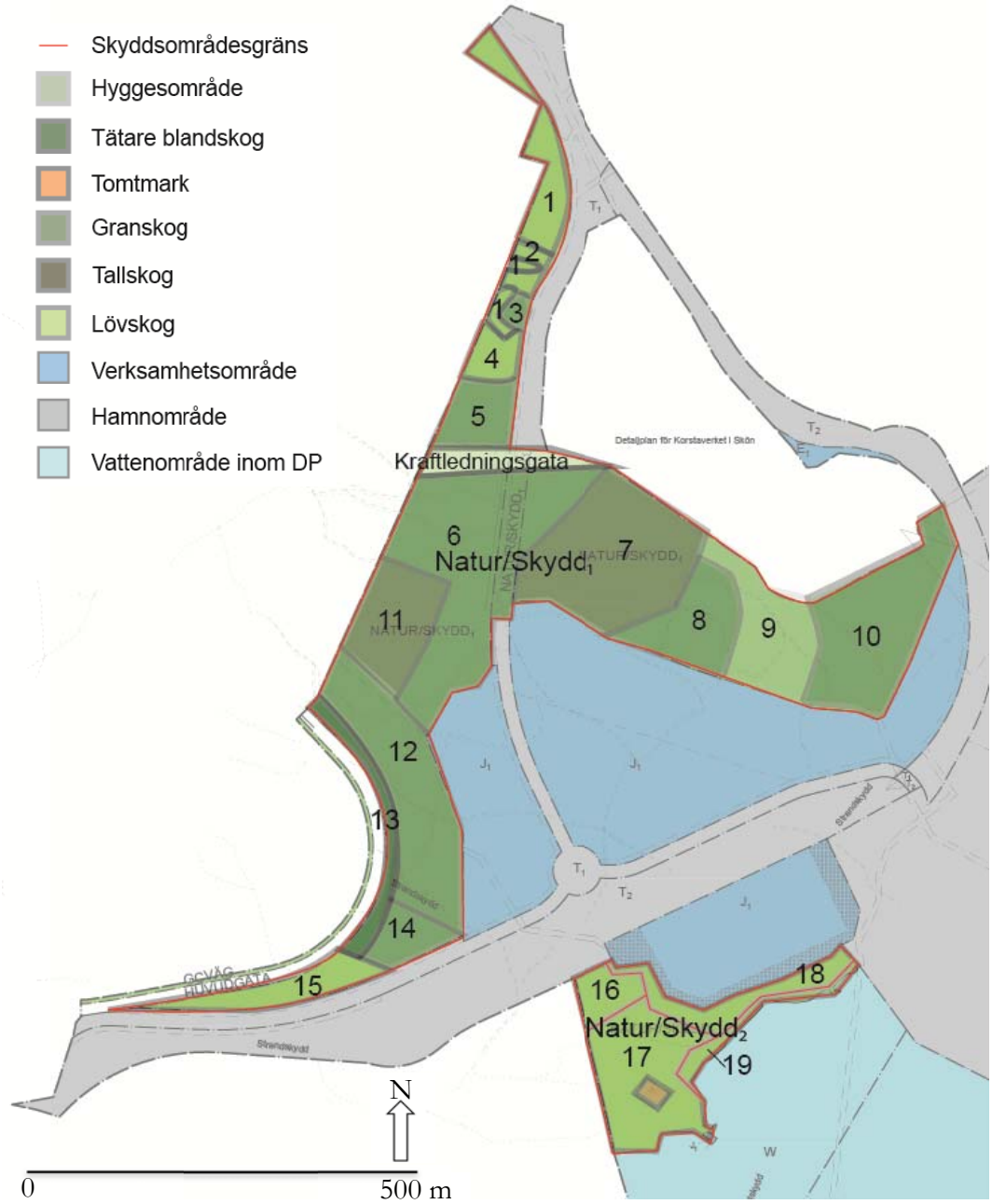
Skogen i området behöver förtätas för att bilda ett bättre skydd för landskapsbilden samt mot närliggande bebyggelse. Eftersom området hela tiden behöver bestå av till största delen uppvuxen vegetation för att kunna utgöra ett fullgott skydd fungerar inte traditionell skogsskötsel med slutavverkning som skötselmetod. Skogen ska därför skötas genom kontinuerlig föryngring för att det hela tiden ska finnas träd som kan ta över när gamla träd faller ur. För att öka beståndets tålighet mot vind, skadedjur och sjukdomar eftersträvas en större variation i artsammansättningen samt en högre andel lövträd. Området sköts med avsikt att skapa högre naturvärden än i nuläget vilket innebär att huvuddelen av röjt material lämnas kvar i skogen, att vindfällda samt brutna träd lämnas samt att genom skötselåtgärder åstadkomma en större åldersvariation i bestånden genom att företrädesvis gallra ur de medelgamla träden. I granbestånd är det däremot prioriterat att minska risken för vindfällning genom att eventuella riskträd tas ner kontinuerligt. Granbestånden behöver skötas så att risken för angrepp av granbarkborre minimeras då ett angrepp skulle ge stor påverkan på landskapsbilden i området. Skötselmetoderna beskrivs under respektive område nedan.

För att minska risken för vindfälle i detta vindutsatta område bör en större mängd tall och lövträd, främst björk, eftersträvas eftersom granen är mest vindkänslig. Granandelen bör dock fortsatt vara hög i huvuddelen av området eftersom den erbjuder ett tätare, mer massivt skydd än vad tall eller lövträd kan erbjuda.

Vid kompletterande plantering ska huvudsakligen inhemska arter som växer naturligt i närområdet väljas. Föreslagna växter klarar den aktuella ståndorten i ett kustnära läge bra eftersom de är vind- samt torktåliga om ej annat anges, se kommentarer i respektive växtlista. Täta planteringsavstånd ger största möjliga konkurrens mellan plantorna vilket innebär maximal höjdtillväxt och att ett tätt bestånd snabbt etableras.

Tillsyn ska ske kontinuerligt då eventuella riskträd tas bort samt övrigt skötselbehov bedöms. Under etableringsperioden ska dött plantmaterial ersättas. Skötselåtgärder utförs normalt vart femte till tionde år.

Gränserna mellan de olika skötselområdena är enbart uppskattade varför bedömning på plats är nödvändig.



De olika skötselområdena utgår från två huvudområden Natur/Skydd$_1$ och Natur/Skydd$_2$. Skötselområdenas avgränsningar är inte definitiva utan ska ses som en vägledning.

Natur/Skydd$_1$

Området på 30.5 hektar är i sin helhet mycket viktigt för landskapsbilden. I norr och söder syftar det även till att skydda boende i Korsta by respektive Granbacken från buller och visuella störningar. Framförallt Korstabergets höjdrygg är viktig för landskapsbilden men området är problematiskt avseende återväxt. Granskogen längst ut mot havet har nyligen avverkats på grund av stormfällning under vintern 2012. Området innanför är ett hyggesområde vilket inte kommer att bidra till landskapsbildskyddet de närmsta 10 åren. Skötseln i området innefattar att förtäta vegetationen och skapa större variation i ålder och arter.

1. Lövskog

Området väster om Sjöfartsvägen är utformat för att skydda Korstaborna från störningar genom en lövträdsbevuxen bullervall. Vallen behöver flyttas väster om dagens läge när internvägen byggs och planteras då enligt förslag nedan. Plantering sker i rader med 1.5*1.5 meter mellan plantorna. Varannan rad förskjuts 0.75 m för att bryta upp intrycket av raka rader. Slänten får maximalt ha en lutning på 50 %, men en flackare lutning ska eftersträvas. Bullervallen fylls på med en sandblandad lerjord och täcks med geotextil innan plantering för att säkerställa god etablering. Ogräsrensning samt vattning vid behov de tre första åren.

Söder om vägen består området av gles lövskog med flera bredkroniga träd. Områdets karaktär av brynzon bör bevaras som en viktig gräns mot landskapsrummet i Korsta by.

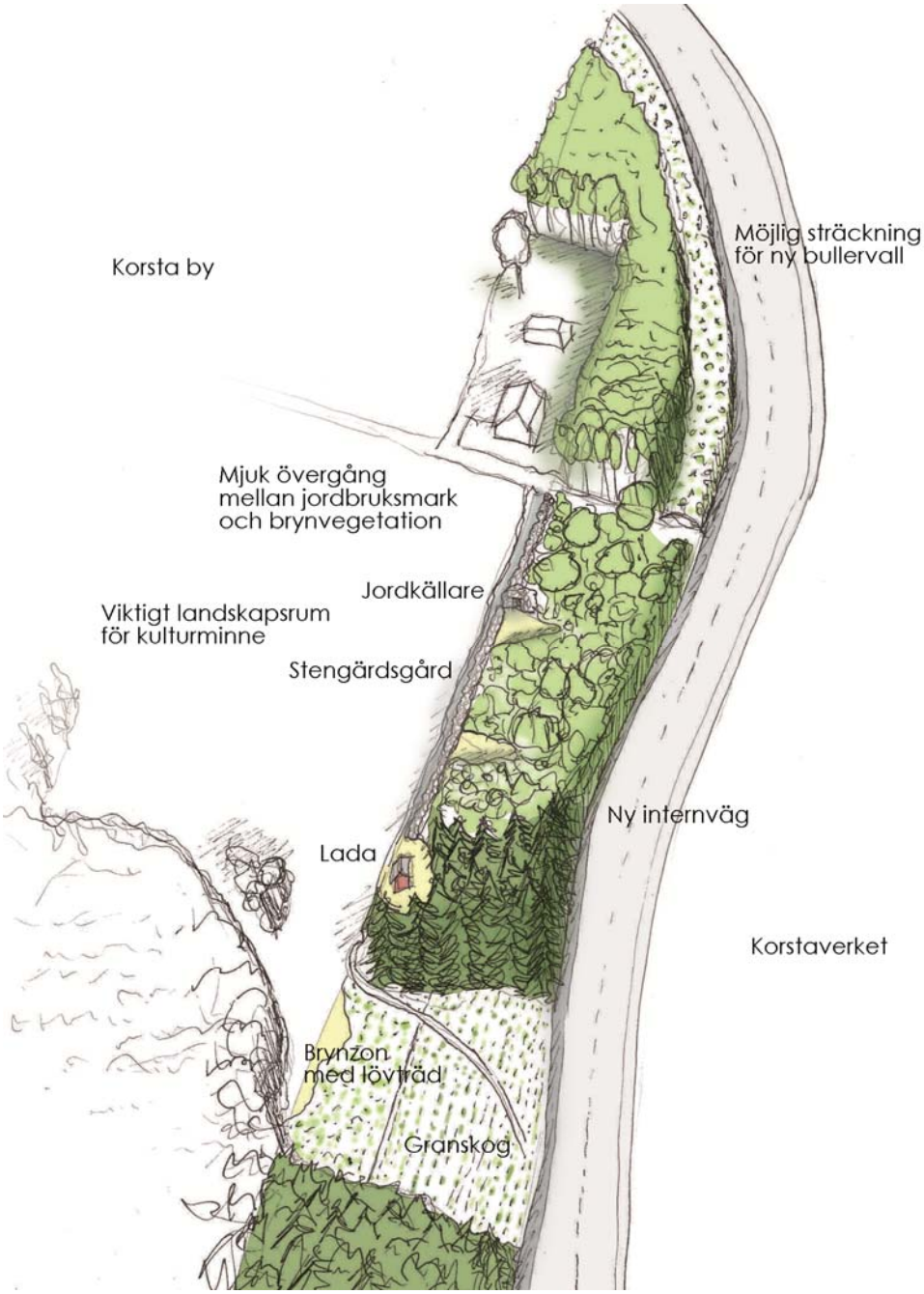
Botaniskt namn	Svenskt namn	Höjd	Antal i %	Kvalitet	Kommentar
Acer platanoides fk Ultuna E	Skogslönn	15-20 m	15 %	50-80 cm	Skuggträd, kräver väldränerad jord
Betula pendula fk Finland	Vårtbjörk	20-25 m	20 %	50-80 cm	Huvudträd, pionjärart
Picea abies	Gran	25- m	10 %	granplantor	Kräver markfukt
Populus tremula	Asp	15-20 m	15 %	50-80 cm	Huvudträd, pionjärart
Prunus padus	Hägg	8-12 m	5 %	50-80 cm	Skuggträd/Mellanskikt
Rhamnus frangula	Brakved	2-3 m	5 %	50-80 cm	Mellanskikt
Ribes alpinum	Måbär	1,2-2 m	5 %	50-80 cm	Buskskikt
Salix caprea	Sälg	9-12 m	10 %	65-100 cm	Pionjärart
Sorbus aucuparia	Rönn	12-15 m	15 %	50-80 cm	Mellanskikt

Skötsel

Målet är att etablera en tät, flerskiktad skog med brynkaratär på den nya bullervallen vilket görs genom målinriktad skötsel. Under de två första skötselåren efter fem respektive tio år röjs enbart pionjärarter, omkring 25 % tas bort vid varje tillfälle. Efter femton år sker en varsam gallring med fokus på att gallra ur trädskiktet för att ge tillräckligt med ljus åt mellanskiktet. Granandelen bör hållas låg. Därefter kontinuerlig gallring för att behålla den flerskiktade karaktären och föryngra beståndet. Skötseln blir då likvärdig med skötseln av den befintliga lövskogen i området.

Den äldre skogen sköts genom försiktig föryngring vid behov då några av de medelgamla träden tas ner för att skapa större variation i ålder samt ge ljus åt uppväxande träd. Vid behov föryngras mellanskiktet men ej samma år som trädskiktet för att förhindra kraftiga slyuppslag.

I kantzonen utmed stigen ska en mjuk linje med öppen mark som går in som flikar i området behållas genom röjning av fältskiktet. Framförallt hålls områden runt stengärdesgården vilken omfattas av biotopskydd, jordkällare samt uthus fria från sly för att gynna skyddsvärda arter samt påminna om den gamla kulturmiljön.



Utmed internvägen finns utrymme för att anlägga ny bullervall. Mot Korsta by är brynzonen mjuk och småskalig vilket gäller även den nyplanterade brynzonen för att bevara det kulturhistoriskt värdefulla landskapsrummet. På huvuddelen av den tidigare åkermarken etableras granskog.

2. Öppen mark

Öppen, före detta inägomark som är övervuxen av sly, främst hallon, nässlor och älggräs. Målet med området är att utveckla ett lövträdsbestånd även här för att få ett bra visuellt skydd mot den nya internvägen. I området finns en stenmur, jordkällare samt en lada.

Skötsel

Området lämnas till fri utveckling för att låta lövträdsarter etablera sig. Viss röjning av fältskiktet kan bli aktuell för att gynna etablering av träd och buskar. Området blir på sikt del av lövskogsområdet ovan och införlivas då i dess skötsel. Stenmuren omfattas av biotopskydd och ska tillsammans med jordkällaren och ladan hållas fri från sly för att gynna skyddsvärda arter samt påminna om den gamla kulturmiljön.

3. Granskog

Ett litet område med granskog finns kvar efter att vägen har anlagts. Området är mycket utsatt för stormfällning vilket omgivande lövskog förhindrar något.

Skötsel

Döda samt eventuella skadade granar tas kontinuerligt bort. I övrigt lämnas området till fri utveckling och självföryngring.

4. Jordbruksmark

Jordbruksmarken planteras igen med gran, björk används som amträd. Målet är att utveckla ett flerskiktat bestånd för att skapa ett gott skydd mellan väg och bebyggelse. En 20 meter bred brynzon mot bebyggelsen planteras med enbart lövträd samt lägre buskar för att efterlikna befintlig gräns mellan jordbruksmark och skogsområden i Korsta by. Brynzonen ger vindskydd för granskogen innanför samt bildar ett tätare skydd mot vägen. Brynzoner med många bärande träd och buskar är också viktiga habitat för en mängd arter.

Jordbruksmarken fylls upp med jord i en mjuk kulle för att planteringen direkt ska ge ett högre skydd. Om så är möjligt används schaktmassor från vägbygget som i det översta lagret blandas med sand. Björkarna fördelas jämnt mellan granarna i mängd enligt procentangivelser i tabellen nedan. Plantering sker i rader med 1.5*1.5 meter mellan plantorna. Varannan rad förskjuts 0.75 m för att bryta upp intrycket av raka rader. Mekanisk ogräsrensning de tre första åren.

Botaniskt namn	Svenskt namn	Höjd	% per zon	Kvalitet	Kommentar
skog					
Betula pendula fk Finland	Vårtbjörk	20-25 m	30 %	50-80 cm	Pionjärart, amträd åt granen
Picea abies	Gran	25- m	70 %	granplantor	Kräver markfukt
Brynzon					
Acer platanoides fk Ultuna E	Skogslönn	15-20 m	20 %	50-80 cm	Skuggträd, kräver väldränerad jord
Populus tremula	Asp	15-20 m	20 %	50-80 cm	Huvudträd
Prunus padus	Hägg	8-12 m	10 %	50-80 cm	Skuggträd/ Mellanskikt
Rhamnus frangula	Brakved	2-3 m	5 %	50-80 cm	Mellanskikt
Ribes alpinum	Måbär	1,2-2 m	5 %	50-80 cm	Buskskikt
Salix caprea	Sälg	9-12 m	20 %	65-100 cm	Pionjärart
Sorbus aucuparia	Rönn	12-15 m	20 %	50-80 cm	Mellanskikt

Skötsel

Granskog: Amträden gallras bort i omgångar för att säkerställa god etablering av granen. Röjningen sker med varierande styrka där mer björk sparas i vissa grupper för att där hämma granens tillväxt och därmed nå ett flerskiktat bestånd. En del av björkarna sparas för att öka beståndets vindtålighet.

Brynzon: Brynzonen ska bilda ett tätt bestånd som kan bidra till viss bullerdämpning. Området sköts genom röjning och gallring i beståndets unga år då de täta planteringsavstånden kräver viss utglesning. Därefter sker föryngring genom att träd tas ned för att släppa in ljus till busk och mellanskikt.

5. Blandskog

Områdets norra del består av ett mer kulturpräglat, halvöppet område med lövträd varav en del större björkar, viss brynkaraktär. I söder yngre, tät blandskog, likvärdig fördelning mellan lövträd och gran.

Skötsel

Området ska bli tätare genom fri utveckling i de öppna områdena, efterhand kan viss gallring bli aktuell. Gallring i den södra delen där blandskogskaraktären bevaras genom att granen hålls tillbaka.

6. Granskog

Skogen består huvudsakligen gran med visst tallinslag. Området är en välskött produktionsskog, dvs. ensartat och relativt hårt gallrat varför målsättningen är att åstadkomma ett något tätare och mer varierat bestånd vilket det finns förutsättningar för genom god återväxt av gran.

Skötsel

Området har god återväxt och kan därför lämnas till fri utveckling vilket även minimerar risken för angrepp av granbarkborre. Vindfällda träd ska barkas innan de lämnas kvar i skogen.

7. Tallskog

På höjderna där ståndorten är magrare dominerar tallen. Tall har lämnats som skärmträd vid senaste föryngringen. Beståndet är idag glest men återplantering har skett av gran och tall.

Skötsel

Beståndet lämnas för att bli betydligt tätare innan skötselåtgärder är aktuella. Skötseln inriktas sedan på att höja naturvärdena genom att inte låta granen utgöra mer än 10 % av beståndets grundyta, att ris lämnas och att en större åldersspridning i beståndet eftersträvas vid gallring. En större åldersspridning åstadkoms genom att återkommande gallra ur några av de medelgamla träden.

8. Granskog

Området består av delvis relativt gles granskog som behöver bli tätare för att utgöra ett bra skydd. Området blir mycket vindutsatt efter att bergschakt ner mot verksamhetsområdet utförts. Skötselinsatser bör därför inte ske under de efterföljande 5 åren.

Skötsel

Området är relativt hårt gallrat och glest idag och bör därför lämnas för naturlig föryngring och återväxt. För att minska risken för granbarkborreangrepp sker ingen gallring eller skötselåtgärder som innebär att färskt granvirke lämnas i skogen förrän andra rekommendationer gäller, se skogsstyrelsens hemsida för aktuell information. Vindfällda träd ska barkas innan de lämnas kvar i skogen. För bättre vindtålighet bör en högre lövandel eftersträvas på sikt genom att större lövträd gynnas.

9. Hyggesområde

SCA har nyligen slutavverkat området av misstag, återplantering av tall och gran har skett och de är i nuläget 20-40 cm höga. Ett transportband som är omkring 2.5 meter brett kommer att byggas mellan Petersvik och Korstaverket vilket kräver att ett omkring 7 meter brett område lämnas fritt från skog för att även rymma enklare grusväg för åtkomst. Ett ensartat barrträdsbestånd har sämre möjlighet att dölja en liknande siktgata varför en större lövinblandning som mjukar upp kanterna föreslås. En större andel lövträd är också positiv genom att den minskar risken för vindfällen.

Skötsel

Målet med området är att det på sikt återigen ska bli del av Korstabergets skogbeklädda höjdrygg. Röjning sker med varierande styrka där mer lövträd sparas i vissa grupper för att där hämma granens tillväxt och därmed nå ett mer flerskiktat och mosaikartat bestånd. För att minska risken för granbarkborreangrepp sker ingen gallring eller skötselåtgärder som innebär att färskt granvirke lämnas i skogen förrän andra rekommendationer gäller, se skogsstyrelsens hemsida för aktuell information.

10. Korstabergets spets

Viktigt område för landskapsbilden runt hela Sundsvallsfjärden. Tidigare granskog blåste ner i storm under vintern 2012, området har därför avverkats. En brynzon som har planterats mot Korstaverket med sälg, rönn och barrträd för drygt 5 år sedan finns kvar.

Avverkad mark planteras igen med tall, gran och björk. Målet är att få en flerskiktad skog med en hög andel lövträd där det finns yngre plantor som kan ta över efter de gamla. En hög andel lövträd av pionjärarter väljs för att snabbt återställa den nedblåsta skogen och inför framtiden skapa en mer vindtålig skog på detta utsatta område. Björkarna fördelas jämnt mellan barrträden i mängd enligt procentangivelser i tabellen nedan. Plantering sker i rader med c/c 1,50 m. Varannan rad förskjuts 0,75 m för att bryta upp intrycket av raka rader.

Art	Svenskt namn	Höjd	% per zon	Kvalitet	Kommentar
Zon 1					
Betula pendula fk Finland	Vårtbjörk	20-25 m	50 %	50-80 cm	Pionjärart, amträd åt granen
Picea abies	Gran	25- m	20 %	Granplantor	Kräver markfukt
Pinus sylvestris	Tall	25- m	20 %	Tallplantor	

Skötsel

Brynzonen hålls tät samt gallras vid behov.

Nyplanterad mark gallras vid behov. En del av björken, minst 20 %, ska även fortsättningsvis sparas för att området ska vara mer motståndskraftigt mot vind och sjukdomar än tidigare ensartad granskog.

För att minska risken för granbarkborreangrepp sker ingen gallring eller skötselåtgärder som innebär att färskt granvirke lämnas i skogen förrän andra rekommendationer gäller, se skogsstyrelsens hemsida för aktuell information.

11. Korstabergets topp

Mager hällmark som domineras av tall, enar samt visst graninslag. På rikare ståndorter är graninvasionen kraftig.

Skötsel

Granen bör inte tillåtas invadera beståndet. Skötseln syftar till att höja naturvärdena genom att inte låta granen utgöra mer än 10 % av beståndets grundyta samt att nedfallna träd lämnas efter barkning. Försiktig gallring vid behov av medelgamla tallar för att ge tillräckligt med ljus åt uppväxande tallar.

12. Granskog

Området är viktigt som bullerskydd mot bebyggelsen i Granbacken och bör därför förtätas för att minska sikt samt i viss mån buller från planområdet. En del lövträd finns men utgör mestadels underståndare. Viss självföryngring av gran.

Skötsel

Området blir mycket vindutsatt efter att bergschakt ner mot verksamhetsområdet utförts. Skötselinsatser bör därför inte ske under de efterföljande 5 åren förutom att eventuella vindfällda träd ska barkas innan de lämnas kvar i skogen. Skötseln inriktas på att förtäta beståndet och öka lövandelen genom att låta lövträd växa upp i befintliga luckor. På sikt kan nya mindre luckor tas upp om inte självföryngringen av gran bedöms som tillräcklig. För att minska risken för granbarkborreangrepp sker ingen gallring eller skötselåtgärder som innebär att färskt granvirke lämnas i skogen

förrän andra rekommendationer gäller, se skogsstyrelsens hemsida för aktuell information.

13. Brynzon

Från norr består området först av ett parti aspar, sedan en vacker allélik trädrad av främst sälg, fågelbär och asp för att i söder övergå till en relativt tät brynzon med yngre lövträd och granar.

Skötsel

Alléträden sparas så länge de är friska. Tätheten i beståndet ska behållas och en flerskiktad vegetation som kan hindra buller och sikt eftersträvas genom kontinuerlig föryngring då medelgamla träd tas ner för att ge plats åt uppväxande träd. Några av de äldsta träden sparas för bättre dynamik. Granen behöver hållas efter något då den annars på sikt kommer att dominera området vilket ej är önskvärt.

14. Tallskog

Området är gallrat och återplanterat, äldre tallar är lämnade som skärmträd, visst graninslag. Uppväxande träd består huvudsakligen av gran. Vid schaktning mot verksamhetsområdet blir området mycket vindutsatt och därför eftersträvas en högre andel tall än gran.

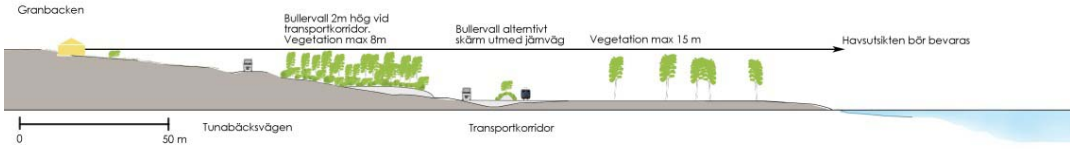
Skötsel

Om ca 10 år kan viss utglesning av skärmträden påbörjas dock lämnas en högre andel av skärmträden än vid normalt skogsbruk då dessa ska bilda en äldre generation som ska stå kvar tillsammans med uppväxande träd. Viss gallring av gran kommer att behövas på sikt för att inte tränga undan tallen.

15. Slänt

Området har en höjdskillnad på omkring 10 meter från Tunabäcksvägen ner mot transportkorridoren. I området får bullervall vid behov anläggas vars syfte är att skydda boende på Granbacken från buller från kommande transportkorridor söder om bostadsområdet. Vallen utformas för att ge bästa bullerdämpande effekt samt anpassas efter befintlig terräng. Vallen ska hållas bevuxen genom plantering med lämpliga, företrädesvis inhemska arter. Växterna på vallen bör ej hindra fortsatt havsutsikt för boende på Granbacken men ska samtidigt utgöra visuellt skydd mot transportkorridoren. Bilden nedan visar ett läge nära transportkorridoren vilket tillåter högre växtlighet medan placering utmed Tunabäcksvägen innebär lägre växtlighet.

Plantering sker i rader med 1.5*1.5 meter mellan plantorna. Varannan rad förskjuts 0.75 m för att bryta upp intrycket av raka rader. Bullervallen får maximalt ha en lutning på 50 %, men en flackare lutning ska eftersträvas. Slänten inklusive bullervall fylls på med en sandblandad lerjord och täcks med geotextil innan plantering för att säkerställa god etablering. Om möjligt används schaktmassor från planområdet för att bygga upp bullervallen. Ogräsrensning samt vattning vid behov de tre första åren.



Tänkbar utformning av bullervall där vallen ligger nära transportkorridoren för bästa ljuddämpning samt har anpassats till terrängen.

Skötsel

Målet med området är att etablera ett tätt bestånd. Viss röjning samt gallring behövs under uppväxtåren i och med täta planteringsavstånd. Därefter vid behov föryngring av beståndet då alltför högväxande träd och buskar tas ner till botten. Lämplig intervall vart 5-10:e år.

Natur/Skydd$_2$

Detta område på nästan 5 hektar består i nuläget av tomtmark, glesare sumpartad lövskog, ett mindre parti äldre granskog samt ett vassbälte i strandkanten. Området är otillgängligt för allmänheten och kommer att fungera som skydd för landskapsbild och naturvärden. Området har stor betydelse för landskapsbilden och ska ses som en helhet med vegetationen inom detaljplanen för Ortvikens expansion, DP 250, innan detta område exploateras. Dessa områden läses på avstånd ihop med skogen på höjdryggen bakom samt döljer till viss del bakomvarande hamnområde och bergschakter.

Vy från vattnet norrut där det planerade höglagret inom Sundsvall Logistikpark delvis kommer att döljas av storväxande jättepoppel. Illustrationen visar när träden nått sin maximala höjd på 20-25 meter. I framkant bevaras det befintliga vassbrynet, se område 19.

16. Blandskog

I området finns uppvuxen lövvegetation vilken ska bevaras samt förtätas. Målet är att få en flerskiktad blandskog med lövträd och gran med olikåldrig vegetation så yngre

växter på sikt kan ta över efter de gamla. Tidigare tomtmark planteras igen med gran, björk används som amträd. Under befintliga lövträd planteras granplantor.

Sandblandad jord används för plantering. Björkarna fördelas jämnt mellan granarna i mängd enligt procentangivelser i tabellen nedan. Plantering sker i de större områdena i rader med c/c 1,50 m. Varannan rad förskjuts 0,75 m för att bryta upp intrycket av raka rader. Ogräsrensning de tre första åren. Under befintliga träd planteras granplantor där utrymme finns.

Art	Svenskt namn	Höjd	% per zon	Kvalitet	Kommentar
Betula pendula fk Finland	Vårtbjörk	20-25 m	30 %	50-80 cm	Pionjärart, amträd åt granen
Picea abies	Gran	25- m	70 %	granplantor	Kräver markfukt

Skötsel

Målet med detta område är att åstadkomma en tät, flerskiktad blandskog av lövträd och gran. Amträden gallras bort i omgångar för att säkerställa god etablering av granen. Röjningen sker med varierande styrka där mer björk sparas i vissa grupper för att där hämma granens tillväxt och därmed nå ett flerskiktat bestånd. En del av amträden ska sparas för att öka vindtåligheten i beståndet.

Varsam gallring sker kontinuerligt för att nå en flerskiktad karaktär och föryngra beståndet. För att nå ett bestånd med unga såväl som gamla träd gallras de allra mest dominerande träden bort samt några av de mellanstarka träden. Unga träd lämnas att växa upp.

17. Kaptensudden

Området består dels av ett mindre område granskog, glest bevuxen sumpskog med huvudsakligen gråal och björk vilken bryts upp med gläntor där bland annat hallon växer och öppen, slyartad mark. Den kulverterade Tunabäcken mynnar i området.

I området finns även en kulturhistoriskt värdefull miljö med villa Kaptensudden, tillhörande kallbadhus samt omkringliggande trädgård. Husen sparas och omgivande tomtmark ska skötas för att bevara och vårda den äldre trädgårdskaraktären eftersom hus och trädgård bör ses som en helhet gällande kulturhistoriskt värde.

Skötsel

Skötselinsatser på tidigare tomtmark sker med avsikt att bevara och vårda den äldre trädgårdskaraktären. Trädgårdens formspråk, siktlinjer och stråk ska finnas kvar. Äldre träd bör bevaras och vitaliseras genom korrekt beskärning.

Området lämnas i övrigt i huvudsak till fri utveckling för att höja naturvärdena. Området bör förtätas genom att träd tillåts växa upp i gläntorna och på den öppna marken. En viss graninblandning tillåts men lövandelen bör vara hög.

18. Poppelbryn

Omkring den höga magasinsbyggnaden planteras jättepoppel i syfte att snabbt få en hög vegetation som kan väga upp mot byggnadens storskalighet. I området växer en del befintliga träd, framförallt gran samt solitärträd på tidigare tomtmark. Befintliga träd av god kvalitet ska sparas, resterande mark planteras igen. Jättepoppeln är

kortlivad och därför blandas den med långlivade granar samt björk. Jättepoppel har ett mycket kraftigt rotsystem som kan gå in i vattenledningar och lyfta beläggningar vilket behöver förhindras genom att en rotspärr anläggs. Närmst magasinsbyggnaden bildas en slänt som planteras med låg buskvegetation.

Brynzon

Jättepoppeln planteras närmst byggnaden i tre rader i förband med 2,5 meter mellan raderna. Övrig mark fylls med björk och gran.

Art	Svenskt namn	Höjd	% per zon	Kvalitet	Kommentar
Betula pendula fk Finland	Vårtbjörk	20-25 m	50 %	50-80 cm	Pionjärart
Populus trichocarpa 'Kiruna' E	Jättepoppel	20-25 m		ungträd co 150-200	Myckat starkväxande
Picea abies	Gran	25- m	50 %	granplantor	Kräver markfukt

Slänt

Art	Svenskt namn	Höjd	% per zon	Kvalitet	Kommentar
Hippophae rhamnoides	Havtorn	2-5 m	20 %	50-80 cm	Pionjärart, väldränerad jord
Ribes alpinum	Måbär	1,2-2 m	30 %	50-80 cm	
Rosa majalis	Kanelros	1-2 m	50 %	50-80 cm	

Skötsel

Trädstöd behövs till jättepoppeln då den i yngre år på grund av snabb tillväxt blir mycket instabil. Under de två första skötselåren efter fem respektive tio år röjs max 25 % bort vid varje tillfälle i brynzonen. När beståndet behöver föryngras tas några av jättepopplarna ner vilket kommer att leda till skottbildning och på sikt nya träd.

Slänten bör föryngras vid behov och hindras från att växa in i bakomliggande brynzon genom röjning.

19. Strandkant

Området består av ett bredare vassbälte utmed hela strandkanten i Natur/Skydd$_2$ området. Vassbältet är dels ekologiskt viktigt dels gör det att ett något mer naturligt intryck från havet kan bevaras. Även utmed stranden där det idag är tomtmark bör vass tillåtas breda ut sig.

Skötsel

Vassbältet bör tillåtas breda ut sig utåt samt gynnas där det idag är tunt.

MILJÖBEDÖMNING

Enligt 6 kap. miljöbalken (MB) om miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar av planer och program ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program göra en miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen, om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen ska göras enligt de kriterier som anges i *förordning 1998:905 om miljökonsekvensbeskrivningar*. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planeringen så att en hållbar utveckling främjas. Behovsbedömningen ska alltid utmynna i ett motiverat ställningstagande. Innan myndigheten eller kommunen tar ställning till om betydande miljöpåverkan kan antas uppstå så ska den eller de länsstyrelser, kommuner och andra myndigheter som berörs av planen, programmet eller ändringen, ges tillfälle att yttra sig.

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka slags planer och program som alltid kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om förändringen antas innebära betydande miljöpåverkan ska det upprättas en miljökonsekvensbeskrivning där konsekvenserna ska identifieras, beskrivas och bedömas. Krav på innehållet återfinns i 6 kap.12-13§ MB. Hänvisning till detta finns även i Plan och bygglagens (PBL) 4 kap. (34§).

Bedömning:

Aktuell detaljplan styr utvecklingen och disponeringen av området i den riktning som den gällande fördjupade översiktsplanen anger (*Fördjupad översiktsplan, Tunadal-Korsta-Ortviken, antagandehandling, 26 augusti 2009*). Området är till största del inte planlagt sedan tidigare och i detta fall medger detaljplanen åtgärder/verksamheter av den art och storleksordning som i *förordning 1998:905 om miljökonsekvensbeskrivningar* bedöms medföra betydande miljöpåverkan (anläggning av industriområde, järnvägar, omlastningsstation/terminaler för kombinerad trafik, hamn). Separat miljökonsekvensbeskrivning (inklusive behovsbedömning) för planen har därför upprättats.

För att anlägga och driva den planerade verksamheten (containerhamn) med utfyllnad av intilliggande vattenområde, sänkning av grundvattennivån samt kulvertering av Tunabäcken krävs även tillstånd enligt miljöbalken. Ansökan om de tillståndspliktiga verksamheterna och framtagande av särskild miljökonsekvensbeskrivning sker i en parallell process med detta planarbete.

Avvägning mot miljöbalken

En ny kombiterminal, med goda kopplingar mellan hamn, järnväg och väg, är av stort allmänt intresse för att framtidens ökade krav på transporter inte medför ökad negativ klimatpåverkan. Planområdet är i sammanhanget av stor strategisk betydelse för att utvecklingen av näringslivet i kommunen/regionen kan ske miljöanpassat. Att anlägga en hamn/kombiterminal av detta slag kommer alltid, oberoende av lokalisering, att medföra stora markingrepp för att verksamheten ska fungera.

Planförslaget bedöms vara förenligt med miljöbalkens 3 kap. (*Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden*) och 4 kap. (*Särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet*). Planområdet berörs av två riksintressen enligt 3:e kapitlet miljöbalken (riksintresse för sjöfart och yrkesfiske). Utvecklingen står dock inte i konflikt med dessa riksintressen eller skadar dem påtagligt under förutsättning att utvecklingen av området sker med hänsyn till respektive riksintresse. Planens utvecklingsförslag bedöms heller inte medföra överskridanden av gällande miljökvalitetsnormer enligt 5 kap MB.

Planområdet berörs av strandskydd enligt 7 kap. MB. Kommunen har för avsikt att upphäva strandskyddet i det område som kommer i konflikt med utbyggnadsplanerna (se bestämmelse på detaljplanekartan) där följande särskilda skäl åberopas:

- Området behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området.
- Området behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området.
- Området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Den planerade containerhamnen med utfyllnad av vattenområdet, sänkning av grundvattennivån samt kulvertering av Tunabäcken kräver tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalkens 9 och 11 kap. Ansökan om detta sker parallellt med aktuellt planarbete. Miljödom kan inte ges innan detaljplanen vunnit laga kraft.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Tidplan och genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vunnit laga kraft. Planen gäller dock tills den upphävs eller ersätts med en ny detaljplan. Inom genomförandetiden förutsätts att syftet med detaljplanen blir till verklighet.

Planerad projektering och bygge av kombiterminal och containerhamn planeras kunna ske under 2012-2014. Verksamheten kan på så sätt tas i drift under 2015.

Genomförandetid på gällande detaljplaner

Enligt 5 kap. 11 § Plan och bygglagen (1987:10) får detaljplanen inte ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång mot berörda fastighetsägares bestridande om det inte är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen. Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas.

Ett par planer som delvis ersätts av aktuell detaljplan (Dp) för Sundsvall Logistikpark har fortfarande genomförandetid kvar:

Dp 250 (Utbyggnad av Ortvikens pappersbruk) ersätts delvis av aktuell detaljplan gällande transportkorridoren mot pappersbruket. Detaljplanen har genomförandetid till 2012-12-11 (15 år från regeringens beslut 1997-12-11). Aktuell detaljplan för Sundsvall Logistikpark, i den del där den ersätter Dp 250, syftar till att möjliggöra en intern transportkorridor ända fram till SCA:s verksamhetsområde på Killingholmen. Transportkorridoren är mycket viktig för att möjliggöra effektivare transporter som leder till minskad klimatpåverkan och bedöms därför vara av stor allmän vikt.

Dp 313 (Sundsvall energis fjärr- och kraftvärmeanläggningar) ersätts delvis av aktuell detaljplan gällande naturmarken. Övrig del planläggs i separat detaljplan (se avsnittet *pågående detaljplaner*) vilken blir helt omsluten av aktuell detaljplan för Sundsvall Logistikpark. Planprocesserna sker parallellt. Detaljplanen har genomförandetid till 2014-04-15 (10 år från lagakraftdatum 2004-04-15). De delar som ersätts av aktuell detaljplan innebär inga förändringar då det avser naturmark.

Syftet med den parallella detaljplaneprocessen för Korstaverket är att tillåta mer klimatanpassade processer för energiproduktion. När nuvarande detaljplan antogs (2003) fanns inte kunskapen om behovet att uppföra en biogasanläggning vid Korstaverket. Detta är idag angeläget för att uppnå en hållbar behandling av organiskt avfall och för att uppfylla nationella miljömål inom avfalls- och klimatområdet. För att kunna genomföra detta projekt behövs en ny detaljplan för området. Det är sammanfattningsvis både ur ekonomisk och miljösynpunkt prioriterat att detaljplanen ändras och projektet med ombyggnad till biobränsle genomförs.

Dp 318 (Killingholmen, Ortvikens pappersbruk) har genomförandetid till 2019-10-19, men angränsar endast till och ersätts ej av aktuell detaljplan.

Huvudmannaskap

Sundsvalls kommun ska äga och vara huvudman för allmän platsmark, det vill säga områden som på plankartan regleras som Natur/skydd. Dessa områden ska omfattas av skötselplan, vilken tas fram parallellt med aktuellt detaljplanearbete.

Förändringar mellan samråd och utställning

Efter samrådet har inkomna synpunkter sammanställts i en samrådsredogörelse. Handlingarna har revideras om det bedöms vara relevant. Revideringarna har gjorts utifrån nya uppgifter i projektet (bland annat kompletterade utredningar/PM) samt inkomna synpunkter. Planhandlingarna upplägg har generellt setts över för att de ska bli mer lättlästa. Felskrivningar har justerats.

Planbeskrivningen har kompletterats med:

- en uppskattning av hur mycket järnvägstrafik som kombiterminalen kommer att alstra.
- en spridningsberäkning i luft med bedömning vad detta innebär för MKN.
- information om påverkade ledningar och omkringliggande känsliga anläggningsdelar.
- nya avsnitt och text för *Elförsörjning, Elavbrott* och *Elektromagnetiska fält*.
- förklarande sektioner och bilder där det behövts.
- projektets strategi för hantering av framtida höjningar av havsnivåer.
- information om det före detta glasbrukets lokalisering.
- information om hamnens planerade markbelastning.
- information om dagens containerverksamhet.
- syftet med planskildhet med järnvägen i Fillan.
- förtydligande om gång- och cykelvägnätets syfte inom planområdet.
- förtydligande om sjöfartens framtid.

Genomförandebeskrivningen har:

- kompletterats beskrivningen av möjlig etapputbyggnad.
- reviderats med borttagande av punktsatsen ”*Avtal med SCA angående skyddsplantering[…]* ”

PlanMBK:n har:

- kompletterats resultat av spridningsberäkning i luft samt bedömning vad detta innebär för MKN.
- kompletterats med konsekvenser för biologiska värden i strand- och vattenzonen.
- kompletterats med avsnitt om Samhällsekonomisk bedömning.
- kompletterats med avsnitt om anläggningsarbetet – byggtid.

Plankartan har:

- kompletterats med bestämmelser för lukt och damm (på grund av tidigare avsaknad).
- kompletterats med u-områden där det behövts.
- reviderats gällande transportkorridoren mot Ortviken (för att minska intrånget i Dp 250).
- reviderats gällande höjdbestämmelsen för att öka flexibiliteten (att bullerskydd får vara max 3 meter högt har strukits).
- reviderats gällande transportkorridoren förbi magasinen i Tunadalshamnen (för att minimera intrånget i befintlig verksamhet).
- reviderats så att bestämmelsen för SCA:s höglager om 10.000 kvm även kan placeras i J_1 ytans östra del.
- reviderats så att J_1 ytan för SCA:s höglager har utökats mot söder för att möjliggöra transporter söder om magasinsbyggnaden.
- reviderats så att väg T_3 har strukits.
- kompletterats med bestämmelse om flexibel stängselplikt.
- kompletterats med bestämmelsen V (hamnplan, som tidigare fallit bort).
- reviderats gällande bestämmelsen "*Ingen byggnadsdel får överstiga bakomliggande natur*" som har tagits bort (otydlig bestämmelse).
- kompletterats med gång- och cykelväg längs Tunabäcksvägen norra sida (enligt önskemål).
- kompletterats med bestämmelse om generell dagvattenhantering (för flexibilitet).
- reviderats så att T_2-området breddats (12 meter) för att få plats med ytterligare två järnvägsspår.

Illustrationskartan har:

- kompletterats med primärt stråk för gc-väg för arbetande.
- kompletterats med dagvattendammar utifrån beräknat behov.
- reviderats gällande redovisning av maximal utbyggnad för att undvika missuppfattning.
- kompletterats med illustration av infart mot Korstaverket (norr om tunneln genom Korstaberget)

Nya bilagor:

- Containerhamn till Sundsvallsregionen, Fördjupad lokaliseringsstudie, WSP, februari 2012
- Regionalekonomisk konsekvensbedömning: FÖP Tunadal-Korsta-Ortviken, SWECO, januari 2009
- Idéstudie om lokalisering av en ny rikskombiterminal i Sundsvallsregionen, Banverket, mars 2006
- Förstudie Triangelspår Maland och upprustning och elektrifiering av Tunadalsspåret, Trafikverket, maj 2011

- Verksamhetsbeskrivning, Hamn och logistikverksamhet, WSP, januari 2012 (utkast)
- PM Vägtrafikflöden av tung trafik, WSP, januari 2012
- Utredning vattenhantering, Logistikpark Petersvik, Sundsvall WSP, januari 2012
- Sundsvalls Logistikpark. Trafikbuller, ÅF, februari 2012
- Säkerhetsrapport 2011, LNG-terminal i Petersvik, Sundsvall, WSP, januari 2012
- PM Geoteknik, Sammanfattning jord-, berg- och hydrologiförhållanden, WSP, utkast februari 2012
- Särskild arkeologisk utredning inom del av exploateringsområdet för utbyggnad av kraftvärmeverk samt kombiterminal i Korsta-Petersvik, Sundsvalls kommun, Murberget, Länsmuseet Västrenorrland, Rapportnr. 2011:28
- Utsläpp till luft från transporter som kan kopplas till Sundsvall Logistikpark AB:s planerade kombiterminal och containerhamn, Profu, februari 2012

Övrigt:

- Avgränsning och behov av ytterligare utredning angående fornlämningar har samrådas med Länsstyrelsen (2012-02-20).
- Sändlistan kommer att utökas med närliggande kommuner, Transportstyrelsen, Midlanda flygplats samt Anläggningssamfälligheten/Bostadsrättsföreningen Ljustadalen.

Förändringar mellan utställning och antagande

Synpunkter har inkommit under utställningstiden. Flera av dessa var av ungefär samma karaktär som under samrådet, men som då av motiverade/olika skäl inte tillgodosågs. Några synpunkter innebar justeringar inför antagandet. Dessa sammanfattas nedan:

Planens textdokument har reviderats/kompletteras med:

- Aktuella trafikflöden för både Sundsvall logistikpark och Korstaverket har belysts i Miljökonsekvensbeskrivningen.
- Information att vattenvägarna för dagvatten ska dimensioneras för 100-års regn har kompletterats Planbeskrivningen och Miljökonsekvensbeskrivningen. Att exploatören ansvarar för att dagvatten hanteras på korrekt sätt och att vattenvägarna dimensioneras för 100-års regn har kompletterats Genomförandebeskrivningen.
- Information om att höga objekt ska förses med flyghinderbelysning enligt Transportstyrelsens föreskrifter och behov av flyghinderanmälan har kompletteras Planbeskrivningen.

- Att ny avloppsledning måste iordningställas innan markarbeten påbörjas har förtydligats i Planbeskrivningen.
- Text om Bortvalda lokaliseringsalternativ har i Miljökonsekvensbeskrivningen flyttats från rubriken *Bedömning* till den mer korrekta rubriken *Nollalaternativ och jämförelsealternativ*.
- Att informationen om att Glasbrukets lokalisering är säkrad utanför planområdet har setts över i planhandlingarna.
- Information om Nestes arrendeavtal och servitut har kompletteras Genomförandebeskrivningen.
- Felskrivning på sida 94 i Planbeskrivningen har justerats.
- Den samlande bedömningen har setts över i Miljökonsekvensbeskrivningen.
- Felaktigheten med hänvisning till Banverkets utredning från 2006 har justerats.
- Illustrationer på planerad respektive maximal utbyggnad av logistikparken finns i Planbeskrivningen, men har även kompletterats miljökonsekvensbeskrivningen under avsnittet *Landskapsbild*.

Plankartan har reviderats/kompletteras med:

- T-områdena norr (T_1 och T_2)om kombiterminalen har slagits samman till ett sammanhållet T_1T_2-område.
- U-område genom hamnen (till förmån för dagvatten) har tagits bort från plankartan eftersom det ännu är osäkert var exakt denna ledning kommer att förläggas.
- Befintlig planbestämmelse om dagvatten har kompletteras med att vattenvägarna för dagvatten ska dimensioneras för 100-års regn.
- Antal våningsplan har regleras inom respektive område för att tydliggöra intentionerna med verksamheterna/de framtida byggnaderna.
- Eftersom skötselplanen har blivit en del av Planbeskrivningen (se punkt under *Övrigt*) har planbestämmelser som tidigare hänvisade till skötselplanen justeras så att hänvisningen istället sker till Planbeskrivningen.
- E_1 invid Korstaverket har konverterats till ett T_2 område då marken behövs för järnvägens stickspår.

Skötselplanen har reviderats/kompletteras med:

- Text under Natur/Skydd$_1$ har anpassats för att beskriva gällande förutsättningar med stormfälld skog och därav nödvändig avverkning. En planteringsplan har upprättats för området för att ersätta den nedblåsta granskogen med en blandskog bestående av björk, gran och tall som ska bli mer vindtålig. Skötselinstruktionerna för området har därmed också uppdaterats. (första stycket s.98 och område 10. s.102-103)

- Kartillustrationerna på s. 94-95 har uppdaterats för att visa rätt förutsättningar.

Övrigt:

- Noterade synpunkter har vidarebefordrats till ansvariga för respektive fråga.
- Felskrivning om volym på ett av bergrummen har justeras i bilaga. *PM Geoteknik, Sammanfattning jord-, berg- och hydrologiförhållanden.*
- Bilaga *Idéstudie om lokalisering av en ny rikskombiterminal i Sundsvallsregionen, Banverket, mars 2006* är utbytt till slutrapporten *Fördjupad idéstudie Lokalisering av kombiterminal i Sundsvallsregionen, Slutrapport, Banverket 2007-05-04*
- Skötselplanen, som tidigare var en bilaga, har blivit en del av Planbeskrivningen för att tydliggöra att det är en viktig del av planhandlingarna.

Medverkande tjänstemän

Beställare

Sundsvall Logistikpark AB

Planförfattare

Johanna Söderholm, WSP Samhällsbyggnad

Ansvariga kommunala tjänstemän

Tommy Berglund, Planarkitekt, Stadsbyggnadskontoret

Susanne Klockar Öhrnell, Planchef, Stadsbyggnadskontoret

STADSBYGGNADSKONTORET

Susanne Klockar Öhrnell
Planchef

Tommy Berglund
Planarkitekt

Detaljplan för

Sundsvall Logistikpark

Skön, Sundsvalls kommun

Upprättad 2011-10-26, reviderad 2012-02-22 samt 2012-05-16

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Till planen hör:

- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationsplan
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Utställningsutlåtande
- Miljökonsekvensbeskrivning

Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som krävs för ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Genomförandebeskrivningen har dock ingen självständig rättsverkan.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Plan- och bygglagen

Från den 2 maj 2011 gäller en ny plan- och bygglag (PBL) i Sverige. Den förra PBL (1987:10) kom 1987, men den 21 juni 2010 beslutade riksdagen om att anta en ny PBL (2010:900) efter regeringens proposition 2009/10: 170 *En enklare plan- och bygglag*. Den nya lagen ersätter den förra plan- och bygglagen samt lagen (1994:847) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk m.m. Den förra plan- och byggförordningen (1987:383) och förordningen (1994:1215) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk m.m. har upphävts och ersätts av en ny plan- och byggförordning (2011:338) som gäller från den 2 maj 2011.

För de planer som påbörjades innan den nya PBL trädde i kraft gäller den gamla lagen (1987:10) vilket är aktuellt för denna detaljplan.

Planförfarande

Planprocessen regleras i plan- och bygglagens 3:e kapitel. Förfarandets olika steg redovisas nedan:

Samråd. Dialog med Länsstyrelsen, myndigheter, föreningar, allmänhet med flera. Syftet med samrådet är att förbättra beslutsunderlaget och att ge möjlighet till insyn och påverkan.

Samrådsredogörelse. Efter samrådet sammanställs inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse. Handlingarna revideras då det bedöms vara relevant.

Utställning. Dialog med Länsstyrelsen, myndigheter, föreningar allmänhet med flera. Innan planen antas ska kommunen ställa ut planförslaget under minst tre veckor. Den som vill lämna synpunkter på förslaget ska göra detta skriftligen.

Utställningsutlåtande. Efter utställningen sammanställs inkomna synpunkter i ett utställningsutlåtande. Handlingarna revideras då det bedöms vara relevant. Om förslaget ändras väsentligt efter utställningen, sker ny utställning.

Antagande. Detaljplanen antas av Kommunfullmäktige.

Laga kraft. Om inget överklagande inkommit tre veckor efter antagande vinner detaljplanen laga kraft. Bygglov kan därefter medges.

Tidplan

Stadsbyggnadsnämnden i Sundsvalls kommun fattade den 13 april 2011 (SBN §108) beslut om att att området ska planläggas för ny kombiterminal med mera. Under våren/sommaren 2011 har ett antal fördjupade utredningar genomförts som ligger som underlag för detaljplanen som huvudsakligen följer den föregående fördjupade översiktsplanen som tagits fram för Tunadal-Korsta-Ortviken (*antagandehandling, augusti 2009*).

Preliminär tidplan för detaljplaneprocessen

SBN beslut om samråd:	2011-10-19
Samråd:	2011-10-31 till 2011-12-05
Informationsmöte	2011-11-09
SBN beslut om utställning:	2012-02-15
Utställning:	2012-02-27 till 2012-04-02
SBN beslut om godkännande:	maj 2012
PLU beslut om godkännande:	maj 2012
KS beslut om godkännande	juni 2012
KF beslut om antagande	juni 2012

Detaljplanen bedöms kunna vinna laga kraft sommaren/tidig höst 2012. Tiderna ovan är dock preliminära och kan komma att förändras under arbetets gång, bland annat beroende på synpunkter under samråd och utställning.

Planerad projektering och bygge av kombiterminal och containerhamn beräknas kunna ske under 2012-2014. Målsättningen är att verksamheten tas i drift under 2015.

Ansökan om byggnadsminne

En ansökan om byggnadsminnesförklaring för byggnader i Petersvik inkom till Länsstyrelsen i Västernorrland i augusti 2011. Ärendet avslogs 2012-01-27 (Dnr 432-4086-11). Skäl till beslutet är bland annat att villorna i Petersvik inte kan bedömmas vara unika, utan är en del av en samhällsutveckling som skett parallellt på många platser i landet.

Länsstyrelsen gör bedömningen att området som helhet har ett kulturhistoriskt värde som uttryck för den regionala industrihistorien och särskilt Sundvalls historia. Byggnaderna är att betrakta som kulturhistoriskt värdefulla främst ur ett lokalt/regionalt perspektiv. Byggnaderna var för sig är inte synnerligen märkliga i den mening som detta begrepp ges i lagstiftningen. De ska därför inte heller förklaras som byggnadsminnen.

Miljöprövning

För att anlägga och driva den planerade verksamheten (containerhamn) med utfyllnad av intilliggande vattenområde, sänkning av grundvattennivån samt kulvertering av Tunabäcken krävs tillstånd enligt miljöbalken. Ansökan om de tillståndspliktiga verksamheterna och framtagande av särskild miljökonsekvensbeskrivning sker i en parallell process med detta planarbete.

Ansökan bedöms kunna lämnas in till miljödomstolen under första halvåret 2012. Detaljplanen måste vunnit laga kraft innan miljödom kan avgöras och bygglov kan meddelas.

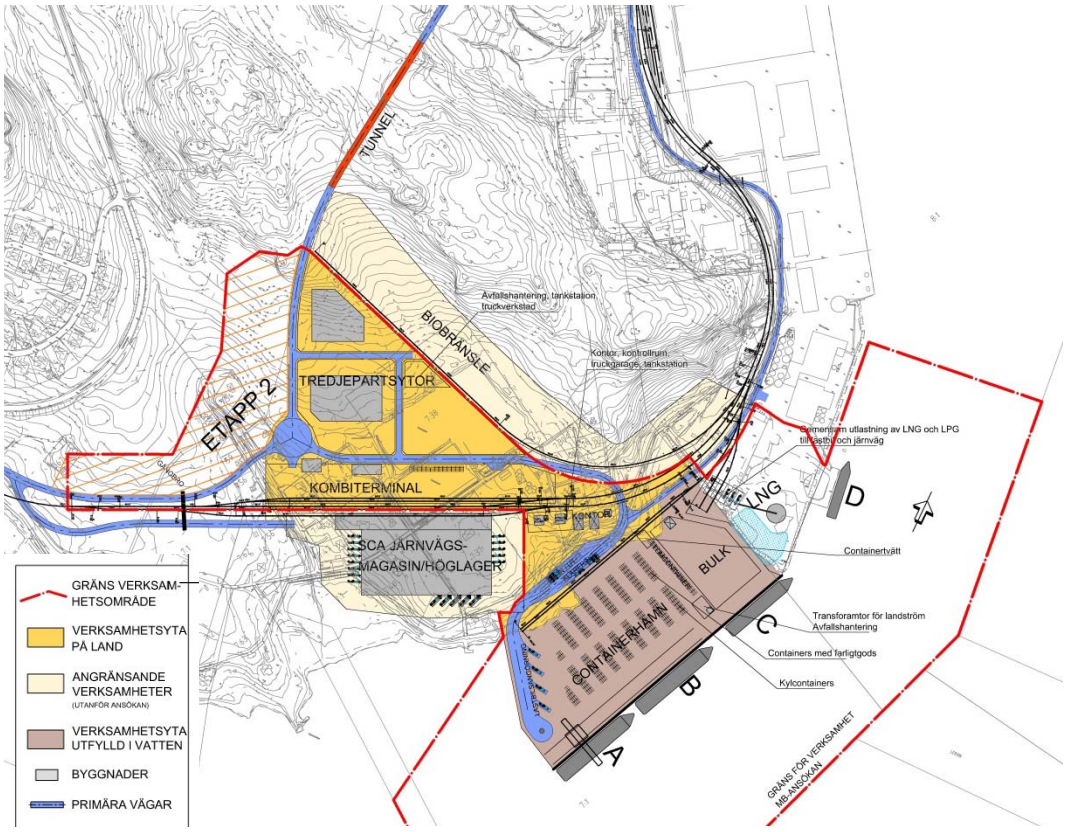
Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vunnit laga kraft. Planen gäller dock tills den upphävs eller ersätts med en ny detaljplan. Inom genomförandetiden förutsätts att syftet med detaljplanen förverkligas.

Etapputbyggnad

Utbyggnaden av verksamhetsområdet kan göras i två etapper. I en första etapp byggs hamnen fullt ut tillsammans med halva kombiterminalen och lite drygt halva ytan för tredjepartslogistik.

Det är i dagsläget svårt att avgöra om bygget kommer att ske etappvis eller om hela verksamhetsområdet byggs direkt. Det är i första hand de ekonomiska förutsättningarna som styr utbyggnadstakten.



Planerad etappindelning

Stranden söder om området Granbacken skulle under en övergångsperiod kunna vara fortsatt tillgänglig för allmänheten så länge SCA inte ianspråktar marken enligt gällande detaljplan (Dp 250). Åtkomst skulle kunna lösas genom en tillfällig gångbro över transportkorridoren (T_2 på plankartan) alternativt en säkerställd plankorsning för gångtrafik.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

För behövliga markförvärv, rättighetsupplåtelser, eventuella ombyggnadsåtgärder på angränsade ytor med mera för genomförande av anläggningarna ansvarar Sundsvalls kommun genom det kommunla bolaget Sundsvall Logistikpark AB (områdets exploatör).

Sundsvalls kommun ska äga och vara huvudman för allmän platsmark, det vill säga områden som på plankartan regleras som Natur/skydd. Dessa områden ska omfattas av skötselplan, vilken tas fram parallellt med aktuellt detaljplanearbete.

Sundsvall Logistikpark kommer eventuellt att äga ledningsnätet inom verksamhetsområdet. Respektive ledningsägare kommer att anvisa till anslutningspunkt för färsk- och spillvatten (Mitt Sverige Vatten), el (Sundsvall Elnät) och värme (Sundsvall Energi).

Exploatören ansvarar för att dagvatten hanteras på korrekt sätt och att vattenvägarna dimensioneras för 100-års regn.

Lovplikt

Enligt 8 kap. 5-6 §§ plan- och bygglagen kan kommunen inom visa ramar besluta att minska eller utöka bygglovpliktens omfattning. Lättnader i bygglovplikten får emellertid inte beslutas om bygglov krävs för att tillvarata grannars intressen eller allmänna intressen. Kommunen bedömer att det inte finns anledning att besluta om utökad lovplikt. Vidare bedöms att bygglov behövs inom planområdet för de åtgärder som normalt kräver bygglov för att tillvarata såväl grannars intressen som allmänna intressen.

Åtgärder utom planområdet

Planens genomförande är till viss del beroende av/gynnad av åtgärder utanför planområdet som inte regleras på plankartan. Till denna kategori räknas (samordnat med Trafikverket):

- Utbyggnad av elektrifierad järnväg med triangelspår.
- Färdigställande av nya E4-bro över Sundsvallsfjärden innan flytt av kombiterminal till planområdet.
- Utredning av möjligheten att komplettera kombiterminalen i planområdet med en mindre terminal utmed Ostkustbanan söder om Sundsvall, med syfte att minimera hanteringen av kemiindustrins gods som ska transporteras söderut.

Sprängsten och utgrävningsmassor från terrasseringen av verksamhetsytorna beräknas kunna nyttjas lokalt till byggande av järnväg samt anläggandet av hamnen inom planområdet samt till landbyggnad inom vattenområde vid Tunadals sågverk inom fastigheten Tunadal 1:1 enligt miljödom meddelad 2008-06-18 enligt ansökan

om tillstånd enligt 9 och 11 kap. miljöbalken. Beräkningar tyder på att massbalans bör kunna uppnås.

I övrigt bör riksintresset för sjöfart anpassas till det nya hamnområdet. Arbete med ansökan om utvidgning av allmän hamn pågår/sker parallellt med detaljplanearbetet.

Kompensationsåtgärder

Kompensationsåtgärder innebär att värden som går förlorade i samband med exploatering, till exempel natur- och rekreationsvärden, ska kompenseras genom åtgärder i planområdet eller på annan plats i kommunen. Syftet med kompensationsåtgärder är att säkerställa att kommuninvånarna även i framtiden har tillgång till likvärdig boende- och livsmiljö om än i förändrad form.

Kompensationsåtgärder bygger på (frivilliga) överenskommelser som säkras i avtal. I avtalen bör lämpligtvis både investering och drift säkerställas. För att åtgärderna ska vara meningsfulla bör de:

- ha en koppling till planområdet
- kunna genomföras senast i samband med exploateringen
- värdemässigt motsvara de värden som går förlorade

Stadsbyggnadskontoret Sundsvalls kommun har på uppdrag av kommunstyrelsens samordningsutskott identifierat lämpliga kompensationsåtgärder kopplat till utvecklingen inom området i Tunadal-Korsta-Ortviken samt gjort en grov bedömning av genomförbarhet och kostnad av de föreslagna åtgärderna. Utredningen sker helt i kommunens regi och löper parallellt med detaljplanearbetet.

För att säkerställa att beslutade kompensationsåtgärder genomförs kommer avtal att upprättas mellan kommunen och berörda exploatörer (privata och kommunala bolag) där exploatörerna förbinder sig att avsätta en summa pengar på ett konto som kommunen förfogar över. Från detta konto kommer sedan samtliga kompensationsåtgärder att finansieras.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Avsikten är att Sundsvalls kommun ska äga kvartersmark inom merparten av planområdet och att denna ska upplåtas med tomträtt till Sundsvall Logistikpark AB. Vissa områden kan också komma att försäljas med äganderätt.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning (åtgärder för att nybilda eller ombilda fastigheter) handläggs av Lantmäterimyndigheten. De fastighetsbildningsåtgärder som erfordras för genomförande av planen bekostas av exploatören, Sundsvalls Logistikpark.

Genom fastighetsregelering (markbyte/marköverföring) mellan kommunens fastigheter (Korsta 7:56, 8:1 m.fl) och fastigheter tillhöriga Svenska Cellulosa AB SCA (Korsta 7:1, 7:2), SCA Graphic Sundsvall AB (Korsta 7:68 m.fl) och SCA Forest Products AB (Korsta 7:67) samt avstyckning tillskapas industrifastighet/-er enligt planförslaget.

Områden som avsatts som allmän plats (natur/skydd, huvudgata) på plankartan ska genom fastighetsreglering överföras till kommunens gatu- och parkmarksfastighet i området.

Ett antal privata bostadsfastigheter som är belägna inom planområdet behöver lösas in genom fastighetsreglering (alternativt expropriation) och överföras till intilliggande fastigheter. De fritids/permanenta bostadsfastigheter som ska lösas in är Korsta 7:24, 7:25, 7:26, 7:27, 7:33, 7:39, 7:40, 7:41, 7:44, 7:45-46, 7:47, 7:63, 7:53, 7:57 samt även fastigheten Korsta 7:42 som utgör vägområde.

Fastigheten Korsta 7:38 är upplåten med tomträtt för idrottsändamål till det kommunala bolaget Sundsvall Energi AB. För att fastigheten ska kunna överföras till industrifastighet måste tomträtten hävas.

Gemensamhetsanläggningar, ledningsrätt, servitut mm.

En gemensamhetsanläggning är en anläggning som är till nytta för flera fastigheter, till exempel väg, vatten- och avloppsanläggning eller grönyta. Inrättande av gemensamhetsanläggningar handläggs av Lantmäterimyndigheten.

En (alternativt flera) marksamfällighet/-er bildas för till exempel hamnändamål och trafikändamål. Utrymme för bergtunnel under naturområde kan bildas som tredimensionellt fastighetsutrymme. Gemensamhetsanläggning/-ar kan inrättas avseende drift och underhåll av dessa samfälligheter.

Servitut och gemensamhetsanläggningar för till exempel vägar inom kvartersmark, transportband med mera kan behöva bildas inom planområdet.

Ett antal gällande servitut (avtalsservitut och officialservitut) inom området avseende ledningar för gasol, avlopp med mera, vägar, bergrum, industrispår med mera blir berörda och ska hanteras (behållas/ändras/upphävas) i lantmäteriförrättningen/-arna.

Rätten till allmänna underjordiska ledningar tryggas genom ledningsrätt eller avtalsservitut enligt ledningshavarens önskemål.

Gällande ledningsrätter inom planområdet avseende industrivattenledning, vatten och avloppsledningar mm kan behöva ändras till nytt läge eller upphävas.

Det är idag Sundsvall Hamn som upplåter mark och har avtal gällande befintliga anläggningar med Neste LPG AB. Sundsvall logistikpark har ännu inte startat något avtalsarbete gentemot företaget. Frågan om Nestes arrendeavtal och servitut kommer därför att hanteras separat.

Fastighetsplan

Det finns ingen och behövs ingen fastighetsplan för området.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Behövliga markförvärv, rättighetsupplåtelser samt byggnationer och anläggningsarbeten inom kvartersmark bekostas av berörd exploatör/fastighetsägare. Detta inkluderar även kostnader för eventuella flyttningar av markledningar och ombyggnadsåtgärder i angränsande ytor, vilka härrör från exploateringen.

Exploatören bekostar utrednings- och projekteringskostnader, inklusive eventuell sanering av förorenad mark, som behövs för detaljplanearbetet.

Kostnader för fastighetsbildningsåtgärder debiteras med tidersättning. Möjlighet finns att träffa överenskommelse med lantmäterimyndigheten om fast pris för lantmäteriförrättning.

Eventuella investeringar i och anpassning av farleder sker på sökandens bekostnad då syftet är att höja farledens kapacitet.

Planavgift kommer att debiteras, enligt komunens taxa, i samband med bygglov.

TEKNISKA FRÅGOR

Tekniska utredningar

Behov av kompletterande tillstånd

- Ansökan om byggnadsminnesförklaring. Handläggs av Länsstyrelsen.
- Tillstånd enligt miljöbalken för att anlägga och driva den planerade verksamheten (containerhamn) med utfyllnad av intilliggande vattenområde samt kulvertering av Tunabäcken.

Behov av ytterligare utredningar

Detaljerade geotekniska undersökningar.krävs. Detta bekostas av berörd exploatör som även bekostar eventuell kompletterande arkeologisk undersökning.

Exploatören/fastighetsägaren ansvarar för detaljutredning angående utformning av dagvattensystem. Detta ska redovisas i samband med bygglov.

Kommunen ansvarar för detaljerade kostnadsberäkningar för kommunens åtaganden i samband med genomförandet av planen.

SAMRÅD

Efter samrådet har inkomna synpunkter sammanställas i en samrådsredogörelse och handlingarna har reviderats då det bedöms relevant.

Planfrågor diskuteras under hand med berörda.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Beställare

Sundsvall Logistikpark AB

Planförfattare

Johanna Söderholm, WSP Samhällsbyggnad

Ansvariga kommunala tjänstemän

Tommy Berglund, Planarkitekt, Stadsbyggnadskontoret

Susanne Klockar Öhrnell, Planchef, Stadsbyggnadskontoret

STADSBYGGNADSKONTORET

Susanne Klockar Öhrnell
Planchef

Tommy Berglund
Planarkitekt

Detaljplan för

Sundsvall Logistikpark

Skön, Sundsvalls kommun

SAMRÅDSREDOGÖRELSE - PLANSAMRÅD

Rubricerat detaljplaneförslag har varit föremål för samråd enligt PBL (1987:10) 5:20 under tiden 2011-10-31 till 2011-12-05.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ett nytt logistiknav för utveckling av transporter med tåg, bil och båt samt industriverksamhet. Området ligger mellan Tunabäcksvägen och Korstaverkets nuvarande verksamhetsområde.

Svar har inkommit från

Statliga myndigheter:

Luftfartsverket

Luftfartsverket har inte några anläggningar för flygtrafiktjänst placerade så att de berörs och har därför inga synpunkter på detaljplanen.

Kommentar:

-

Sjöfartsverket

Planområdet är utpekat som riksintresse för trafikslagens anläggningar hamn samt sjöfart (enligt yttrandets bilaga 1 och 2).

Samråd pågår mellan Sundsvalls Hamn AB, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen angående eventuella säkerhetsåtgärder för sjöfarten i hamn och farleder.

För att säkerställa tillräckliga marginaler för att kunna framföra fartyg i farled och till och från kaj så behöver den nya farleden och hamnen verifieras av lokala lotsar i en fartygs- och farledssimulator.

Eventuella investeringar i och anpassning av farleder ska ske på sökandens bekostnad då syftet är att höja farledens kapacitet.

Påverkan på befintlig farled i samband med hantering av LNG med eventuella konsekvenser för sjötrafik ska utredas av sökanden och samrådas med Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket förutsätter att de eventuella kompensationsåtgärder som diskuteras i nuläget, såsom t.ex. "*Ankringsförbud och skydd mot sjöfart vid Kaptensgrundet och Fillangrundet*" (MKB, s.53) samråds med Sjöfartsverket i ett senare skede.

I syfte att förhindra påsegling bör arbetsområdet tydligt märkas ut. Tillstånd ska först sökas hos Transportstyrelsen.

Sjöfartsverket rekommenderar att Sundsvalls Logistikpark ansöker hos Länsstyrelsen att få arbetsområdet avlyst för sjöfart under anläggningsfasen.

Vid planering av fasta belysningspunkter i planområdet ska hänsyn tas så att dessa inte bländar sjöfarande eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för sjöfartens säkra navigation. Detta gäller även arbetsbelysning under anläggningsfasen.

Efter genomförda arbeten ska alla förändringar i strandlinje och bottentopografi sjömätas enligt sjömätningsstandard SRS 44. Nya anläggningar ska geodetiskt bestämmas och rapporteras till Sjöfartsverket för införande i sjökort.

Kommentar:

Sjöfartsverkets synpunkter kommer att kompletteras planhandlingarna.

Påverkan på sjöfarten och farleder i samband med anläggande och drift, till exempel hantering av LNG, kommer att utredas och samrådas med Sjöfartsverket i aktuellt skede. Riskanalys för hur LNG fartyg kommer att påverka trafiken till/från hamnen och vid kajen kommer att kompletteras riskanalysen.

Trafikverket

Det behövs en bättre helhetsbild av de förändringar som kan förväntas på vägnätet i hela Sundsvall i och med förverkligandet av Sundsvall Logistikpark och Korstaverkets utvecklingsplaner.

Det beskrivs att Johannedalsvägen och Ljustavägen har god kapacitet och lämpar sig väl för de tunga transporterna. Trafikverket anser att Johannedalsvägen, från E4 i Bydalen, till Sjöfarsvägen lämpar sig bättre. Detta förutsätter dock att buller och andra störningar kan hanteras, samt att oskyddade trafikanter till/från Gärde ges en mer tillgänglig och säker miljö.

Transporter i öst- västlig riktning bör på lång sikt vara Hulivägen - Johannedalsvägen. På kort sikt bör dessa transporter ledas via Timmervägen-E4-Johannedalsvägen.

Det saknas i planbeskrivningen en uppskattning av hur mycket järnvägstrafik som kombiterminalen kommer att alstra.

Tunadalsspåret, delen genom bergsskärningen ned mot grinden, har begränsade möjligheter att förses med elektrifierat dubbelspår utan lång tids avstängning av befintligt spår mellan hamnen och anslutningen mot Ådalsbanan. Detta bör beskrivas/beaktas i detaljplanen.

Sundsvalls/Härnösands flygplats är ett utpekat riksintresse och hela planområdet ligger inom Minimum Sector Altitude (MSA)-ytan för Sundsvall-Härnösands flygplats. Innanför MSA-ytan (55-60 km från flygplatsen) finns ett antal procedurytor för in- respektive utflygning till/från flygplatsen. Flygplatsen måste höras i frågan.

Eftersom planområdet innefattar en befintlig hamn ska Sjöfartsverkets synpunkter beaktas.

Kommentar:

Helhetsbild av de förändringar som kan förväntas på vägnätet i hela Sundsvall i och med förverkligandet av Sundsvall Logistikpark och Korstaverkets utvecklingsplaner kommer att kompletteras Planbeskrivningen.

En uppskattning av hur mycket järnvägstrafik som kombiterminalen kommer att alstra kommer att kompletteras Planbeskrivningen.

Byggande av Tunadalsspåret kommer att innebära vissa driftstörningar och periodvis kan trafiken behöva ledas om. Genomförandemässigt tillhör frågan inte aktuell detaljplan. Järnvägsspår utanför planområdet regleras med järnvägsplan i separat process för byggande av järnväg.

Midlanda flygplats kommer att läggas till som sakägare inför utställningen av planförslaget.

Sjöfartsverkets synpunkter kommer att beaktas. Se kommentarar under aktuell rubrik.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att planförslaget saknar tillräcklig redovisning av huruvida planens genomförande kommer att leda till överskridande av miljökvalitetsnormerna för luft enligt 5kap. miljöbalken. Resultat av spridningsberäkning måste kompletteras planhandlingarna innan Länsstyrelsen kan göra en bedömning. Detaljplanen ska i kommande skede redovisa risken för om miljökvalitetsnormen för luft överskrids och med vilka medel ett eventuellt överskridande kan undvikas.

I planbeskrivningen framgår inte om andra kommuner givits möjlighet till delaktighet i framtagandet av detaljplanen. Till kommande skeden är det bra om detaljplanen även redogör för om och hur planen samrådts med närliggande kommuner och om detta i så fall lagt grund för möjliga samarbeten och i förlängningen samordning. Mellankommunala frågor bedöms dock inte vara av avgörande vikt för detaljplanens genomförande.

Länsstyrelsen anser att kommunen till utställningsskedet av detaljplanen ska utreda huruvida planbestämmelserna avseende störning är tillräckliga för att klara gällande riktvärden.

För höga objekt gäller att dessa förses med flyghinderbelysning enligt Transportstyrelsens föreskrifter. En flyghinderanmälan ska, enligt luftfartsförordningen §25, skickas in minst 4 veckor innan skorstenen byggs/reses.

Sundsvalls/Härnösands flygplats är ett utpekat riksintresse och hela planområdet ligger inom Minimum Sector Altitude (MSA)-ytan för Sundsvall-Härnösands flygplats. Innanför MSA-ytan (55-60 km från flygplatsen) finns ett antal procedurytor för in- respektive utflygning till/från flygplatsen. Flygplatsen måste höras i frågan.

Den utbredning som planförslaget omfattar innebär ett stort ingrepp på fornlämningarnas och kulturmiljöers omliggande miljö. Stor hänsyn måste tas så att inte lämningarna skadas i samband med arbeten i närområdena med följd att dess pedagogiska värden kommer att minska kraftigt.

En arkeologisk utredning inom en del av planområdet har under hösten utförts av Murberget, Västernorrlands museum. Denna är ännu inte klar. Detaljplanen täcker ett större område än det utredda varför kompletteringar kommer att bli nödvändiga. Innan Länsstyrelsen tagit del av utredningen kan inte den totala effekten på kulturmiljön göras samt behovet av ytterligare utredningar till följd av det utökade planområdet.

Fornlämningarna inom planområdet har ett stort vetenskapligt och pedagogiskt värde genom sin ovanlighet. Länsstyrelsen bedömer dock i dagsläget att för genomförandet av detaljplanen bör fornlämningarna undersökas och borttas.

Länsstyrelsen anser att områdets norra och nordvästra gräns inte bör sträcka sig utanför den plangräns som gäller för Korstaverket. Om ingen förändring sker finns risk att detaljplanens genomförande minskar förståelsen av kulturlandskapet och fornlämningarna i området mot Korsta by.

Länsstyrelsen arbetar med att utreda den väckta frågan om byggnadsminnesförklaring och har ännu inte fattat något beslut.

Det behövs en bättre helhetsbild av de förändringar som kan förväntas på Johannedalsvägen och Ljustavägen, men även vägnätet i hela Sundsvall i och med förverkligandet av Sundsvall Logistikpark och Korstaverkets utvecklingsplaner.

Trafikverkets yttrande angående lämpliga vägar för tung trafik och järnväg ska bemötas.

För sjöfart ska Sjöfartsverkets synpunkter bemötas.

Länsstyrelsen bedömer att tillräcklig hänsyn tas till föroreningssituationen i detaljplanen och att problematiken är belyst på ett bra sätt och att nödvändiga åtgärder kommer att vidtas i kommande skeden.

Tillståndsprövning enligt 2 kap. 12 § (KML) och eventuellt därpå följande arkeologiska förundersökningar och slutundersökningar enligt 2 kap. 13 § (KML) krävs för detaljplanens genomförande. För att anlägga och bedriva planerad verksamhet krävs också tillstånd enligt miljöbalken och denna process sker parallellt med detaljplaneprocessen.

Kommentar:

Planbeskrivning och planMKB kommer att kompletteras med beräkningar av luftutsläpp och vid behov förslag till åtgärder så att inte miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids i området.

Planen kommer, när den blir föremål för utställning, att skickas till närliggande kommuner, Transportstyrelsen samt Midlanda flygplats för synpunkter.

Avgränsning och behov av ytterligare utredning angående fornlämningar inom planområdet kommer att samrådas med Länsstyrelsen i den fortsatta processen.

Planområdets avgränsning mot Korsta by kommer att kvarstå. Naturmarken ska skötas enligt upprättad skötselplan vilket regleras på plankartan. Detta bedöms som nödvändigt och tillräckligt för att skydda kulturlandskapet. Endast en mindre del av naturskyddat område förändras då en liten åkermark föreslås att igenplanteras (nordost om vägtunnelns mynning mot

norr). Detta krävs för att skydda bakomliggande kulturlandskap från insyn till väg och industriområde.

Trafikverkets och Sjöfartsverkets synpunkter bemöts under respektive rubrik.

Störningsskydd/Skyddsavstånd

Detaljplanens utformning och omfattning bygger på verksamheternas behov och omgivningens krav på störningsskydd. För att möjliggöra effektiva verksamheter måste Boverkets rekommendation om en skyddszon på 500 meter mellan verksamhetsområde och bebyggelse frångås. Syftet med skyddszonen, att minimera risker och störningar för omgivningen, måste ändock uppnås. Då störningar bedöms kunna hanteras, trots minskat skyddsavstånd, motverkas inte syftet trots avvikelsen i antal meter.

Bestämmelse om ekvivalenta och maximala ljudnivåer, möjlighet att uppföra bullerskydd vid behov samt att besvärande ljus inte får nå omkringliggande bostäder regleras på plankartan. Ekvivalenta och maximala ljudnivåer vid närliggande bostadshus får inte överskrida gällande riktvärden. Infrastrukturprop. 1996/97:53 och Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller ska efterföljas samt Socialstyrelsens allmänna råd för lågfrekvent buller. Då bestämmelserna är juridiskt bindande måste åtgärder vidtas om värdena överskrids. Åtgärder kan innebära avskärmning med bullerplank/vall eller investering i annan teknik.

Bestämmelser för lukt och damm saknas på plankartan och kommer därför att kompletteras.

Krav för buller och andra konsekvenser under byggtid (till exempel vid muddring) följer särskild lagstiftning och/eller kommer att regleras i tillstånd enligt miljöbalken (ansökan hanteras i särskild process). Störningar under byggtid är således inte en detaljplanefråga.

Beräkningsmodellerna för buller bedöms vara tillförlitliga. Hänsyn har bland annat tagits till typ av markyta, till exempel vatten.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Kommentar:

-

Svar har inkommit från

Kommunala myndigheter och bolag:

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har svårt att se att den i handlingarna föreslagna åtgärden för omhändertagande av släckvatten i händelse av brand skulle fungera.

Ortvikens pappersbruk omfattas av den högre kravnivån enligt Sevesolagstiftningen.

Restriktioner som finns gällande transport av farligt gods i tunnlar ska följas. Detta bör tidigt studeras för utformningen av den föreslagna vägtunneln. Tunneln bör motsvara tekniska egenskapskraven för en tunnel utan restriktioner (där alla typer av farligt gods får passera).

Alla eventuella plankorsningar till räddningstjänstens övningsanläggning vid Fillanverket måste bli planskilda, då utryckning annars riskerar att försenas.

Räddningstjänsten anser det vara bra att istället för vid den nya hamnen utreda möjligheten till kryssningsfartyg vid Tunadalshamnen.

I upprättad riskbedömning finns ett antal riskreducerande åtgärder föreslagna. Räddningstjänsten anser att det är ytterst viktigt att samtliga föreslagna åtgärder vidtas, förslagsvis upprättas ett kontrollprogram i syfte för just detta.

Kommentar:

Föreslagna åtgärder för dag- och släckvatten kommer att utredas ytterligare och kompletteras Planbeskrivningen.

Eventuella felskrivningar om Ortvikens pappersbruk kommer att justeras.

Att föreslagen vägtunnel ska utformas utan restriktioner där alla typer av farligt gods får passera kommer att kompletteras Planbeskrivning och Plankarta.

Eventuella planskildheter för järnvägen utanför planområdet utreds i järnvägsplan, det vill säga i en separat process enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Synpunkten om vikten av att samtliga föreslagna riskreducerande åtgärder vidtas och att ett kontrollprogram tas fram för detta syfte noteras för det fortsatta arbetet.

Sundsvall energi AB

Det är viktigt att ytor för biobränslelager utformas yteffektivt.

Planerat transportband för biobränslet kommer att vara inbyggt och försett med sprinklersystem. I detaljplanen bör en korridor anges där transportbandet får byggas. Riskbedömningen/planhandlingarna bör revideras i denna del.

Tekniska system för lossning av bränsle från båt samt risker som är kopplade till hanteringen bör utvecklas i detaljplanen.

Sanitäravloppet från Korstaverket är anslutet till Tivoliverket och går genom planområdet. Ny avloppsledning måste iordningställas innan markarbeten påbörjas.

Om infartsvägen till Korstaverket behöver flyttas kan det ge följdkostnader för omläggning av norrgående fjärrvärmeledning, hetvattenledning till Tunadals sågverk samt en mängd kablage. Kostnader regleras i Genomförandebeskrivningen. Exploatören svarar för kostnader avseende ombyggnadsåtgärder i angränsande ytor.

Huvudmatningen av fjärrvärme till centrala Sundsvall sker genom en fjärrvärmeledning genom planområdet. Det är viktigt att denna säkras från skador under såväl byggtid av ny vägtunnel som under drifttiden. Befintlig serviceväg från Tunabäcksvägen till fjärrvärmetunneln måste säkerställas i detaljplanen.

Om tillräckligt värmebehov finns är det möjligt att erbjuda fjärrvärme till planområdet.

Sundsvall Energi har flera anläggningsdelar som är känsliga för vibrationer vilka måste säkerställas under byggtiden.

Kommentar:

Yta om cirka 5 ha reserveras på plankartan för biobränslelager. Ingen restriktion begränsar verksamheten.

Justeringar angående transportbandets utformning kommer att göras i riskanalysen och beskrivas i Planbeskrivningen. I detaljplanen kan transportbandet (med enklare väg för åtkomst) lokaliseras genom naturmarken inom ett större område. Exakt lokalisering kan därför bestämmas senare, när utredning om vilken korridor och utformning som är mest lämplig är klar.

Tekniska system för lossning av bränsle från båt samt risker som är kopplade till hanteringen beskrivs i riskanalysen. Frågan är primärt inte en detaljplanefråga.

Planbeskrivningen kommer att kompletteras med information om att ny avloppsledning från Korstaverket till Tivoliverket måste iordningställas innan markarbeten påbörjas.

Det kommer att förtydligas i Planbeskrivningen att huvudmatningen av fjärrvärme till centrala Sundsvall sker genom en fjärrvärmeledning genom planområdet och att den måste säkras från skador under såväl byggtid av ny vägtunnel som under drifttid. Ledningen säkerställs som u-område på plankartan på kvartersmark (inom området för tunnel under Korstaberget).

Befintlig serviceväg till fjärrvärmeledningens mellanpåslag påverkas inte av projektet/byggande av logistikparken.

Det kommer att förtydligas i Planbeskrivningen att Sundsvall Energi har flera anläggningsdelar som är känsliga för vibrationer och som måste säkerställas under byggtiden.

Sundsvall elnät AB

Förutom u-områden mellan viktiga målpunkter krävs u-område som sträcker sig längs hela planområdet (enligt yttrandets bilaga 1) för att bland annat klara el- och bredbandsförsörjning. U-områden bör även avsättas för teknikbyggnader såsom nätstationer och noder. För att inte störa lmerys drift bör även ett u-område avsättas för dessa ledningar i den nuvarande sträckningen.

Genom Korstaberget går en fjärrvärmetunnel som inte är omnämnd i detaljplanen och som eventuellt kan komma i konflikt med den vägtunnel som planeras.

Sundvall elnät föreslår tillägg till nya avsnitt och komplettering av text för *Elförsörjning*, *Elavbrott* och *Elektromagnetiska fält*.

Projektet bör i ett tidigt skede bestämma sig för vilka effekter som ska kunna erbjudas båtarna.

Landelsmatningen av båtarna kräver omformarstationer i nära anslutning till kajerna för utrustning som anpassar spänning och frekvens till de olika båtarnas behov. Bolaget förutsätter att dessa utrustningar ägs och handhas av Sundsvalls hamn och att Sundvall elnät ansvarar för matningen fram till dessa.

Kommentar:

U-områdena kommer att ses över enligt Sundsvall elnäts önskemål.

Nämnd fjärrvärmetunnel skyddas på plankartan inom kvartersmark (vägtunnel) som u-område. Beskrivning av denna ledning kommer att kompletteras planhandlingarna.

Ett tillägg till nya avsnitt och komplettering av text för Elförsörjning, Elavbrott och Elektromagnetiska fält kommer att ske.

Sundsvall Logistikpark kommer att samråda med Sundsvall elnät angående utformning och behov för elnätet i området.

Kultur- och fritidskontoret

Kultur- och fritidskontoret konstaterar tillsammans med Sundsvalls museum att Petersvik har stora kulturhistoriska värden, inte bara ur ett lokalt, utan också ur ett nationellt perspektiv. Detta bör väga tungt vid en diskussion om bevarande eller inte.

Villa Kaptensudden föreslås att bevaras, vilket är positivt, men byggnaden blir inte tillgänglig för allmänheten eftersom den kommer att omges av vägar, järnväg och hamnverksamhet. Byggnaden hamnar även ur sitt sammanhang och får en ny, helt främmande miljö omkring sig.

Förutsatt att frågan om placering och användning av byggnad kan lösas önskar Sundsvalls museum att åtminstone en av villorna flyttas upp till Norra berget. En förstudie angående kostnader och tekniska möjligheter med mera för en flytt behöver göras.

Utöver ovanstående synpunkter hänvisar förvaltningen till tidigare inlämnade synpunkter på fördjupad översiktsplan för Tunadal-Korsta-Ortviken. Även i dessa yttranden konstateras att Petersvik har stora kulturhistoriska värden, inte bara ur ett lokalt utan också ur ett nationellt perspektiv. Förvaltningen vill även vara med i arbetet med kompensationsåtgärderna då området tas i anspråk. Stadsbyggnadskontoret bör ta initiativet till att bilda en arbetsgrupp för detta där kultur- och fritidsförvaltningen och miljökontoret ingår.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Byggnaderna i Petersvik hanteras i en separat inlösenprocess som kommunen ansvarar för.

Kompensationsåtgärder

Kompensationsåtgärder kopplat till utvecklingen inom planområdet planeras för att ersätta/mildra konsekvenserna för förlorade värden i samband med ianspråktagande och exploatering av området. För att åtgärderna ska vara meningsfulla bör de ha en koppling till planområdet, kunna genomföras senast i samband med exploateringen samt värdemässigt motsvara de värden som går förlorade.

Stadsbyggnadskontoret Sundsvalls kommun (Mark- och exploateringsavdelningen) har på uppdrag av kommunstyrelsens samordningsutskott, tillsammans med en arbetsgrupp (representanter från kultur- och fritid, miljökontoret, planavdelning, parkavdelningen samt representanter från Heffnersklubban och Team Heffners), identifierat lämpliga kompensationsåtgärder samt gjort en grov bedömning av genomförbarhet och kostnad av de föreslagna åtgärderna.

För att säkerställa att beslutade kompensationsåtgärder genomförs föreslås avtal att upprättas mellan kommunen och berörda exploatörer (privata och kommunala bolag) där exploatörerna förbinder sig att avsätta en summa pengar på ett konto som kommunen förfogar över. Från detta konto kommer sedan samtliga kompensationsåtgärder att finansieras.

Utredningen med kompensationsåtgärderna sker helt i kommunens regi och löper parallellt med detaljplanearbetet. Frågan redovisas därför inte fördjupat i detaljplaneprocessen. Arbetet bedöms kunna slutrapporteras våren 2012.

Mitt Sverige Vatten

Inom detaljplanens område finns befintliga vatten- och avloppsledningar (va-ledningar) som måste beaktas. Dessa kan delas in i:

- va-ledningar som betjänar befintliga fastigheter som utgår.
- va-ledningar inom planområdet som betjänar fastigheter utanför planområdet.
- va-ledningar som kommer att beröras av ökad godstrafik, nyanläggning samt justering av befintliga vägar och järnvägar.

Åtgärder av olika slag krävs både inom och utom planområdet. Finansiering av dessa bekostas av exploatören. MittSverige Vatten önskar underlag för att utreda eventuella konsekvenser för berörda va-anläggningar.

MittSverige Vatten accepterar inte va-anläggningar inom kombiterminalens stängslade verksamhetsområde eftersom tillträde alltid krävs till anläggningarna. Förläggning av ledningarna måste därför ske utanför stängsling.

Inom delar av detaljplanområdet har MittSverige Vatten planerat förstärkning av huvudledningar. Detta som ett led i strategin att Wifsta vattentäkt ska försörja större delen av Sundsvalls kommun om något oförutsett händer med övriga vattentäkter. Samordning önskas för att snarast utreda en eventuell alternativ ledningsförläggning som fungerar både för MittSverige Vatten och logistiknavet.

MittSverige Vatten arbetar med att sanera och säkra upp ledningar till och från verksamheterna i området kring Tunadalshamnen och Korstaverket. Ledningsförläggningen kommer delvis att ske i befintlig fjärrvärmekulvert och därmed även inom planerat detaljplanområde. MittSverige Vatten önskar samordning kring detta.

Till området finns möjlighet att ansluta till kommunalt vatten och spillvatten. MittSverige Vatten önskar kompletterande uppgifter gällande planerade flöden. Beroende på områdets utformning kan förbindelsepunkt justeras.

MittSverige Vatten önskar erhålla ett förtydligande om barlastvatten och släckvatten. Kommer detta att belasta det kommunala ledningsnätet? Ur säkerhetssynpunkt bör inte släckvatten tas momentant från MittSverige Vatten.

Rening och katastrofskydd av dagvatten bedöms som viktigare än fördröjning eftersom recipienten finns i direkt anslutning till planerad verksamhet.

Inom Tunabäckens avrinningsområde finns ett bostadsområde som drabbats av mark- och källaröversvämningar som troligtvis beror på Tunabäckens kapacitet. Kompletterande utredningar önskas med avseende på planerad kulvertering och dess påverkan på berörda fastigheter med hänsyn till framtida regnintensiteter. Förslagsvis bör en hydraulisk modell upprättas tillsammans med fältinspektioner vid regnintensiva händelser.

Kommentar:

Dimensionering av ledningar, pumpstationer och övrig specifik teknisk utrustning kopplad till kommunal VA-teknik, kan inte regleras i detaljplan. Utredning angående hantering av vattenfrågor (dagvatten, barlastvatten, släckvatten med mera) har genomförts och informationen kommer att kompletteras Planbeskrivningen.

Sundsvall logistikpark kommer att ta kontakt med MittSverige Vatten angående frågor som rör nämnda va-anläggningar och samordning kring dessa frågor.

Huvudalternativet är att anslutningspunkt för VA möjliggörs utanför planområdet. Om fastigheter avstyckas inom området måste diskussioner ske med MittSverige Vatten för att lösa ägande och åtkomst till dessa punkter.

Eventuella källare ligger ovanför planerad kulvertering (hus i området Granbacken). Övriga hus, som idag ligger inom aktuellt detaljplaneområde, kommer att rivas (Petersvik). Aktuell kulvertering/ dimensionering kommer att anpassas till beräknade framtida vattenflöden och ska inte försämra avrinningskapaciteten. Några problem med översvämningar bör därför inte uppstå. Några ytterligare utredningar i frågan kommer därför inte att ske.

Miljönämnden

Miljönämnden beslutar att lämna följande synpunkter på planförslaget:
att lokaliseringsutredningen ska kompletteras för att omfatta alla de alternativ som diskuterats för en placering av en kombiterminal,
att detaljplanen måste lämna utrymme för bullerskyddsåtgärder som kan minska nivåerna så att de med marginal understiger respektive riktvärde,
att Sundsvalls logistikpark ska fortsätta utreda luftutsläppen och föreslår åtgärder så att inte miljökvalitetsnormer överskrids i området,
att detaljplanen behöver kompletteras med en beskrivning och utredning om hur stora ytor som behövs för rening och utjämning av dagvattenflöden och om hur anläggningarna ska utformas,
att planbeteckningen T (ytor för primär vägtrafik) kan behöva ändras för att visa att en gång- och cykelväg kommer att anläggas,
att störningarna från bortsprängning av berg riskerar att bli omfattande och det kommer att krävas kraftfulla åtgärder för att förebygga störningar för omgivande bebyggelse,
att muddring och utfyllnad i hamnområdet kommer att häva speciella arbetsmetoder som hindrar att farliga ämnen sprids,
att detaljplanen behöver utvecklas när det gäller bedömningar vilken höjd över havet hamnområdet kommer att ligga på och vilken strategi Sundsvalls logistikpark väljer för att hantera framtida höjningar av havsnivåer,
att kommunen och industrin behöver fortsätta arbetet för att minska bullernivåerna för fastighetsägare efter tillfartsvägarna till området,
att det är nödvändigt att exploatörerna inför beslut om vilka medel som ska avsättas för kompensationsåtgärder utreder kostnaderna för de förlorade natur- och rekreationsområden,
att Sundsvalls Logistikpark inför utställning utreder hur allmänhetens tillgång till området mellan Kaptensudden och Ortviken kan säkras som friluftsområde i avvaktan på att Ortviken tar det i anspråk för nya pappersmaskiner,
att planförslaget etappindelas så att projektet inte tar i anspråk mer mark än vad det för tillfället behöver och sparar naturområden så länge som det är möjligt,
att miljönämnden återkommer med synpunkter på utsläpp till mark och vatten, buller, risker, farliga transporter, dagvattenhantering mm i miljöprövningen och prövningen av vattenverksamhet,
att detaljplanen ska kompletteras med en fördjupad beskrivning av misstänkta markföroreningar och hur dessa ska hanteras i plan- och exploateringsprocessen,
att övriga synpunkter som lämnats av miljökontoret beaktas.

Kommentar:

Planbeskrivning och planMKB kommer att kompletteras med beräkningar av luftutsläpp och vid behov förslag till åtgärder så att inte miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids i området.

Planbeskrivningen kommer att kompletteras med en utredning gällande vattenhanteringen i området.

I ytan för T_1 (ytor för primär vägtrafik) inryms gång- och cykelväg (gc-väg). Denna kommer inte att regleras särskilt då det inte är en allmän gc-väg. Primärt stråk för gc-väg för arbetande inom området kommer dock att redovisas på illustrationskartan.

Planbeskrivningen kommer att kompletteras med en sektion som förtydligar planområdets/ hamnområdets höjd över havet.

Projektets strategi för hantering av framtida höjningar av havsnivåer utgår från kommunens övergripande strategi och dokument: "Klimatanpassa Sundsvall" (Delprojekt: Havsytans nivåförändring pga klimatet, 2011). Anläggningarna (till exempel plushöjder av kajdäck) kommer att utformas för att klara de nivåer som beskrivs i strategin:

Strategi

Inom nya detaljplaner ska utformning av byggnader, fastigheter och anläggningar regleras så att:

- *För byggnader och fastigheter: Högsta högvattennivå: + 1,9 m (RH 2000). Innebärande "klimatsäker" planering för en förväntad höjning av havsytan med 0,5 m, det s.k. hundraårsperspektivet*
- *För samhällsviktiga funktioner: Högsta högvattennivå: + 2,4 m (RH 2000) Innebärande "klimatsäker" planering för en förväntad höjning av havsytan med 1,0 m*
- *För större och långsiktiga infrastrukturprojekt: Planering krävs så att utförandet efter "enkel" komplettering klarar en Högsta högvattennivå :+ 2,4 m (RH 2000)*

Planbeskrivningen kommer att kompletteras med beskrivning av vilka konsekvenser samt behov av eventuella åtgärder på grund av förändrade trafikflöden till och från planområdet. Trafikverket arbetar för närvarande med en förstudie angående lämpliga vägar för godstransporter/ tung trafik i hela Sundsvallsregionen (ej specifikt knutet till denna plan). Väghållare ansvarar för eventuella åtgärder. Samverkan mellan berörda parter bör dock kunna ske genom avtal.

Stranden söder om området Granbacken skulle under en övergångsperiod kunna vara fortsatt tillgänglig för allmänheten så länge SCA inte ianspråktar marken enligt gällande detaljplan (Dp 250). Åtkomst skulle kunna lösas genom en tillfällig gångbro över transportkorridoren (T_2 på plankartan) alternativt en säkerställd plankorsning för gångtrafik.

Genomförandebeskrivningen kommer att kompletteras med beskrivning av möjlig etapputbyggnad samt allmänhetens tillgång till naturområden så länge marken inte behöver ianspråktas.

En sammanfattande rapport gällande geoteknik, geofysik och kartlagda föroreningar kommer att tas fram för att förtydliga vilka utredningar inom området som gjorts. Respektive utredning, som redovisar eventuella åtgärder, läggs som bilagor. Planhandlingarna kommer att revideras vid behov.

Störningsskydd/ skyddsavstånd – se kommentar under Länsstyrelsen.

Kompensationsåtgärder – se kommentar under Kultur- och fritidskontoret.

Lokaliseringsutredning

En hög grad av intermodalitet i transportsystemet innebär att en större mängd gods lättare kan flyttas över från lastbil till järnväg eller fartyg. Detta medför att godstransporter kan ske på ett mer miljö- och resurseffektivt sätt. Grundläggande för att detta ska vara möjligt är effektiva samlokaliseringar av land- och sjötransport.

En allt större andel av transporterat gods fraktas idag i standardiserade containers och det globala transportnätet för containertrafik är väl utbyggt. Regionen kring Sundsvall och mellersta Norrland saknar dock en hamn som kan ta emot containertrafik i någon större omfattning. Längs norrlandskusten är det endast Gävle som har en modern containerterminal.

Tunadalshamnen har uppnått sitt kapacitetstak och infrastrukturen på land (väg och järnväg) har stora brister. Med en stigande produktion i regionens industrier uppstår behov för större och modernare fartyg. Utöver djupgående och längd ökar även efterfrågan på större lagringsytor och magasin. Kring aktuellt planområde finns av dessa anledningar markanspråk och önskemål om förbättrade transportförhållanden från lokal industri. Den nuvarande centralt belägna kombiterminalen i Sundsvall saknar därutöver expansionsmöjligheter och flyttning är aktuell. Dagens placering är olämplig framför allt med avseende på den omfattande hanteringen av farligt gods.

Fördjupning av översiktsplanen

Kommunala inriktningar och politiska ställningstaganden ändras över tid beroende på till exempel nya krav och behov som ställs från samhället. Den ovan beskrivna och sammanlagda kunskapen mynnade därför i att en ny fördjupning av översiktsplanen (föp) togs fram för Tunadal-Korsta-Ortviken (2009). Aktuell detaljplan grundar sig på denna. Föp genomfördes dels för att hantera alla de markanspråk och önskemål om förbättrade transportförhållanden som finns från lokal industri, dels för att möjliggöra en avveckling av den centralt belägna kombiterminal som medför stora begränsningar i centrala Sundsvall. En etablering av kombiterminal/ hamn i ett annat läge skulle inte bidra till att lösa de problem och tillgodose de anspråk som identifierats i föp.

Olika alternativ studerades inom ramen för föp. Förslagen innebar till exempel att industrins önskemål om ytor i större utsträckning tillgodosågs, men även att utformningen tillvaratog boende- och miljöintressen i större utsträckning (till exempel möjlighet om boendet i Petersvik/ Granli kunde bevaras). Synpunkter under planarbetets gång tillsammans med fördjupade utredningar låg därefter till grund för bortval och bearbetningar av det som nu redovisas som detaljplaneförslag.

Alternativ i Fillan

2006 tog Banverket fram en idéstudie om lokalisering av en ny rikskombiterminal i Sundsvallsregionen. Studien visade bland annat på en möjlig placering av en kombiterminal i Fillan, strax norr om Tunadal. Alternativet valdes dock bort av flera anledningar. En placering i Fillan innebär bland annat uteblivna transportfördelar med direktanslutning till hamn och två transportkrävande verksamheter (Ortviken och Korstaverket). Dessutom saknar lokaliseringen i Fillan de markytor som skulle behövas för att tredjepartaktörer ska ha möjlighet att etablera sig. En förutsättning för att kunna utveckla terminalen så att denna uppnår en kritisk godsvolym och att det uppkommer regionala utvecklingseffekter i form av sysselsättningsökning är att det blir följdetableringar i form av till exempel tredjepartslogistik i närheten av kombiterminalen.

Övergripande lokaliseringsutredning

För att vara säker på att föreslagen lokalisering var den bästa genomfördes en lokaliseringsutredning i samband med uppstarten av detaljplanearbetet. I den övergripande hamnlokaliseringsutredningen jämfördes föreslagen lokalisering (strax söder om Sundsvalls hamn i Tunadal) med en lokalisering i Söråkers hamn respektive i Härnösands hamn samt nyttjande av befintlig containerhamn i Gävle. Detta urval av alternativ grundades i all väsentlighet på de synpunkter som Länsstyrelsen framförde vid ett tidigt samrådsmöte som hölls i april 2011. Alternativen värderades och Tunadalshamnen bedömdes vara mest lämplig. Gävle bedömdes ligga på för stort avstånd för transporter med start och slutdestination i Sundsvallsområdet.

Den övergripande utredningen låg till grund för det samråd som Sundsvall Logistikpark genomförde mellan den 16 juni och den 26 augusti 2011 som ett led i upprättandet av miljökonsekvensbeskrivning för tillståndsansökan.

Fördjupad lokaliseringsutredning

Lokaliseringen har utretts fördjupat med syfte att identifiera platser där det är möjligt att alternativt förlägga en ny regional containerhamn utan att ta hänsyn till den beskrivna lokala problematiken samt att mer entydigt svara till miljöbalkens bestämmelser om platsval. Verksamhetens ändamål har även preciserats vilket innebär en tydligare utgångspunkt för sökningen efter tänkbara hamnar/hamnlägen. Sökområdet har begränsats till en kuststräcka med Örnsköldsviks kommun i norr och Hudiksvalls kommun i söder. Avgörande för den gjorda avgränsningen är att verksamhetens ändamål inte bedöms vara möjlig att uppfylla utanför detta område. I den tidigare lokaliseringsutredningen fanns Gävle hamn med som alternativ, efter begäran från Länsstyrelsen. Gävle (eller Trondheim) kan dock inte anses vara en möjlig alternativ lokalisering i miljöbalkens mening. En hamn vars ändamål är att stärka den inomregionala godsinfrastrukturen kan rimligtvis inte lokaliseras flera tiotals mil utanför regionens mest perifera delar.

Den fördjupade lokaliseringsstudien har utförts stegvis. Först har hamnar och andra möjliga hamnlägen identifieras inom sökområdet. De hamnar och hamnlägen som uppfyller grundförutsättningarna enligt uppsatta kriterier har därefter utvärderats i ett andra steg gentemot ett antal faktorer avseende platsens lämplighet för lokalisering av en containerhamn. De möjliga lokaliseringsalternativ som kvarstår efter det andra utvärderingssteget är den planerade lokaliseringen i Petersvik, Utansjö, Härnösands djuphamn och Söråkers hamn.

I jämförelse med aktuell lokalisering i Petersvik anses Utansjö som det mest intressanta lokaliseringsalternativet. Utansjö ligger centralt i mellersta Norrland, uppfyller kraven på resurshushållning och minsta möjliga intrång och olägenhet. Hamnen har goda djupförhållanden, stora ytor samt närhet till befintlig infrastruktur, såväl till väg och järnväg. Platsen är lokaliserad utanför vad som kan betecknas som Sundsvallsregionen men ligger centralt placerad för en bredare krets av Västernorrlands godstransportkunder.

Petersvik har jämfört med Utansjö fördelar att tillgodose även andra behov, till exempel införsel av biobränsle och LNG till det redan befintliga kraftvärmeverket i Korsta. Området ligger även direktanslutet till två transportkrävande verksamheter och vilket innebär att behovet av transporter kan minimeras. Tunadals (Sundsvalls) hamn är dessutom av riksintresse för kommunikationer.

Vid anläggandet av hamn i Petersvik måste oexploaterad mark tas i anspråk, men då området i sin helhet redan är industripräglat bedöms intrångseffekterna begränsas något. Intrång i kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer och olägenheter för kringboende är platsens största nackdelar (se även planMKB). I takt med närliggande industriers planerade kapacitetsökning bedöms placeringen i Petersvik som mest strategiskt lämplig. Möjligheten att nyttja befintlig landinfrastruktur och att en större kombiterminal kan anläggas i direkt anslutning till hamnen är viktigt både ur ett hushållningsperspektiv och utifrån möjligheten att minimera godshanteringens totala miljöpåverkan.

Varken djuphamnen i Härnösand eller Söråkers hamn uppvisar egenskaper som ger anledning att anta att en lokalisering på någon av dessa platser skulle ge en bättre resurshushållning eller mer begränsade intrång och olägenheter än vid en lokalisering enligt aktuellt planförslag. I båda fallen krävs omfattande muddringar, speciellt i Söråker. Timrå kommun har dock i gällande

översiktsplan, planer på att bygga om Söråkers hamn för containerhantering och att anlägga en kombiterminal i Torsboda i anslutning till hamnen. Hamnen har fått tillstånd för muddring, men endast till ett djup av 7,5 meter vid kaj, vilket inte är tillräckligt för att uppnå syftet med aktuell verksamhet.

Korstaverket

Förslaget till detaljplan för Sundsvall Logistikpark, samt separat detaljplan för Korstaverket, gör det möjligt alt utveckla Sundsvall Energis verksamhet vid Korstaverket för en mer hållbar och klimatanpassad logistik av bränslen. Bolaget planerar att bygga om befintligt oljeeldat kraftvärmeverk för användning av biobränslen. Därigenom kommer cirka 90 % av nuvarande oljeanvändning under ett normalt år att ersättas med biobränslen. Ett normalt år används 15.000 - 20.000 ton eldningsolja vid Korstaverket. Under 2010, som var ett kallt år användes cirka 28.000 ton eldningsolja.

Det ombyggda kraftvärmeverket får en kapacitet att producera fjärrvärme och el med en användning av upp emot 360.000 ton biobränsle per år. Det sammanlagda behovet av transporter av biobränsle kommer att uppgå till upp emot 12.000 lastbilar per år. Med nuvarande förutsättningar kommer allt biobränsle att transporteras till Korstaverket med lastbil. Med den nya Logistikparken blir det möjligt att transportera en stor andel av bränslet med tåg och båt. Det innebär att miljöpåverkan från transporterna minskar och att Sundsvall Energi får en kostnadseffektivare bränslehantering.

Sundsvall Energi utreder tekniska och ekonomiska förutsättningar för att uppföra ett biogaskombinat vid Korstaverket. I biogaskombinatet ska organiskt avfall från hushåll, slam från reningsverk och organiska fraktioner från industri behandlas genom rötning. Vid rötningen bildas biogas som uppgraderas till fordonsbränsle. I ett tidigt skede planerades att anläggningen skulle lokaliseras till Petersviksområdet. Det finns dock flera tekniska och ekonomiska fördelar med att biogasanläggningen lokaliseras i direkt anslutning till Korstaverket. Bland annat transporteras hushållens avfall från Sundsvall i så kallade "tvåfacksbilar" där det ena facket innehåller brännbart avfall och det andra facket utsorterat matavfall. Logistiken för hantering av hushållsavfallet blir effektivare om biogasanläggningen ligger nära Korstaverkets kraftvärmeverk för avfallsbränsle. Dessutom kan biogasanläggningen integreras med Korstaverkets ång- och hetvattensystem.

Genom att lokalisera lager för biobränslen inom Logistikparken, för att bereda plats för biogasanläggningen vid Korstaverket, erhålls ett sammantaget effektivare markutnyttjande.

För Sundsvall Energis verksamhet är det synnerligen angeläget att i framtiden ha möjlighet att ta emot bränslen på tåg och båt. Planförslaget ger förutsättningar för att ta emot bränslen på tåg för mellanlagring på en cirka 5 ha stor yta. Projektet Sundsvall Logistikpark är således prioriterat ur såväl miljösynpunkt som ur ekonomiskt synpunkt och är en viktig åtgärd inom kommunens verksamhet för minskad klimatpåverkan.

Svar har inkommit från

Företag:

Skanova

TeliaSonera Skanova Access AB har kabelanläggningar inom aktuellt planområde. För kostnader för eventuell flytt och/eller skydd av TeliaSonera Skanova Access AB:s kabelanläggningar ansvarar aktuell exploatör. Kabelanvisning ska alltid begäras i god tid innan eventuella markarbeten påbörjas.

Kommentar:

I Genomförandebeskrivningen beskrivs att behövliga markförvärv, rättighetsupplåtelser samt byggnationer och anläggningsarbeten inom kvartersmark bekostas av berörd exploatör/fastighetsägare. Detta inkluderar även kostnader för eventuella flyttningar av markledningar och ombyggnadsåtgärder i angränsande ytor, vilka härrör från exploateringen.

Neste oil

Det finns olika uppgifter angående den mängd LPG Neste hanterar (in och utleveranser) i underlaget.

Bygge och drift av den planerade logistikparken får inte påverka Neste oils verksamhet negativt. Det förutsätts att hänsyn tas till gällande regler och föreskrifter för bland annat säkerhetsavstånd. Neste förutsätter även att deras verksamhet ska kunna bedrivas utan avbrott under byggnationen, även om flytt krävs (schakttoppen går ej att flytta). Eventuella kostnader ska inte belasta Neste oil.

Neste oil föreslår att planförslaget samråds med MSB (enheten för brandskydd och brandfarlig vara) samt Räddningstjänsten i Sundsvall.

Neste motsätter sig att samordna säkerhetsfrågorna, larmsystem, gemensam inhägnad med mera eftersom det i nuläget är omöjligt att veta om detta är möjligt. Frågan ska samrådas med Räddningstjänsten och MSB (enheten för brandskydd och brandfarlig vara). Det kan finnas samarbetsområden mellan LNG- och LPG-hanteringen men det ska inte förutsättas.

Kommentar:

Uppgifterna angående den mängd LPG Neste hanterar kommer att ses över.

Logistikparken ska planeras så att Neste oils verksamhet inte påverkas negativt. Om befintliga verksamheter påverkas kommer samråd att ske med berörda.

Inledande studier visar att det inte föreligger några risker gällande förändringar i grundvattennivåer på grund av planerade arbeten. Frågan kommer att hanteras i tillståndsasökan enligt miljöbalken för verksamheten.

Säkerhetsfrågorna utreds i samråd med Räddningstjänsten. Utställningsförslaget kommer även att skickas till MSB (enheten för brandskydd och brandfarlig vara).

SCA

SCA är generellt mycket positiva till planförslaget, men har vissa synpunkter.

Generellt

Graden av detaljplanering är onödigt hög vilket kan försvåra för de mest effektiva och miljömässiga lösningarna vid detaljprojektering.

DP 250

Investeringarna som Dp 250 innebär (bland annat två nya pappersmaskiner) är inte beslutade, med SCA vill fortfarande värna om marken för investeringar i utökad produktion. Transportkorridoren måste minimeras i söder för att bibehålla så mycket kvartersmark som möjligt.

Buller

Bullerskydd bör regleras tydligare på plankartan och ligga inom naturmarken.

Magasin

Planens utformning kommer inte att tillgodose SCAs behov av mer magasinsyta. Magasinet som planeras i planen är ett ersättningsmagasin för det magasin som delvis rivs i samband med transportkorridoren genom Tunadalshamnen. SCA beräknar att ytterligare kvartersmark på 30.000 m^2, varav 20.000 m^2 magasinsyta, behöver skapas inom planen för att kunna uppfylla SCAs behov.

Planbeskrivningen

- SCA påpekar felskrivning angående tillstånd enligt miljöbalken.
- Mer mark (minst 50 meter) än vad som redovisas på plankartan behövs för transporter till och förbi magasinet.
- Den exakta platsen för glasbruket är känd från fotografier.
- Marken i anslutning till Villa Kaptensudden är alldeles för vidlyftigt tilltagen. Vägens placering bör inte detaljstyras i plankartan, eftersom den kan få en helt annan placering på grund av de planerade schakterna i området.
- Det är olyckligt att ange en högsta containerhöjd i planbeskrivningen. Tomcontainrar kan staplas högre än angivet. Det är bättre att ange en dimensionering av hamnytan för 80 tons axeltryck.
- Vägen från Tunabäcksvägen finns inte med under avsnittet *Fordonstrafik*. Det bör framgå hur personbilstrafik ska kunna ta sig in till området. Detta bör även redovisas detaljplanekartan.
- Det anges att en järnvägskorsning i Fillan ska vara planskild. Denna ligger utanför detaljplaneområdet och bör inte nämnas. SCA ser inte något behov av en planskild korsning i Fillan.
- I beskrivningen av sjötrafiken saknar vi referens till befintlig containerverksamhet.
- Någon allmän gång- och cykeltrafik kan inte planeras inom kvartersmarken.

- Cirka 40% av Ortvikens virkesförsörjning kommer även fortsättningsvis att trafikera Tunabäcksvägen medan färdiga produkter till hamnen kommer att gå på internvägen.
- Text om grönstråk söder om transportkorridoren bör strykas då allmänheten ändå inte har tillgänglighet till området.

Detaljplanekartan

- Texten om bullerplank är onödigt detaljerad.
- Dagens placering av vattentub är inte märkt med U-område, vilket den bör vara.
- Utrymmet till magasinet J_1 alldeles för litet och utrymme för transport- och förbifart är otillräckligt.
- Höglager bör kunna placeras på antingen västra eller östra sidan av magasinsytan.
- Ytor för dagvattenhantering bör inte detaljstyras på plankartan.
- Väg T3 bör strykas eftersom den kan få en helt annan placering på grund av de planerade schakterna i området.
- Detaljstyrning av stängsel och stängselutformning borde ersättas med principer som tillämpas vid genomförandet.
- Transportkorridoren förbi magasinen i Tunadalshamnen borde utredas och minimeras.

Genomförandebeskrivning

- Punktsatsen ”Avtal med SCA angående skyddsplantering…” är felaktig och stryks.
- Satsen om sprängsten förutsätter att det passar SCAs tidplan för invallningen i Tunadal.
- Utrymme för bergtunnel bör inte lösas genom 3-dimensionell fastighetsbildning, utan genom servitutsupplåtelse eller upplåtelse enligt Anläggningslagen.
- Kostnaden för att flytta SCAs vattentub ska bekostas av exploatören av terminalen, Sundsvalls logistikpark AB.

Kommentar:

Intentionen i och med framtagandet av detaljplanen har varit att göra en sådan flexibel plan som möjligt. Detta för att inte begränsa möjligheterna till effektiva och miljömässiga lösningar. Flexibiliteten kan dock endast gälla utöver de krav som behövs för att verksamheten ska fungera för alla berörda.

Transportkorridoren mot Ortviken kommer att ses över om markanspråket kan minimeras.

Bestämmelsen om bullerskydd kommer att ses över. Höjdbestämmelsen (3 meter) kommer att strykas.

Transportkorridoren förbi magasinen i Tunadalshamnen har setts över för att minimera intrånget i befintlig verksamhet. SCAs magasin kommer inte längre att påverkas i lika stor omfattning. Kontinuerlig kontakt tas med SCA för att möta behoven på bästa sätt. Planens

utformning möjliggör i övrigt för ytterligare magasinsyta om 20.000 m^2 inom J_1 området (varav 1 ha högmagasin).

För att miljödom ska kunna beviljas måste detaljplan vara antagen. Felskrivningen kommer att justeras.

Skrivningar om det före detta glasbrukets lokalisering kommer att revideras.

Väg T_3 kommer att strykas och tillfart får lösas med servitut eller annat lämpligt avtal. Naturområdet får inte schaktas.

Högsta containerhöjd regleras inte på plankartan som är den juridiskt bindande delen av detaljplanen. Övriga skrivningar har endast till syfte att beskriva planerad verksamet och dimensioneringen av hamnen. Planeringen av hamnen utgår från att tillåta minst 6 container i höjd och att markbelastningen ska klara 80-100 tons axeltryck. Det kan också beskrivas som 30 KPa. Planbeskrivningen kommer att kompletteras med denna information.

Planbeskrivningen kommer att kompletteras med information om dagens containerverksamhet.

Den tidigare lokalgatan från Tunabäcksvägen i Dp 250 har plockats bort då denna ersätts med den primära vägen (T_1) i tunnel genom Korstaberget. All trafik till och från logistikparken bör gå denna väg och inte ledas ut på Tunabäcksvägen. Transportkorridoren mot Ortviken kan anslutas till Tunabäcksvägen för persontrafik vid Killingholmen. Denna utfart kan behöva ses över.

I samband med framtagandet av fördjupningen av översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken påtalade Räddningstjänsten vikten av att eventuella plankorsningar till Räddningstjänstens övningsanläggning vid Fillanverket blir planskilda. Om inte riskeras försenad utryckning till följd av ökade godsvolymer. Syftet med planskildhet i Fillan kommer att utvecklas i Planbeskrivningen men är primärt ingen detaljplanefråga.

Gång- och cykeltrafik inom området avses för de som arbetar här vilket kommer att förtydligas i Planbeskrivningen.

I samband med att containerhamn och kombiterminal byggs i Petersvik anläggs också en för SCA intern väg som är tänkt att hantera transporterna mellan industrierna och hamnen. Denna interna väg har en prognos på cirka 760 tunga transporter per årsmedeldygn och kommer därmed att kunna avlasta det befintliga vägnät som används idag. Genom att använda den interna vägen och endast använda Tunabäcksvägen för en del av virkestransporterna till Ortviken förväntas antalet tunga fordon minska till cirka 68 stycken per årsmedeldygn på Tunabäcksvägen. I framtiden bör dock all transport ske via Johannedalsvägen och den interna transportkorridoren. Det bör kunna åstadkommas i samband med den kommande utvecklingen av pappersbruket då interna vägar kan anpassas på ett säkert sätt.

I den föregående fördjupningen av översiktsplanen (föp) för Tunadal-Korsta-Ortviken gjordes ställningstaganden utifrån de förutsättningar som finns på platsen. Här angavs att vissa naturområden ska sparas för att skydda landskapsbild, kustlinje och närboende. De områden som pekades ut har reglerats med mindre justeringar. Detta gäller bland annat området för Kaptenudden, där ett högmagasin kan uppföras enligt planförslaget. I föp:en redovisas hela detta område som naturmark. Grönområdet har stor betydelse för landskapsbilden eftersom det kommer att upplevas tillsammans med Korstabergets höjdryggar. Naturområdena kan tillsammans mildra verksamhetsytornas dominans. Att göra kvartersmark av ytan ända ner till

vattnet skulle motverka ovan nämnda. Området för högmagasinet samt reglering av detta kommer dock att ses över så att SCA:s synpunkter kan bemötas så långt det är möjligt.

Dagens vattentub redovisas under föreslagna byggrätter och bör därför flyttas till redovisade u-områden. Vattentuben skyddas genom ledningsrätt. Denna rättighet kan behöva omprövas. Förhandlingar med berörda angående servitut, ledningsrätter med mera pågår parallellt med detaljplanearbetet. Ansvar för kostnad för flytt av SCAs vattentub beskrivas i Genomförandebeskrivningen genom att behövliga markförvärv, rättighetsupplåtelser samt byggnationer och anläggningsarbeten inom kvartersmark bekostas av berörd exploatör/fastighetsägare. Detta inkluderar även kostnader för eventuella flyttningar av markledningar och ombyggnadsåtgärder i angränsande ytor, vilka härrör från exploateringen.

Frågan om dagvattenhantering ska ses över för att undvika reglering av exakta lägen. Detta för att samordning ska kunna ske mellan olika verksamheter och efter det behov som uppstår. Uppskattat behov av ytor kommer att redovisas på illustrationsplanen.

Om stängselplikt ska råda kring verksamhetsområdet bör det regleras på plankartan. Stängselplikten regleras nu i kvartersmarkens gräns mot allmänna ytor, det vill säga så långt ut det går. Denna bestämmelse kommer att ses över så att stängselplikten kan anpassas till pågående verksamhet, till exempel vid etapputbyggnad.

Punktsatsen "Avtal med SCA angående skyddsplantering[…] " i Genomförandebeskrivnigen kommer att strykas.

Att nyttjande av sprängsten förutsätter att det passar SCAs tidplan för invallningen i Tunadal kommer att kompletteras Planbeskrivningen.

Möjlighet att lösa utrymme för bergtunnel genom servitutsupplåtelse eller upplåtelse enligt Anläggningslagen istället för 3-dimensionell fastighetsbildning noteras inför det fortsatta arbetet..

Planbeskrivningens upplägg kommer att ses över så att avsnitten hamnar i en mer logisk ordning.

Svar har inkommit från

Privatpersoner:

Karlstadsvägens samfällighetsförening

Karlstadsvägens samfällighetsförening motsätter sig helt de planer som beskrivs i bilaga 2, "*Översiktlig trafikutredning Korsta-Tunadal-Ortviken*".

Sammanfattningsvis beskrivs att Hulivägen och Johannedalsvägen (mellan E14 och planområdet) som huvudtransportled för tung trafik till och ifrån den planerade logistikparken. Detta innebär ytterligare störningar, olycksrisk och negativ miljöpåverkan för villaområdet. Vissa fastigheter ligger endast 20-25 meter ifrån Hulivägen och är redan idag utsatta för buller- och vibrationsvärden som överstiger gällande riktvärden.

Tung trafik föreslås istället ledas via Timmervägen och ansluta till detaljplaneområdet via Birstavägen och Ljustavägen alternativ använda samma transportkorridor som det framtida triangelspåret kommer att gå i.

Kommentar:

Utvecklingen av verksamheterna i området innebär ökade transporter. I och med förverkligandet av "Sundsvalls Logistikpark" kan den största delen av dessa läggas på järnväg och båt. Huvudalternativet för vägtransporter till Logistikparken är idag via E4:a från norr och söder och trafikplats Gärde – Johannedalsvägen. Från väster och väg E14 planeras trafiken ledas via Timmervägen – Birsta – E4:a – Johannedalsvägen via trafikplats Gärde. Trafikverket utreder dock för närvarande kommunikationslänkar för tung trafik där Granloholmsleden/Hulivägen nämns. En bättre bild av konsekvenserna på det övergripande vägnätet kommer att kompletteras planhandlingarna.

Vid behov på grund av ökade risker och störningar för närboende måste sannolikt åtgärder för störningar vidtas. Väghållare ansvarar för detta.

Jan-Olov Svensson

Detaljplanen förutsätter ett avvikande från Boverkets rekommendation om en skyddszon på 500 meter mellan verksamhetsområde och bebyggelse. Motiveringen till denna avvikelse är inte tillfredsställande. Om en mindre del av Korstaberget tas i anspråk kan en tillräcklig skyddszon mot Granbacken uppnås. Detta skulle även bidra till bättre bullerskydd. Ett betydligt mindre upplag av GROT skulle också eliminera obehaget med lukt.

I detaljplanen framgår det inte tydligt var den planerade tunneln genom berget ska gå.

Sprängningsarbete och transporter av fyllnadsmassor kommer att innebära avsevärd störning för boende på Granbacken. Det måste ges garantier i detaljplanen för tillräckligt buller och dammskydd under anläggningstiden.

Skogen runt Korstaberget har varit ett frekventerat och uppskattat rekreationsområde. Tillräcklig hänsyn till detta har inte tagits.

Jan-Olov Svensson ifrågasätter om kalkylen för industritillväxt och utökat transportbehov i regionen är realistisk.

Jan-Olov Svensson undrar var de andra strandområdena finns som allmänheten hänvisas till då planområdet ianspråktas.

Kommentar:

Störningsskydd/ skyddsavstånd – se kommentar under Länsstyrelsen. Se även kommentar om ytor för biobränslelagring under Miljönämnden.

Den planerade tunneln genom Korstaberget regleras på plankartan genom särskild bestämmelse (tunnel, Naturområdet får underbyggas med vägtunnel).

Kompensationsåtgärder – se kommentar under Kultur- och fritidskontoret. De strandområdena som allmänheten hänvisas till kan bland annat hittas i utredningen för kompensationsåtgärderna.

Kalkylen för projektet baseras på företagsekonomiska grunder, efterfrågan från lokal industri, marknadsundersökning och en utredning angående regionalekonomiska konsekvenser.

Elisabet och Erik Jonsson

Elisabet och Erik Jonsson anser att den del som ej föreslås bebyggas med ny kaj (mellan befintlig och föreslagen ny kaj) bör sparas som grönyta. Den del av föreslagen grönyta mellan stranden och det föreslagna höglagret för SCA bör också göras bredare så att träd som planteras förblir livskraftiga.

Höglagret bör målas i en färg, förslagsvis grön, så att det smälter in i det gröna området.

Kommentar:

Ytor som inte förslås byggas med ny kaj är idag verksamhetsytor och behöver även fortsättningsvis vara det. Området används för Neste LPG ABs verksamhet.

Utformningen av grönytan mellan stranden och SCAs höglager är ett resultat av överväganden mellan olika intressen (verksamhetens respektive behov av gröna ytor). Skötseln av aktuellt område uppmärksammas i Skötselplanen.

Byggnaders utformning regleras på plankartan: "Byggnaders färg- och formspråk ska underordna sig det omgivande naturlandskapet. Dominanta byggnadsvolymer ska färg och formmässigt delas upp i delvolymer". Höglagrets utformning bör föregås av parallellt uppdrag eller av en allmän arkitekttävling. Avtal om detta behövs vilket kommer att diskutteras med berörda.

Gunvor Magnusson

Gunvor Magnusson anser att Logistikparken breder ut sig onödigt mycket.

Kommentar:

Detaljplanens utformning och omfattning bygger på verksamheternas behov och omgivningens krav på störningsskydd.

Peter Westberg

Hur underbyggs denna investering då stora pengar redan lagts ner på att bygga ut järnvägen? Är det industrins intresse eller är syftet att skapa nya arbetstillfällen?

Hur kan en containerhamn i en liten stad som Sundsvall motiveras och hur stora containervolymer krävs för att täcka upp investeringen?

Kommer befintliga industrier att vara med och finansiera denna utbyggnad?

Vilka andra platser har undersökts för en kombiterminal i Sundsvall/Timrå ?

Kommentar:

Järnvägsnätet lider generellt av kapacitetsproblem och ytterligare kompletteringar och investeringar krävs trots redan gjorda. Framtidens krav på alla typer av transporter blir allt högre både kapacitetsmässigt och i miljösynpunkt.

Avsikten med den planerade containerhamnen är att den ska bidra till att regionen får en sammantaget större transportkapacitet (godsvolymer, omsättning m.m.), en ökad transporteffektivitet (avseende tid, miljö med mera) och en större flexibilitet (större utbud, fler samverkansmöjligheter och så vidare). Idag transporteras 4780 TEU över kaj från Tunadalshamnen (2010). Fartygen som levererar LPG anlöper hamnen cirka 3-4 gånger per år. Storleken på last varierar mellan 8-20.000 ton. En analys av marknaden i Sundsvallsregionen visar att det år 2015 finns ett underlag för 15.000 TEU per år över kaj vid en ny containerhamn och som till 2025 har växt till 55.000 TEU per år. Exporten utgör cirka 2/3 och importen 1/3 av volymen. Företagen inom skogs- och pappersindustrin står för en stor del av exporten och förväntas kraftigt öka sin andel av containeriserat gods i den närmaste framtiden. Importen utgörs av konsumtionsvaror och insatsvaror till industrin. (Consultor Företagskonsult Lars Köhler AB, 2011-03-11).

Bilden för kommunal/regional utveckling är komplex då många olika faktorer spelar in. Samhällsplaneringen fungerar dock som ett instrument att nå en viss önskvärd utveckling. En förutsättning för att kunna utveckla terminalen så att denna uppnår en kritisk godsvolym och att det uppkommer regionala utvecklingseffekter i form av sysselsättningsökning är att det blir följdetableringar i form av till exempel tredjepartslogistik i närheten av kombiterminalen. Det är därför viktigt att sörja för att det finns markområden för detta. Om inte detta är möjligt finns det risk för att kombiterminalen inte kan utvecklas med full kraft och att de regionala utvecklingseffekterna i övrigt till betydande del uteblir.

En fördjupad lokaliseringsutredning är under framtagande. Se kommentarer om detta under Miljönämnden.

<u>Kostnadskalkyl</u>

Kostnaden för de åtgärder som planeras inom detaljplaneområdet kan på nuvarande tidpunkt uppskattas till cirka en miljard kronor. Inom planområdet finns specifika anläggningsdelar som finansieras av externa parter och utanför planområdet finansieras investeringarna i huvudsak av Trafikverket och SCA.

I ägardirektiven för Sundsvall Logistikpark AB framgår att bolaget ska "arbeta för att andra intressenter än Sundsvalls kommun äger och intresserar sig i bolagets utveckling både på kort och på lång sikt." Hur en samverkan med externa parter kan komma att utformas bereds för närvarande i samtal med ett antal intresserade och tänkbara partners. I grunden ska investering

för och drift av planerad verksamhet finansieras utifrån kommersiella och företagsekonomiska utgångspunkter.

I arbetet med mål- och resursplan 2012-2014 kommer Sundsvalls kommun under våren 2012 att värdera projektets nytta/möjligheter mot kostnader/risker.

Anna Hagelby

Sammanfattningsvis anser Anna Hagelby utifrån nedan beskrivna kommentarer att föreslagen detaljplan bör stoppas tills samtliga frågor är grundligt utredda. Vidare bör kommunen även studera flera alternativa lokaliseringar.

Plankarta och planbestämmelser

Markeringen V samt bestämmelsen "största byggnadsarea" för det södra J_1 området saknas på plankartan. Det senare innebär möjlighet att bygga ett oacceptabelt stort landmärke.

Anna Hagelby undrar vad "enskilda byggnadsdelar" (som får utformas med en högsta totalhöjd på +50,00 i RH2000) innebär?

Kommer bestämmelsen "Ingen byggnadsdel får överstiga bakomliggande natur" möjliggöra en obruten trädsiluett för en person som sitter vid stranden på Alnöns västra sida? En högsta totalhöjd i RH2000, som är uträknad utifrån ögonhöjd för en sittande person vid Alnöns strand bör istället regleras. För att ytterligare förstärka skyddet av denna så viktiga trädsiluett och för att inte träd kommer att tas ner av "misstag" inom detaljplanens naturområden, förordar Anna Hagelby att alla träd i naturområdena mäts in och att fällning regleras med vite och återplanteringskrav. Uttrycket "bakomliggande natur" bör även förtydligas.

Under rubriken Störningsskydd är det enbart omnämnt ljus och buller som orsaker till störningar. Övriga störningar, så som lukt, samt krav på åtgärder som behöver vidtas bör även regleras.

Då luktstörning är svårbedömt förordar Anna Hagelby en mer ingående beskrivning av detta samt hur kommande luktstörningar kommer att påverka omgivningen och vilka förebyggande åtgärder som är planerade att genomföras.

Illustrationsplan

Illustrationsplanen redovisar inte maximala utbyggnadsmöjligheter. För att politiker, sakägare och övriga medborgare ska få rätt underlag att fatta beslut utifrån är det viktigt att illustrationerna redovisar detta. Är felaktigheten medveten, för att framhålla en mindre utbyggnad än vad som är tänkt att bebyggas samt om detta i så fall är sanktionerat av kommunens politiker?

Planbeskrivning

Då viljan finns att skydda naturen och träden genom detaljplanen bör även området i sydväst tas med i detaljplanen.

Anna Hagelby ifrågasätter om de områden där strandskyddet är tänkt att upphävas uppfyller någon av tre särskilda skäl som åberopas. En bättre beskrivning av respektive område, dess förutsättningar samt varför de uppfyller någon av dessa tre särskilda skäl behövs.

Det finns i flera utredningar beskrivet ett högt kulturhistoriskt värde på byggnader och kulturmiljö i Petersvik. Anna Hagelby ställer sig därför frågan varför inte detta ska återspeglas i värderingen av dessa eller liknande byggnader/fastigheter?

Genomförandebeskrivningen

Genomförandetiden satt till 10 år fast verksamheten beräknas kunna tas i drift under 2015? Tidsramen för projektet är mycket snävt tilltagen. Varför har inte kommunen haft en personlig och tät dialog med fastighetsägarna? Varför sker det via envägskommunikation främst via massmedia? Hanteringen är enligt Anna Hagelby oprofessionell.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Anna Hagelby uppmanar kommunen att avtalet för kompensationsåtgärderna tas upp för beslut innan eller samtidigt som detaljplanen antas.

De nu redovisade fotomontagen under rubriken Landskap redovisar inte maximala utbyggnadsmöjligheter. Från Alnö-sidan har fotografier valts som är tagna från platser som ligger ganska högt över vattenytan. Detta innebär att de redovisade fotomontagen inte omfattar de fastigheter som ligger närmst vattnet. För att ge en rättvis bild för samtliga fastighetersägare, boende eller andra som vistas på Alnön, borde fotomontagens bilder vara tagna nere vid vattnet.

För att politiker, sakägare och övriga medborgare ska få rätt underlag att fatta beslut utifrån är det viktigt att illustrationerna redovisar maximal utbyggnad redovisat från rätt lämpliga platser. Är felaktigheterna medvetna, för att framhålla en mindre utbyggnad än vad som är tänkt att bebyggas samt om detta i så fall är sanktionerat av kommunens politiker?

Kommentar:

Samrådsförslaget kommer att revideras utifrån inkomna yttranden och om det bedöms relevant. Därefter blir planförslaget föremål för utställning (enligt Plan- och bygglagen 1987:10).

En fördjupad lokaliseringsutredning är under framtagande. Se kommentarer om detta under Miljönämnden.

Bestämmelsen V har fallit bort av misstag. Detta kommer att åtgärdas inför utställningen.

Största byggnadsarea regleras inte inom nämnt J_1 område. Tanken är att hela området kan bebyggas (prickad mark som inte får bebyggas). Den byggnadsvolym som tillåts inom aktuellt J_1 område krävs för verksamheten. Krav på byggnadens utformning regleras på plankartan. Högsta totalhöjd (cirka 45 meter i nockhöjd) kommer att kvarstå. Innebörden kommer att tydliggöras ytterligare.

Bestämmelsen "Ingen byggnadsdel får överstiga bakomliggande natur" kommer att ses över.

Störningsskydd/ skyddsavstånd – se kommentar under Länsstyrelsen.

Illustrationsplanen redovisar planerad verksamhet med maximal utbyggnad. Maximal utbyggnadsmöjlighet för vad planen tillåter kommer förtydligas i utställningsskedet.

Området i sydväst berörs av Dp 250 för Ortvikens utbyggnad. Då företaget vill ha kvar denna utbyggnadsmöjlighet (för ytterligare pappersmaskiner) måste aktuell detaljplan ianspråkta så lite av den ytan som möjligt.

Inlösen/värderingen av aktuella fastigheter i Petersvik drivs i en parallell process. Frågan hanteras därför inte i detaljplanen.

Inom genomförandetiden förutsätts att syftet med detaljplanen förverkligas. Genomförandet av detaljplanen kommer sannolikt att delas upp i etapper. Beskrivning om detta kommer att kompletteras planhandlingarna. Planen fortsätter att gälla även efter genomförandetidens utgång.

Genomförandetiden satt till 10 år då verksamheten planeras byggas ut i etapper. Den snäva tidsramen beror på möjligheten till samverkansvinter för masshantering (till exempel utfyllander i närområdet där schaktmassor inte behöver transporteras bort långa sträckor och vice versa). Den "korta" processen innebär i verkligenheten ändå minst ett par år från planering till byggande.

Kompensationsåtgärder – se kommentar under Kultur- och fritidskontoret.

De nu redovisade fotomontagen under rubriken Landskap redovisar maximala utbyggnadsmöjligheter. Bilderna, som ligger till underlag för fotomontagen, har tagits från platser som bedömts vara utsatta. Exemplen ger en bra bild för hur området kommer att uppfattas på håll och några ytterligare montage kommer inte att tas fram.

Byggnaders utformning – se kommentar under Elisabet och Erik Jonsson.

Kommunikation med berörda

Att Anna Hagelby anser att kommunikationen varit dålig beklagas. Synpunkten noteras. Stadsbyggnadsnämnden står fast vid att inlösenärendet, vilket löper parallellt med detaljplaneprocessen, har skett på rätt sätt. Kontakter har tagits via brev, telefon/personliga möten. Information om planförslaget har kommunicerats via brev och via kommunens hemsida, annonser i dagstidningar samt via informationsmöte.

Strandskydd

Upphävandet av strandskyddet måste ses som ett sammantaget upphävande för att verksamheten som planeras ska fungera. Delar av planområdet berörs inte i dagsläget av skyddet beroende av gällande planer (Dp 250, 259 och 45). Strandskyddet återinfaller dock vid ersättande av aktuella dessa med ny plan. Förutsättningarna på plats och planerad verksamhet beskrivs i planhandlingarna vilket bedöms vara tillräckligt för ett upphävande tillsammans med de särskilda skäl som åberopas. Strandskyddad zon bedöms inte ha några särskilda eller enligt lag skyddade naturvärden. Någon särskild utredning krävs inte för att komma fram till detta. Frågan har även prövats i tidigare planering – föp. Länsstyrelsen övervakar frågan om strandskydd.

Mikael Andersson

Mikael Andersson är tveksam till de beräkningsmodeller för buller som WSP tagit fram mot Alnösidan och tror inte att industrin satsar på den mest ledande tekniken i sektorn när investeringsintresset i huvudprojektet inte är större än vad det är.

Då det råder förbud att gå in i Skönviken med ett djupgående på mer än två meter. Det är därmed märkligt att anlägga ny kaj mellan nuvarande hamnen och Killingholmen.

Muddring i havsbottnen lär innebära problem med giftiga ämnen i bottensedimentet. Är konsultbolaget WSPs profetior hundraprocentiga? Fungerar

de tänkta bullerskydden och bullernivåerna som är framkalkylerade? Är det hälsofritt för miljön att börja rota i Alnösundet utanför nuvarande Granliområdet?

Nämnda tveksamheter, tillsammans med projektets osäkerhet när det gäller finansiering, framtidsutsikter och samhällsnytta, innebär att projektet som helhet är allt för osäkert. Det bygger på en vision, kryddat med lösa antaganden. Då spelar det mindre roll om en byggnad inom detaljplanen är 22 eller 25 meter.

Kommentar:

Störningsskydd/ skyddsavstånd – se kommentar under Länsstyrelsen.

Utvecklingsförslaget utgår från de djupförhållanden och möjligheterna som finns på platsen vilket lämpar sig för Östersjögående fartyg.

Muddring i havsbottnen ska utföras på sådant sätt att de giftiga ämnen som finns i bottensedimentet inte sprids. Villkor för detta kommer att lämnas i tillstånd enligt miljöbalken om vattenverksamhet.

Detaljplanens utformning och projektets genomförande, med bland annat tillståndsprövning enligt miljöbalken, baseras på de utredningar som krävs för att inte innebära olägenheter för miljön eller allmänheten.

Lars Felländer

Planhandlingarna inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har enligt klaganden allvarliga brister. Beslutsunderlaget är svårhanterligt och saknar tydlighet och sammanhang. Vissa miljöfrågor har redovisats på ett undermåligt sätt. Effekter och konsekvenser är ojämnt beskrivna eller inte alls.

Med god planering och bra beslutsunderlag kan målet att minimera miljöförstöringar vid industriell expansion bli relativt små. Underlaget påvisar inget av detta.

Exempel på brister som beskrivs i yttrandet. Delar av detta framställes nedan:

- Alternativlokalisering saknas och därmed miljökonsekvenser av sådana alternativ. Varför finns till exempel inte Trondheims hamn med? Förlusten av det sista stadsnära naturområdet vid vatten samt att del av Sundsvalls kulturhistoria försvinner bör tas med i jämförelsen.
- Kriterierna för upphävande av strandskydd är inte uppfyllda. Klaganden ifrågasätter om de tre uppräknade särskilda skälen kan åberopas. En saklig och oberoende utredning saknas.
- Intäkt och kostnadskalkyl saknas för projektet. Vem betalar vad? Hur stora investeringar gör SCA, Sundsvalls kommun, Sundsvalls Energi, Sundsvalls Hamn och Sundsvall Logistikpark? Hur mycket investerar Banverket och andra statliga verk med flera?
- Analys av hur landskapsbilden kommer att förändras saknas helt.
- Konsekvenser för biologiska värden i strand- och vattenzon genom utfyllnaden i vattnet finns inte redovisade.
- En beskrivning av dagvattenhanteringen och påverkan på Sundsvallsfjärden och Alnösundet saknas.

- Behovet av skyddszoner i förhållande till omkringliggande bostadsområden gällande buller, lukt och andra störningar måste utvecklas.
- Förslagen till kompensationsåtgärder är inte tillräckliga.

Övriga synpunkter:

- Ledande företrädare for SCA har försäkrat närboende att ingen utbyggnad utanför Killingholmen kommer att ske av SCA. Vem påstår motsatsen?
- De största containerfartyg som hittills varit inne i Östersjön har tagit 1100 TEU. Varför planeras för 2800 TEU, 20-fots container?
- Projektet kan inte anses vara ett "miljöprojekt". Sjöfarten utgör den enskilt största källan till nedfall i Sverige av kväveoxider och den näst största källan till nedfall av svaveloxider. Krav på minskade svavelutsläpp resulterar sannolikt i minskad sjötrafik. De ökade kostnaderna för denna sänkning bedöms till tiotals miljarder kronor. Den näring som drabbas mest är skogsindustrin enligt Sjöfartsverket. Miljökraven är inte lika hårda i nästan alla andra hav vilket innebär konkurrensnackdelar för alla hamnar i Östersjön. Planförslaget saknar en kvalificerad omvärldsanalys med avseende på sjöfartens och miljöns framtida utveckling i ett sårbart Östersjön.
- Planförslaget motverkar kommunens arbete för att göra kusten tillgänglig för sundsvallsborna.
- Transportkorridor mellan hamnen och Ortviken bör kunna dras i tunnel/schakt för att minska barriäreffekten mellan bostadsområden och kusten.
- Planerna strider mot riksintresset för yrkesfisket i området.
- Planerna för Korstaverket och ovanstående går in i varandra. Varför ligger de inte tillsammans?
- Var ligger rimligheten i markanspåken? Tre nya pappersmaskiner, kombiterminal, biobränslehantering och biogas nämns. Kommer de planerade verksamheterna att byggas eller bara en liten del och skulle den i så fall kunna få en alternativ placering?
- Vad händer om Ortviken läggs ned?
- Ska inte utredningen om byggnadsminne vara klar och beslutad innan planen fastställs och ställs ut?

Kommentar:

Planhandlingarnas upplägg kommer att ses över utifrån Lars Felländer synpunkter.

En fördjupad lokaliseringsutredning är under framtagande. Se kommentarer om detta under Miljönämnden. Att en del av Sundsvalls kulturhistoria försvinner kommer att tas med i jämförelsen mellan olika alternativa lokaliseringar.

Strandskydd – se kommentar under Anna Hagelby

Kostnadskalkyl – se kommentar under Peter Westberg.

Analys av landskapsbilden finns beskriven med bilder (före och efter) i framför allt MKB. Fotomontage – se kommentar under Anna Hagelby.

Konsekvenser för biologiska värden i strand- och vattenzon genom utfyllnaden i vattnet kommer att kompletteras planhandlingarna.

En utredning gällande bland annat dagvattenhanteringen har genomförts sedan samrådet och kommer att kompletteras Planbeskrivningen.

Störningsskydd/ skyddsavstånd – se kommentar under Länsstyrelsen.

Kompensationsåtgärder – se kommentar under Kultur- och fritidskontoret.

Informationen om SCAs planer för utbyggnad är angivet av SCA. I SCAs yttrande skriver de även: "[…] Den aktuella detaljplanen överlappar delvis den befintliga planen DP250, som bl a omfattar två nya pappersmaskiner på Ortvikens pappersbruk. Även om dessa investeringar inte är beslutade, så vill vi ha möjlighet att ta området i anspråk för investeringar i utökad produktion.[…]"

Sundsvalls kommun planerar för tillfället med att föra stadslivet närmare ån och fjärden när vattennära ytor görs tillgängliga för bostäder, aktiviteter och näringsverksamhet. Projektet Norra kajen är ett exempel på detta arbete. Här omvandlas industrimark till en attraktiv del av innerstaden med bland annat bostäder, strandpromenad, 100 båtplatser, grönområden och service och kommersiell verksamhet.

Om transportkorridor mellan hamnen och Ortviken dras i tunnel/ schakt möjliggörs inte kombiterminalen. Detta på grund av järnvägens behov av ganska flacka lutningar.

Planerna bedöms inte strida mot syftet för riksintresset för yrkesfisket i området. Yrkesfisket har i kommunen inte någon stor ekonomisk betydelse men är viktigt för rekreation och friluftsliv. Större delen av kommunens kustvatten, inklusive allt vatten vid aktuellt planområde, är utpekat som riksintresse för yrkesfisket. Ett aktivt yrkesfiske utgör en förutsättning för en levande kust och för fiskelägenas fortlevnad. Riksintresse för sjöfart och hamnområde överlappar/ tangerar riksintresset för yrkesfisket. Området är därmed redan nu "stört"av hamntrafik, men syftena till respektve risintresse bedöms inte ta ut varandra. Aktuell plan syftar till en förbättrad hamn och detta riksintresse kommer därför ses över när det nya hamnområdet är färdigbyggt. Ansökan om detta är initierad (allmän hamn).

Planprocesserna för Sundsvall Logistikpark och Korstaverket sker parallellt och i ett nära samarbete. De processas som två separata detaljplaner eftersom dessa ska kunna fungera oberoende, men även som komplement till varandra.

Rimligheten i markanspråken och detaljplanens utformning och omfattning bygger på verksamheternas behov och omgivningens krav på störningsskydd. Pappersmaskiner planeras inte inom denna detaljplan utan regleras i gällande detaljplan (Dp 250). Byggandet av verksamheten kan delas upp i etapper. Detta kommer att beskrivas i Genomförandebeskrivningen.

Att planera för kommunens näringsliv så att goda förutsättningar för utveckling finns, till exempel infrastruktur, är en nödvändighet. Detta motverkar bland annat att näringar behöver flytta eller stänga igen.

Utredningen om byggnadsminne ska vara klar och beslutad innan planen antas. Innan detaljplanen antas ska den ställas ut för granskning under minst tre veckor. Då förs ytterligare dialog förs med Länsstyrelsen, myndigheter, föreningar allmänhet med flera. Efter utställningen kommer inkomna synpunkter att sammanställas i ett utställningsutlåtande. Handlingarna revideras om det bedöms vara relevant. Detaljplanen kan först därefter antas av Kommunfullmäktige.

Sjöfartens framtid

Det sker en snabb utveckling för containertrafiken till sjöss. Hamnen planerar för framtida fartygsstorlekar, det vill säga 2800 TEU, 20-fots containers. Större fartyg innebär en kraftig kostnadssänkning per container vilket kan motverka fördyringarna på grund av det nya svaveldirektivet. Järnvägen och lastbilstrafiken på land bedöms aldrig kunna motsvara/ersätta sjöfartens godsmängder. Sjöfart är ett mycket effektivt sätt att transportera stora laster och kommer att kvarstå och utvecklas. Med tekniska lösningar kan fartygen allteftersom anpassa sig till nya regler. Se även frågan om lokalisering (Miljönämnden).

Ann-Kristin och Urban Eriksson

Ann-Kristin och Urban Eriksson har koncentrerat sig till synpunkter som berör Korsta by, Tunadalshamnen och Sjöfartsvägen då de framför allt påverkas negativt av planerna av dessa områden.

Miljökonsekvenserna för alla berörda områden (även utanför planområdet) bör behandlas. Hur ska konsekvenserna av den ökade trafiken längs Sjöfartsvägen till exempel hanteras för närboende? Utredningar av konsekvenser, åtgärder och alternativa lösningar saknas.

Ann-Kristin och Urban Eriksson emotsätter sig en transportkorridor genom Korstaberget. Det måste finnas mycket goda möjligheter att tillkapa den länken hamnområdet i samband med utbyggnad av järnväg (alternativt genom tunnel här). Utredningar saknas och alternativ måste redovisas.

Vad kostar en sprängd tunnel genom Korstaberget kontra en väg runt udden eller eventuellt andra utredda alternativ?

Det finns ingen beskrivning av någon form av bullerskydd eller hänsyn till närboende vid Korsta by. Det är nödvändigt att göra mätningar av ljud inom- och utomhus vid fastighet för att på ett säkerställt sätt kunna garantera att rekommenderade ljudnivåer klaras. Detta är inte gjort och trots befintlig bullervall störs Ann-Kristin och Urban Eriksson redan idag av höga ljud från transporter, lastning och lossning i hamnen, containrar som tappas i backen och arbetande fordon. Beräkningar räcker inte.

Ann-Kristin och Urban Eriksson är oroande för den egna fastighetens värdeminskning.

Vegetation ska inte skövlas i onödan. Aktuell planering överensstämmer inte med de riktlinjer som tidigare presenterats vad gäller bevarande av rekreationsområde på Korstaberget. Hur kan naturområdet på Korstaberget bevaras samtidigt som en anslutningsväg mellan nya kombiterminalen och Johannedalsvägen ska byggas?

Vem ansvarar att naturområdena sköts enligt skötselplanen?

Ann-Kristin och Urban Eriksson önskar en guidning på plats med muntlig genomgång av de vägar, järnvägar och andra förändringar som planeras kring Sjöfartsvägen och Korsta by, där man beskriver konsekvenser som kan uppstå och vilka åtgärder som planeras.

Kommentar:

Transportkorridorens utformning och dragning är studerade och flera alternativ är testade. Redovisat alternativ har därefter bedömts bli det bästa. Att lägga järnväg och väg kring udden bir för trångt och är inte tekniskt möjligt. Alla skisser som tas fram i samband med planarbete kan inte redovisas av praktiska skäl.

Kostnader för tunnel genom Korstaberget ingår som en del av den stora investeringen som planeras för projektering och byggande av Sundsvall Logistikpark. Kostnaden kommer att vägas mot nyttan i den efterföljande politiska behandlingen.

Tunneln genom Korstaberget bedöms utgöra ett gott bullerskydd mot Korsta by eftersom den kommer att ligga under marknivå (naturmarken på Korstaberget sparas därmed). För att klara bullernivåerna gentemot närboende finns i övrigt möjlighet att anordna bullervall inom naturområdet (innan och efter tunnelns mynning) samt andra bulleråtgärder inom kvartersmarken. Om riktlinjerna inte klaras (vilket regleras som krav på plankartan) måste åtgärder vidtas. Befintligt bullerskyddet mot nordväst kommer att ses över i samband med byggande av den planerade transportkorridoren/tunneln.

Frågan om närliggande fastigheters eventuella värdeminskning hanteras i sådant fall särskilt. Om miljöskada eller värdeminskning uppstår finns regler för det i miljöbalken (32 kap.).

Huvudman (markägare) ansvarar för att naturområdena sköts enligt upprättad skötselplanen. Tanken är att kommunen ska äga och vara huvudman för naturmarken. För att skötselplanen ska bli juridiskt bindande regleras skötseln på plankartan.

Kontakt kan tas med Sundsvall Logistikpark för att anordna guidning på plats med muntlig genomgång av de vägar, järnvägar och andra förändringar som planeras kring Sjöfartsvägen och Korsta by.

Anläggningssamfälligheten/Bostadsrättsföreningen Ljustadalen

Yttrandet avser problem med buller och trafiksäkerhet längs med Ljustavägen. Medlemmar i Anläggningssamfälligheten/Bostadsrättsföreningen Ljustadalen har infarter från Ljustavägen och har tidigare varit i kontakt med Sundsvalls Kommun, Trafikverket och Länsstyrelsen för att få brister åtgärdade. Ingenting har dock hänt. En hastighetssänkning till 50 km/h skulle förbättra miljön.

Trafikmängden längs Ljustavägen genom Ljustadalen har på de senaste åren ökat kraftigt bland annat beroende av industrins produktionsökningar, förändrad busstrafik genom Ljustadalen samt utökad trafik till följd av utbyggt handelsområdet i Östra Birsta.

I samband med utbyggnad av Sundsvall Logistikpark och förändringar i järnvägsnätet kommer ytterligare störningar att uppstå och åtgärder måste vidtas. Klaganden anser att:

- bullerskydd krävs längs Ådalsbanan och Malandsbanan.
- hastigheten utefter hela Malandsbanan begränsas till 30 km i timmen nattetid (22.00-06.00).
- bullerdämpande lösning krävs utefter Ljustavägen från korsningen vid Antennvägen till rondellen i Johannedahl.
- hasighetssänkning till 50km/h krävs för Ljustavägen genom Ljustadalen.

- hastighetskameror sätts upp för att säkra efterlevnad av reglerad hastighet.
- korsningen Kantarellvägen, Söndagsvägen, Torsdagsvägen och Antennvägen/Ljustavägen får refuger alternativt rondellösningar för säkrare vänstersväng.
- planskild korsning för gående och cyklister anordnas under Ljustavägen vid Torsdagsvägen och Söndagsvägen.
- busshållplatser vid Torsdagsvägen byggs med avkörningsytor på bägge sidor om Ljustavägen.
- gång och cykelväg byggs separerat från biltrafiken väster om Ljustavägen mot Birsta från Torsdagsvägen till Antennvägen.

I utredningen anges att Ljustavägen trafikeras med 6000 fordon per dygn vilket är en inaktuell uppgift från 2004. Trafiken har därefter ökat kraftigt. Hänsyn till denna ökning måste tas i beräkningarna. Konsekvenserna av Korstaverkets utbyggnad måste också tas med. En samlad bild saknas.

Boende i Ljustadalen/Sundsbruk bedöms inte vara sakägare i denna planfråga och planhandlingarna finns därför inte tillgängliga på Biblioteket i Ljustadalen. Med tanke på förändringarna i järnvägs- och vägnätet och förväntade konsekvenser på Anläggningssamfälligheten/Bostadsrättsföreningen Ljustadalen boendemiljö ifrågasätter medlemmarna detta ställningstagande.

Medlemmar i Anläggningssamfälligheten/Bostadsrättsföreningen Ljustadalen anser att åtgärder som främjar trafiksäkerhet och miljö genast måste påbörjas (senast våren 2012) då det redan i dagsläget finns allvarliga brister gällande trafiksäkerhet och miljö i Ljustadalen utefter Ljustavägen.

Medlemmar i Anläggningssamfälligheten/Bostadsrättsföreningen Ljustadalen önskar ett möte med företrädare för Stadsbyggnadsnämnden och Miljönämnden där dessa miljö- och trafiksäkerhetsfrågor utefter Ljustavägen kan dryftas. Detta möte bör ske före årsskiftet.

Kommentar:

Tung trafik till och från Sundsvall Logistikpark (och närliggande verksamheter) kommer efter synpunkter att ledas via Johannedalsvägen-Gärde-E4 istället för Ljustavägen vilket leder till en minskning av den tunga trafiken på Ljustavägen. En bättre bild av konsekvenserna på det övergripande vägnätet kommer att kompletteras planhandlingarna.

Trafikberäkningarna kommer att ses över så att dessa utgår från de senaste uppgifterna. En samlad bild av konsekvenserna kommer även att beskrivas.

Angående sakägarfrågan kommer Anläggningssamfälligheten/Bostadsrättsföreningen Ljustadalen att bli informerade i kommande planskeden. Planhandlingarna finns i övrigt tillgängliga på kommunens hemsida samt på kommunhuset vilket bedöms räcka för åtkomst.

Synpunkter angående åtgärder som främjar trafiksäkerhet och miljö måste påbörjas (senast våren 2012) noteras.

Eva och Walter Rönmark

Planhandlingarna har så stora brister att det inte är möjligt att ge några förslag till förändringar. Detaljplanen uppfyller inte de minimikrav som Plan och bygglagen ställer på en detaljplan och miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller inte Miljöbalkens intentioner. Förlusten av ett unikt miljö- och naturområde måste ställas mot vinsten av att behålla det och miljöförluster mot miljövinster. Detaljplanen måste därför göras om utifrån detta. Hänsyn måste även tas till lagtexten om öppenhet och insyn och medborgarnas möjligheter till inflytande och påverkan. Alternativa placeringar med konsekvenser ska också redovisas.

Eva och Walter Rönmark ifrågasätter planärendets korta remisstid samt den korta tiden mellan inbjudan och tidpunkt för informationsmötet som hölls 2011-11-09. På informationsmötet visades ovilja att ta till sig information och synpunkter från de närvarande. Svaret på om hänsyn skulle tas till några av allmänhetens idéer och förslag till alternativ var nej. Planprocessen har uppenbara brister när det gäller demokrati, allmänhetens inflytande och sakägares möjlighet till påverkan.

Ingen hänsyn tas till de tusentals människors som bor i närheten, intressen eller till att skydda unik natur och miljö. Förslaget är kompromisslöst på industrins sida. Alternativ lokalisering måste redovisas samt alternativ utformning där den unika miljön bevaras samtidigt som industrins intressen tillgodoses. Klaganden är inte emot byggande av ett logistiknav, men tror och är övertygade om att detta är möjligt samtidigt som att det går att bevara den i Sundsvall unika natur- och boendemiljön.

Tunnel från Ortviken till hamnen som tidigare ansågs vara en möjlighet har inte utretts i planprocessen. Varför finns den inte med i underlaget?

Vad gäller upphävande av strandskydd enligt Miljöbalken finns inte heller något argument eller någon oberoende utredning för att upphäva strandskyddet.

Detaljplaneförslaget vad gäller hamnens utbyggnad bygger på orealistiska antaganden, till exempel den extrema volymökningen. Det finns inga dokument och inga handlingar eller utredningar som är tillgängliga för allmänheten som är möjlig att ta ställning till.

Ordet ”park” i Logistikpark förvirrar och förvillar medborgarna att tro att projektet är miljömässigt positivt. Detaljplaneförslaget borde snarare heta: "*Industrialisering av och förstörande av Petersvik/Granlimiljön*".

De framförda miljövinsterna tar inte hänsyn till de enorma och oersättliga miljöförluster som det är att skövla ett unikt natur- och miljöområde.

Framtiden för sjöfarten i Östersjön nämns inte. Sjöfarten är den enskilt största källan till nedfall i Sverige av kväveoxider och den näst största källan till nedfall av svaveloxider. Detta måste hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen.

Hur kommer finansieringen lösas? Vad kostar det och vem ska betala (SCA, hamnen, skattebetalarna/kommunen, skattebetalarna/staten/Trafikverket)? Vilka intäkter finns? Vem står för eventuella förluster? Vilken avskrivningstid är det? Hur stora blir vinsterna för den här investeringen och när beräknas de att börja trilla in i kommunkassan?

Kommentar:

Detaljplanen är en del av den planprocess som inleddes med en fördjupning av översiktsplanen (föp) för aktuellt område. Föp är genomförd i enlighet med plan- och bygglagen och den demokratiska process som den reglerar. Planen är därefter antagen i Kommunfullmäktige av demokratiskt valda politiker. Aktuellt detaljplaneförslag följer de intentioner som tidigare beslutats i föp.

En fördjupad lokaliseringsutredning är under framtagande. Se kommentarer om detta under Miljönämnden. Förlusten av miljö- och naturområdet i Petersvik kommer att lyftas i denna lokaliseringsutredning.

Den synpunkter som framkom under informationsmötet 2011-11-09 koncentrerades kring att hela projektet är fellokaliserat. Då lokaliseringen bedöms vara avgjord i föregående planprocess (föp) var avsikten med informationsmötet att diskuttera planförslagets utformning.

Det är inte tekniskt möjligt att bygga transportkorridoren mellan hamnen och Ortviken i tunnel/schakt under Korstaverket. Detta beror bland annat på de underjordiska bergrummen som finns i här. Svängradien för järnvägen vid kombiterminalen skulle även bli för snäv.

Strandskydd – se kommentar under Anna Hagelby.

Enligt tidigare planering och genomförda utredningar/inventeringar bedöms inte naturområdet inom planområdet vara unikt.

Kalkylen för projektet baseras på företagsekonomiska grunder, efterfrågan från lokal industri, marknadsundersökning och en utredning angående regionalekonomiska konsekvenser.

Namnet "park" är hämtat från den vedertagna benämningen "företagspark", vilket är ett område avsett för kluster av företag.

Sjöfartens framtid – se kommentar under Lars Felländer

Kostnadskalkyl – se kommentar under Peter Westberg.

Glenn Lindström

Glenn Lindström instämmer med Lars Felländers inlämnade handling.

Kommentar:

Se kommentarer under Lars Felländer.

Gunilla och Roger Colldén

Gunilla och Roger Colldén har lämnat in kopia av Walter och Eva Rönnmarks yttrande och antecknat att de samtycker.

Kommentar:

Se kommentarer under Walter och Eva Rönnmark.

Jens Hultén och Britt-Marie Bengtsson

Jens Hultén och Britt-Marie Bengtsson instämmer i Lars Felländers samt Lars & Rose-Marie Hillerströms lämnade skriftliga synpunkter. Jens Hultén och Britt-Marie Bengtsson vill även understryka att planprocessen är infernalisk och odemokratisk i sitt upplägg, genomförande och hanterande. Konsekvenserna är ofantligt dramatiska och tragiska för vår kulturhistoria, naturmiljö och därmed Sundsvalls anseende och miljöprofil. Resurserna borde istället läggas på att utveckla och göra Sundvall attraktiv.

Kommentar:

Se kommentarer under Lars Felländer och Lars & Rose-Marie Hillerström.

Kalle Svensson

Kalle Svensson yttrande är i enlighet och i överensstämmelse med Lars Felländers yttrande.

Kommentar:

Se kommentarer under Lars Felländer.

Maria Hagelby Odbratt och Göran Odbratt

Maria Hagelby Odbratt och Göran Odbratt anser att detta omfattande utbyggnadsprojekt bör analyseras mer noggrant och utan den tidsstress som nu råder. Den föreslagna detaljplanen bör därför stoppas tills alla frågor är korrekt utredda, belysta och beaktade.

Samrådet har bara inneburit information om fattade beslut och vägval som inte går att påverka. Varför handläggs inte ärendet mer konstruktivt för att undvika överklaganden?

Kommunikationen mellan direkt berörda och ansvariga tjänstemän har varit obefintlig. Finns ingen plan för hur kommunikation ska ske med berörda sakägare?

Hur har kommunen definierat målen med samrådsförfarandet och var finns dessa i så fall dokumenterade?

Frånvaron av politiker har varit förödande för förtroendet. Närvarandet av Stadsbyggnadsnämndens ordförande på det sista mötet var positivt, men alldeles för sent i processen.

Hur ser delegationsordningen ut för planeringens genomförande? Hur säkerställs en korrekt tillämpning av politiska regelverk och intentioner?

Kulturhistoriska aspekter har uppmärksammats men inga visioner har ännu blivit verklighet, till exempel saknas kommunikation angående eventuell flytt av byggnader. Planförslaget borde hänvisa till kulturinventeringen från 1989. Av vilken anledning skyddas Villa Kaptensudden på plankarta om byggnaden ändå inte kommer att vara möjlig att nå för allmänheten?

Maria Hagelby Odbratt och Göran Odbratt ifrågasätter att något av uppräknade särskilda skäl för att upphäva strandskyddet uppfylls i enlighet med Miljöbalken? En saklig och oberoende utredning av området och dess förutsättningar samt väl underbyggda förklaringar om varför det uppfyller något eller några av dessa tre särskilda skäl behövs.

Utvärderingsperspektivet bakom de viktade "faktorerna" för lokaliseringsredovisningen är för snävt. Det nu aktuella urvalet verkar bara vara framtaget för att gynna en lokalisering i Tunadal. Att till exempel inte ta med förlusten av det sista stadsnära naturområdet vid vatten i Sundsvalls kommun samt att viktiga aspekter på Sundsvalls kulturhistoria försvinner är en allvarlig brist i en värdering av lokaliseringsalternativ.

Förslaget till detaljplan saknar kvalificerad omvärldsanalys med avseende på sjöfartens och miljöns framtida utveckling i ett sårbart Östersjön.

Är alla miljögifter som finns i sedimenten i Alnösundet redovisade? Vad blir konsekvenserna vid muddring respektive gör denna enorma utfyllnad av Alnösundet med sten?

Konsekvenser för barriäreffekter vad gäller den biologiska mångfalden saknas.

Finansieringsplan saknas.

Lukt och bullerproblem är inte otillräckligt beskrivna respektive utredda. Buller redovisas utförligt i delrapporter, men har inte vägts samman i miljökonsekvensbeskrivningen. Det är svårt för amatörer att bedöma bullerkonsekvenser och vad decibeltal innebär. Förebyggande åtgärder för att förebygga lukt saknas även.

Presentationen av det planerade områdets utbyggnad är vilseledande. Bestämmelse för "största byggnadsarea" för verksamhetsområdet närmast vattnet saknas. Nu medger planen ett oacceptabelt landmärke. Vad innebär bestämmelsen ”*enskilda byggnadsdelar så som skorstenar och lager får utformas med en högsta totalhöjd på +50,00 i RH2000*” samt bestämmelsen *"Ingen byggnadsdel får överstiga bakomliggande natur*"? För att politiker, sakägare och övriga medborgare ska få rätt underlag för beslut är det viktigt att illustrationerna redovisar maximala utbyggnadsmöjligheter. Illustrationen tillhörande plankartan samt fotomontagen under avsnittet *Landskap* stämmer inte överens med utbyggnadsmöjligheterna. Från Alnösidan har det till exempel valts bilder ur perspektiv som ligger relativt högt över vattenytan vilket blir missvisande för de fastigheter som ligger närmare vattnet.

Förslagen till kompensationsåtgärder är inte tillräckliga i förhållande till förlusten av det sista stadsnära och strandnära naturområdet i kommunen och förslagen saknar också en övergripande sammanhållen vision.

Avsaknad av oberoende experter och konsulter är mycket tydlig i detaljplaneförslaget. Det dominerande helhetsintrycket är att allt material och handläggning är framtaget av konsulter som inte primärt har till uppgift att bara utreda projektet, utan också att genomföra det. Politiker har ett ansvar att förslaget i sin komplexa helhet granskas av oberoende experter.

Markanspråkens rimlighet ifrågasätts.

Kommentar:

Tidsplanen – se kommentar under Anna Hagelby.

Detta skede av planprocessen innebär att planförslaget och dess utformning samråds. Syftet med samrådet är att förbättra beslutsunderlaget och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Målen med samrådsförfarandet beskrivs i plan- och bygglagen. Så här långt fram i planprocessen bedöms lokaliseringsfrågan vara utredd.

Kommunikation med berörda – se kommentar under Anna Hagelby

Frånvaron av politiker beklagas.

Planprocessen bevakas av kommunens politiker i Stadsbyggnadsnämnden. Här tas beslut om samråd, utställning och godkännande. Antagandehandlingar (reviderade och godkända handlingar efter utställning) hanteras även av Kommunstyrelsen innan antagandet som sker i Kommunfullmäktige.

Kaptensudden bedöms kunna fungera som administrativ byggnad för verksamheten. Byggnaden kommer sannolikt och likt idag inte vara tillgänglig för allmänheten.

Strandskydd – se kommentar under Anna Hagelby

En fördjupad lokaliseringsutredning är under framtagande. Se kommentarer om detta under Miljönämnden. Förlusten av det sista stadsnära naturområdet vid vatten i Sundsvalls kommun samt att viktiga aspekter på Sundsvalls kulturhistoria försvinner kommer att tydliggöras i värderingen.

Sjöfartens framtid – se kommentar under Lars Felländer.

Sedimenten där hamnen planeras byggas är undersökta och de påträffade miljögifterna redovisas i PM för detta (bilaga till planhandlingarna). Muddring och utfyllnad ska ske så att konsekvenserna kan hanteras inom rimliga gränser. Genomförandet kommer även att kräva tillstånd enligt miljöbalken. Ansökan om detta sker i parallell process.

Konsekvenser för barriäreffekter vad gäller den biologiska mångfalden beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Kostnadskalkyl – se kommentar under Peter Westberg.

Störningsskydd/ skyddsavstånd – se kommentar under Länsstyrelsen.

Illustrationsplanen redovisar planerad verksamhet med maximal utbyggnad. Maximal utbyggnadsmöjlighet för vad planen tillåter kommer att redovisas i utställningsskedet. De nu redovisade fotomontagen under rubriken Landskap redovisar maximala utbyggnadsmöjligheter. Fotomontage – se kommentar under Anna Hagelby.

Största byggnadsarea regleras inte inom nämnt J_1 område. Tanken är att hela området kan bebyggas där inte annat regleras (prickad mark som inte får bebyggas). Dock får endast 10.000 kvm (1 ha) ha en totalhöjd upp till +50,00 i RH2000 (vilket kommer att kvarstå). Detta innebär en cirka 45 meter hög byggnad. Byggnadsvolymen (SCA:s höglager) krävs för verksamheten. Byggnaders utformning regleras på plankartan. Det kommer att förtydligas i planbeskrivningen att projekteringen bör föregås av en arkitekttävling eller liknande för att säkerställa en god utformning.

Syftet och utformningen av bestämmelsen "Ingen byggnadsdel får överstiga bakomliggande natur" kommer att ses över.

Kompensationsåtgärder – se kommentar under Kultur- och fritidskontoret.

Stadsbyggnadskontorets handläggning sker via konsult som har till uppgift att ta fram utredningar och förslag som uppfyller kommunens syfte med projektet.

Rimligheten i markanspråken och detaljplanens utformning och omfattning bygger på verksamheternas behov och omgivningens krav på störningsskydd. Byggandet av verksamheten kan delas upp i etapper. Detta kommer att beskrivas i Genomförandebeskrivningen.

Rose-Marie och Lars Hillerström

Rose-Marie och Lars Hillerström anser att den fördjupade översiktplanen (föp), som ligger till grund för detaljplaneförslaget har stora brister. Ställningstaganden i föp måste därför ses över och ombearbetas i detaljplaneskedet.

Alternativ lokalisering måste utredas i enlighet med Banverkets förslag i slutrapport från 2007 "*Fördjupad idéstudie - Lokalisering av kombiterminal i Sundsvallsregionen*". Utveckling av Tunadalshamnen bör i huvudsak ske norrut så att natur- och kulturområdet i Granli/Petersvik kan bevaras. Fillanalternativet bör redovisas. Gällande planer medger utvidgade ytor för Sundsvalls hamn. Detta bör räcka då alla båtar inte kräver maximalt djup. Båtar som kräver mer bör kunna lägga till vid kajer i nuvarande hamnområde, eventuellt efter vissa förändringar.

Den tidigare redovisade tunneln under Korstaberget (föp 1993) mellan Tunadalshamnen och Ortvikens pappersbruk bedöms i gällande föp vara för komplicerad att bygga. En seriös utredning saknas. Rose-Marie och Lars Hillerström anser att tunnelalternativet är intressant där logistikparken utvecklas norrut mot Fillanområdet. Nuvarande tunnelförslag bör ändras till en kombinerad väg- och järnvägstunnel på samma sätt som föreslogs 1993. I kombination med Banverkets förslag till placering innebär det att Petersviksområdet kan räddas.

De grundläggande bestämmelserna om hushållning med mark- och vatten i 3 kap. miljöbalken samt bestämmelserna i 3 kap 6 § miljöbalken är viktiga och har inte beaktats.

Dispens för strandskyddsupphävande kan beviljas om behoven inte kan tillgodoses utanför området. Alternativen har inte redovisats.

De kulturhistoriska värdena (samlad miljö och enskilda byggnader) är inte beaktade. Hänsyn till ansökan om byggnadsminnesförklaring bör tas i det fortsatta planarbetet. Konsekvenserna för natur- och kulturmiljön har bagatelliserats och måste utvecklas. Det är positivt att Kaptensudden sparas, men är inte tillräckligt. Det kan noteras att Skogshyddan (Korsta 7:62), ligger inom det bevarade grönområdet.

Skyddsavstånd mellan verksamhetsområden och bostäder är oacceptabelt kort och strider direkt mot Boverkets rekommendationer. Argumenten för detta är inte hållbara.

Industriernas önskemål om stark expansion måste kritiskt granskas. Beräknade produktionsökningar och ökade transportmängder om 2 - 5 gånger fram till 2030 bedöms vara orimliga. Mer realistiska utvecklingsplaner bör ligga till grund för planeringen.

Uttalandet av Marknadschefen för Gävle Containerhamn AB – att lokaliseringsutredningen är vilseledande och att det saknas en marknadsbedömning - bör beaktas och tas på allvar för att undvika misstag och därigenom onödig förstörelse.

Projektet måste ifrågasättas av ekonomiska skäl då intäkterna långt ifrån kommer att täcka upp kostnaderna.

Bullerberäkningarna ifrågasätts vara tillförlitliga.

Kompensationsåtgärderna är inte tillräckliga eller relevanta. De förlorade värdena i Petersvik kan inte ersättas.

Felaktigheter finns i planhandlingarna där Granlivägen benämns som Petersviksvägen.

En gång- och cykelväg längs Tunabäcksvägen mellan Ortvikens pappersbruk och Korstaskolan bör anläggas och ingå i planområdet på delar av sträckan.

Kommentar:

En fördjupad lokaliseringsutredning är under framtagande. Se kommentarer om detta under Miljönämnden.

Markanspråken och detaljplanens utformning och omfattning bygger på verksamheternas behov och omgivningens krav på störningsskydd.

Om järnvägen skulle ledas parallellt med nu redovisad vägtunnel skulle ytterligare tunnel krävs av säkerhetsskäl. Svängradie vid kombiterminalen skulle därutöver bli för snäv och förslaget är därmed inte tekniskt möjligt. Gemensam transportkorridor kan heller inte ledas kring Korstabergets udde då det skulle bli för trångt.

Bostadsmiljön i Petersvik kan inte kombineras med Logistikparken om verksamheten ska kunna fungera. Störningarna för de boende skulle bli för stora.

Miljöbalkens bestämmelser beaktas i planarbetet.

De kulturhistoriska intressena är tyvärr inte förenliga med utvecklingsförslaget. Ansökan om byggnadsminnesförklaring kommer att vara beslutad innan detaljplanen antas.

Störningsskydd/ skyddsavstånd – se kommentar under Länsstyrelsen.

Kalkylen för projektet baseras på företagsekonomiska grunder, efterfrågan från lokal industri, marknadsundersökning och en utredning angående regionalekonomiska konsekvenser.

Synpunkter från Gävle Containerhamn AB – se kommentarar under Miljönämnden och Lokaliseringsutredning.

Kostnadskalkyl – se kommentar under Peter Westberg.

Störningsskydd/ skyddsavstånd – se kommentar under Länsstyrelsen.

Kompensationsåtgärder – se kommentar under Kultur- och fritidskontoret.

Felaktigheten där Granlivägen benämns som Petersviksvägen kommer att korrigeras.

En gång- och cykelväg längs Tunabäcksvägen mellan Ortvikens pappersbruk och Korstaskolan kommer att regleras på Tunabäcksvägens norra sida inom aktuell detaljplan.

Stephan Ribler

Att kalla något som beskrivs i ärendet som ”park” är mycket missvisande, en försköning av verkligheten i detta fall. Sundsvalls transportnav, transportområde eller logistiknav skulle passa bättre.

Sundsvalls kommun väljer att bara prioritera en av tre parter med anspråk på aktuell/vattennära mark – industrin. Miljön och privatpersoners intressen bortprioriteras således helt och totalt.

Logistiknavet är enligt Stephan Ribler felplacerat eftersom sjöfarten i vårt område kommer att minska och sannolikt utkonkurreras av till exempel norska hamnar. Dessutom ser ett dubbelspår ut att vara inom rimligt räckhåll. Detta förändrar förutsättningarna för en placering av ett logistiknav.

Banverkets utredning saknas utredningen.

Stängsling av området kommer att avskärma närboende från vattnet. Vem ansvarar för detta?

Planområdet är sedan länge eftersatt (planerat?) och det är därför lätt att hävda särskilda skäl för upphävande av strandskyddet.

Området är av den typ som är den mest attraktiva marken i en kommun. Ska Sundsvall vara attraktivt eller en enda stor industri?

Närboende borde få tillgång till en av kommunen betald advokat företräder oss och är behjälplig med juridiska frågor. Även miljön borde få en förespråkare.

Kommentar:

Namnet ”park” är hämtat från den vedertagna benämningen ”företagspark”, vilket är ett område avsett för kluster av företag.

En fördjupad lokaliseringsutredning är under framtagande. Se kommentarer om detta under Miljönämnden.

Sjöfartens framtid – se kommentar under Lars Felländer

Stängsling av området krävs som säkerhetsåtgärd.

Planområdet består delvis av bebyggda trädgårdstomter samt Ortvikens fastighet för Dp 250. Fastighetsägarna ansvarar för skötsel av respektive fastighet.

Området är attraktivt så till vida att det ligger vid vattnet, men är samtidigt stört på många sätt av omkringliggande verksamheter. Sundsvalls kommun planerar för att människor ska kunna leva och jobba. Industrin och infrastrukturen är därmed mycket viktig för stadens utveckling. För att även göra staden attraktiv för invånarna planeras bland annat att föra stadslivet närmare ån och fjärden när vattennära ytor görs tillgängliga för bostäder, aktiviteter och näringsverksamhet. Projektet Norra kajen är ett exempel på detta arbete. Här omvandlas industrimark till en attraktiv del av innerstaden med bland annat bostäder, strandpromenad, 100 båtplatser, grönområden och service och kommersiell verksamhet.

Detaljplanen är en del av den planprocess som inleddes med en fördjupning av översiktsplanen (föp) för aktuellt område. Föp är genomförd i enlighet med plan- och bygglagen och den demokratiska process som den reglerar. Planen är därefter antagen i Kommunfullmäktige av

demokratiskt valda politiker. Aktuellt detaljplaneförslag följer de intentioner som tidigare beslutats i föp. Planprocessen innebär bland annat att föp/detaljplan samråds med berörda, så som myndigheter som företräder miljön.

Fortsatt arbete

Många viktiga synpunkter har inkommit under samrådstiden. Dessa kommer att leda till vissa revideringar av planhandlingarna inför utställning. De viktigaste skillnaderna är:

Planens textdokument kommer att revideras/kompletteras med:

- Sjöfartsverkets, Trafikverkets, Räddningstjänstens synpunkter.
- förändringar och konsekvenser för trafiken i Sundsvall.
- resultat av spridningsberäkning i luft samt vad detta får för konsekvenser för miljökvalitetsnormen för luft.
- utredning angående vattenhantering.
- översyn av Riskanalysen.
- komplettering av ytterligare information om nämnda ledningar utifrån samråd med berörda.
- tillägg av text för Elförsörjning, Elavbrott och Elektromagnetiska fält.
- förtydligade gällande planområdets/hamnområdets höjd över havet.
- beskrivning av möjlig etapputbyggnad.
- komplettering av en sammanfattande rapport gällande geoteknik, geofysik och kartlagda föroreningar.
- komplettering av en fördjupad lokaliseringsutredning.
- förtydligande av stängselpliktens innebörd.
- komplettering av konsekvenser för biologiska värden i strand- och vattenzonen.
- översyn/komplettering av påpekade felskrivningar och avsaknad information.
- översyn av planhandlingarnas upplägg.

Plankartan kommer att revideras/kompletteras med:

- bestämmelser för lukt och damm.
- bestämmelse om generell dagvattenhantering.
- översyn av transportkorridor mot Ortviken.
- borttagande av höjdbestämmelsen för bullerskydd (3 meter).
- borttagande av väg T_3.
- bestämmelse om flexibel stängselplikt.

- gång- och cykelväg längs Tunabäcksvägen mellan Ortvikens pappersbruk och Korstaskolan på Tunabäcksvägens norra sida.
- översyn av otydliga planbestämmelser.

Illustrationskartan kommer att revideras/kompletteras med:

- primärt stråk för gc-väg för arbetande.
- dagvattendammar utifrån beräknat behov.
- översyn så att redovisning av maximal utbyggnad inte missuppfattas.

Övrigt:

- Avgränsning och behov av ytterligare utredning angående fornlämningar kommer att samrådas med Länsstyrelsen.
- Kontakt kommer att tas med berörda ledningsägare för att utreda behov av ytterligare u-områden.
- Sändlistan kommer att utökas med närliggande kommuner, Transportstyrelsen, Midlanda flygplats samt Anläggningssamfälligheten/Bostadsrättsföreningen Ljustadalen.

STADSBYGGNADSKONTORET

Susanne Klockar-Öhrnell
Planchef

Tommy Berglund
Planarkitekt

Detaljplan för

Sundsvall Logistikpark

Skön, Sundsvalls kommun

UTSTÄLLNINGSUTLÅTANDE

Rubricerat detaljplaneförslag har varit föremål för utställning enligt PBL (1987:10) under tiden 2012-02-27 till 2012-04-02.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ett nytt logistiknav för utveckling av transporter med tåg, bil och båt samt industriverksamhet. Området ligger mellan Tunabäcksvägen och Korstaverkets nuvarande verksamhetsområde.

Flera kommentarer återkommer som svar på liknande frågeställningar. Återupprepningarna har gjorts för att undvika hänvisningar i texten. Svar kan på så sätt läsas sammanhållet under respektive yttrande.

Svar har inkommit från

Statliga myndigheter:

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen återsänder ärendet och hänvisar till Trafikverket som har ansvaret i dessa frågor fr.o.m. 2010-04-01.

Kommentar:

-

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har vid olika tillfällen yttrat sig angående aktuell detaljplan och vidhåller vad som tidigare förts fram. Sjöfartsverkets yttrande är avgränsat till fartygstrafikens behov.

En analys av nya sjömätningar i relevanta delar av hamnområde och farleder har genomförts av Sjöfartsverket. Ur sjösäkerhetssynpunkt bedöms vissa säkerhetshöjande åtgärder krävas för att säkert kunna framföra de planerade fartygen till och från kaj samt i farlederna.

I övrigt har Sjöfartsverket inget att erinra mot planförslaget men förutsätter att fortsatta samråd kommer att ske med Sjöfartsverket och andra berörda angående sjösäkerhetshöjande åtgärder i planområdet.

Kommentar:

Sjöfartsverkets tidigare synpunkter som har bedömts vara detaljplanefrågor har hanterats i samband med de revideringar som gjorts mellan samråd och utställning av aktuell detaljplan.

Frågor som rör sjöfarten och farleder kommer även fortsättningsvis att samrådas med Sjöfartverket i aktuellt skede (projektering, anläggande och drift).

Trafikverket

Planbeskrivningen bör kompletteras med trafikflödeskartor (2014 och 2025) som inkluderar både Sundsvalls logistikpark och Korstaverket.

Utöver detta anser Trafikverket att kommunen har beaktat de frågor som togs upp i Trafikverkets samrådsyttrande, daterat 2011-11-30. Trafikverket har inga ytterligare synpunkter på detaljplanen.

Kommentar:

I bilaga 6 tillhörande planhandlingarna (PM Vägtrafikflöden av tung trafik) finns efterfrågade trafikflödeskartor. Dessa redovisar en gemensam bild av trafikflödet från både Korstaverket och Sundsvall logistikpark. Detaljplanerna ska fungera oberoende av varandra och det bedöms därför inte vara lämpligt med särskild redovisning i planbeskrivningen. Frågan kommer dock att belysas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Kommentar:

-

E.ON Elnät Sverige AB

E.ON Elnäts yttrande 2011-12-14 finns inte att hitta i samrådsredogörelsen. Medvetenheten finns säkert att E.ON Elnät har en 130 kVs ledning i området Natur/Skydd$_1$. Ledningen verkar vara undantagen skötselplanen om det är rätt tolkat?

Kommentar:

E.ONs yttrande för samrådshandlingarna inkom till Sundsvalls kommun 2011-12-14. Eftersom planarbetet fortsatte efter att svarstiden var slut 2011-12-05 togs aldrig yttrande med i samrådsredogörelsen.

Eftersom E.ONs ledning går genom naturområdet (allmän platsmark) behöver den inte regleras med u-område på detaljplanekartan. Området för kraftledningsgatan föreslås inte skötas på något speciellt sätt i skötselplanen. Det stämmer därmed att E.ONs ledning är undantagen i skötselplanen.

Länsstyrelsen

Miljökvalitetsnormer

Länsstyrelsen ställer sig tvekande till dimensioneringen av dagvattenanläggningarna/fördröjningsdammarna. Då risken för mer intensiva regn ökat till följd av förändringarna i klimatet, bedömer länsstyrelsen att dagvattenanläggningar och ledningar ska dimensioneras för ett 100-årsregn istället för 10-års regn. Riskerna för bräddning och vilka medel som ska vidtas för att undvika detta måste redovisas för att undvika att miljökvalitetsnormen för vatten överskrids vid hundraårsregn. Länsstyrelsen kan utan åtgärd komma att överpröva detaljplanen enligt 12 kap. 1 § plan- och bygglagen (1987:10).

Enligt beräkningarna kommer inte miljökvalitetsnormen för luft att överskridas i och med genomförandet av detaljplanen. Länsstyrelsen bedömer att spridningsberäkningen är korrekt utförd och har inget att erinra angående MKN luft.

Säkerhet och Hälsa

Angivna åtgärder för att minska risken för olycka bedöms vara av god kvalitet och riskerna för boendes eller övrigas hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion som små.

Plankartan anger bestämmelse under *Störningsskydd* att verksamheten inte får medföra påtagliga störningar för närboende i form av lukt, damm, vibrationer, ljus eller buller. Länsstyrelsen anser att bestämmelserna är tillräckliga. Det är dock viktigt att bullermätningar genomförs då verksamheten inom området är i drift och att eventuella överskridanden identifieras och åtgärdas.

Övrigt

Detaljplanen anger skäl för upphävandet av strandskyddet och strandskyddet upphävs genom bestämmelse på detaljplanekartan.

För höga objekt gäller att dessa förses med flyghinderbelysning enligt Transportstyrelsens föreskrifter. En flyghinderanmälan ska, enligt luftfartsförordningen § 25, skickas in minst 4 veckor innan skorstenen byggs/reses.

Alla fornlämningar oavsett om de är kända sedan tidigare eller inte skyddas i kulturminneslagen, lagen (SFS 1988:950) om kulturminnen mm (KML).

Planbeskrivningen bör kompletteras med trafikflödeskartor (2014 och 2025) som inkluderar både logistikparken och Korstaverket.

Kommentar:

Dagvattenanläggningar utformas med syfte av att rena och fördröja dagvattnet. Rekommendationen från Svenskt Vatten är att dimensionerande flöde för beräkning av kapacitet i dagvattenledningar vid ej instängda områden utanför stadsbebyggelse ska utföras för 1 år återkomsttid (Svenskt Vatten, P90 Dimensionering av allmänna avloppsledningar, 2004). I denna plan dimensioneras reningsanläggningar för 10 års återkomsttid. För översvämningskänsliga områden och verksamheter är det numera vanligt att studera konsekvenserna av ett 100-års regn och vid behov anpassa bebyggelseplanering till detta. För aktuellt detaljplaneområde dimensioneras vattenvägar för bräddvatten utifrån 100 års återkomsttid. Detta kommer att beskrivas i planhandlingarna samt tilläggas som planbestämmelse på plankartan.

Vad gäller avskiljning av näringsämnen och föroreningar tillämpas en annan dimensioneringsprincip. Genom att dimensionera för ett visst nederbördstillfälle eller flödessituation är det möjligt att beräkna vad det motsvarar i behandlad del av årsflödet. Anläggningen anpassas efter recipientkänslighet och föroreningsinnehåll i dagvattnet. Det bästa recipientskyddet är en väl fungerande anläggning vid normala nederbördstillfällen.

Den största koncentrationen av föroreningar finns i den första ytavrinningen vid regn, så kallad "first flush". I många fall dimensioneras oljeavskiljare och reningsanläggningar endast för first flush, det vill säga 10-20 % av det dimensionerade flödet beroende av återkomsttid. Resterande vatten leds förbi anläggningen. Detta innebär att 80-90 % av allt årsvatten passerar genom anläggningen (Naturvårdsverket, Faktablad 8283 Oljeavskiljare, 2007). Mängden föroreningar blir inte större vid kraftigare regn. Recipienten har också större omsättning vid ett 100-års regn än vid ett mindre regn. Det är dock viktigt att vattenvägarna säkerställs för bräddflöden vid 100-års regn för att undvika till exempel erosion.

En anläggning för rening av ett 100-års regn skulle ta enormt stor area i anspråk och skulle normalt inte komma till full användning och då till ett mycket utspätt dagvatten. En så överdimensionerad anläggning skulle dessutom vara sämre anpassad att rena de flöden som uppkommer med mer frekventa intervaller.

Sammanfattningsvis kan inte dimensionering av dagvattenreningsanläggningar för 100 års regn motiveras ur varken miljö-, yt- eller kostnadssynpunkt och är helt emot rådande branschpraxis.

Fördröjningen dimensioneras med avseende på omgivande bebyggelse och markens känslighet för översvämning. Även höjdsättning samt placering av ny bebyggelse ska utföras för att säkerställa att översvämningsområden inte skapas. För vatten som bräddas vid 100-års regn kommer ytavrinning att ske via den nya hamnen. Höjdförhållandena ska medge att vatten kan avrinna till Alnösundet via lågpunkter i hamnanläggningen.

Eftersom avrinning av bräddat dagvatten först sker efter att förorenat dagvatten omhändertagits med "first flush" kommer detta vatten inte föra med sig föroreningar från hamnområdet som kan påverka miljökvalitetsnormen (MKN) för vatten i recipienten.

På grund av ovanstående förväntas inte MKN överskridas vid 100-års flöden.

Berörda exploatörer (Sundsvall Logistikpark och Sundsvall energi AB) samråder fortgående med Länsstyrelsen angående tillstånd för borttagande av berörda fornminnen.

I bilaga 6 tillhörande planhandlingarna (PM Vägtrafikflöden av tung trafik) finns efterfrågade trafikflödeskartor. Dessa redovisar en gemensam bild av trafikflödet från både Korstaverket och Sundsvall logistikpark. Detaljplanerna ska fungera oberoende av varandra och det bedöms

därför inte vara lämpligt med särskild redovisning i planbeskrivningen. Frågan kommer dock att belysas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Övriga synpunkter noteras inför kommande skeden med byggande och drift av logistikparken.

Svar har inkommit från

Kommunala myndigheter och bolag:

Sundsvall Energi AB

För Sundsvall Energis verksamhet är det synnerligen angeläget att i framtiden kunna ta emot bränslen på tåg och båt samt ha möjlighet till mellanlagring av bränsle på den reserverade ytan enligt planförslaget (5 ha). Bränslet kommer därefter transporteras på transportband till Korstaverket. Det är ej exakt klarlagt hur transportbandet ska förläggas och utformas. I detaljplanen bör därför en tillräckligt bred korridor anges där transportbandet får byggas.

Det är viktigt att det inför byggande och drift av logistikparken sker utredningar för att säkerställa att inte Korstaverkets olika anläggningar påverkas negativt. Om anläggningar berörs ska frågorna samrådas med Sundsvall Energi.

Befintlig avloppsledningen för processavloppsvatten från Korstaverket i konflikt med planerad containerhamn samt sjöfartsområde. Ny avloppsledning måste iordningställas innan markarbeten påbörjas.

Sundsvall Energi har i övrigt inget att erinra mot förslaget på ny detaljplan för Sundsvall Logistikpark.

Kommentar:

I detaljplanen kan transportbandet (med enklare väg för åtkomst) lokaliseras genom naturmarken inom ett större område. Exakt lokalisering och utformning kan därför bestämmas senare, när utredning om vilken korridor och utformning som är mest lämplig är klar.

Att ny avloppsledning måste iordningställas innan markarbeten påbörjas kommer att förtydligas i planbeskrivningen.

Övriga synpunkter noteras inför kommande skeden med byggande och drift av anläggningarna.

Kultur- och fritidskontoret

Kultur & Fritid har lämnat ett flertal synpunkter om aktsamhet om området och byggnaderna. Förvaltningen har ställt sig tveksam till en logistikpark i detta område. För framtida exploatering av områden med stora kulturhistoriska, rekreations- och naturvärden bör dessa vägas tyngre när en diskussion om bevarande eller icke bevarande förs.

Från förvaltningen har tidigare framförts som en kompensationsåtgärd att flytta en eller flera byggnader med särskilt värde. Sundsvalls museum var inledningsvis av samma åsikt, men meddelade senare att de inte ser någon möjlighet att flytta någon byggnad. Därefter har förvaltningen fått ansvaret för Norra berget och frågan om Naturrum har tagits upp i gruppen för Naturreservatsbildningen. En möjlig användning finns därför för en byggnad på Norra berget. För bevarande av kulturvärden föreslår därför Kultur & Fritid att det ges möjlighet att tillsammans med Stadsbyggnadskontoret göra en kompletterande utredning om möjligheterna för att flytta till exempel en byggnad till Norra berget som en kompensationsåtgärd.

Vad gäller kompensatoriska åtgärder får förlust av områden för friluftsliv och rekreation har Kultur & Fritid inga ytterligare synpunkter.

Kommentar:

Byggnadernas framtid kan komma att hanteras i särskilt utredning beroende på politiska beslut. Flytt av byggnader finns för närvarande inte med i förslaget till kompensationsåtgärder, men om finansiering kan lösas är det dock intressant att utreda dessa möjligheter. Synpunkterna noteras och vidarebefordras till ansvariga.

Miljökontoret

Miljökontoret ser positivt på att flera av de synpunkter som framfördes av miljönämnden över samrådsförslaget har beaktats i utställningsförslaget. Det finns dock andra synpunkter som ännu inte har beaktats i tillräcklig omfattning.

Miljökontoret har efterfrågat en utförligare redovisning av alternativa lokaliseringar som inför miljöprövningen kan säkra att det bästa alternativet valts för exploateringen. Redovisningen bör kompletteras med en bedömning av hur miljöaspekterna integrerats i valet av alternativ i närområdet.

Förlusterna i natur- och rekreationsvärden till följd av planen har ännu inte bedömts ekonomiskt. Detta måste göras innan beslut fattas om vilka medel som ska avsättas för åtgärderna.

Miljökontoret anser att vatten från trafikytor bör anslutas till reningsanläggning med oljeavskiljare och rening i flera dammar. Bypass behövs sannolikt vid höga flöden.

Det är mycket positivt att planförslaget uttalar en vilja att anlägga gröna tak där detta är möjligt. Detta kan minska föroreningsnivåerna i takvatten, bullernivåer och förbättra takisoleringen.

Miljökontoret vill åter betona vikten av en noggrann planering inför byggskedet för att inte miljö och närboende påverkas/blir störda på ett otillåtet sätt.

I detaljplaneförslaget finns en planbestämmelse som föreskriver att mark- och bygglov inte får ges för ändrad markanvändning innan eventuella markföroreningar avhjälpts. Miljökontoret önskar att "*för ändrad markanvändning*" tas bort så att planbestämmelsen blir mer generell och avser alla mark- och bygglov.

Miljökontoret anser att beskrivningen av misstänkta markföroreningar brister och inte är tillräckligt utredd. Den historiska beskrivningen samt provtagningen ger till exempel inte tillräckligt stöd för att hävda att det inte finns risk för att stöta på okända föroreningar inom området. Dessutom finns pågående verksamheter inom området som innebär risk för markföroreningar, bland annat Neste Oil. Utöver pågående verksamheter fanns Petersvik tidigare glasbruk inom området för detaljplanen enligt miljökonsekvensbeskrivningen och den fördjupade översiktsplanen. Området för glasbruket är inte undersökt och det finns en osäkerhet kring föroreningssituationen. Det bör sammanfattningsvis minst framgå var det finns misstanke om föroreningar och på vilket sätt och i vilket skede det krävs fortsatta undersökningar för att markföroreningar ska kunna saneras enligt planbestämmelsen.

Kommentar:

Alternativa lokaliseringar har bedömts i det tidigare planarbetet och redovisas även fördjupat i detaljplanen. Texten "Bortvalda lokaliseringsalternativ" kommer dock att flyttas från rubriken "Bedömning" till den mer korrekta rubriken "Nollalaternativ och jämförelsealternativ" i planens miljökonsekvensbeskrivning för att tydliggöra detta. Texten kommer även att ses över så att det tydligare framkommer hur valet har gått till. I samband med ansökan om tillstånd enligt miljöbalken kommer miljöaspekterna att tydliggöras i val av lokalisering.

Förlusterna i natur- och rekreationsvärden till följd av planen bedöms delvis i ekonomiska termer i samband med arbetet med kompensationsåtgärderna. Detta pågår i en parallell process i kommunstyrelsen.

Detaljplanen reglerar inte val av reningsanläggning för dagvatten, endast att dagvatten ska fördröjas och renas inom planområdet innan det släpps vidare till recipient. Teknisk lösning ska redovisas i samband med bygglov. Dagvattendammar får uppföras inom hela planområdet där det behövs. Dagvattenfrågan kommer även att prövas i samband med miljöprövningen.

Synpunkten om vikten av en noggrann planering inför byggskedet för att inte miljö och närboende påverkas/blir störda på ett otillåtet sätt kommer att beaktas inför kommande skeden med projektering, byggande och drift. Logistikparken kommer i samband med miljöprövningen redovisa underlag som gör det möjligt för mark- och miljödomstolen att fastställa villkor som också omfattar byggskedet.

Planbestämmelsen att "mark- och bygglov inte får ges för ändrad markanvändning innan eventuella markföroreningar avhjälpts" kommer att kvartstå eftersom en mer generell bestämmelse skulle kunna försvåra bygglov för pågående verksamhet när logistikparken är i bruk.

Markföroreningssituationen bedöms vara tillräckligt utredd. Miljöprovtagningar är utförda på punkter inom planområdet och de markföroreningar som finns ligger under gränsvärdena vilket bedöms medföra att inga ytterligare utredningar behöver göras i detta skede. Området består till stor del av oexploaterad mark och bostäder vilket inte kan sägas leda till misstanke om markföroreningar. Inom området finns även pågående industriverksamhet vid den sydligaste delen av Sundsvalls hamn, samt olje- och gasbergrum: Här föreslås ingen större förändring och ytterligare utredningar inom dessa området för framtagande av detaljplanen bedöms inte nödvändig. Om misstanke om tidigare okända markföroreningar uppstår vid markarbeten för logistikparken måste dock dessa provtas och hanteras enligt gängse standard för förorenad mark, såsom SGF:s och Naturvårdsverkets föreskrifter.

Glasbrukets lokalisering beskrevs i fördjupningen av översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken vara osäker. Nu är platsen säkrad, utanför planområdet. Att felaktigheter om detta inte kvarstår ska ses över inför antagandet av detaljplanen.

Övriga synpunkter noteras inför kommande skeden med miljöprövning samt projektering,

Räddningstjänsten

Den huvudsakliga mängden farligt gods som rangeras vid nuvarande kombiterminal har sin slutdestination vid Stockviksverken strax söder om Sundsvall. En flytt av kombiterminalen kommer medföra att transporter av farligt gods med slutdestination Stockviksverken exponeras mot staden två ggr, dels genom staden söderifrån via järnväg, dels förbi staden söderut längs E4 via lastbil. En kompletterande terminal belägen vid Stockviksverken utmed Ostkustbanan skulle medföra att detta gods ej behöver transporteras genom Sundsvall vidare mot den nya kombiterminalen för omlastning samt transport söderut mot slutdestination.

Släckvattenförsörjningsproblematiken kan med fördel lösas på ett sätt likt man gjort vid Oljehamnen (Vindskärsvarv), havsvattenansluten pump med tillhörande fördraget brandpostsystem.

Kommentar:

Prioritet ett är att flytta lossning, lagring och omlastning av farligt gods från centrala Sundsvall och enligt genomförd utredning är det en fördel att godset fraktas till en gemensam och väl anpassad logistikpark. Övriga eventuella kompletteringar kommer att samrådas med Räddningstjänsten om aktuellt.

Synpunkten om släckvattenförsörjningsproblematiken noteras inför projektering och byggande av logistikparken.

Svar har inkommit från

Företag:

Neste LPG AB

De planer som finns för en LNG-anläggning kommer med största sannolikhet att påverka utformningen/platsen för Nestes verksamhet, bland annat utifrån krav på skyddsavstånd. Då verksamhetsutövaren för LNG-anläggningen ännu är okänd och då Neste ännu inte vet var de ska vara lokaliserade emotsätter sig Neste de illustrationer, påståenden och resonemang att LPG/LNG-verksamheten kan samlokaliseras. Det bör göras en mer detaljerad undersökning/utredning angående möjligheterna/svårigheterna kring detta i samråd med Neste, Räddningstjänsten, eventuellt även MSB och ägarna av LNG-verksamheten (i nuläget Sundsvalls Logistikpark).

Det krävs även bättre underlag/undersökningar (förslagsvis tillsammans med Sundsvalls Energi AB och Neste LPG AB) för att säkerställa att förmodade schakt- och sprängningsarbeten inte påverkar/skadar bergrum och övrig utrustning. Neste förutsätter att schakterna och sprängningarna i området inte kommer att påverka grundvattennivåerna/bergrummen, inom och utom planområdet.

Neste vill återigen poängtera:

- Det är viktigt att hålla objekt med hög brandklass på korrekt avstånd från LNG-verksamheten.
- Regler och föreskrifter för avstånd till elektrifierade ledningar samt för gasolhantering måste följas.
- Kostnaden för en eventuell flytt/omlokalisering ska inte belasta Neste.
- Nestes verksamhet ska kunna bedrivas utan avbrott under byggnationen.

I bilaga 21 *PM geoteknik* står det att alla bergrum har en volym om 100000 m^3. Bergrum E rymmer i själva verket 60000 m^3.

Neste kräver ett förtydligande för hur deras arrendeavtal och servitut eventuellt kommer att påverkas.

Neste emotser vidare diskussioner för utvecklingen av området och hur det eventuellt kommer att beröra företagets verksamheter.

Kommentar:

Detaljplanen reglerar ytor och övergripande krav som möjliggör en etablering av hela logistikparken. För delar av de planerade verksamheterna krävs tillstånd enligt miljöbalken. För att bygga logistikparken krävs ytterligare utredningar och detaljerad projektering av respektive verksamhet. Detta kommer att ske i samråd med befintliga och berörda verksamheter och utifrån gällande regler och föreskrifter. Många frågor Neste lyfter kommer att hanteras i tillståndsasökan för verksamheten.

Preliminära beräkningar visar på små förändringar i grundvattennivåer men förändringar kan inte uteslutas. Bergrummens fortsatta drift kommer dock att säkerställas. Ytterligare redovisning på mer detaljerad nivå kommer dock att göras i samband med miljöprövningen.

Det är idag Sundsvall Hamn som upplåter mark och har avtal med Neste. Sundsvall logistikpark har ännu inte startat något avtalsarbete gentemot företaget. Frågan om Nestes arrendeavtal och servitut kommer därför att hanteras separat.

Felaktigheter om bergrummen kommer att justeras.

SCA

SCA är generellt mycket positiva till planförslaget, men har vissa synpunkter.

Regleringsgraden på plankartan är onödigt hög vilket kan försvåra för de mest effektiva och miljömässiga lösningarna vid detaljprojektering.

Intrånget i Dp 250 bör minimeras så långt det är möjligt. Investeringarna som Dp 250 innebär (bland annat två nya pappersmaskiner) är inte beslutade, med SCA vill fortfarande värna om marken för investeringar i utökad produktion.

Generellt bör i planen tydligare säkerställas utrymme för bullerskydd, framför allt inom områden för den omkringliggande naturmarken.

Planens utformning kommer inte att tillgodose SCAs behov av magasinsyta/god funktion för verksamheten. Behovet uppgår till 30000 m^2 kvartersmark, varav 20000 m^2 magasinsyta. Ytorna söder om det planerade magasinet behöver ha en bredd av minst 50 meter, men helst 70 meter för god funktion. Planen medger endast ett utrymme om 35 meter som i själva verket bara blir 25 meter med släntkrön etc. borträknat. SCA kan tänka sig att bevara den naturliga strandlinjen vilket skulle kunna skapa utrymme för lastbilar på delar av magasinets långsida. Detta är inte optimalt, utan ska ses som en kompromiss för att få till stånd en rimlig funktion för magasinet utan alltför ingripande förändringar.

Markanvändningen inom ytorna T_1 och T_2 bör vara mer öppen. Det vore bättre om den långsträckta ytan vid kombiterminalen får en och samma benämning. T-ytorna bör även ökas norrut i kvartersmarken på grund av tillkomna järnvägsspår.

Att allmänheten under en övergångsperiod skulle få tillgång till stranden (söder om T_2-ytan mot Ortviken) är orimligt på grund av en lång rad legala, säkerhets och praktiska skäl. En eventuell väg till Kaptensudden måste stängslas in på ömse sidor vilket innebär orimliga praktiska hinder för arbete och utveckling inom industriområdet. I förslaget nämns heller ingenting om finansieringen av en sådan exklusiv och skyddad genomfart till Kaptesudden.

I övrigt finns en felaktighet på sida 94 i Planbeskrivningen. I den 6:e punkten står det felaktigt 1000 m^2 istället för 10000 m^2.

På detaljplanekartan bör dagens placering av vattentuben genom hamnen märkas ut som u-område.

Kommentar:

Intentionen i och med framtagandet av detaljplanen har varit att göra en sådan flexibel plan som möjligt. Detta för att inte begränsa möjligheterna till effektiva och miljömässiga lösningar. Planen är så flexibel den kan bli utöver nödvändiga åtgärder och krav för att verksamheten ska kunna bedrivas utan risk för påtagliga störningar för allmänheten/ närboende.

Transportkorridoren mot Ortviken har sedan samrådsförslaget setts över för att minimera intrånget i Dp250. Väg och järnvägs minsta behov av ytor/radier ligger till underlag för

aktuellt område. Inga förändringar kan därför göras om inte transportkorridoren ska tas bort helt och hållet vilket inte är aktuellt.

Bestämmelsen om bullerskydd har setts över i samband med utställningsförslaget. Det finns flexibilitet att skapa bullerskyddsåtgärder inom både kvartersmarken och delvis inom den omkringliggande naturmarken. Ingen förändring kommer därför ske utifrån synpunkten.

Det byggbara området för J_1 söder om kombiterminalen är drygt 37000 m_2 stort (d.v.s. exklusive s.k. "prickad mark"). Ytan får bebyggas med en totalhöjd om +25.00 i RH2000 (cirka 20 meter högt från föreslagen markyta). 10000 m_2 av denna yta får därutöver bebyggas med en totalthöjd om +50.00 i RH2000 (cirka 45 meter högt från föreslagen markyta). Illustrerat magasin är 26.000m^2 (varav 6000m^2 för tåglastningsdelen). Ytmässigt bedöms denna yta bemöta SCAs framförda behov. Den byggbara ytan har fastlagts utifrån krav på bland annat järnvägspår, befintlig strandlinje. God funktion bedöms kunna uppnås genom att magasinet utformas på annat sätt utifrån platsens begränsningar. Ett något längre och mindre brett magasin skulle kunna ge lite mer utrymme mot söder. Utöver det kan stödmurar istället för slänter maximera ytan.

Området T_1 norr om kombiterminalen kommer att ses över. Övrig yta för T_1 bedöms behöva regleras särskilt för att säkerställa för den primära vägtrafiken. T-ytorna har sedan samrådsförslaget utökats 15 meter norrut för att inrymma alla aktuella järnvägspår.

Sundsvall logistikpark är positiv till och vill verka för att allmänheten under en övergångsperiod kan få tillgång till stranden. Frågan hanteras särskilt och samråd kommer att hållas med berörda om så blir aktuellt.

Felaktigheten i texten kommer att rättas till.

Dagens vattentub ligger på områden där det nu föreslås nya byggrätter. Då det inte är bra att ha en sådan stor och viktigt ledning under en kommande byggnad bör ledningen flyttas till redovisade u-områden. Vattentuben skyddas genom ledningsrätt. Denna rättighet kan behöva omprövas. Förhandlingar med berörda angående servitut, ledningsrätter med mera pågår parallellt med detaljplanearbetet. Ansvar för kostnad för flytt av SCAs vattentub beskrivs i Genomförandebeskrivningen genom att behövliga markförvärv, rättighetsupplåtelser samt byggnationer och anläggningsarbeten inom kvartersmark bekostas av berörd exploatör/fastighetsägare. Detta inkluderar även kostnader för eventuella flyttningar av markledningar och ombyggnadsåtgärder i angränsande ytor, vilka härrör från exploateringen.

Svar har inkommit från

Privatpersoner:

Jan-Olov Svensson

Planförslaget tar inte hänsyn till varken boendemiljö eller naturmiljö utan redovisar bara industrins och näringslivets önskemål. Området för tredjepartslogistik har till exempel givits ett för stort utrymme på bekostnad av bullerskyddande berg och skog. Banverkets utredning, angående förläggande av logistikparken i Fillan norr om hamnen, har även avfärdats alltför lättvindigt. Samma gäller strandskyddet som sätts ur spel alltför lätt. En bättre/ärligare redogörelse för planens konsekvenser efterlyses, positiva som negativa och inte enbart ur en industriell synvinkel utan även ur ett allmänt samhälleligt perspektiv.

Jan-Olov Svensson ställer i övrigt ett antal frågor:

- Vad går framtida medborgare i Sundsvall miste om när kommunens enda strandnära naturområde ödeläggs?
- Hur ska Granbacken skyddas under utbyggnadsskedet och när anläggningen tas i bruk, till exempel under bergssprängningarna?
- Vad innebär den mur som ska avskärma järnvägen till Ortviken?
- Kan en större del av Korstaberget skonas och en bredare skogsremsa sparas?

Kommentar:

Detaljplanens utformning och omfattning bygger på verksamheternas behov och omgivningens krav på störningsskydd.

Framtidens krav på alla typer av transporter blir allt högre både kapacitetsmässigt och i miljösynpunkt. Avsikten med den planerade containerhamnen är att den ska bidra till att regionen får en sammantaget större transportkapacitet (godsvolymer, omsättning m.m.), en ökad transporteffektivitet (avseende tid, miljö med mera) och en större flexibilitet (större utbud, fler samverkansmöjligheter och så vidare). Idag transporteras 4780 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit eller 20-fots container) över kaj från Tunadalshamnen (2010). En analys av marknaden i Sundsvallsregionen visar att det år 2015 finns ett underlag för 15000 TEU per år över kaj vid en ny containerhamn och som till 2025 har växt till 55000 TEU per år. Exporten utgör cirka 2/3 av volymen. Företagen inom skogs- och pappersindustrin står för en stor del av exporten och förväntas kraftigt öka sin andel av containeriserat gods i den närmaste framtiden.

En fördjupad lokaliseringsutredning är framtagen och redovisad i sin helhet i bilaga till detaljplanen. Redovisade alternativ har utvärderats utifrån deras lämplighet i första hand. Om ett lokaliseringsområde inte kan motsvara verksamhetens behov av ytor, vattendjup, möjlighet till närhet mellan verksamheter och så vidare har alternativet avfärdats innan ytterligare utredning skett (till exempel gällande miljöfaktorer). Om inte logistikparken har en möjlighet att fungera optimalt, uppnå en kritisk godsvolym och bli miljömässigt- och ekonomiskt hållbar har det inte bedömts vara nödvändigt att utreda ytterligare eftersom alternativet aldrig skulle bli aktuellt. De viktade faktorerna i lokaliseringsutredningen har framkommit utifrån verksamhetsens fysiska behov av ytor, hamndjup och så vidare. Utredningen har skett med ledning av Sundsvall logistikpark/kommunen och konsult.

Gävle och Trondheim hamn kan inte anses vara en möjlig alternativ lokalisering i miljöbalkens mening. En hamn vars ändamål är att stärka den inomregionala godsinfrastrukturen kan rimligtvis inte lokaliseras tiotals mil utanför regionens mest perifera delar. Nyttjande av kombiterminal/hamn i ett annat läge än nu föreslagen skulle heller inte bidra till att lösa de problem och tillgodose de anspråk som identifierats i närområdet enligt den fördjupade översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken. Fördjupningen antogs 2009 och är kommunens mål och vision för området som nu tar form i en detaljplan. Föp är genomförd i enlighet med miljöbalken samt plan- och bygglagen. Planen är därefter antagen i Kommunfullmäktige. Aktuellt detaljplaneförslag följer de intentioner som tidigare beslutats i föp.

Utansjö framhålls som ett fördelaktigt alternativ men saknar Petersviks närhet till stor godsexportör och möjlighet att tillgodose det lokala behovet. Utansjö, tillsammans med Härnösand och Söråker, ger inte en bättre resurshushållning eller mer begränsade intrång och olägenheter än vid Petersvik och kan därför inte anses vara ett alternativ som behöver utredas vidare.

För att en etablering av en containerhamn och kombiterminal ska vara hållbar krävs en absolut närhet mellan dessa verksamheter. Fillan och Tunadal ligger för långt från varandra i detta avseende. Alternativet i Fillan saknar även hamndjupet och den direkta närheten till markytor som krävs för tredjepartslogistik och två transportkrävande verksamheter (Ortviken och Korstaverket). En förutsättning för att utveckla terminalen är att möjlighet finns att uppnå en kritisk godsvolym och att det uppkommer regionala utvecklingseffekter i form av följdetableringar i närheten av kombiterminalen.

I Banverkets utredning låg fokus framför allt på en lokalisering av kombiterminal. Denna skulle i utredningen kunna ha viss koppling till Tunadalshamnen. Banverkets utredning har därmed inte hanterat nu aktuell helhetslösning med fokus på containerhamn med omedelbar närhet till kombiterminal och kringytor. I övrigt finns även behov av ytor med koppling till Korstaverket för transport och hantering av biobränsle.

Planens konsekvenser redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Denna är framtagen ur ett objektivt perspektiv utifrån ett politiskt ställningstagande i den fördjupade översiktsplanen att logistikparken ska lokaliseras i mellan Ortviken och Korstaverket.

Kompensationsåtgärder kopplat till utvecklingen inom planområdet planeras för att ersätta/mildra konsekvenserna för förlorade värden i samband med ianspråktagande och exploatering av området. Denna fråga hanteras parallellt med planarbetet och avses regleras med särskilda avtal. I övrigt planerar kommunen att föra stadslivet närmare vattnet, bland annat genom projektet Norra kajen. Här omvandlas industrimark till en attraktiv del av innerstaden med bland annat bostäder, strandpromenad, 100 båtplatser, grönområden och service och kommersiell verksamhet.

Exakt hur skydd kommer att utföras under byggtiden kan inte sägas vara en detaljplanefråga. Frågor som rör byggande av logistikparken kommer att lyftas i den efterföljande miljöprövningen för verksamheten. Gällande regler och riktlinjer för störningar kommer att följas.

För att säkerställa att obehöriga inte kommer in i verksamhetsområdet, och till exempel skadar sig eller saboterar, kommer verksamhetsområdet och hamnen att omgärdas av stängsel/yttre skalskydd. Skalskyddet kan kombineras med skydd mot buller, insyn, ljus och så vidare. Skalskyddet kommer att utgöras av lämplig typ av hägnad samt bevakade in- och utfarter. Exakt utformning och placering av denna inhägnad kommer att ske i ett senare skede. Då verksamhetsområdet kan komma att byggas ut i etapper har en flexibel bestämmelse satts på

plankartan för krav på stängsling/skalskydd. Detta kan på så sätt utformas och lokaliseras där det behövs allt eftersom verksamheten växer.

Markanspråken och detaljplanens utformning och omfattning bygger på verksamheternas behov och omgivningens krav på störningsskydd. Så stor del som möjligt av Korstaberget har medvetet sparats med dessa förutsättningar. Grönområdet på Korstaberget har framför allt betydelse för landskapsbilden.

Namninsamling *Rädda Petersvik*

Inkommen namninsamling (164 st. namn) som protesterar mot att Petersvik ska jämnas med marken och ersättas med en stor asfalterad logistikpark.

Flera har uttalat att Petersvik är en unik miljö som bör bevaras, dags för Sundsvalls kommun att ta ansvar och bevara denna unika miljö till barn, barnbarn och kommande generationer, Petersvik är en del av Sundsvalls industrihistoria som inte kan återskapas om den en gång är utplånad.

Kommentar:

Namninsamlingen noteras. Se även kommentar under Maria Hagelby Odbratt och Göran Odbratt om Kulturhistorisk dokumentation.

Anläggningssamfälligheten/Bostadsrättsföreningen Ljustadalen

Anläggningssamfälligheten/Brf Ljustadalens yttrande avser enbart den del i detaljplanerbetet som omfattar trafik- och bullersituationen utefter Väg 622 (Ljustavägen) genom Ljustadalen, allmänt kallad Timmervägen.

I underlaget redovisas ett nuläge på 7500 fordon per dygn på Ljustavägen, varav 7% tung trafik. Trafikverket uppger att det inte finns något underlag för detta. Trafiksiffran är felaktig och den egentliga siffran är mycket högre, bland annat beroende av utbyggnaden av Birsta och Östra Birsta. Någon trafikmätning verkar inte har gjorts sedan 2004. Med tanke på de trafiksäkerhets- och bullerproblem som finns utefter aktuell vägsträcka är det stötande att en sådan omfattande utredning inte använder sig av riktiga trafikmängder.

Anläggningssamfälligheten/Brf Ljustadalens är tacksamma till förslaget att reducera den tunga trafiken utefter väg 622 genom Ljustadalen. Transporter till och från Ortviken nämns inte i underlaget men det förutsätts att även de ingår i nämnda trafikstyrning. Det går dock inte att förstå hur denna styrning ska kunna efterlevas då den tunga trafiken till Timmerintaget vid Fillan ska gå via väg 622. Hur detta ska fungera/efterlevas måste kunna redovisas. Den förslagna förändringen ska genomföras omgående då det inte finns någon anledning att vänta med denna positiva förändring. Det kan förväntas en rejäl trafikökning av tung trafik utefter Väg 622 genom byggtrafik för Malandsbanan, Tunadalsutbyggnaden och byggandet av Sundsvalls Logistikpark, men även persontrafik från Alnö p.g.a. motorvägsbyggandet och byggnationerna utefter Johannedalsvägen.

Redovisade bullerkartor styrker kravet på bullervallar (nya/renovering av befintliga) längs väg 622 både i nuläget och i det utbyggda alternativet då 55dB minst ska klaras.

Reduceringen av den tunga trafiken innebär inte att boendes berättigade krav på trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs för väg 622 genom Ljustadalen:

- Hastighetssänkning till 50 km/per timme (minskat buller och ökad trafiksäkerhet).
- Rondellösning korsning Kantarellvägen, Söndagsvägen och Torsdagsvägen.
- Planfria korsningar för gång- och cykeltrafik vid korsning Söndagsvägen/Torsdagsvägen.
- Trafiksäkring av bushållplats vid korsning Torsdagsvägen.
- Separering av gång- och cykeltrafik mellan Torsdagsvägen och Antennvägen.

Kommentar:

Trafiksiffran 7 500 fordon/årsmedeldygn (7 % tunga) är ett underlag från kommunen genom punktmätning på Ljustavägen utförd 2008-08-19 till 2008-08-25 av Vectura. Detta är den senaste mätningen som gjorts på Ljustavägen och får därför anses som den mest korrekta av de mätningar som finns tillgängliga. Tidigare mätning är utförd 2004 på Ljustavägen och visar en trafikmängd på enbart 5 980 fordon per dygn. Efter 2004 har affärsområdet Birsta byggts ut. Nya mätningar kommer att ske under 2012. Bland annat kommer en ny mätpunkt att placeras ut på Johannedalsvägen i början på maj.

Tung trafik till och från Korstaverket samt Sundsvall Logistikpark kommer efter synpunkter att ledas via Johannedalsvägen-Gärde-E4 istället för Ljustavägen. Det stämmer att även transporter till och från Ortviken är tänkta att använda samma sträcka för att i framtiden kunna använda interna vägar inom den planerade logistikparken för att nå Ortviken.

För att efterleva att tung trafik, som idag använder Ljustavägen, i framtiden använder Johannedalsvägen Västra för att ansluta till E4 kan så kallad avtalstrafik användas. Detta innebär att avtal sluts med åkerierna om att de använder specifika vägar. De enstaka tunga transporter som inte ingår i de ovan nämnda avtalen kan tyvärr endast rekommenderas att använda föreslagna vägar. Avtalstrafik används redan i nuläget av bland andra Sundsvall Energi AB och SCA. Intentionen hos Sundsvall Logistikpark är att i framtiden använda sig av avtalstrafik. Detaljplanen kan dock inte specifikt reglera trafikföringen utanför planområdet, men frågan kommer att vidarebefordras till berörda väghållare.

För trafikbuller är de riktvärden som anges i den så kallade infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97: 174) gällande dvs. för fastigheter som har en ekvivalent ljudnivå (dygnsmedelvärde) som överstiger 65 dB(A) ska åtgärder vidtas.

Det finns redan idag bulleråtgärder gjorda på vägarna i området, men vid behov kommer ytterligare åtgärder att vidtas.

Anna Hagelby

Anna Hagelby anser att kommunen besvarat remissvaren efter samrådet på ett mycket kortfattat och knapphändigt sätt. Därför kräver Anna Hagelby att kommunen återigen besvarar ställda frågor men på ett mer pedagogiskt och lättförståeligt sätt.

Vissa synpunkter har blivit bemötta, men flera av Anna Hegelbys synpunkter har lämnats helt obesvarade. De punkter där kommunen inte tillmötesgått/besvarat önskar Anna Hagelby ytterligare förklaring till varför. Vissa synpunkter har inneburit revideringar av planhandlingarna, men inget svar varför det från början valts att göra på ett annat sätt.

Förutom de frågor som är lämnade obesvarade så har Anna Hagelby följande nya frågor på det nu framtagna utställningsförslaget:

- Varför ändrades bestämmelsen *"Ingen byggnadsdel får överstiga bakomliggande natur"?* Hur kan den obrutna trädsiluetten, ena dagen vara så viktigt i flera utredningar och andra dagen vara så oviktigt?
- Det är viktigt att illustrationer redovisar maximala utbyggnadsmöjligheter så att politiker, sakägare och övriga medborgare har rätt underlag att fatta beslut utifrån. Den nu redovisade illustrationsplanen redovisar fortfarande inte maximala utbyggnadsmöjligheter. Vidare stämmer inte skalan på illustrationsplanen med plankartan. Är detta en medveten felaktighet för att framhålla en mindre utbyggnad än vad som kan bebyggas? Är denna uppenbara felaktighet sanktionerat av kommunens politiker?

Sammanfattningsvis anser Anna Hagelby utifrån framförda kommentarer att föreslagen detaljplan bör stoppas tills samtliga frågor är grundligt utredda. Vidare bör kommunen även studera flera alternativa lokaliseringar.

Kommentar:

Kommunen beklagar att Anna Hagelby inte känner att hon fått svar på sina frågor. Kommunen förtydligar därför frågan om fotomontagen. Maximal utbyggnad redovisas på illustrationerna och det har inte gjorts någon förändring av detta från samrådet. Det gjordes dock en revidering av Illustrationsplanen mellan samråd och utställning. Till samrådet redovisades endast maximal planerad utbyggnad. Med detta menas maximal utbyggnad som Sundsvall logistikpark avser att göra. Dock skiljer sig denna något mot egentlig utbyggnadsmöjlighet enligt detaljplanekartan. Detta rättades till inför utställningen då en illustration med maximal utbyggnadsmöjlighet lades till på kartan. Maximal utbyggnadsmöjlighet regleras på plankartan inom ramarna för vad området tål men samtidigt kunna vara en flexibel detaljplan. Den maximala utbyggnadsmöjligheten justerades även mellan samråd och utställning genom att exploateringsgraden reglerades ner. Bakgrunden till detta var bland annat att de nya exploateringstalen bedöms vara bättre anpassade till den planerade verksamheten i full drift. Illustrationskartan och detaljplanekartan redovisas i övrigt i olika skalor av praktiska skäl, det vill säga för att undvika så stora pappersformat.

Kommunen vill även förtydliga den sedan samrådet borttagna bestämmelsen "enskilda byggnadsdelar" (som får utformas med en högsta totalhöjd på +50,00 i RH2000). Bestämmelsen togs bort till utställningen eftersom den ansågs vara otydlig. Vad som menades var att delar av byggnader skulle kunna utformas höga på grund av särskilt behov, till exempel skorstenar. Även bestämmelsen "Ingen byggnadsdel får överstiga bakomliggande natur" togs bort

då även den ansågs vara otydlig. Som Anna Hagelby nämner blir upplevelsen olika beroende på varifrån man iakttar byggnaderna. Det bedöms istället tillräckligt att reglera byggnadernas totalhöjd i RH2000.

De justeringar som gjordes mellan samråd och utställning berodde till stor del på de yttranden som inkommit vilket är syftet med samrådet. Kommunen bedömer i övrigt att Anna Hagelby i samrådsredogörelsen fått svar på sina frågor. Där respektive fråga redan beskrivits i kommentar under annat yttrande har hänvisning till dessa kommentarer skett för att undvika dubbelskrivningar.

Carina Bergqvist och Stefan Gisslin

I planen redovisas skyddsavstånd (s.84 i planbeskrivningen). Här redovisas avstånd till bland annat Granbacken, men hur är det med avstånd till bostäder på Alnön? Fokus ligger generellt kring Granbacken/Petersvikområdet. Vilka utredningar har gjorts på Alnösidan (Gustavsberg/Lervik) eller är bedömningen att avståndet är större än 500 meter? När det gäller till exempel brandsäkerheten hänvisas till närmaste bostad som 1 km. Vad händer vid kraftig blåst eller dylikt?

Det beskrivs att bebyggelse utmed Alnösundet, som redan i dag är utsatt för buller, bedöms få höjda bullernivåer och totalt kommer fler bostäder att utsättas för industribaserat buller. Störningarna blir betydande om inga åtgärder vidtas. På flera ställen beskrivs åtgärderna för buller i ordet "bör" eller "möjlighet". Carina Bergqvist och Stefan Gisslin vill påtala att detta måste vara faktiska krav och ställer att antal specifika frågor:

- Vilka bullernivåer kan boende på andra sidan sundet/Alnön förvänta sig under byggperioden och vilka insatser görs för att dämpa dessa?
- Kommer arbete att ske helger/nattetid?
- Finns det möjlighet att sätta upp bullermätare före/efter utbyggnaden hos oss för att göra jämförelser?
- Om bullernivåerna visar sig bli höga, kan kompensation/inlösen då ges eller vilka alternativ finns (till exempel bullerplank, bullerdämpande fönster)?
- Går det att bada i Alnösundet under byggnadsarbetet(på grund av grumling med mera)?
- Har Gustavsberg/Lerviksområdet varit föremål för inlösen?

Carina Bergqvist och Stefan Gisslin önskar helst att logistikparken inte byggs ut alls med anledning av hur det kommer att påverka dem.

Kommentar:

I planen ligger fokus på boende närmast verksamheten, det vill säga Granbacken. Det redovisade avståndet utgår från närmaste fastighet till området för tredjepartslogistik. Avståndet mellan hamnen och Granbacken är omkring 800 meter. Mellan närmaste bostäder på Alnön och längst ut på hamnen är avståndet cirka 750 meter, det vill säg inte kortare än från Nestes befintliga verksamhet. Vid en eventuell brand och kraftig blåst kan närboende komma att drabbas negativt, men risken bedöms inte vara större än i dagsläget. Problematiken beskrivs bland annat i planens bilagor "Riskbedömning, Sundsvalls kombiterminal och containerhamn" samt "Säkerhetsrapport 2011, LNG-terminal i Petersvik, Sundsvall".

Åtgärder för buller kommer att krävas om riktvärdena överskrids. För att tydliggöra detta har riktvärdena förts in som bestämmelse på detaljplanekartan (den juridiskt bindande delen av planen). Om ett överskridande inte åtgärdas måste verksamheten stoppas fram till behövliga åtgärder är vidtagna. Carina Bergqvist och Stefan Gisslin har rätt i att åtgärderna för buller ska benämnas som krav (ska) och inte "bör" eller "möjlighet". Detta kommer att justeras inför antagandet.

Svar på Carina Bergqvist och Stefan Gisslins specifika frågor:

- *Särskilda riktlinjer finns och ska gälla under byggtid (Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15). Exakta villkor för störningar under byggtid kommer att ges i miljöprövningen.*
- *Frågan om arbete kommer att ske på helger/nattetid kommer att hanteras i den kommande miljöprövningen för verksamheten.*
- *Beräkningsmodellerna för buller är vedertagna och bedöms vara tillförlitliga. Om rätt värden matas in i beräkningsmodellen ger det en mycket bra bild av hur verkligenheten kommer att bli. Detta har gjorts utifrån de uppgifter som finns om logistikparken i drift och hänsyn har bland annat tagits till typ av markyta, till exempel vatten. Buller från väg, järnväg och industri finns medtagna i beräkningarna och vilket omgivningsbuller som uppkommer av dessa verksamheter. När verksamheten är i drift kan bullermätningar utföras för att säkerställa rätt bullervärden.*
- *Om bullernivåerna blir höga kommer framför allt åtgärder inom verksamheten att vidtas så att riktvärdena klaras. Frågan om inlösen utvecklas under kommentar till Eva och Mats Anreps synpunkter.*
- *Hamnutbyggnaden kan komma att innebära viss grumling av vattnet vilket dock är övergående. Det finns i övrigt inga allmänna badplatser i Alnösundet på grund av att det inte är så lämpligt redan i dagsläget. Detta kommer inte att förändras i och med att logistikparken byggs/tas i bruk.*
- *Gustavsberg/Lerviksområdet har inte varit föremål för inlösen.*

Eva och Mats Anrep

Eva och Mats Anrep motsätter sig all industriutbyggnad i området runt Petersvik och Korsta. Boende och livskvalitet borde prioriteras i ett så centralt läge.

Det finns ingen möjlighet för Eva och Mats Anrep att bo kvar om planerna blir till verklighet. Med anledning av detta önskar Eva och Mats att kommunen antingen löser ut dem om fastigheten inte kan säljas till ett marknadsmässigt pris (innan alla utbyggnadsplaner började) eller tillser att de inte blir ekonomisk drabbade om fastigheten tvingas säljas till ett lägre pris.

Kommentar:

Som en del av kommunens arbete med att föra stadslivet närmare vattnet planerar kommunen bland annat projektet Norra kajen. Här omvandlas industrimark till en attraktiv del av innerstaden med bland annat bostäder, strandpromenad, 100 båtplatser, grönområden och service och kommersiell verksamhet.

Inom kommunen pågår parallella processer med detaljplanearbetet, till exempel frågan om inlösen av fastigheter och kompensationsåtgärder. De ärenden som pågår i särskilda utredningar

och i parallella processer kan inte sägas vara detaljplanefrågor. Det är dock inte sannolikt att fastigheter övervägs att lösas in om inte boende drabbas av påtagliga/orimliga störningar som inte kan åtgärdas med till exempel bullerskydd eller liknande. Frågan om närliggande fastigheters eventuella värdeminskning hanteras i sådant fall särskilt. Om miljöskada eller värdeminskning uppstår finns regler för det i miljöbalken (32 kap.).

Gunilla och Roger Colldén

Gunilla och Roger Colldén samtycker med Walter och Eva Rönnmarks yttrande.

Kommentar:

Se kommentarer under Walter och Eva Rönnmark.

Magnus Lundberg

Magnus Lundberg anser att planförslaget inte ger en tillräcklig beskrivning av den påtagliga skada som planförslaget innebär för boende och boendemiljön på Alnön, främst Fröst och Gustavsberg.

Sundsvalls Hamn AB anger redan i ansökan om förnyat miljötillstånd för hamnverksamheten att överskridande av bullervärdena är en nödvändighet och att det i praktiken inte går att bedriva verksamheten så att bullerkraven klaras. Av den anledningen, tillsammans med bolagets agerande och detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning, finns stor oro för kommande ökade störningar från logistikparken. Om det inte praktiskt går att bedriva verksamheten redan i nuvarande omfattning så att bullerkrav klaras, är detta då en lämplig lokalisering för logistikparken?

Beträffande buller framhåller planförslaget att den viktigaste åtgärden för att begränsa buller är att båtar i hamn använder sig av landström. Detta borde därför vara ett krav. Tidplan för anläggande av möjlighet till landström saknas i planen. Utöver det bör bulleralstrande verksamhet begränsas utöver nu aktuella etableringar.

Bebyggelsen på Alnösidan är inte omnämnd under avsnittet om kulturskydd.

Påverkan på landskapsbilden redovisas i planförslaget som mycket stor. I planbeskrivningen s 53 står att: ”*Byggnadshöjder bör aldrig överskrida Korstabergets skogsridå*”. Detta kommer inte att uppfyllas för oss på Alnön med den i planen tillåtna högsta totalhöjden +50.00 meter. Byggnadshöjden bör istället begränsas till +40.00 meter för att undvika förfulningen något.

Kraftiga ljuskällor dygnet runt kommer att bli ett störande inslag för boende på Alnön. Planen säger att ”*verksamheten får inte medföra påtagliga störningar för närboende i form av lukt, damm, vibrationer, ljus eller buller*”, men det går inte att hitta i planhandlingarna hur detta ska uppfyllas/åtgärdas. Alla onödiga ljuskällor bör därför regleras/stängas av när de inte används och att eventuella strålkastare riktade mot Alnösidan ska ha bländskydd.

En av den största miljöpåverkan från hamnverksamheten är enligt planförslaget tömning av barlastvatten. Förslag till rening av barlastvatten och plats för detta saknas dock i planförslaget, vilket är en brist.

Vikten av att vidta kompensationsåtgärder nämns i planhandlingarna, men inga förslag redovisas. Magnus Lundberg anser att en rimlig kompensationsåtgärd är att den mycket eftersatta strandpromenaden förbi Fröst och Gustavsberg rustas upp och förbättras samt förlängs från Gustavsberg mot Ankarsvik.

Kommentar:

Det regleras på plankartan att verksamheten inte får medföra påtagliga störningar för närboende i form av lukt, damm, vibrationer, ljus eller buller. Att hålla riktvärden för buller och inte medföra påtagliga störningar i övrigt är en förutsättning för logistikparken. Enligt utredningar är det möjligt att klara riktvärdena för buller, men sannolikt behövs åtgärder i form av till exempel lågbullrande teknik, här medräknas frågan om landström. Åtgärder kommer att krävas om riktvärdena överskrids eller andra påtagliga störningar uppkommer. För att tydliggöra bullerproblematiken har riktvärdena förts in som bestämmelse på detaljplanekartan (den juridiskt bindande delen av planen). Om ett överskridande inte åtgärdas måste verksamheten stoppas fram till behövliga åtgärder är vidtagna. Bullerfrågan kommer också att aktualiseras i miljöprövningen.

Eftersom nämnd bebyggelse på Alnösidan inte är kulturskyddad på något lagligt sätt bedöms det inte nödvändigt att beskriva området särskilt i planhandlingarna.

Ambitionen är att Korstabergets skogsridå ska vara visuellt ska uppfattas som intakt. Denna ambition är sannolikt svår att vidmakthålla från alla riktningar och nivåer. Totalhöjden i RH2000 är satt utifrån krav på en funktionell verksamhet och vad området maximalt tål. Skillnaden mellan +40 och +50 i RH2000 bedöms vara marginell. Ingen bebyggelse föreslås att bli högre än befintliga byggnader inom Korstaverkets område.

Förslag till rening av barlastvatten och plats för detta bedöms inte vara en detaljplanefråga utan kommer att behandlas i tillståndsansökan enligt miljöbalken.

Utredningen med kompensationsåtgärderna sker i en parallell process med detaljplanearbetet och frågan redovisas därför inte fördjupat i detaljplanen. I aktuellt förslag till kompensationsåtgärder finns för närvarande en gång- och cykelväg från Gustavsberg till Ankarsvik inräknad som åtgärd.

Ann-Kristin och Urban Eriksson

Om man, som det verkar i detta fall, först bestämt sig för vad man vill och sedan försöker hitta argument för detta blir det fel. Ett detaljplanerarbete måste göras med miljön i tankarna i första hand och sedan måste den industriella expansionen anpassas till miljön. Det finns i detaljplanen inga alternativa lokaliseringar för logistikparken. Konsekvenser, ur ett miljöperspektiv, saknas därmed även.

Ann-Kristin och Urban Eriksson är mycket oroade för den planerade industriexpansionen och vad det innebär för deras boendemiljö. Det är nödvändigt att göra bullermätningar inom- och utomhus vid fastighet för att säkerställa att rekommenderade ljudnivåer följs. Gissade beräkningar godtas inte eftersom Ann-Kristin och Urban Eriksson redan idag, trots bullervall, störs av buller från lastning och lossning i hamnen, containrar som tappas i backen, arbetande fordon och transportfordon som trafikerar sträckan från och till hamnen. Många fordon har dålig eller ibland obefintlig ljuddämpning eller gnisslande bromsar.

Det finns i planhandlingarna inga beräkningar för järnvägsbuller för fastigheterna i Korsta by. Korstabergsvägen 21 (Korsta 7:12), som är den fastighet som ligger närmast den trafikerade Sjöfartsvägen, kommer enligt redovisade kartbilder att ha en konstant ljudmatta på cirka 55dB. En snabb överslagsräkning visar att Sjöfartsvägen kommer att trafikeras av mer än 1 fordonsrörelse/minut under ett dygn. Ännu värre blir det om detta komprimeras till endast del av dygnet (07.00-22.00). Borträknat är tågtransporter och båtar på tomgång. Allt detta leder även till utsläpp. Kan man beräknas bo 25 meter från en sådan miljö? Ann-Kristin och Urban Erikssons hälsa, levnadsstandard och fastighetsvärde är i fara. Vad blir de faktiska konsekvenserna och hur ska situationen lösas? Miljökonsekvensbeskrivningen måste utökas gällande dessa delar.

Den illustrerade rondellen oroar även då den illustrerats över den befintliga bullervallen vilket innebär att trafiken kommer än närmare. Hur ska illustrationen/rondellen tolkas och hur kommer den att påverka boende på fastigheten Korsta 7:12? Ann-Kristin och Urban Eriksson godtar inga andra lösningar på vägförändringar än sådana som blir bättre buller- och miljömässigt än vad det är idag.

Det kvarvarande naturområdet tappar attraktionskraft då andelen natur minskas. Detta stämmer inte överrens med tidigare material vad gäller bevarande av rekreationsområde på Korstaberget? Skötselplanen är positiv, men det finns inte så stor tilltro till att kommunen som huvudman kommer att vårda och ta ansvar för detta.

Ann-Kristin och Urban Eriksson emotsätter sig alla planer på en transporttunnel genom Korstaberget. Det måste finnas alternativ till detta, till exempel via befintlig väg genom hamnområdet parallellt med järnvägen eller tunnel direkt från planområdet vid Sundsvalls hamn. Utredning på alternativa vägar bör redovisas.

Kommentar:

I samhällsplaneringen görs olika avväganden av olika alternativ till utveckling och bevarande. I just detta fall utgår planeringen från ett politiskt beslut om att utvecklingen av den nya logistikparken ska prövas inom aktuellt område på grund av de fördelar som finns på platsen med direkt koppling till transportkrävande verksamheter med önskemål om expansion. Detaljplanen är en del av den planprocess som inleddes med en fördjupning av översiktsplanen (föp) för aktuellt område med omnejd. Föp är genomförd i enlighet med miljöbalken samt plan- och bygglagen. Planen är därefter antagen i Kommunfullmäktige. Aktuellt detaljplaneförslag följer de intentioner som tidigare beslutats i föp.

En fördjupad lokaliseringsutredning är framtagen och redovisad i sin helhet i bilaga till detaljplanen. Redovisade alternativ har utvärderats utifrån deras lämplighet i första hand. Om ett lokaliseringsområde inte kan motsvara verksamhetens behov av ytor, vattendjup, möjlighet till närhet mellan verksamheter och så vidare har alternativet avfärdats innan ytterligare utredning skett (till exempel gällande miljöfaktorer). Om inte logistikparken har en möjlighet att fungera optimalt, uppnå en kritisk godsvolym och bli miljömässigt- och ekonomiskt hållbar har det inte bedömts vara nödvändigt att utreda ytterligare eftersom alternativet aldrig skulle bli aktuellt. De viktade faktorerna i lokaliseringsutredningen har framkommit utifrån verksamhetsens fysiska behov av ytor, hamndjup och så vidare. Utredningen har skett med ledning av Sundsvall logistikpark/kommunen och konsult.

Gävle och Trondheim hamn kan inte anses vara en möjlig alternativ lokalisering i miljöbalkens mening. En hamn vars ändamål är att stärka den inomregionala godsinfrastrukturen kan rimligtvis inte lokaliseras tiotals mil utanför regionens mest perifera delar. Nyttjande av kombiterminal/hamn i ett annat läge än nu föreslagen skulle heller inte bidra till att lösa de problem och tillgodose de anspråk som identifierats i närområdet enligt den fördjupade översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken. Fördjupningen antogs 2009 och är kommunens mål och vision för området som nu tar form i en detaljplan. Föp är genomförd i enlighet med miljöbalken samt plan- och bygglagen. Planen är därefter antagen i Kommunfullmäktige. Aktuellt detaljplaneförslag följer de intentioner som tidigare beslutats i föp.

Utansjö framhålls som ett fördelaktigt alternativ men saknar Petersviks närhet till stor godsexportör och möjlighet att tillgodose det lokala behovet. Utansjö, tillsammans med Härnösand och Söråker, ger inte en bättre resurshushållning eller mer begränsade intrång och olägenheter än vid Petersvik och kan därför inte anses vara ett alternativ som behöver utredas vidare.

För att en etablering av en containerhamn och kombiterminal ska vara hållbar krävs en absolut närhet mellan dessa verksamheter. Fillan och Tunadal ligger för långt från varandra i detta avseende. Alternativet i Fillan saknar även hamndjupet och den direkta närheten till markytor som krävs för tredjepartslogistik och två transportkrävande verksamheter (Ortviken och Korstaverket). En förutsättning för att utveckla terminalen är att möjlighet finns att uppnå en kritisk godsvolym och att det uppkommer regionala utvecklingseffekter i form av följdetableringar i närheten av kombiterminalen.

Att dela hamnen till Fillan/Tunadalshamnen respektive till läge med större djup en bit norrut är heller ingen hållbar lösning. Tunadalshamnen har idag redan uppnått sitt kapacitetstak och skulle inte klara volymerna som nu ska hanteras. Om Tunadalshamnen ianspråktas för containertrafik trängs även befintlig verksamhet undan vilket skapar andra problem.

Antalet transporter kommer att öka i och med den planerade utbyggnaden. Ökningen av trafikmängderna är marginell totalt sett och sammantaget kommer verksamheten inte att ge upphov till någon nämnvärd ökning av bullernivåerna på det allmänna vägnätet.

Bestämmelse om ekvivalenta och maximala ljudnivåer och möjlighet att uppföra bullerskydd för att klara riktvärdena vid omkringliggande bostäder regleras på plankartan. Ekvivalenta och maximala ljudnivåer vid närliggande bostadshus får inte överskrida gällande riktvärden. Infrastrukturprop. 1996/97:53 och Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller ska efterföljas samt Socialstyrelsens allmänna råd för lågfrekvent buller. Då bestämmelserna är juridiskt bindande måste åtgärder vidtas om värdena överskrids. Åtgärder kan innebära avskärmning med bullerplank/vall eller investering i annan teknik. Krav för buller och andra konsekvenser under byggtid (till exempel vid muddring) följer särskild lagstiftning och/eller kommer att regleras i tillstånd enligt miljöbalken (ansökan hanteras i särskild process).

Det är inte möjligt att skilja mellan olika bullerkällor vid mätning, vilket det är vid beräkning. Beräkningsmodellerna för buller är vedertagna och bedöms vara tillförlitliga. Om rätt värden matas in i beräkningsmodellen ger det en mycket bra bild av hur verkligenheten kommer att bli. Detta har gjort utifrån de uppgifter som finns om logistikparken i drift och hänsyn har bland annat tagits till typ av markyta, till exempel vatten. Buller från väg, järnväg och industri finns medtagna i beräkningarna och vilket omgivningsbuller som uppkommer av dessa verksamheter. När verksamheten är i drift kan bullermätningar utföras för att säkerställa beräknade bullervärden.

Inom kommunen pågår parallella processer med detaljplanearbetet, till exempel frågan om inlösen av fastigheter och kompensationsåtgärder. Om närboende drabbas av påtagliga/orimliga störningar som inte kan åtgärdas med till exempel bullerskydd måste andra åtgärder övervägas. Frågan om närliggande fastigheters eventuella värdeminskning hanteras i sådant fall särskilt. Om miljöskada eller värdeminskning uppstår finns regler för det i miljöbalken (32 kap.).

Den illustrerade rondellen behövs för ett effektivt flöde av godstrafik. Projektering (detaljutformning) av denna med närområde, inklusive nämnd befintlig bullervall kommer att ske när det är aktuellt. Projektering av nya bullerskydd kommer även att ske innan logistikparken tas i drift varvid kontakt med närboende kommer att tas.

Det kvarvarande naturområdet tappar attraktionskraft då andelen natur minskas. Grönområdet på Korstaberget kommer framför allt att sparas på grund av att det är mycket viktigt för landskapsbilden. Avsteget från föp har varit nödvändigt på grund av säkerhetsskäl beroende av bland annat höga bergsskärningar och anläggande av ett transportband för biobränsle genom naturområdet. Skötselplanen är en del av Planbeskrivningen och hänvisning till dokumentet finns på plankartan. Om inte området sköts enligt denna krävs åtgärder. Exploateringsavtalet reglerar även hur områdena "natur/skydd" ska skötas.

Transportkorridorens utformning och dragning är studerade och flera alternativ är testade. Redovisat alternativ har därefter bedömts vara det bästa sett ur alla perspektiv sammanvägt. Att lägga järnväg och väg kring udden blir för trångt och är inte tekniskt möjligt. Det är inte heller tekniskt möjligt att bygga transportkorridoren mellan hamnen och Ortviken i tunnel/schakt under Korstaverket. Detta beror bland annat på de underjordiska bergrum som finns här. Svängradien för järnvägen vid kombiterminalen skulle även bli för snäv. Alla skisser som tas fram i samband med planarbete redovisas inte av praktiska skäl.

Anna Johansson

Lyssna och förstå att boendemiljön i Granbacken allt eftersom förstörs. Inget av värde finns snart kvar. Området demonteras genom att rekreationsområdet försvinner och skolan läggs ner. Detta känns tröstlöst för en småbarnsförälder. Om bostadsområdet är i vägen så är det bättre att lösa in husen. Det handlar i sammanhanget inte om mycket pengar. På så sätt kan hela området disponeras från Ortviken till Sundsvalls hamn på önskat sätt.

Om Sundsvall ska fortsätta växa måste det ske på ett hållbart sätt. Sundsvall kan inte bara skapa arbetstillfällen, utan måste även vara en attraktiv plats att bo och leva på. Attraktivt är hav, vatten, skog och mark.

Tidningspapper är på utgående och SCA kanske inte finns kvar om 15 år. Missförstå rätt, SCA Ortviken är viktig då det är en arbetsplats för många, men varför tillåts de breda ut sig utan krav på motprestationer åratal in i framtiden?

Kommentar:

Inom kommunen pågår parallella processer med detaljplanearbetet, till exempel frågan om inlösen av fastigheter och kompensationsåtgärder. Om närboende drabbas av påtagliga/orimliga störningar som inte kan åtgärdas med till exempel bullerskydd måste andra åtgärder övervägas. Frågan om närliggande fastigheters eventuella värdeminskning hanteras i sådant fall särskilt. Om miljöskada eller värdeminskning uppstår finns regler för det i miljöbalken (32 kap.).

Att planera för kommunens näringsliv så att goda förutsättningar för utveckling finns, till exempel infrastruktur, är en nödvändighet. Detta motverkar bland annat att näringar behöver

flytta eller stänga igen. Det är inte möjligt att uttala sig om hur den framtida utvecklingen av SCAs marknad ser ut. Önskemålet rent allmänt är att företag i kommunen, såsom SCA, kan säkra sin fortlevnad, växa och utvecklas.

I övrigt satsar kommunen på att föra stadslivet närmare vattnet och därmed göra Sundsvall till en attraktiv plats att bo och leva på. Ett av projekten i detta arbete är Norra kajen. Här omvandlas industrimark till en attraktiv del av innerstaden med bland annat bostäder, strandpromenad, 100 båtplatser, grönområden och service och kommersiell verksamhet.

Eva och Walter Rönmark

Industriell expansion är något positivt för ett samhälle men medför, speciellt i tätort, ofta risk för negativa miljökonsekvenser. Det är därmed viktigt med god planering utifrån relevanta och korrekta underlag och i första hand utgå från att göra så liten skada som möjligt på människa och miljö.

Om man, som det verkar i detta fall, bestämt sig först för vad man vill och sedan försöker hitta argument för detta blir det fel. Ett detaljplanerarbete måste göras med miljön i tankarna i första hand och sedan måste den industriella expansionen anpassas till miljön.

Det är utom allt tvivel att Sundsvall behöver en ny kombiterminal. Det verkar rimligt att en ny kombiterminal kan kombineras med även sjötrafik. Så tänkte också dåvarande Banverket när man 2007 presenterade en studie med en kombiterminal i Fillan/Tunadalshamnen. Dessa experters (Banverkets) förslag har trots påpekanden under utredningsarbetets gång aldrig seriöst behandlats och diskuterats i detaljplanearbetet. När utställningshandlingarna offentliggjordes fanns inte Banverkets förslag med vilket är anmärkningsvärt. Det sägs att denna utredning beaktats, men det går inte att utläsa av planhandlingarna. Varför? Jo skälet är att det sätter käppar i hjulet för detaljplaneförfattarnas önsketänkanden om en gigantisk hamnutbyggnad. Det är på många sätt tydligt att det bara är industrins intressen som värnas på en unik miljös bekostnad.

Kunskapen om miljöbalken brister. Enligt miljöbalken ska mark- och vattenområden samt fysisk miljö som har betydelse för allmänheten så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljö.

Alternativ och konsekvenser för hur och var industrin kan expandera måste vara grundläggande i planeringen. Detta saknas i planen och måste redovisas. Detaljplanen är på alldeles för många punkter bristfällig, partisk och grundläggande data/underlag saknas. Planförslaget bygger på subjektiva och irrelevanta underlag som innebär att flera hundratusen kvadratmeter fin och unik miljö förvandlas till en ”industriöken”.

Den beskrivna expansionen av hamnen är ett rent önsketänkande och det finns inget underlag för slutsatserna. Det finns inte ens en sannolikhetsbedömning för att detta ska kunna uppnås. Det är som att tro att man får fler personer att åka tåg bara för att man gör ett tåg som är tre gånger så långt. Det måste finnas en marknad och sådan saknas för Sundsvalls hamn. Det räcker att man läser SCAs och andra pappersproducenters årsredovisningar för att förstå att något annat än en marginell ökning av produktionen vid Ortviken är att önsketänka. Att tro att det skulle bli en produktionsökning med nästan 300% till 2,5 miljoner ton papper vid Ortviken på dryga tio år är omdömeslöst. Att bygga en hamn på dessa lösa

antaganden är att bygga sand- och luftslott. Om nu inte SCA ska stå för denna gigantiska ökning, vilka övriga företag är det då? Medräknat finns heller inte konkurrenen i Söråker och Härnösand eller Gävle.

En järnvägstunnel från Ortviken till hamnen har aldrig prövats. På så sätt skulle området vid Petersvik/Granli kunna bevaras. Skulle detta tunnelalternativ inte visa sig vara möjligt är det ändå för miljöns bästa att låta transporterna från och till Ortviken gå på lastbil. De miljökonsekvenser som lastbilstransporterna skulle utgöra är betydligt mindre för människorna än att utplåna och tillintetgöra den unika miljön Petersvik/Granli.

Sammanfattningsvis är det möjligt att tillgodose såväl industrins expansionsbehov och samtidigt bevara den unika kulturmiljön och de frilufts- och rekreationsområden som finns kring Petersvik/Granli. Om man vill!

Det som kvarstår, om vill bevara miljön i Petersvik/Granli, Korstaberget och Alnösundet men samtidigt skapa bra expansionsförutsättningar för industrin är att:

1. utreda alternativet om en kombiterminal i Fillan/Tunadal utifrån Banverkets förslag och jämföra det förslagets miljökonsekvenser med detaljplaneförslagets.
2. planera en expansion av hamnen i takt med behovet av ökade volymer baserad på realistiska antaganden om framtida marknad.
3. utreda möjligheterna till en järnvägstunnel från Ortviken till hamnen.

Kommentar:

I samhällsplaneringen görs olika avväganden av olika alternativ till utveckling och bevarande. I just detta fall utgår planeringen från ett politiskt beslut om att utvecklingen av den nya logistikparken ska prövas inom aktuellt område på grund av de fördelar som finns på platsen med direkt koppling till transportkrävande verksamheter med önskemål om expansion. Detaljplanen är en del av den planprocess som inleddes med en fördjupning av översiktsplanen (föp) för aktuellt område med omnejd. Föp är genomförd i enlighet med miljöbalken samt plan- och bygglagen. Planen är därefter antagen i Kommunfullmäktige. Aktuellt detaljplaneförslag följer de intentioner som tidigare beslutats i föp.

En fördjupad lokaliseringsutredning är framtagen och redovisad i sin helhet i bilaga till detaljplanen. Redovisade alternativ har utvärderats utifrån deras lämplighet i första hand. Om ett lokaliseringsområde inte kan motsvara verksamhetens behov av ytor, vattendjup, möjlighet till närhet mellan verksamheter och så vidare har alternativet avfärdats innan ytterligare utredning skett (till exempel gällande miljöfaktorer). Om inte logistikparken har en möjlighet att fungera optimalt, uppnå en kritisk godsvolym och bli miljömässigt- och ekonomiskt hållbar har det inte bedömts vara nödvändigt att utreda ytterligare eftersom alternativet aldrig skulle bli aktuellt. De viktade faktorerna i lokaliseringsutredningen har framkommit utifrån verksamhetsens fysiska behov av ytor, hamndjup och så vidare. Utredningen har skett med ledning av Sundsvall logistikpark/kommunen och konsult.

Gävle och Trondheim hamn kan inte anses vara en möjlig alternativ lokalisering i miljöbalkens mening. En hamn vars ändamål är att stärka den inomregionala godsinfrastrukturen kan rimligtvis inte lokaliseras tiotals mil utanför regionens mest perifera delar. Nyttjande av kombiterminal/hamn i ett annat läge än nu föreslagen skulle heller inte bidra till att lösa de problem och tillgodose de anspråk som identifierats i närområdet enligt den fördjupade

översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken. Fördjupningen antogs 2009 och är kommunens mål och vision för området som nu tar form i en detaljplan. Föp är genomförd i enlighet med miljöbalken samt plan- och bygglagen. Planen är därefter antagen i Kommunfullmäktige. Aktuellt detaljplaneförslag följer de intentioner som tidigare beslutats i föp.

Utansjö framhålls som ett fördelaktigt alternativ men saknar Petersviks närhet till stor godsexportör och möjlighet att tillgodose det lokala behovet. Utansjö, tillsammans med Härnösand och Söråker, ger inte en bättre resurshushållning eller mer begränsade intrång och olägenheter än vid Petersvik och kan därför inte anses vara ett alternativ som behöver utredas vidare.

För att en etablering av en containerhamn och kombiterminal ska vara hållbar krävs en absolut närhet mellan dessa verksamheter. Fillan och Tunadal ligger för långt från varandra i detta avseende. Alternativet i Fillan saknar även hamndjupet och den direkta närheten till markytor som krävs för tredjepartslogistik och två transportkrävande verksamheter (Ortviken och Korstaverket). En förutsättning för att utveckla terminalen är att möjlighet finns att uppnå en kritisk godsvolym och att det uppkommer regionala utvecklingseffekter i form av följdetableringar i närheten av kombiterminalen.

Att dela hamnen till Fillan/Tunadalshamnen respektive till läge med större djup en bit norrut är heller ingen hållbar lösning. Tunadalshamnen har idag redan uppnått sitt kapacitetstak och skulle inte klara volymerna som nu ska hanteras. Om Tunadalshamnen ianspråktas för containertrafik trängs även befintlig verksamhet undan vilket skapar andra problem.

I Banverkets utredning låg fokus framför allt på en lokalisering av kombiterminal. Denna skulle i utredningen kunna ha viss koppling till Tunadalshamnen. Banverkets utredning har därmed inte hanterat nu aktuell helhetslösning med fokus på containerhamn med omedelbar närhet till kombiterminal och kringytor. I övrigt finns även behov av ytor med koppling till Korstaverket för transport och hantering av biobränsle.

Mark- och vattenområden och fysisk miljö har alltid betydelse för enskilda personer. Detta måste ställas mot åtgärder som på ett miljömässigt sätt gynnar en bredare allmänhet samt hela stadens utveckling och framtid. Bevarande av kulturmiljön har prövats enligt lagen om kulturminnen (SFS1988.950). Ärendet om ansökan om byggnadsminnesförklaring avslogs och skäl till beslutet var bland annat att villorna i Petersvik inte kan bedömas vara unika och inte är allmänt tillgängliga. Flera av byggnaderna är dock att betrakta som kulturhistoriskt värdefulla och hur man än gör går det inte att bevara detta område i kombination med en miljöeffektiv logistikpark.

Miljökonsekvenser av nollalternativet redovisas i övrigt i miljökonsekvensbeskrivningen. Här redovisas även alla kända/sannolika konsekvenser av planförslaget.

Sammanfattningsvis kommenteras de tre påståendena som skulle kunna leda till ett bevarande av området vid Petersvik/Granli:

1. *Alternativet om en kombiterminal i Fillan/Tunadal utifrån Banverkets förslag är inte aktuellt då området inte uppfyller kraven på de markytor som behövs för att uppnå en tillräcklig godsvolym. Kommentarer på synpunkten utvecklas ytterligare i anslutning till Lars Felländers synpunkter.*
2. *Det är möjligt och även sannolikt att logistikparken byggs ut i etapper eftersom behovet av ökade volymer uppkommer.*
3. *Det är inte tekniskt möjligt att bygga en transportkorridor mellan hamnen och Ortviken i tunnel/schakt under Korstaverket. Detta beror bland annat på de*

underjordiska bergrummen som finns i här. Svängradien för järnvägen vid kombiterminalen skulle även bli för snäv. Att tillåta ytterligare tung trafik gå på allmänna vägar är inte ett miljö- och framför allt trafiksäkert alternativ.

Fröstvägens vägförening

Utveckligen enligt planförslaget kommer att försämra boendemiljön i Gustavsberg och längs Fröstvägen. Vägföreningen är emot att området blir kraftigt upplyst dygnet runt, inklusive eventuella strålkastare riktade mot Alnö. Bullernivåerna är redan idag höga och det finns stora risker att gränsvärdena för buller inte kommer att kunna hållas. Det måste finnas en tidssatt handlingsplan för bullerbegränsande åtgärder (såsom landström, containerhantering, lågbullrande arbetsmaskiner etc.). Bullermätningar bör utföras kontinuerligt under en utvärderingsperiod. Planen bör även begränsa möjligheterna att i framtiden tillföra ytterligare verksamheter inom aktuellt område utöver de som nu planeras.

Kommentar:

Bestämmelse om störningsskydd regleras på den juridiskt bindande plankartan. Verksamheten får inte medföra påtagliga störningar för närboende i form av lukt, damm, vibrationer, ljus eller buller. Ekvivalenta och maximala ljudnivåer vid närliggande bostadshus får inte överskrida gällande riktvärden. Infrastrukturprop. 1996/97:53 samt Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller ska efterföljas samt Socialstyrelsens allmänna råd för lågfrekvent buller. Belysning av hamnen och logistikparkens verksamhetsområde sker av arbetsmiljömässiga skäl dygnet runt men ska inte verka störande för omgivningen. I sådant fall måste åtgärder som exempelvis bländningsskydd vidtas.*

Då bestämmelserna är juridiskt bindande måste åtgärder vidtas om värdena överskrids. Planen begränsar inte antal störande verksamheter utan hur mycket störningar som kan tillåtas vilket bedöms som tillräckligt för att skydda allmänhet och närboende. Åtgärder kan innebära avskärmning med bullerplank/vall eller investering i annan teknik. Krav för buller och andra konsekvenser under byggtid (till exempel vid muddring) följer särskild lagstiftning och/eller kommer att regleras i tillstånd enligt miljöbalken (ansökan hanteras i särskild process).

Beräkningsmodellerna för buller är vedertagna och bedöms vara tillförlitliga. Om rätt värden matas in i beräkningsmodellen ger det en mycket bra bild av hur verkligenheten kommer att bli. Detta har gjort utifrån de uppgifter som finns om logistikparken i drift och hänsyn har bland annat tagits till typ av markyta, till exempel vatten. Buller från väg, järnväg och industri finns medtagna i beräkningarna och vilket omgivningsbuller som uppkommer av dessa verksamheter.

Inom kommunen pågår parallella processer med detaljplanearbetet, till exempel frågan om inlösen av fastigheter och kompensationsåtgärder. Om närboende drabbas av påtagliga/orimliga störningar som inte kan åtgärdas med till exempel bullerskydd måste andra åtgärder övervägas. Frågan om närliggande fastigheters eventuella värdeminskning hanteras i sådant fall särskilt. Om miljöskada eller värdeminskning uppstår finns regler för det i miljöbalken (32 kap.).

**Miljöbalkens (MB) definition av olägenhet enligt 3§ 9 kap. "Med olägenhet för människors hälsa avses störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig." Begreppet påtaglig störning bedöms med denna bakgrund syfta på sådana störningar som innebär olägenhet för människors hälsa enligt miljöbalkens definition. Detta innebär att störningen ska styrkas med någon slags objektiv*

medicinsk/hygienisk bedömning. Enligt förarbetena till MB ska bedömningen utgå ifrån vad människor i allmänhet anser vara en olägenhet och baseras inte på enskild persons reaktion i det enskilda fallet.

Jens Hultén och Britt-Marie Bengtsson

Stackars Sundsvallsbor! Inte nog med att man bygger E4bro och motorväg som leder till katastrofala konsekvenser så planeras för ökad godsmängd genom centrala Sundsvall (inklusive miljöfarligt gods) i samband med flytt av kombiterminalen till Petersvik.

Planerna för logistikparken bygger på orealistiska bedömningar och den nya logistikparken medför att Sundsvalls närmsta havsnära bostadsområde med dess unika kultur- och naturmiljö förstörs. Det är orimligt att fortsätta försämra det redan solkiga anseende som Sundsvall redan har. Att öka Sundsvalls attraktionskraft som bostads- och lokaliseringsort för nya invånare och företag ter sig än mer svårt/omöjligt. Vad har gått snett?

Jens Hultén och Britt-Marie Bengtsson delar fullt ut åsikter med Ros-Marie och Lars Hillerström. Deras yttrande ska därmed betraktas som Jens Hultén och Britt-Marie Bengtssons eget.

Kommentar:

Se kommentarer under Rose-Marie & Lars Hillerström.

Lars Felländer

Planeringen har skett bakvänt då denna måste utgå från att göra så liten skada på människa och miljö som möjligt. Om planen genomförs innebär det allvarliga ingrepp i ett värdefullt centrumnära kustområde och motarbetar kommunens arbete för att göra kusten tillgänglig för sundsvallsborna.

Planhandlingarna är svårlästa och alltför omfattande.

Detaljplanen för Korstaverket och Sundsvalls logistikpark går in i varandra. Varför ligger de inte tillsammans?

Markanspråkens rimlighet ifrågasätts. Om bara en mindre del byggs ut kan detta göras på annan plats?

SCAs framtid

Vad händer om Ortviken läggs ned?

Vem hos SCA som fortfarande påstår att SCA kommer att investera i 3 pappermaskiner? I SCA:s samrådssvar framgår att investeringarna som Dp 250 innebär är inte beslutade, med SCA vill fortfarande värna om marken för investeringar i utökad produktion. Man kan inte värna mer än 15 år eller?

I media framgår att SCA inte har planer på utökad produktion utan snarare försäljning av enheten. SCA kommer att sälja/avveckla Ortviksfabriken inom några år för att koncentrera verksamheten till hygienprodukter. Ledande företrädare för SCA har dessutom försäkrat oss boende redan i slutet av 1990 talet att ingen utbyggnad utanför Killingholmen kommer att ske av SCA. Ett annat argument enligt företrädare för SCA är att rördragningen skulle bli för kostsam

om man skulle lägga verksamhet på den mark som säkerställts nedanför Granbacken.

Alternativ lokalisering

Lokaliseringsdiskussion är bristfällig. Beskrivning av miljö- och klimatfaktorer saknas. Det saknas fortfarande en strategisk och övergripande miljökonsekvensbeskrivning som avväger alternativen och dess miljökonsekvenser, till exempel förlusten av ett värdefullt kulturområde och det sista stadsnära naturområdet vid vatten i Sundsvalls kommun.

Kunskap om miljöbalken verkar inte finnas hos utredarna.

Järnvägsspår från Ortviken tillfredsställer bara industris önskemål om billigare transporter. För att värna om miljön måste alternativ redovisas - till exempel järnvägstunnel från Ortviken till hamnen. Om detta inte är möjligt är det bättre att bevara Petersvik/Granli och låta transporterna gå med lastbil.

I lokaliseringsutredningen utvärderats med några ”faktorer” med viktade värden. Till grund för denna utvärdering har endast valts variabler som bedömer värden för en containerhamn. Hur har de viktade ”faktorerna” valts ut? Vem och vilka har gjort urvalet variabler? Vem och vilka har gjort bedömningen?

Det är inte besvarat varför inte Trondheims containerhamn hamn finns med som lokaliseringsalternativ?

Utansjö framhålls som ett fördelaktigt alternativ men saknar Petersviks närhet till stor godsexportör och möjlighet att tillgodose det lokala behovet. Härnösand och Söråker ger inte en bättre resurshushållning eller mer begränsade intrång och olägenheter än vid Petersvik. Söråkers närhet till såväl bostäder som skyddad natur är en negativ lokaliseringsfaktor. Närhet till bostadsområden och skyddad natur verkar inte finns Petersvik?

Att Fillanalternativet skulle innebära bland annat uteblivna transportfördelar med direktanslutning till hamn och två transportkrävande verksamheter samt saknar de markytor som skulle behövas för att tredjepartaktörer ska ha möjlighet att etablera sig är fel. Banverket har enligt de utredningar som finns en annan uppfattning.

Strandskydd

Det saknas en saklig och oberoende utredning av området och dess förutsättningar samt väl underbyggda förklaringar om varför det uppfyller något eller några av de åberopade särskilda skälen för upphävande av strandskyddet. Det föreligger inga särskilda skäl för att upphäva strandskyddet varför Lars Felländer kommer att överklaga om tillstånd gives.

Sjöfart

Sjötrafikens utsläpp har inte kommenterats annat än att tekniken går framåt och bör förhoppningsvis minska? Det saknas en kvalificerad omvärldsanalys med avseende på miljöfaktorer, riskanalyser och sjöfartens och miljöns framtida utveckling i Östersjön. Detta är avgörande för projektets framtida framgång, men ingår inte i lokaliseringsdiskussionerna. Bland annat finns krav på skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle. Sjöfarten utgör även den enskilt största källan till nedfall av kväveoxider och den näst största källan till nedfall av svaveloxider. Miljökraven och ojämlika miljökraven på sjöfart i Östersjön och

andra hav innebär ökade kostnader och konkurrensnackdelar för Östersjöhamnar. Detta drabbar bland annat skogsindustrin negativt. Att projektet marknadsförs som ett miljöprojekt framstår mot denna bakgrund som både lite skenheligt och enögt – om inte alla relevanta miljökonsekvensaspekter läggs fram och bedöms.

Den största containerfartyg som hittills varit inne i Östersjön har tagit 1100 fots containers, inte 2800 fots containers som nu planeras för.

Miljöaspekter och betydande miljöpåverkan

Miljöaspekter som medför risk för betydande miljöpåverkan är bristfälligt beskrivna och det saknas förslag till åtgärder för att minska miljökonsekvenserna. Kompensationsåtgärder och landskapsbild beskrivs inte alls. Det finns ingen tydligt ”tråd” i utredningen. I många fall hänvisas från planbeskrivning till MKB som i sin tur hänvisar till delutredningar. Beslutsunderlaget är svårhanterligt och saknar tydlighet och sammanhang.

Alternativdiskussion saknas kring barriäreffekter av transportkorridor.

Miljöaspekter i vattenmiljön som medför risk för betydande miljöpåverkan är mycket bristfälligt beskrivna. Alla miljögifter som finns i Alnösundets sediment finns inte redovisade. Vad blir konsekvenserna vid muddring/utfyllnad? Konsekvenser för biologiska värden i strand- och vattenzon genom utfyllnaden i vattnet finns inte redovisade.

Fiskförekomst i området har endast kartlagts vid ett enda tillfälle. Många arter saknas och fel tidpunkt har använts för att kartlägga beståndet. Planerna strider mot riksintresset för yrkesfisket i området. Tänker Sundsvall Logistikpark AB köpa sig fri från påverkan som kommer att ske på ·fisket, precis som SCA gjorde beträffande utfyllnad Tunadal? Vilka åtgärder kommer att vidtags för att hindra skada? Vad kommer Fiskeriverket att göra?

Trafikens konsekvenser utanför planområdet är inte tillräckligt belysta.

Beskrivning av dagvattenhanteringen och påverkan på Sundsvallsfjärden och Alnösundet saknas.

Det måste utvecklas vilka skyddszoner som om är nödvändiga i förhållande till omkringliggande bostadsområden när det gäller störningar.

Samlad bedömning är mycket svag och oklar.

Arkeologiska undersökningar

Förekomsten av fartygs- och andra lämningar innebär att fasta fornlämningar sannolikt förekommer i det berörda området. Lämningar i Alnösundet har aldrig besiktigats av arkeologer. Arkeologiska undersökningar måste genomföras innan arbetet fortsätter.

Intäkts- och kostnadskalkyl

Det saknas en intäkts- och kostnadskalkyl för hela projektet. En fullständig redogörelse behöver redovisas. Vem betalar vad? Hur stora investeringar gör SCA, Sundsvalls kommun, Sundsvalls Energi, Sundsvalls Hamn och eventuellt Sundsvall Logistikpark. Hur mycket investerar Banverket och andra statliga verk med flera? Tidigare svar är undermåligt och inget svar.

Kommentar:

Planhandlingarna är omfattade eftersom planeringen av aktuellt område är komplex och det är många frågor som måste behandlas. Att göra planhandlingarna så pedagogiska som möjligt har varit utgångspunkt i arbetet. Handlingarna bearbetades även angående denna fråga mellan samråd och utställning.

Projekten ny logistikpark/Korstaverkets utbyggnad sker i olika detaljplaneprocesser eftersom dessa ska kunna tas i drift oberoende av varandra. Detaljplanerna har olika intressenter och olika tidplaner. De samlade konsekvenserna för området har tidigare studerats i föp Korsta-Tunadal-Ortviken och arbetet med de båda detaljplanerna samordnas för att nå bästa helhetslösning.

Rimligheten i markanspråken och detaljplanens utformning och omfattning bygger på verksamheternas behov och omgivningens krav på störningsskydd. Byggandet av verksamheten kan delas upp i etapper, men måste planeras som en helhet för att inte innebära en "flaskhals" inför framtiden.

SCAs framtid

Att planera för kommunens näringsliv så att goda förutsättningar för utveckling finns, till exempel infrastruktur, är en nödvändighet. Detta motverkar bland annat att näringar behöver flytta eller stänga igen. Det är inte möjligt att uttala sig om hur den framtida utvecklingen av SCA:s marknad ser ut. Önskemålet rent allmänt är att företag i kommunen, såsom SCA; kan säkra sin fortlevnad, växa och utvecklas.

Informationen om SCAs planer för utbyggnad är angivet av företrädare på SCA. I detta fall är det Björn Lyngfelt, SCA Forest Products, som skrivit under för SCA Forest Products, SCA Transforest, SCA Ortviken och SCA Timber, Tunadals sågverk. Även om investeringarna i aktuell detaljplan (Dp 250 - utbyggnad av Ortvikens pappersbruk) inte är beslutade, gäller detaljplanen. Då planen har genomförandetid till 2012-12-11 (15 år från regeringens beslut 1997-12-11) är det fortfarande Ortvikens rättighet att bebygga området. Detaljplanen gäller även efter genomförandetidens utgång tills den ersätts eller upphävs.

Övriga frågor stämmer inte överens med diskussionerna mellan Sundsvall Logistikpark och SCA gällande utvecklingen av det aktuella projektet och det grundläggande genomförandeavtalet mellan parterna. Frågorna vidarebefordras därför till företrädare på SCA.

Alternativ lokalisering

En fördjupad lokaliseringsutredning är framtagen och redovisad i sin helhet i bilaga till detaljplanen. Redovisade alternativ har utvärderats utifrån deras lämplighet i första hand. Om ett lokaliseringsområde inte kan motsvara verksamhetens behov av ytor, vattendjup, möjlighet till närhet mellan verksamheter och så vidare har alternativet avfärdats innan ytterligare utredning skett (till exempel gällande miljöfaktorer). Om inte logistikparken har en möjlighet att fungera optimalt, uppnå en kritisk godsvolym och bli miljömässigt- och ekonomiskt hållbar har det inte bedömts vara nödvändigt att utreda ytterligare eftersom alternativet aldrig skulle bli aktuellt. De viktade faktorerna i lokaliseringsutredningen har framkommit utifrån verksamhetsens fysiska behov av ytor, hamndjup och så vidare. Utredningen har skett med ledning av Sundsvall logistikpark/kommunen och konsult.

Gävle och Trondheim hamn kan inte anses vara en möjlig alternativ lokalisering i miljöbalkens mening. En hamn vars ändamål är att stärka den inomregionala godsinfrastrukturen kan rimligtvis inte lokaliseras tiotals mil utanför regionens mest perifera delar. Nyttjande av

kombiterminal/hamn i ett annat läge än nu föreslagen skulle heller inte bidra till att lösa de problem och tillgodose de anspråk som identifierats i närområdet enligt den fördjupade översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken. Fördjupningen antogs 2009 och är kommunens mål och vision för området som nu tar form i en detaljplan. Föp är genomförd i enlighet med miljöbalken samt plan- och bygglagen. Planen är därefter antagen i Kommunfullmäktige. Aktuellt detaljplaneförslag följer de intentioner som tidigare beslutats i föp.

Utansjö framhålls som ett fördelaktigt alternativ men saknar Petersviks närhet till stor godsexportör och möjlighet att tillgodose det lokala behovet. Utansjö, tillsammans med Härnösand och Söråker, ger inte en bättre resurshushållning eller mer begränsade intrång och olägenheter än vid Petersvik och kan därför inte anses vara ett alternativ som behöver utredas vidare.

För att en etablering av en containerhamn och kombiterminal ska vara hållbar krävs en absolut närhet mellan dessa verksamheter. Fillan och Tunadal ligger för långt från varandra i detta avseende. Alternativet i Fillan saknar även hamndjupet och den direkta närheten till markytor som krävs för tredjepartslogistik och två transportkrävande verksamheter (Ortviken och Korstaverket). En förutsättning för att utveckla terminalen är att möjlighet finns att uppnå en kritisk godsvolym och att det uppkommer regionala utvecklingseffekter i form av följdetableringar i närheten av kombiterminalen.

Att dela hamnen till Fillan/Tunadalshamnen respektive till läge med större djup en bit norrut är heller ingen hållbar lösning. Tunadalshamnen har idag redan uppnått sitt kapacitetstak och skulle inte klara volymerna som nu ska hanteras. Om Tunadalshamnen ianspråktas för containertrafik trängs även befintlig verksamhet undan vilket skapar andra problem.

Eftersom inte Tunadalshamnen/Fillanalternativet är aktuellt är det heller inte intressant med järnvägstunnel mellan Tunadalshamnen och Ortviken. Att låta tillkommande transporter fortsatt gå på allmänna vägar kan inte ses som mindre miljöpåfrestande än att leda om gods till sjötrafik. Ytterligare lastbilstransporter leder även till sämre trafiksäkerhet.

Det hänvisas till Banverkets utredning om möjligheten med att lokalisera verksamheten i Fillan. Fokus i denna utredning låg framför allt på en lokalisering av kombiterminal. Denna skulle i utredningen kunna ha viss koppling till Tunadalshamnen. Banverkets utredning har därmed inte hanterat nu aktuell helhetslösning med fokus på containerhamn med omedelbar närhet till kombiterminal och kringytor. I övrigt finns även behov av ytor med koppling till Korstaverket för transport och hantering av biobränsle.

Banverkets rapport låg till en början inte med som bilaga i utställningshandlingarna. Detta misstag beklagas, men korrigerades snart efter upptäckt. Studien är dock medtagen och beaktad i den Lokaliseringsutredning (Containerhamn till Sundsvallsregionen, Fördjupad lokaliseringsstudie) som ligger med som bilaga till planhandlingarna.

Strandskydd

Upphävandet av strandskyddet måste ses som ett sammantaget upphävande för att verksamheten som planeras ska fungera på aktuell plats. Delar av planområdet berörs inte i dagsläget av skyddet beroende av gällande planer (stadsplan 381 samt detaljplan 250, 259 och 45). Strandskyddet återinfaller dock vid ersättande av dessa med ny plan. Förutsättningarna på plats och planerad verksamhet beskrivs i planhandlingarna vilket bedöms vara tillräckligt för ett upphävande tillsammans med de särskilda skäl som åberopas. Strandskyddad zon bedöms inte ha några särskilda eller enligt lag skyddade naturvärden. Någon särskild utredning krävs inte för att komma fram till detta. Frågan har även prövats i tidigare planering – föp. Länsstyrelsen

är tillsynsmyndighet för frågan om strandskydd och har inga synpunkter på att strandskyddet upphävs med åberopade särskilda skäl.

Sjöfart

Järnvägen och lastbilstrafiken på land bedöms aldrig kunna motsvara/ersätta sjöfartens godsmängder. Sjöfart är ett mycket effektivt sätt att transportera stora laster och behovet av sjötransporter kommer att öka, delvis på grund av den kapacitetsbrist som finns på järnvägen idag. Det sker en snabb utveckling för containertrafiken till sjöss och sjöfart kommer att vara viktig under lång tid. Trots skärpta miljökrav, vilket leder till fördyrningar, finns ingen given konkurrens. Sjöfartsnäringen kommer generellt och över tid att anpassa sig till ökade krav på grund av dess effektivitet. Hamnen planerar bland annat för större fartyg vilket innebär en kraftig kostnadssänkning per container vilket kan motverka fördyringarna. Alternativet att frakta gods på lastbil kan inte sägas vara mindre miljöpåfrestande. Dessutom leder lastbilstransporter till andra problem, såsom sämre trafiksäkerhet.

Miljöaspekter och betydande miljöpåverkan

Identifierade miljöaspekter som kan medföra risk för betydande miljöpåverkan beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen. Upplägget som använts är: Förutsättningar, Planerade verksamheter och Förebyggande åtgärder. All information kan inte finnas med i alla dokument då planhandlingarna redan är nog omfattande på grund av projektets komplexitet. Därför har hänvisningar skett mellan dokumenten och dess bilagor om fördjupning i frågan önskas. Den samlande bedömningen kommer att ses över.

Kompensationsåtgärder beskrivs kortfattat i planbeskrivningen eftersom frågan utreds i särskild process.

Konsekvenserna för landskapsbilden beskriv på 8 sidor med både text och bilder i miljökonsekvensbeskrivningen.

Transportkorridorren mellan kombiterminalen och Ortviken ligger på planerad industrimark som i framtiden kan ianspåktas för Ortvikens utbyggnad (Dp 250). Sundsvall logistikpark har dock som ambition att stranden söder om området Granbacken under en övergångsperiod skulle kunna vara fortsatt tillgänglig för allmänheten. Detta skulle kunna vara möjligt så länge SCA inte ianspråktar marken enligt gällande detaljplan. Åtkomst skulle kunna exempelvis kunna lösas genom en tillfällig gångbro över transportkorridoren.

Sedimenten där hamnen planeras byggas är undersökta och de påträffade miljögifterna redovisas i PM för detta. Muddring och utfyllnad ska ske så att konsekvenserna kan hanteras inom rimliga gränser. Genomförandet kommer även att kräva tillstånd enligt miljöbalken. Ansökan om detta sker i parallell process.

Planerna bedöms inte strida mot syftet för riksintresset för yrkesfisket i området. Yrkesfisket har i kommunen inte någon stor ekonomisk betydelse men är viktigt för rekreation och friluftsliv. Större delen av kommunens kustvatten, inklusive allt vatten vid aktuellt planområde, är utpekat som riksintresse för yrkesfisket. Ett aktivt yrkesfiske utgör en förutsättning för en levande kust och för fiskelägenas fortlevnad. Riksintresse för sjöfart och hamnområde överlappar/tangerar riksintresset för yrkesfisket. Området är därmed redan nu "stört" av hamntrafik, men syftena till respektve riksintresse bedöms inte ta ut varandra. Aktuell plan syftar till en förbättrad hamn och detta riksintresse kommer därför ses över när det nya hamnområdet är färdigbyggt. Ansökan om detta är initierad (allmän hamn).

Fördjupade utredningar och eventuellt förslag till åtgärder angående påverkan i vattenmiljön kommer att ske i samband med tillståndsansökan för verksamheten. Via Länsstyrelsen samordnas statliga myndigheters frågor i planeringen.

Trafikens konsekvenser utanför planområdet har beskrivits översiktligt i bilaga till planhandlingarna (PM Vägtrafikflöden av tung trafik). Detaljplanen kan inte specifikt reglera trafikföringen utanför planområdet, men frågan kommer att vidarebefordras till berörda väghållare.

Bestämmelse om störningsskydd regleras på den juridiskt bindande plankartan. Verksamheten får inte medföra påtagliga störningar för närboende i form av lukt, damm, vibrationer, ljus eller buller. Då bestämmelserna är juridiskt bindande måste åtgärder vidtas om värdena överskrids. Åtgärder kan innebära avskärmning med bullerplank/vall eller investering i annan teknik. Krav för buller och andra konsekvenser under byggtid (till exempel vid muddring) följer särskild lagstiftning och/eller kommer att regleras i tillstånd enligt miljöbalken (ansökan hanteras i särskild process). Om närboende drabbas av påtagliga/orimliga störningar som inte kan åtgärdas med till exempel bullerskydd måste andra åtgärder övervägas. Om miljöskada eller värdeminskning uppstår finns regler för det i miljöbalken (32 kap.).

Arkeologiska undersökningar

Om fasta fornlämningar berörs kommer de att hanteras enligt de lagar som finns. En arkeologisk utredning har genomförts för att säkerställa om det finns hittills okända fornlämningar inom aktuellt planområdet. Länsstyrelsen fastställt utredningsområde (Särskild arkeologisk utredning inom del av exploateringsområdet för planerad utbyggnad av kraftvärmeverk samt kombiterminal i Korsta-Petersvik, Sundsvalls kommun, Murberget, Länsmuseet Västernorrland, 2011) och har inte funnit behov av att utreda eventuella fornminnen i vattnet. Påträffas sådana under byggtiden måste de undersökas och troligen tas bort. Berörd exploatör (Sundsvall Logistikpark) samråder fortgående med Länsstyrelsen angående tillstånd för borttagande av berörda fornminnen.

Intäkts- och kostnadskalkyl

Kalkylen för projektet baseras på företagsekonomiska grunder, efterfrågan från lokal industri, marknadsundersökning och en utredning angående regionalekonomiska konsekvenser.

Kostnaden för de åtgärder som planeras inom detaljplaneområdet uppskattas för närvarande till cirka en miljard kronor. Inom planområdet finns specifika anläggningsdelar som finansieras av externa parter och utanför planområdet finansieras investeringarna i huvudsak av Trafikverket och SCA. I ägardirektiven för Sundsvall Logistikpark AB framgår att bolaget ska arbeta för att andra intressenter går in som samarbetspartners i verksamhetens utveckling och drift. Hur en samverkan med externa parter kan komma att utformas bereds för närvarande i samtal med ett antal intresserade och tänkbara partners. I grunden ska investering för och drift av planerad verksamhet finansieras utifrån kommersiella och företagsekonomiska utgångspunkter. I separat ärende till kommunfullmäktige under våren 2012 kommer kommunen att värdera projektets nytta/möjligheter mot kostnader/risker.

Maria Hagelby Odbratt och Göran Odbratt

I Maria Hagelby Odbratt och Göran Odbratts tidigare remissvar anmärkte de på frånvaron av politiker och genomförandets brist på fungerande kommunikativa metoder i ert förhållande till medborgare och sakägare. Detta beklagas nu från kommunen, men vad betyder det i praktiken? Maria Hagelby Odbratt och Göran Odbratt förstår fortfarande inte hur samrådsprocessen var tänkt, planerad och genomförd. Processen följer inte plan- och bygglagens intentioner. Flera frågor har lämnats obesvarade/ej kommenterade.

Läsbarheten i samrådsredogörelsen är låg, knapphändigt, med ständiga hänvisningar till andra svar, ofullständiga svar och så vidare. Kommunen verkar inte ha intresse att samråda alls? Det framstår även som att relationen mellan SCAs och logistikparken är beställare - utförare. SCAs kravlista tillmötesgås till skillnad från privata sakägare.

Klimatförändringar och miljökonsekvenser måste diskuteras mer seriöst och i ett större perspektiv än vad som nu är fallet. Att detaljplaneförslaget, för en containerhamn belägen i Östersjön, inte innehåller en kvalificerad omvärldsanalys avseende miljöfaktorer, riskanalyser och framtid framstår ur ett klimatperspektiv som högst otidsenligt och får ses som inte något mindre än en skandal år 2012. Frågor om sjöfartens framtid och hur miljögifter och föroreningar ytterligare kommer att förstöra våra hav har inte besvarats korrekt. Hur reagerar industrin på dyrare sjötransporter (utan att direkt övergå till lastbilstransporter)? Det är inte primärt större fartyg utan miljökraven och hur fartygen drivs som måste diskuteras. Stora delar av den existerande flottan kan inte utrustas med den nya tekniken (som ännu inte är färdigutvecklad). Dessa investeringar leder till ökade transportkostnader. Svavelutsläppen från sjöfart är dessutom mycket mer per tonkilometrar än dieseldrivna lastbilar. Vad säger kommunens miljömedvetna politiker om att SCA är bland de lobbyister som försöker påverka och höja det nu aktuella svaveldirektivet för ett miljöhotat Östersjön? Även utsläpp av kväveoxider i luft från sjöfart är stor. Omställningen till rimliga miljökrav till havs ligger efter landbaserade krav. Frågan är sammanfattningsvis mycket komplex. *Synpunkterna/yttrandet bör läsas i sin helhet för alla fakta om sjöfartens framtid.*

Exempel på frågor som fortfarande kräver svar:

- Hur har kommunen definierat målen med samrådsförfarandet för projektet och var finns sådana mål dokumenterade?
- Hur är kommunens organisering och hur ser delegationsordningen ut mellantjänstemän och politiker?
- Varför är lokaliseringsalternativen fortfarande inte utredda sett ur miljöperspektiv (till exempel frågan om Östersjöns framtid)? De viktade faktorerna saknar dessutom vetenskaplig relevans.
- Hur är det med barriäreffekter avseende biologisk mångfald?
- Varför har kulturhistorisk dokumentation lämnats obeaktad?
- Hur kan upphävandet av strandskydd hänvisas till uppräknade särskilda skäl då det är det sista strandnära området som exploateras av industrin?
- Är alla miljögifter i Alnösundet redovisade?
- Hur är det med störningarna och dess konsekvenser (buller, lukt och så vidare)?

- Varför är illustrationerna fortfarande felaktiga?
- Varför redovisas inte finansieringsplan, intäkts- och kostnadskalkyler?

Kommentar:

Planförfarande, organisering och delegationsordning:

Arbetet med att ta fram planhandlingarna leds av kommunens tjänstemän i samarbete med konsult och det kommunala bolaget Sundsvall Logistikpark. Planprocessen övervakas av kommunens politiker i Stadsbyggnadsnämnden som även tagit beslut om att detaljplan ska upprättas för aktuellt projekt på aktuell plats. Inom kommunen pågår även parallella processer med detaljplanearbetet, till exempel frågan om inlösen av fastigheter och kompensationsåtgärder. De ärenden som pågår i särskilda utredningar och i parallella processer kan därmed sägas inte vara detaljplanefrågor. I Stadsbyggnadsnämnden tas beslut om samråd, utställning och godkännande för de handlingar som tjänstemännen presenterar. Antagandehandlingar (reviderade och godkända handlingar efter utställning) hanteras även av Planeringsutskottet och Kommunstyrelsen innan antagandet som sker i Kommunfullmäktige.

Målet med samråd och utställning är att ge möjlighet till insyn och påverkan. Syftet med påverkan är att ge synpunkter på hur detaljplanen/aktuellt förslag kan bli bättre. Sådana synpunkter som Maria Hagelby Odbratt och Göran Odbratt tillfört, men som inte har tillmötesgåtts har tidigare besvarats i möjligaste mån i samrådsredogörelsen. Där respektive fråga redan beskrivits i kommentar under annat yttrande har hänvisning till dessa kommentarer skett för att undvika dubbelskrivningar.

Eftersom SCA är en av intressenterna i logistikparken är det viktigt att tillmötesgå företagets behov av ytor med mera. Detta för att verksamheten i drift ska kunna fungera på det effektiva sätt som det är planerat och för att uppnå önskade mål om transporteffektivitet och miljömässiga fördelar.

Bestämmelse om störningsskydd regleras på den juridiskt bindande plankartan. Verksamheten får inte medföra påtagliga störningar för närboende i form av lukt, damm, vibrationer, ljus eller buller. Då bestämmelserna är juridiskt bindande måste åtgärder vidtas om värdena överskrids. Åtgärder kan innebära avskärmning med bullerplank/vall eller investering i annan teknik. Krav för buller och andra konsekvenser under byggtid (till exempel vid muddring) följer särskild lagstiftning och/eller kommer att regleras i tillstånd enligt miljöbalken (ansökan hanteras i särskild process).

Inom kommunen pågår parallella processer med detaljplanearbetet, till exempel frågan om inlösen av fastigheter och kompensationsåtgärder. Om närboende drabbas av påtagliga/orimliga störningar som inte kan åtgärdas med till exempel bullerskydd måste andra åtgärder övervägas. Frågan om närliggande fastigheters eventuella värdeminskning hanteras i sådant fall särskilt. Om miljöskada eller värdeminskning uppstår finns regler för det i miljöbalken (32 kap.).

Sjöfart

Järnvägen och lastbilstrafiken på land bedöms aldrig kunna motsvara/ersätta sjöfartens godsmängder. Sjöfart är ett mycket effektivt sätt att transportera stora laster och behovet av sjötransporter kommer att öka, delvis på grund av den kapacitetsbrist som finns på järnvägen idag. Det sker en snabb utveckling för containertrafiken till sjöss och sjöfart kommer att vara viktig under lång tid. Trots skärpta miljökrav, vilket leder till fördyrningar, finns ingen given konkurrens. Sjöfartsnäringen kommer generellt och över tid att anpassa sig till ökade krav på grund av dess effektivitet. Hamnen planerar bland annat för större fartyg vilket innebär en kraftig kostnadssänkning per container vilket kan motverka fördyringarna. Alternativet att

frakta gods på lastbil kan inte sägas vara mindre miljöpåfrestande, men leder däremot till andra problem som sämre trafiksäkerhet.

Lokaliseringsalternativen

I samhällsplaneringen görs olika avväganden av olika alternativ till utveckling och bevarande. I just detta fall utgår planeringen från ett politiskt beslut om att utvecklingen av den nya logistikparken ska prövas inom aktuellt område på grund av de fördelar som finns på platsen med direkt koppling till transportkrävande verksamheter med önskemål om expansion. Detaljplanen är en del av den planprocess som inleddes med en fördjupning av översiktsplanen (föp) för aktuellt område med omnejd. Föp är genomförd i enlighet med miljöbalken samt plan- och bygglagen. Planen är därefter antagen i Kommunfullmäktige. Aktuellt detaljplaneförslag följer de intentioner som tidigare beslutats i föp.

Angående övriga synpunkt om alternativ lokalisering - se kommentarer under Lars Felländer.

Barriäreffekter och biologisk mångfald

Större delen av de befintliga natur- och strandområdena kommer att ianspråktas av verksamheter (hamn, kombiterminal med mera). En stor del av planområdet hårdgörs och stängslas vilket leder till att djur och växter trängs undan. De naturområden som blir kvar blir svåra att nå och/eller påverkas av buller, ljus och rörelse. De fysiska intrångseffekterna och barriäreffekterna (möjligheten för djur- och växter att röra sig fritt/spridas över sammanhängande områden) begränsas. Den naturliga strandlinjen i planområdets södra delar försvinner delvis och den mindre del som finns kvar (Kaptensudden) blir avskild från övriga naturområden genom anläggandet av transportkorridoren/kombiterminalen. Detta försämrar möjligheterna för vilt och smådjur att röra sig fritt till detta område. Förändringarna innebär bland annat att variationsrikedomen av naturtyper, mikroklimat och biotoper försämras eller försvinner helt då den kvarvarande skogen är mer homogen. Ökningen av trafik till och från planområdet kan också innebära hinder för djurs och växters spridningsmöjligheter. Påverkan bedöms dock vara marginell eftersom vägarna redan trafikeras hårt.

Så mycket som möjligt av den befintliga naturen ska bevaras genom att större områden avsätts som naturskyddsområden i detaljplanen. Naturområdena ska företrädesvis underhållas med hänsyn till landskapsbilden. Tunabäckens mynning och den omkringliggande strandmiljön bevaras. Området har betydelse för landskapsbilden, men även för många djur- och växtarter och den biologiska mångfalden.

Eftersom transportkorridoren leds genom tunnel under Korstaberget bedöms bergsryggen vara relativt tillgänglig för växt- och djurliv även om den mänskliga aktiviteten i området minskar skogarnas attraktivitet då de smala skogsremsorna störs av buller, ljus och rörelse.

Kompensationsåtgärder, med tillgång till sammanhängande naturmiljöer vid Skönsberg/Korsta/Tunadal, bedöms i övrigt och till viss del kunna väga upp de förlorade naturområdena. Kompensationsåtgärder innebär att värden som går förlorade i samband med exploatering, till exempel natur- och rekreationsvärden, ska kompenseras genom åtgärder i planområdet eller på annan plats i kommunen.

Kulturhistorisk dokumentation

Områdets kulturhistoriska värde finns beskriven i planhandlingarna. Bevarande av kulturmiljön har prövats enligt lagen om kulturminnen (SFS1988.950). Ärendet om ansökan om byggnadsminnesförklaring avslogs och skäl till beslutet var bland annat att villorna i Petersvik inte kan bedömas vara unika och inte är allmänt tillgängliga. Flera av byggnaderna

är dock att betrakta som kulturhistoriskt värdefulla och hur än man gör går det inte att bevara detta område i kombination med en miljöeffektiv logistikpark på aktuell plats.

Strandskydd

Upphävandet av strandskyddet måste ses som ett sammantaget upphävande för att verksamheten som planeras ska fungera på aktuell plats. Delar av planområdet berörs inte i dagsläget av skyddet beroende av gällande planer (stadsplan 381 samt detaljplan 250, 259 och 45). Strandskyddet återinfaller dock vid ersättande av dessa med ny plan. Förutsättningarna på plats och planerad verksamhet beskrivs i planhandlingarna vilket bedöms vara tillräckligt för ett upphävande tillsammans med de särskilda skäl som åberopas. Strandskyddad zon bedöms inte ha några särskilda eller enligt lag skyddade naturvärden. Någon ytterligare utredning än redan genomförd (PM Akvatisk inventering av Tunabäcken i Petersvik, Naturvärdesbedömning, konsekvenser, och skyddsåtgärder, Tyréns, juli 2011) bedöms inte behövas. Frågan har även prövats i tidigare planering – föp. Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för frågan om strandskydd och har inga synpunkter på att strandskyddet upphävs med åberopade särskilda skäl.

Miljögifter i Alnösundet

Sedimenten där hamnen planeras byggas är undersökta och de påträffade miljögifterna redovisas i PM för detta (bilaga till planhandlingarna). Muddring och utfyllnad ska ske så att konsekvenserna kan hanteras inom rimliga gränser. Genomförandet kommer även att kräva tillstånd enligt miljöbalken. Ansökan om detta sker i parallell process.

Störningar med konsekvenser

Bestämmelse om störningsskydd regleras på den juridiskt bindande plankartan. Verksamheten får inte medföra påtagliga störningar för närboende i form av lukt, damm, vibrationer, ljus eller buller. Ekvivalenta och maximala ljudnivåer vid närliggande bostadshus får inte överskrida gällande riktvärden. Infrastrukturprop. 1996/97:53 samt Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller ska efterföljas samt Socialstyrelsens allmänna råd för lågfrekvent buller. Då bestämmelserna är juridiskt bindande måste åtgärder vidtas om värdena överskrids. Åtgärder kan innebära avskärmning med bullerplank/vall eller investering i annan teknik. Krav för buller och andra konsekvenser under byggtid (till exempel vid muddring) följer särskild lagstiftning och/eller kommer att regleras i tillstånd enligt miljöbalken (ansökan hanteras i särskild process).*

**Miljöbalkens (MB) definition av olägenhet enligt 3§ 9 kap. "Med olägenhet för människors hälsa avses störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig." Begreppet påtaglig störning bedöms med denna bakgrund syfta på sådana störningar som innebär olägenhet för människors hälsa enligt miljöbalkens definition. Detta innebär att störningen ska styrkas med någon slags objektiv medicinsk/hygienisk bedömning. Enligt förarbetena till MB ska bedömningen utgå ifrån vad människor i allmänhet anser vara en olägenhet och baseras inte på enskild persons reaktion i det enskilda fallet.*

Illustrationer

Maria Hagelby Odbratt och Göran Odbratt undrar varför är illustrationerna fortfarande felaktiga. Kommunen förtydligar därför tidigare svar om fotomontagen. Maximal utbyggnad redovisas på illustrationerna och det har inte gjorts någon förändring av detta mellan samråd och utställning. Det gjordes dock en revidering av Illustrationsplanen mellan samråd och utställning. Till samrådet redovisades endast maximal planerad utbyggnad. Med detta menas maximal utbyggnad som Sundsvall logistikpark avser att göra. Dock skiljer sig denna något mot egentlig

utbyggnadsmöjlighet enligt detaljplanekartan. Detta rättades till inför utställningen då en illustration med maximal utbyggandsmöjlighet lades till på kartan. Maximal utbyggnadsmöjlighet regleras på plankartan inom ramarna för vad området tål och med kravet att samtidigt vara en flexibel detaljplan. Den maximala utbyggnadsmöjligheten justerades även mellan samråd och utställning genom att exploateringsgraden reglerades ner. Bakgrunden till detta bland var annat att de nya exploateringstalen ansågs vara bättre anpassade till den planerade verksamheten i full drift. Illustrationskartan och detaljplanekartan redovisas i övrigt i olika skalor av praktiska skäl, det vill säga för att undvika så stora pappersformat.

Finansieringsplan, intäkts- och kostnadskalkyler:

Kalkylen för projektet baseras på företagsekonomiska grunder, efterfrågan från lokal industri, marknadsundersökning och en utredning angående regionalekonomiska konsekvenser.

Kostnaden för de åtgärder som planeras inom detaljplaneområdet uppskattas för närvarande till cirka en miljard kronor. Inom planområdet finns specifika anläggningsdelar som finansieras av externa parter och utanför planområdet finansieras investeringarna i huvudsak av Trafikverket och SCA. I ägardirektiven för Sundsvall Logistikpark AB framgår att bolaget ska arbeta för att andra intressenter går in som samarbetspartners i verksamhetens utveckling och drift både på kort och på lång sikt. Hur en samverkan med externa parter kan komma att utformas bereds för närvarande i samtal med ett antal intresserade och tänkbara partners. I grunden ska investering för och drift av planerad verksamhet finansieras utifrån kommersiella och företagsekonomiska utgångspunkter. I separat ärende till kommunfullmäktige under våren kommer kommunen att värdera projektets nytta/möjligheter mot kostnader/risker.

Mikael Andersson

Mikael Andersson är skeptisk till hela projektet. Byggnationen av Sundsvall Logistikpark med tillhörande infrastruktur kostar 1 miljard kronor. Kostnadstäckningen uppgår bara till 500-600 miljoner kronor. Lekmannamässigt finns flera osäkerheter i projektet.

Logistikparken kommer inte att smälta in i landskapet och lokaliseringsutredningen är höljd i dunkel.

I övrigt finns det framför allt två skäl som strider mot uppförande av Sundsvall Logistikpark. Det ena är bullernivåerna mot främst Alnösidan. Hur kan det intygas att den framtida bullernivån inte kommer att störa boenden på Alnö? Det andra är hur det är möjligt att gå i godo för den planerade muddringen inför kajbyggnationen? Havsbotten är förorenad inom hela området. Ändå bedöms det möjligt att använda slaggprodukter från Ortvikens pappersbruk och binda in alltsammans utan att gifterna läcker ut. I Skönviken är det förbjudet, på grund av gifterna på havsbotten, att beträda vattenleden med fartyg som är mer djupgående än två meter. Vad är det då som får Sundsvalls kommuns tjänstemän, politiker och konsultbolag att tro att läget är nämnvärt bättre utanför nuvarande Granliområdet? Istället går värdefullt reakreationsområde till spillo för en satsning som på fasaden bär miljötänkande men som i verkligheten kan ge motsatt effekt i ett första skede. Vem tar ansvaret ifall projektet med ny kaj inleds med spridande av tungmetaller och dioxiner?

Kommentar:

Kostnadskalkyl

Kalkylen för projektet baseras på företagsekonomiska grunder, efterfrågan från lokal industri, marknadsundersökning och en utredning angående regionalekonomiska konsekvenser.

Kostnaden för de åtgärder som planeras inom detaljplaneområdet uppskattas för närvarande till cirka en miljard kronor. Inom planområdet finns specifika anläggningsdelar som finansieras av externa parter och utanför planområdet finansieras investeringarna i huvudsak av Trafikverket och SCA. I ägardirektiven för Sundsvall Logistikpark AB framgår att bolaget ska arbeta för att andra intressenter går in som samarbetspartners i verksamhetens utveckling och drift både på kort och på lång sikt. Hur en samverkan med externa parter kan komma att utformas bereds för närvarande i samtal med ett antal intresserade och tänkbara partners. I grunden ska investering för och drift av planerad verksamhet finansieras utifrån kommersiella och företagsekonomiska utgångspunkter. I separat ärende till kommunfullmäktige under våren kommer kommunen att värdera projektets nytta/möjligheter mot kostnader/risker.

Landskapsbild

Bevarande av grönområden (Korstabergets rygg och Kaptensudden) kommer att mildra de negativa konsekvenserna som uppstår med avseende på landskapsbilden. Aktuella ytor regleras på detaljplanekartan som "Natur/skydd" vilka ska skötas enligt upprättad skötselplan. Viss förstärkningsplantering krävs bland annat för att mildra den negativa påverkan på landskapsbilden. Slänter och andra oanvändbara ytor bör även om möjligt kläs med grönska.

Lokaliseringsutredning

I samhällsplaneringen görs olika avväganden av olika alternativ till utveckling och bevarande. I just detta fall utgår planeringen från ett politiskt beslut om att utvecklingen av den nya logistikparken ska prövas inom aktuellt område på grund av de fördelar som finns på platsen med direkt koppling till transportkrävande verksamheter med önskemål om expansion. Detaljplanen är en del av den planprocess som inleddes med en fördjupning av översiktsplanen (föp) för aktuellt område med omnejd. Föp är genomförd i enlighet med miljöbalken samt plan- och bygglagen. Planen är därefter antagen i Kommunfullmäktige. Aktuellt detaljplaneförslag följer de intentioner som tidigare beslutats i föp.

Angående övriga synpunkt om alternativ lokalisering - se kommentarer under Lars Felländer.

Buller

Bestämmelse om störningsskydd regleras på den juridiskt bindande plankartan. Verksamheten får det vill säga inte medföra påtagliga störningar för närboende i form av lukt, damm, vibrationer, ljus eller buller. Ekvivalenta och maximala ljudnivåer vid närliggande bostadshus får inte överskrida gällande riktvärden. Infrastrukturprop. 1996/97:53 samt Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller ska efterföljas samt Socialstyrelsens allmänna råd för lågfrekvent buller. Då bestämmelserna är juridiskt bindande måste åtgärder vidtas om värdena överskrids. Åtgärder kan innebära avskärmning med bullerplank/vall eller investering i annan teknik. Krav för buller och andra konsekvenser under byggtid (till exempel vid muddring) följer särskild lagstiftning och/eller kommer att regleras i tillstånd enligt miljöbalken (ansökan hanteras i särskild process).*

Beräkningsmodellerna för buller är vedertagna och bedöms vara tillförlitliga. Om rätt värden matas in i beräkningsmodellen ger det en mycket bra bild av hur verkligenheten kommer att bli. Detta har gjort utifrån de uppgifter som finns om logistikparken i drift och hänsyn har bland

annat tagits till typ av markyta, till exempel vatten. Buller från väg, järnväg och industri finns medtagna i beräkningarna och vilket omgivningsbuller som uppkommer av dessa verksamheter.

Inom kommunen pågår parallella processer med detaljplanearbetet, till exempel frågan om inlösen av fastigheter och kompensationsåtgärder. Om närboende drabbas av påtagliga/orimliga störningar som inte kan åtgärdas med till exempel bullerskydd måste andra åtgärder övervägas. Om miljöskada eller värdeminskning uppstår finns regler för det i miljöbalken (32 kap.).

**Miljöbalkens (MB) definition av olägenhet enligt 3§ 9 kap. "Med olägenhet för människors hälsa avses störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig." Begreppet påtaglig störning bedöms med denna bakgrund syfta på sådana störningar som innebär olägenhet för människors hälsa enligt miljöbalkens definition. Detta innebär att störningen ska styrkas med någon slags objektiv medicinsk/hygienisk bedömning. Enligt förarbetena till MB ska bedömningen utgå ifrån vad människor i allmänhet anser vara en olägenhet och baseras inte på enskild persons reaktion i det enskilda fallet.*

Miljögifter och ansvar

Sedimenten där hamnen planeras byggas är undersökta och de påträffade miljögifterna redovisas i PM för detta (PM Förorenad mark och sediment, Sundsvall logistikpark, januari 2012). Muddring i havsbottnen ska utföras på sådant sätt att de giftiga ämnen som finns i bottensedimentet inte sprids och att konsekvenserna kan hanteras inom rimliga gränser. Fördjupade utredningar och eventuellt förslag till åtgärder angående påverkan i vattenmiljön kommer att ske i samband med tillståndsansökan för verksamheten. Villkor för arbetena kommer att lämnas i tillståndet. Exploatören ansvarar för att spridande av tungmetaller och dioxiner inte sker i samband med byggandet av logistikparken.

Pia Nordstrand och Joel Svensson

Som boende i Granbacken är Pia Nordstrand och Joel Svensson motståndare till projektet på grund av den olägenhet det kommer att innebära för den närliggande boendemiljön och förstör närområdet. Den föreslagna logistikparken anses också vara för stor. Varför inte förlägga kombiterminalen i Fillan/Tunadal enligt utredningen från Banverket 2007?

Kommentar:

Detaljplanens utformning och omfattning bygger på verksamheternas behov och omgivningens krav på störningsskydd.

För att en etablering av en containerhamn och kombiterminal ska vara hållbar krävs en absolut närhet mellan dessa verksamheter. Fillan och Tunadal ligger för långt från varandra i detta avseende. Alternativet i Fillan saknar även hamndjupet och den direkta närheten till markytor som krävs för tredjepartslogistik och två transportkrävande verksamheter (Ortviken och Korstaverket). En förutsättning för att utveckla terminalen är att möjlighet finns att uppnå en kritisk godsvolym och att det uppkommer regionala utvecklingseffekter i form av följdetableringar i närheten av kombiterminalen.

Att förlägga hamnverksamhet till Fillan/Tunadalshamnen respektive till läge med större djup en bit norrut är heller ingen hållbar lösning. Tunadalshamnen har idag redan uppnått sitt kapacitetstak och skulle inte klara volymerna som nu ska hanteras. Om Tunadalshamnen

ianspråktas för containertrafik trängs även befintlig verksamhet undan vilket skapar andra problem.

I synpunkterna hänvisas till Banverkets utredning om möjligheten med att lokalisera verksamheten i Fillan. Fokus i denna utredning låg framför allt på en lokalisering av kombiterminal. Denna skulle i utredningen kunna ha viss koppling till Tunadalshamnen. Banverkets utredning har därmed inte hanterat nu aktuell helhetslösning med fokus på containerhamn med omedelbar närhet till kombiterminal och kringytor. I övrigt finns även behov av ytor med koppling till Korstaverket för transport och hantering av biobränsle.

Rose-Marie och Lars Hillerström

Bristande underlag

Logistikparken ska ses som en del i en ännu större helhet. Denna helhet är inte beskriven på ett korrekt sätt i den fördjupade översiktsplanen (föp) för Tunadal-Korsta-Ortviken. Eftersom denna föp har så allvarliga brister måste detta nu göras i detaljplanearbetet och förutsättningarna måste ifrågasättas. Föp:s brister:

- Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) uppfyller inte rimliga krav på en sådan enligt 6 kap. miljöbalken. Kraven på att utreda alternativ till huvudförslaget är inte uppfyllda.
- Planen innehåller en ofullständig redovisning av gällande kommunala planer. Föp Norra Skön redovisas inte (planområdets norra del, Fillan). Av en karta ur denna plan för Norra Skön framgår att en 750 meter lång bangård är inritad i Fillanområdet.

Avsaknad av alternativ

Alternativ lokalisering av logistikparken saknas. Lokalisering i Fillan/Tunadalshamnen måste utredas och ställas mot lokaliseringen i Petersvik Det hänvisas även till fel utredning - Banverkets idéstudie från 2006. Denna ersattes senare av en slutversion från maj 2007. Att alla andra alternativ än Petersvik avfärdas helt godtas inte eftersom Banverkets förslag bevisligen finns.

Tunnel under Korstaberget

I den gamla föp:en från 1993 finns en tunnel för väg- och järnvägstrafik mellan Tunadalshamnen och Ortvikens pappersbruk. Avsikten med denna var att lösa Ortvikens transportproblem och samtidigt bevara natur- och kulturområdena i Granli/Petersvik. Denna tunnel har i senare utredningar bedömts vara komplicerad att genomföra, men det är numera bekräftat att dess utredningar inte finns. Det är snarare SCAs motstånd till denna (enligt *Tunnel till Tunadal, Miljödomsförhandling 2004-11-15*) som tunneln avfärdats så lättvindigt. En seriös utredning om tunnelalternativet återstår fortfarande. Alternativet är intressant där kombiterminalen och hamnen utvecklas norrut mot Fillanområdet.

I den nu aktuella detaljplanen finns en väglösning in till området norrifrån som liknar det tidigare järnvägsalternativet från 1993. Detta tolkas så att möjligheten till tunnel under Korstaberget numera anses fullt genomförbar. Detta alternativ borde därför även utredas för järnvägstrafik. Att svängradie vid kombiterminalen skulle bli för snäv och förslaget är därmed inte tekniskt möjligt är ointressant eftersom kombiterminalen ska placeras i Fillan och Tunadalshamnen, inte i Petersvik.

Nollalaternativ

I fördjupningen av översiktsplanen från 1993 beskrivs en underjordisk transportkorridor med väg och järnväg mellan Tunadalshamnen och Ortviken. Trots detta ingår inte denna transportkorridor i det redovisade nollalaternativ i föp Tunadal-Korsta-Ortviken från 2009. I planen står istället: ”*I nollalternativet byggs varken ny hamn, kombiterminal eller intern transportkorridor och följden blir att transporter inom samt till och från planområdet kommer att ske längs samma huvudstråk som och med samma transportslag som i dagsläget.*” Vidare sägs: ”*Godtransporterna mellan de olika verksamheterna i området kommer att fortsätta att skötas längs samma stråk som i dagsläget men volymerna kommer att öka.*” Denna beskrivning är alltså helt fel. Nollalternativet framstår som mycket sämre än vad det egentligen är ifråga om transportmöjligheterna i området. Därmed omöjliggörs själva syftet med nollalternativet, som är att kunna göra jämförelser av miljökonsekvenser och andra konsekvenser, för att därigenom kunna bedöma om det är rätt att genomföra det nya planförslaget.

Miljöbalkens hushållningsbestämmelser

De starka bevarandeintressena för Petersviksområdet står i detta fall tillbaka för industriintressena, som prioriterats på ett ensidigt sätt i utredningsarbetet. Vikten av att bevara kultur- och naturvärden framhävs starkt i miljöbalken (3 kap 6 §). I kontrast till detta föreslås nu att värdefulla områden utplånas liksom naturliga kustområden, som i övrigt saknas nära Sundsvall.

Stora kostnader

Det har framkommit att det kostar minst 70 miljoner kronor att lösa in fastigheterna i Petersviksområdet. Det är ett enormt resursslöseri eftersom dessa fastigheter rivs. Tillsammans med stora kostnader för behövliga sprängnings-/markarbeten blir kostnaderna för den valda lösningen orimligt stora som intäkterna aldrig kan täcka. Projektet kan därmed ifrågasättas av ekonomiska skäl.

Ytbehov

Dimensioneringen av hamnområdet bör kritiskt granskas utifrån de alltför fantasifulla önskemålen om stark expansion i framtiden. Mer realistiska utvecklingsplaner bör läggas till grund för planeringen. Dessa misstankar bekräftas av ett uttalande av marknadschefen för Gävle Containerhamn AB som hävdar att lokaliseringsutredningen från Sundsvall Logistikpark AB är vilseledande och att en marknadsbedömning för projektet saknas.

Det finns önskemål från Sundsvalls Hamn om utvidgade ytor och sådana finns i gällande detaljplaner. Det sägs att vattendjupet inte är tillräckligt stort norrut, men alla båtar kräver inte maximalt djup. Ett alternativ för containerhamnen i den fördjupade lokaliseringsstudien är området norr om Alnöbron. Olika placeringar beroende på krav på djup borde kunna bilda ett alternativ vilket bör utredas. Att en kombiterminal i Fillan saknar markytor för tredjepartsaktörer skulle kunna lösas i Johannedals industriområde och i det närliggande Birsta. Vid en hamnutvidgning norr om Alnöbron bör tredjepartsaktörer kunna beredas utrymme i nära anslutning både till kombiterminal och containerhamn.

Strandskydd

Som särskilt skäl att upphäva strandskyddet står bland att ”dispens kan beviljas om behoven inte kan tillgodoses utanför området”. Andra alternativ finns dock men förtigs i planhandlingarna.

Kulturmiljö

De kulturhistoriska värdena i Petersvik/Granli har hittills inte alls beaktats i planförslaget. Det är inte i första hand de enskilda husen som utgör det kulturhistoriska värdet utan hela den samlade miljön från förra sekelskiftet – en unik miljö, som nu föreslås utplånas. Länsstyrelsen skriver i sitt beslut om att avslå byggnadsminnesansökan att dessa bör bevaras. Området är viktigt i ett lokalt perspektiv och förstärker behovet av alternativ lokalisering av logistikparken.

Förslaget att Kaptensudden ska finnas kvar är positivt, men är otillräckligt. Det noteras att även Skogshyddan (Korsta 7:62), som också ingår i den värdefulla kulturmiljön ligger inom samma bevarade grönområde. Den bör också bevaras om planen mot förmodan skulle godtas.

Skyddsavstånd och buller

Boverkets allmänna råd 1995:5 ”*Bättre plats för arbete*” uppfylls inte. Området kan inte gå under benämningen ”småindustri” och därmed åberopa skyddsavstånd på 200 meter. Avstånd mellan närmaste tomtgräns till industriområdet är 140 meter respektive 200 meter till kombiterminalen. Argumenten för avstegen är inte hållbara.

Uppgifterna i planhandlingarna anger att gällande normer för buller uppfylls. Detta är inte trovärdigt. Sannolikt kommer både Alnön och Granbacken störas.

Krav på omarbetning

Inriktning i detta nya arbete måste vara att:

1. Placera kombiterminalen i Fillan och Tunadalshamnen i enlighet med Banverkets förslag i slutrapport 2007- 05-04 ”*Fördjupad idéstudie – Lokalisering av kombiterminal i Sundsvallsregionen*”.
2. En måttlig utveckling av Tunadalshamnen kan ske i huvudsak norrut.
3. Bevara natur- och kulturområdet i Granli/Petersvik med fortsatt boende i området.
4. Järnvägsspår och intern transportväg mellan Tunadalshamnen och Ortvikens pappersbruk placeras i tunnel under Korstaberget.

Kommentar:

Bristande underlag

Fördjupningen av översiktsplanen har antagits och är lagakraftvunnen. Underlaget är därmed förenligt med Plan- och bygglagen. Länsstyrelsen bevakar bland annat att så sker.

Olika alternativ studerades inom ramen för föp. Förslagen innebar till exempel att industrins önskemål om ytor i större utsträckning tillgodosågs, men även att utformningen tillvaratog boende- och miljöintressen i större utsträckning, till exempel möjlighet om boendet i Petersvik/Granli kunde bevaras. Synpunkter under planarbetets gång tillsammans med fördjupade utredningar låg därefter till grund för bortval och bearbetningar av den nu gällande fördjupningen för Tundal-Korsta-Ortviken.

Avsaknad av alternativ

I samhällsplaneringen görs olika avväganden av olika alternativ till utveckling och bevarande. I just detta fall utgår planeringen från ett politiskt beslut om att utvecklingen av den nya logistikparken ska prövas inom aktuellt område på grund av de fördelar som finns på platsen med direkt koppling till transportkrävande verksamheter med önskemål om expansion. Detaljplanen är en del av den planprocess som inleddes med en fördjupning av översiktsplanen (föp) för aktuellt område med omnejd. Föp är genomförd i enlighet med miljöbalken samt plan- och bygglagen. Planen är därefter antagen i Kommunfullmäktige. Aktuellt detaljplaneförslag följer de intentioner som tidigare beslutats i föp.

En fördjupad lokaliseringsutredning är framtagen och redovisad i sin helhet i bilaga till detaljplanen. Redovisade alternativ har utvärderats utifrån deras lämplighet i första hand. Om ett lokaliseringsområde inte kan motsvara verksamhetens behov av ytor, vattendjup, möjlighet till närhet mellan verksamheter och så vidare har alternativet avfärdats innan ytterligare utredning skett (till exempel gällande miljöfaktorer). Om inte logistikparken har en möjlighet att fungera optimalt, uppnå en kritisk godsvolym och bli miljömässigt- och ekonomiskt hållbar har det inte bedömts vara nödvändigt att utreda ytterligare eftersom alternativet aldrig skulle bli aktuellt. De viktade faktorerna i lokaliseringsutredningen har framkommit utifrån verksamhetsens fysiska behov av ytor, hamndjup och så vidare. Utredningen har skett med ledning av Sundsvall logistikpark/kommunen och konsult.

Gävle och Trondheim hamn kan inte anses vara en möjlig alternativ lokalisering i miljöbalkens mening. En hamn vars ändamål är att stärka den inomregionala godsinfrastrukturen kan rimligtvis inte lokaliseras tiotals mil utanför regionens mest perifera delar. Nyttjande av kombiterminal/hamn i ett annat läge än nu föreslagen skulle heller inte bidra till att lösa de problem och tillgodose de anspråk som identifierats i närområdet enligt den fördjupade översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken. Fördjupningen antogs 2009 och är kommunens mål och vision för området som nu tar form i en detaljplan. Föp är genomförd i enlighet med miljöbalken samt plan- och bygglagen. Planen är därefter antagen i Kommunfullmäktige. Aktuellt detaljplaneförslag följer de intentioner som tidigare beslutats i föp.

Utansjö framhålls som ett fördelaktigt alternativ men saknar Petersviks närhet till stor godsexportör och möjlighet att tillgodose det lokala behovet. Utansjö, tillsammans med Härnösand och Söråker, ger inte en bättre resurshushållning eller mer begränsade intrång och olägenheter än vid Petersvik och kan därför inte anses vara ett alternativ som behöver utredas vidare.

För att en etablering av en containerhamn och kombiterminal ska vara hållbar krävs en absolut närhet mellan dessa verksamheter. Fillan och Tunadal ligger för långt från varandra i detta avseende. Alternativet i Fillan saknar även hamndjupet och den direkta närheten till markytor som krävs för tredjepartslogistik och två transportkrävande verksamheter (Ortviken och Korstaverket). En förutsättning för att utveckla terminalen är att möjlighet finns att uppnå en kritisk godsvolym och att det uppkommer regionala utvecklingseffekter i form av följdetableringar i närheten av kombiterminalen.

Att dela hamnen till Fillan/Tunadalshamnen respektive till läge med större djup en bit norrut är heller ingen hållbar lösning. Tunadalshamnen har idag redan uppnått sitt kapacitetstak och skulle inte klara volymerna som nu ska hanteras. Om Tunadalshamnen ianspråktas för containertrafik trängs även befintlig verksamhet undan vilket skapar andra problem.

I Banverkets utredning (2007) låg fokus framför allt på en lokalisering av kombiterminal. Denna skulle i utredningen kunna ha viss koppling till Tunadalshamnen. Banverkets utredning

har därmed inte hanterat nu aktuell helhetslösning med fokus på containerhamn med omedelbar närhet till kombiterminal och kringytor. I övrigt finns även behov av ytor med koppling till Korstaverket för transport och hantering av biobränsle.

Felaktigheten med hänvisning till Banverkets utredning från 2006 kommer att rättas till inför antagandet.

Tunnel under Korstaberget

Den gamla föp:en från 1993 låg till underlag för framtagandet av den nu gällande fördjupningen av översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken (2009). Synpunkter under planarbetets gång tillsammans med fördjupade utredningar låg därefter till grund för bortval och bearbetningar av den nu gällande föp som detaljplanen grundar sig på. Alternativet med den redovisade tunneln i föp -93 har i och med den nya föp:en från 2009 valts bort bland annat då Fillanalternativet inte uppfyller kraven om direkt närhet mellan hamn och kombuiterminal. Eftersom inte Tunadalshamnen/Fillanalternativet är aktuellt är det heller inte intressant med järnvägstunnel mellan Tunadalshamnen och Ortviken.

Nollalternativ

Nollalternativet är en redogörelse av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen, programmet eller ändringen inte genomförs. Utvecklingsförslaget i fördjupningen av översiktsplanen (föp) från 1993, med en underjordisk transportkorridor med väg och järnväg mellan Tunadalshamnen och Ortviken, var inte längre aktuellt när den nya föp:en togs fram 2009. Av den anledningen kan utvecklingsförslaget i föp 1993 inte heller sägas vara nollalternativ för varken föp 2009 eller denna detaljplan. Nollalternativet för detaljplanen överensstämmer med föp 2009. I nollalaternativet byggs varken ny hamn, kombiterminal eller intern transportkorridor. Följden blir att transporter inom samt till och från planområdet kommer att ske längs samma huvudstråk som och med samma transportslag som i dagsläget. Godtransporterna mellan de olika verksamheterna i området kommer att fortsätta att skötas längs samma stråk som i dagsläget men volymerna kommer att öka.

Kostnader

Kalkylen för projektet baseras på företagsekonomiska grunder, efterfrågan från lokal industri, marknadsundersökning och en utredning angående regionalekonomiska konsekvenser.

Kostnaden för de åtgärder som planeras inom detaljplaneområdet uppskattas för närvarande till cirka en miljard kronor. Inom planområdet finns specifika anläggningsdelar som finansieras av externa parter och utanför planområdet finansieras investeringarna i huvudsak av Trafikverket och SCA. I ägardirektiven för Sundsvall Logistikpark AB framgår att bolaget ska arbeta för att andra intressenter går in som samarbetspartners i verksamhetens utveckling och drift både på kort och på lång sikt. Hur en samverkan med externa parter kan komma att utformas bereds för närvarande i samtal med ett antal intresserade och tänkbara partners. I grunden ska investering för och drift av planerad verksamhet finansieras utifrån kommersiella och företagsekonomiska utgångspunkter. I separat ärende till kommunfullmäktige under våren kommer kommunen att värdera projektets nytta/möjligheter mot kostnader/risker.

Ytbehov

Att planera för kommunens näringsliv så att goda förutsättningar för utveckling finns, till exempel infrastruktur, är en nödvändighet. Detta motverkar bland annat att näringar behöver flytta eller stänga igen. Rimligheten i markanspråken och detaljplanens utformning och omfattning bygger på verksamheternas beräknade framtida behov (bland annat en

godsflödesutredning), framtida krav på miljöeffektiva transporter, behov av flytt av befintlig kombiterminal och omgivningens krav på störningsskydd.

Strandskydd/lokalisering

En fördjupad lokaliseringsutredning är framtagen och finns redovisad som bilaga 1 i planhandlingarna (Containerhamn till Sundsvallsregionen, Fördjupad lokaliseringsstudie). Redovisade alternativ har utvärderats utifrån deras lämplighet i första hand. Om ett lokaliseringsområde inte motsvarat verksamhetens behov av ytor, vattendjup med mera så att logistikparken kan uppnå en kritisk godsvolym har inte alternativet utretts vidare eftersom det aldrig skulle bli aktuellt.

Angående alternativ lokalisering - se även kommentarer under Lars Felländer.

Kulturmiljö och miljöbalkens hushållningsbestämmelser

Områdets kulturhistoriska värde finns beskriven i planhandlingarna. Bevarande av kulturmiljön har prövats enligt lagen om kulturminnen (SFS1988.950). Ärendet om ansökan om byggnadsminnesförklaring avslogs och skäl till beslutet var bland annat att villorna i Petersvik inte kan bedömmas vara unika och inte är allmänt tillgängliga. Flera av byggnaderna är dock att betrakta som kulturhistoriskt värdefulla, men det går inte att bevara detta område i kombination med en miljöeffektiv logistikpark på aktuell plats eftersom störningarna i bostadsmiljön skulle bli för stora.

I aktuellt område finns tydliga motstående intressen. Samhällsplaneringen är ett instrument för att hantera dessa konflikter på bästa sätt. Den inriktning kommunen har redovisas i föp Tunadal-Korsta-Ortviken (2009). Den valda inriktningen möjliggör inte att kulturintressena kan bevaras tillsammans med en utbyggnad av en logistikpark som kan utvecklas med full kraft så att de regionala utvecklingseffekterna inte uteblir.

Skogshyddan (Korsta 7:62), som ingår inom samma bevarade grönområde som Kaptensudden, kan tills vidare ligga kvar inom aktuellt naturområde. Särskilt skydd kommer däremot inte att regleras på plankartan.

Skyddsavstånd och buller

Området för tredjepartslogistik som så kallad småindustri. Småindustri innebär i plansammanhang mindre störande verksamheter med rekommenderat skyddsavstånd om 200 meter. För övrig verksamhet rekommenderas skyddsavstånd om 500 meter. Mellan närmaste fastighet/bostadshus i området Granbacken till kvartersmarken för tredjepartslogistik är det cirka 150 meter respektive 200 meter till kombiterminalen och cirka 1 kilometer till containerhamnen. Mellan närmaste bostäder på Alnön och längst ut på hamnen är avståndet cirka 750 meter.

Detaljplanens utformning och omfattning bygger på verksamheternas behov och omgivningens krav på störningsskydd. För att möjliggöra effektiva verksamheter måste Boverkets rekommendation om en skyddszon på 500 meter mellan verksamhetsområde och bebyggelse frångås. Syftet med den rekommenderade skyddszonen, att minimera risker och störningar för omgivningen, måste ändock uppnås. Då störningar bedöms kunna hanteras, trots minskat skyddsavstånd, motverkas inte syftet trots avvikelsen i antal meter.

Beräkningsmodellerna för buller är vedertagna och bedöms vara tillförlitliga. Om rätt värden matas in i beräkningsmodellen ger det en mycket bra bild av hur verkligenheten kommer att bli. Detta har gjort utifrån de uppgifter som finns om logistikparken i drift och hänsyn har bland

annat tagits till typ av markyta, till exempel vatten. Buller från väg, järnväg och industri finns medtagna i beräkningarna och vilket omgivningsbuller som uppkommer av dessa verksamheter

Åtgärder för buller (och andra störningar) kommer att krävas om riktvärdena överskrids eller om störningarna är påtagliga. Åtgärder kan innebära avskärmning med bullerplank/vall eller investering i annan teknik. För att tydliggöra detta har riktvärdena förts in som bestämmelse på detaljplanekartan (den juridiskt bindande delen av planen). Om ett överskridande inte årgärdas omgående måste verksamheten stoppas fram till behövliga åtgärder är vidtagna.

Sune och Torborg Westberg

Samhällsutvecklingen måste göras med hänsyn till människa och miljö i första hand och industriell expansion i andra hand. I detaljplaneförslaget är det prioriterat tvärtom. Detaljplanen undviker med tystnad alternativa förslag som enligt lag ska finnas med hänsyn till miljökonsekvenser.

Det är enligt Sune och Torborg Westberg möjligt att tillgodose såväl industrins expansionsbehov och samtidigt bevara den unika kulturmiljön och de frilufts- och rekreationsområdena som finns kring Petersvik/Granli. För att skapa goda expansionsförutsättningar för industrin men samtidigt utgå från ett miljöperspektiv och bevarande av Petersvik/Granli, Korstaberget och Alnösundet bör kommunen istället:

1. utreda alternativen om en kombiterminal i Fillan/Tunadal utifrån expertisens, Banverkets, förslag
2. planera en expansion av hamnen i takt med behovet av ökade volymer baserad på realistiska antaganden om framtida marknad. Om detta inte är möjligt så är det bättre att bevara Petersvik/Granli och låta transporterna från och till Ortviken gå på lastbil. Konsekvenserna av detta bli ändå mindre än nuvarande förslag.
3. utreda möjligheterna till en järnvägstunnel från Ortviken till hamnen.

Kommentar:

I samhällsplaneringen görs olika avväganden av olika alternativ för utveckling och bevarande. I just detta fall utgår planeringen från ett politiskt beslut om att utvecklingen av den nya logistikparken ska prövas inom aktuellt område på grund av de fördelar som finns på platsen med direkt koppling till transportkrävande verksamheter med önskemål om expansion. Detaljplanen är en del av den planprocess som inleddes med en fördjupning av översiktsplanen (föp) för aktuellt område med omnejd. Föp är genomförd i enlighet med plan- och bygglagen samt miljöbalken. Planen är därefter antagen i Kommunfullmäktige. Aktuellt detaljplaneförslag följer de intentioner som tidigare beslutats i föp.

Möjlighet finns att bygga ut logistikparken i etapper vilket sannolikt också kommer att bli aktuellt i takt med ökade volymer. Logistikparken fullt utbyggd kan svara för framtidens krav på alla typer av transporter som blir allt högre både kapacitetsmässigt och i miljösynpunkt. Avsikten med den planerade containerhamnen är att den ska bidra till att regionen får en sammantaget större transportkapacitet (godsvolymer, omsättning m.m.), en ökad transporteffektivitet (avseende tid, miljö med mera) och en större flexibilitet (större utbud, fler samverkansmöjligheter och så vidare). Konsekvenserna i området utan logistikparken innebär både ökade tunga transporter på allmänna vägar vilket inte bara leder till miljöpåfrestning utan även sämre trafiksäkerhet.

Den gamla föp:en från 1993 låg till underlag för framtagandet av den nu gällande fördjupningen av översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken (2009). Synpunkter under planarbetets gång låg tillsammans med fördjupade utredningar därefter till grund för bortval och bearbetningar av den nu gällande föp som detaljplanen grundar sig på. Alternativet med den redovisade tunneln i föp -93 har i och med den nya föp:en från 2009 valts bort bland annat då Fillanalternativet saknar tillräckliga markytor.

En fördjupad lokaliseringsutredning är framtagen och redovisad i sin helhet i bilaga till detaljplanen. Redovisade alternativ har utvärderats utifrån deras lämplighet i första hand. Om ett lokaliseringsområde inte kan motsvara verksamhetens behov av ytor, vattendjup, möjlighet till närhet mellan verksamheter och så vidare har alternativet avfärdats innan ytterligare utredning skett (till exempel gällande miljöfaktorer). Om inte logistikparken har en möjlighet att fungera optimalt, uppnå en kritisk godsvolym och bli miljömässigt- och ekonomiskt hållbar har det inte bedömts vara nödvändigt att utreda ytterligare eftersom alternativet aldrig skulle bli aktuellt. De viktade faktorerna i lokaliseringsutredningen har framkommit utifrån verksamhetsens fysiska behov av ytor, hamndjup och så vidare. Utredningen har skett med ledning av Sundsvall logistikpark/kommunen och konsult.

Gävle och Trondheim hamn kan inte anses vara en möjlig alternativ lokalisering i miljöbalkens mening. En hamn vars ändamål är att stärka den inomregionala godsinfrastrukturen kan rimligtvis inte lokaliseras tiotals mil utanför regionens mest perifera delar. Nyttjande av kombiterminal/hamn i ett annat läge än nu föreslagen skulle heller inte bidra till att lösa de problem och tillgodose de anspråk som identifierats i närområdet enligt den fördjupade översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken. Fördjupningen antogs 2009 och är kommunens mål och vision för området som nu tar form i en detaljplan. Föp är genomförd i enlighet med miljöbalken samt plan- och bygglagen. Planen är därefter antagen i Kommunfullmäktige. Aktuellt detaljplaneförslag följer de intentioner som tidigare beslutats i föp.

Utansjö framhålls som ett fördelaktigt alternativ men saknar Petersviks närhet till stor godsexportör och möjlighet att tillgodose det lokala behovet. Utansjö, tillsammans med Härnösand och Söråker, ger inte en bättre resurshushållning eller mer begränsade intrång och olägenheter än vid Petersvik och kan därför inte anses vara ett alternativ som behöver utredas vidare.

För att en etablering av en containerhamn och kombiterminal ska vara hållbar krävs en absolut närhet mellan dessa verksamheter. Fillan och Tunadal ligger för långt från varandra i detta avseende. Alternativet i Fillan saknar även hamndjupet och den direkta närheten till markytor som krävs för tredjepartslogistik och två transportkrävande verksamheter (Ortviken och Korstaverket). En förutsättning för att utveckla terminalen är att möjlighet finns att uppnå en kritisk godsvolym och att det uppkommer regionala utvecklingseffekter i form av följdetableringar i närheten av kombiterminalen.

Att dela hamnen till Fillan/Tunadalshamnen respektive till läge med större djup en bit norrut är heller ingen hållbar lösning. Tunadalshamnen har idag redan uppnått sitt kapacitetstak och skulle inte klara volymerna som nu ska hanteras. Om Tunadalshamnen ianspråktas för containertrafik trängs även befintlig verksamhet undan vilket skapar andra problem.

Eftersom inte Tunadalshamnen/Fillanalternativet är aktuellt är det heller inte intressant med järnvägstunnel mellan Tunadalshamnen och Ortviken. Att låta tillkommande transporter fortsatt gå på allmänna vägar kan inte ses som mindre miljöpåfrestande än att leda om gods till sjötrafik. Ytterligare lastbilstransporter leder även till sämre trafiksäkerhet.

Det hänvisas till Banverkets utredning om möjligheten med att lokalisera verksamheten i Fillan. Fokus i denna utredning låg framför allt på en lokalisering av kombiterminal. Denna skulle i utredningen kunna ha viss koppling till Tunadalshamnen. Banverkets utredning har därmed inte hanterat nu aktuell helhetslösning med fokus på containerhamn med omedelbar närhet till kombiterminal och kringytor. I övrigt finns även behov av ytor med koppling till Korstaverket för transport och hantering av biobränsle.

Förändringar mellan utställning och antagande

Synpunkter har inkommit under utställningstiden. Flera av dessa är av ungefär samma karaktär som under samrådet, men som då av motiverade/olika skäl inte tillgodosågs. Några synpunkter kommer att leda till justeringar inför antagandet. Dessa sammanfattas nedan:

Planens textdokument kommer att revideras/kompletteras med:

- Aktuella trafikflöden för både Sundsvall logistikpark och Korstaverket kommer att belysas i Miljökonsekvensbeskrivningen.
- Information att vattenvägarna för dagvatten ska dimensioneras för 100-års regn kommer att kompletteras Planbeskrivningen och Miljökonsekvensbeskrivningen. Att exploatören ansvarar för att dagvatten hanteras på korrekt sätt och att vattenvägarna dimensioneras för 100-års regn kommer att kompletteras Genomförandebeskrivningen.
- Information om att höga objekt ska förses med flyghinderbelysning enligt Transportstyrelsens föreskrifter och behov av flyghinderanmälan kommer att kompletteras Planbeskrivningen.
- Att ny avloppsledning måste iordningställas innan markarbeten påbörjas kommer att förtydligas i Planbeskrivningen.
- Text om Bortvalda lokaliseringsalternativ kommer i Miljökonsekvensbeskrivningen att flyttats från rubriken *Bedömning* till den mer korrekta rubriken *Nollalaternativ och jämförelsealternativ*.
- Att informationen om att Glasbrukets lokalisering är säkrad utanför planområdet kommer att ses över i planhandlingarna.
- Information om Nestes arrendeavtal och servitut kommer att kompletteras Genomförandebeskrivningen.
- Felskrivning på sida 94 i Planbeskrivningen kommer att justeras.
- Den samlande bedömningen kommer att ses över i Miljökonsekvensbeskrivningen.
- Felaktigheten med hänvisning till Banverkets utredning från 2006 kommer att justeras.
- Illustrationer på planerad respektive maximal utbyggnad av logistikparken finns i Planbeskrivningen, men kommer även att kompletteras miljökonsekvensbeskrivningen under avsnittet *Landskapsbild*.

Plankartan kommer att revideras/kompletteras med:

- T-områdena norr (T_1 och T_2)om kombiterminalen kommer att slås samman till ett sammanhållet T_1T_2-område.
- U-område genom hamnen (till förmån för dagvatten) kommer att tas bort från plankartan eftersom det ännu är osäkert var exakt denna ledning kommer att förläggas.

- Befintlig planbestämmelse om dagvatten kommer att kompletteras med att vattenvägarna för dagvatten ska dimensioneras för 100-års regn.
- Antal våningsplan kommer att regleras inom respektive område för att tydliggöra intentionerna med verksamheterna/de framtida byggnaderna.
- Eftersom skötselplanen kommer att bli en del av Planbeskrivningen (se punkt under *Övrigt*) kommer de planbestämmelser som tidigare hänvisade till skötselplanen justeras så att hänvisningen istället sker till Planbeskrivningen.
- E_1 invid Korstaverket kommer att konverterats till ett T_2 område då marken behövs för järnvägens stickspår.

Skötselplanen kommer att revideras/kompletteras med:

- Text under Natur/Skydd$_1$ kommer att anpassats för att beskriva gällande förutsättningar med stormfälld skog och därav nödvändig avverkning. En planteringsplan kommer att upprättats för området för att ersätta den nedblåsta granskogen med en blandskog bestående av björk, gran och tall som ska bli mer vindtålig. Skötselinstruktionerna för området kommer därmed också uppdaterats. (utställningshandlingen s. 8, första stycket samt s.12, område 10)
- Kartillustrationer kommer att uppdateras för att visa rätt förutsättningar. (utställningshandlingen figur 1 och 2)

Övrigt:

- Noterade synpunkter kommer att vidarebefordras till ansvariga för respektive fråga.
- Felskrivning om volym på ett av bergrummen kommer att justeras i bilaga. *PM Geoteknik, Sammanfattning jord-, berg- och hydrologiförhållanden.*
- Bilaga *Idéstudie om lokalisering av en ny rikskombiterminal i Sundsvallsregionen, Banverket, mars 2006* kommer att bytas ut mot slutrapporten *Fördjupad idéstudie Lokalisering av kombiterminal i Sundsvallsregionen, Slutrapport, Banverket 2007-05-04*
- Skötselplanen, som tidigare var en bilaga, kommer att bli en del av Planbeskrivningen för att tydliggöra att det är en viktig del av planhandlingarna.

STADSBYGGNADSKONTORET

Susanne Klockar-Öhrnell	Tommy Berglund
Planchef	Planarkitekt

SUNDSVALLS KOMMUN
Lantmäterikontoret

FASTIGHETSFÖRTECKNING FF-12-4

2012-02-10

Fastighetsförteckning till detaljplan för Sundsvalls logistikpark, Petersvik i Skön, Sundsvalls kommun

---

(I fastighetsförteckningen redovisas officiellt lagfarna ägare. Om köp av fastighet inom området gjorts som ännu ej lagfarits, syns inte detta i denna förteckning. Det kommande resultat av pågående lantmäteriförrättningar inom planområdet redovisas med färgskrafferingar på kartan)

Avdelning A Fastigheter:

Fastighet:	Ägare och adress:
Inom planområdet	
KORSTA 7:1	SVENSKA CELLULOSA AB C/O SCA SKOG FASTIGHETER 851 88 SUNDSVALL
Två områden av fastigheten överförs genom lantmäteriförrättning till KORSTA 8:10 (blå färg)	SUNDSVALL ENERGI AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL
Två områden av fastigheten överförs till Korsta 7:29 (röd färg), som numera ingår i KORSTA 7:56	SUNDSVALLS KOMMUN MARK OCH EXPLOATERINGSAVD 851 85 SUNDSVALL
KORSTA 7:2	SVENSKA CELLULOSA AB C/O SCA SKOG FASTIGHETER 851 88 SUNDSVALL
Ett område av fastigheten överförs till Korsta 7:29 (röd färg) numera 7:56	SUNDSVALLS KOMMUN MARK OCH EXPLOATERINGSAVD 851 85 SUNDSVALL
KORSTA 7:12	ERIKSSON,URBAN KORSTABERGSVÄGEN 21 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:12	FORSBERG,ANN-KRISTIN KORSTABERGSVÄGEN 21 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:13	STATEN TRAFIKVERKET 781 89 BORLÄNGE

KORSTA 7:14	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
KORSTA 7:15	SIKSTRÖM,PER STURE GRANLOHOLMSVÄGEN 16 857 30 SUNDSVALL
KORSTA 7:16	SIKSTRÖM,BO ÅKE BOX 9005 850 09 SUNDSVALL
KORSTA 7:16	SIKSTRÖM,BO ÅKE SYLGRÄND 10 856 53 SUNDSVALL
KORSTA 7:23	GEZELIUS,JOAKIM PASEO DE COCA 37 11370 LOS BARRIOS CADIZ SPANIEN
KORSTA 7:24	WALLSTRÖM,GUNNAR LÖTGRÄND 5 LGH 1002 854 61 SUNDSVALL
KORSTA 7:25	SCHÖLANDER,GULL LENA BIRGITTA KUNGSVÄGEN 13 LGH 1502 856 40 SUNDSVALL
KORSTA 7:26	LINDBERG,EVA SOFIAVÄGEN 14 856 43 SUNDSVALL
KORSTA 7:27	HÖGSTRÖM,HANS TRÄDGÅRDSGATAN 8 C LGH 1402 852 31 SUNDSVALL
KORSTA 7:33	LINDMARK,DORIS MARGOT MARIA INSTITUTSVÄGEN 9 LGH 1203 856 43 SUNDSVALL
KORSTA 7:38	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
KORSTA 7:38	SUNDSVALL ENERGI AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL
KORSTA 7:39	GRAN,ROLF GRANLIVÄGEN 16 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:40 (KF beslut 2011-12-19 ansöka om expropriation)	FELLÄNDER,BROR LARS GRANLIVÄGEN 14 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:41 (KF beslut 2011-12-19 ansöka om expropriation)	FELLÄNDER,BROR LARS GRANLIVÄGEN 14 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:42	FELLÄNDER,BROR LARS

(KF beslut 2011-12-19 ansöka om expropriation)	GRANLIVÄGEN 14 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:42 (KF beslut 2011-12-19 ansöka om expropriation)	STIFTELSEN KFUK-KFUM I SUNDSVALL M O KYRKOGATAN 29 852 32 SUNDSVALL
KORSTA 7:42	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
KORSTA 7:44 (KF beslut 2011-12-19 ansöka om expropriation)	HAGELBY,ANNA TOMTEBOGATAN 26 A LGH 1002 113 38 STOCKHOLM
KORSTA 7:44 (KF beslut 2011-12-19 ansöka om expropriation)	HAGELBY,BJÖRN OSTÅKERSVÄGEN 31 792 33 MORA
KORSTA 7:44 (KF beslut 2011-12-19 ansöka om expropriation)	HAGELBY,MARIA NORRBACKAGATAN 30 LGH 1502 113 41 STOCKHOLM
KORSTA 7:45 (KF beslut 2011-12-19 ansöka om expropriation)	LINDSTRÖM,GLENN MARTIN GRANLIVÄGEN 23 852 32 SUNDSVALL
KORSTA 7:46 (KF beslut 2011-12-19 ansöka om expropriation)	LINDSTRÖM,GLENN MARTIN GRANLIVÄGEN 23 853 32 SUNDSVALL
KORSTA 7:47 (KF beslut 2011-12-19 ansöka om expropriation)	ANDERSSON,ULF MIKAEL GRANLIVÄGEN 17 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:47 (KF beslut 2011-12-19 ansöka om expropriation)	ZAAR,LENA ANNA BIRGITTA GRANLIVÄGEN 17 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:53 (KF beslut 2011-12-19 ansöka om expropriation)	SVENSSON,KARL-JOHAN NORRA SOMMARSTIGEN 7 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:55	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
KORSTA 7:56	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
KORSTA 7:57 (KF beslut 2011-12-19 ansöka om expropriation)	DAHLKVIST,RICKARD ÅTORPS BOKVÄG 2 443 31 LERUM
KORSTA 7:62	SCA GRAPHIC SUNDSVALL AB BOX 846 851 23 SUNDSVALL
KORSTA 7:63 (KF beslut 2011-12-19 ansöka om expropriation)	BENGTSSON,BRITTMARIE GRANLIVÄGEN 10 856 34 SUNDSVALL

KORSTA 7:63	HULTÉN,JENS CHRISTIAN GRANLIVÄGEN 10 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:66	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
KORSTA 7:67	SCA FOREST PRODUCTS AB 851 88 SUNDSVALL
KORSTA 7:68	SCA GRAPHIC SUNDSVALL AB BOX 846 851 23 SUNDSVALL
KORSTA 7:69	SCA GRAPHIC SUNDSVALL AB BOX 846 851 23 SUNDSVALL
KORSTA 7:72	BRÄNNSTRÖM,GUSTAF LENNART GRANLIVÄGEN 20 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:72	BRÄNNSTRÖM,HARRIETH JEANETTE GRANLIVÄGEN 20 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 8:1	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
KORSTA 8:2	FORTUM LPG AB BOX 803 851 23 SUNDSVALL
KORSTA 8:10	SUNDSVALL ENERGI AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL
KORSTA 8:11	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
SKÖNSBERG 1:1	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL

Utom planområdet

ALNÖ-BÖLEN 1:47	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
ALNÖ-BÖLEN 1:59	NILSSON,INGER GUNILLA DEHLINSVÄGEN 1 865 92 ALNÖ
ALNÖ-BÖLEN 1:59	NILSSON,ULF CHRISTER DEHLINSVÄGEN 1

	865 92 ALNÖ
ALNÖ-BÖLEN 1:79	SÄLLING,LARS HÅKAN DEHLINSVÄGEN 8 865 92 ALNÖ
ALNÖ-BÖLEN 1:79	ÖSTLING,LAILA MARION DEHLINSVÄGEN 8 865 92 ALNÖ
ALNÖ-BÖLEN 1:83	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
ALNÖ-BÖLEN 1:91	JOHANSSON,MARGARETA RAHOLMSVÄGEN 55 865 92 ALNÖ
ALNÖ-BÖLEN 1:91	WAHLBERG,OLOF RAHOLMSVÄGEN 55 865 92 ALNÖ
ALNÖ-BÖLEN 1:145	BERGSTRÖM,EWA-BRITTA DEHLINSVÄGEN 2 865 92 ALNÖ
ALNÖ-BÖLEN 1:145	BERGSTRÖM,LARS ANDREAS DEHLINSVÄGEN 2 865 92 ALNÖ
ALNÖ-BÖLEN 1:146	FREDRIKSSON,ANDERS DEHLINSVÄGEN 4 865 92 ALNÖ
ALNÖ-BÖLEN 1:146	FREDRIKSSON,EVA DEHLINSVÄGEN 4 865 92 ALNÖ
ALNÖ-BÖLEN 1:147	LORICH WESTLING,ULLA KRISTINA DEHLINSVÄGEN 6 865 92 ALNÖ
ALNÖ-BÖLEN 1:147	WESTLING,SVANTE DEHLINSVÄGEN 6 865 92 ALNÖ
ALNÖ-BÖLEN 1:149	LIND,ANDERS KETTIL RAHOLMSVÄGEN 53 865 92 ALNÖ
ALNÖ-BÖLEN 1:149	NIHLÉN,ELSA AGNETA RAHOLMSVÄGEN 53 865 92 ALNÖ
ALNÖ-BÖLEN 1:150	WIBERG,ANDERS DEHLINSVÄGEN 3 865 92 ALNÖ
BLEKAREN 1	JOHANSSON,HANS PETER MÅSGATAN 17 856 34 SUNDSVALL

BLEKAREN 1	NORBERG,YLVA CARINA MÅSGATAN 17 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 2	ANDERSSON,DAN MÅSGATAN 19 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 2	ANDERSSON,ULLA MÅSGATAN 19 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 3	ELLRING,MARGARETA MÅSGATAN 21 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 4	ENQUIST,LARS OLOV HOLGER MÅSGATAN 23 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 5	GOUDE,LEIF PETERSVIKSGATAN 11 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 5	NORLIN,ÅSA PETERSVIKSGATAN 11 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 6	MAGNUSSON,GUNVOR LINNÉA PETERSVIKSGATAN 13 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 6	MAGNUSSON,TORE GUNNAR PETERSVIKSGATAN 13 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 7	HELLMAAN,NILS OLOV AXEL PETERSVIKSGATAN 15 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 7	HELLMAN,AGNETA BIRGITTA PETERSVIKSGATAN 15 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 8	ENGSTRAND,BIRGITTA PETERSVIKSGATAN 17 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 8	ENGSTRAND,BOO PETERSVIKSGATAN 17 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 9	OHLSON,ANDERS PETERSVIKSGATAN 19 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 9	OHLSON,TONI PETERSVIKSGATAN 19 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 10	SUNDIN,JAN-OLOF PETERSVIKSGATAN 21

	856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 10	THALÉN SUNDIN,BIRGITTA PETERSVIKSGATAN 21 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 11	WASSGREN,BIRGITTA PETERSVIKSGATAN 23 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 11	WASSGREN,HÅKAN PETERSVIKSGATAN 23 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 12	LUNDBERG,ANNA PETERSVIKSGATAN 25 856 34 SUNDSVALL
BLEKAREN 12	NORDIN,JAN PETERSVIKSGATAN 25 856 34 SUNDSVALL
BLEKERIET 1	JOHNSSON,JAN-OLOF TOBIAS PETERSVIKSGATAN 20 856 34 SUNDSVALL
BLEKERIET 1	JOHNSSON,ZITA PETERSVIKSGATAN 20 856 34 SUNDSVALL
BLEKERIET 2	JONASSON,JONAS MATTIAS PETERSVIKSGATAN 22 856 34 SUNDSVALL
BLEKERIET 2	PERSSON,ANNA KAROLINA PETERSVIKSGATAN 22 856 34 SUNDSVALL
BLEKERIET 3	ÅSTRÖM,KENT URBAN PETERSVIKSGATAN 24 856 34 SUNDSVALL
BLEKERIET 3	ÅSTRÖM,MARIA CHRISTINA PETERSVIKSGATAN 24 856 34 SUNDSVALL
BLEKERIET 4	NISKA,ANNE PETRA JOHANNA PETERSVIKSGATAN 26 856 34 SUNDSVALL
BLEKERIET 4	NISKA,LARS OVE PETERSVIKSGATAN 26 856 34 SUNDSVALL
BLEKERIET 5	BJÖRELAND,LARS TORD ANDERS PETERSVIKSGATAN 28 856 34 SUNDSVALL
BLEKERIET 5	LINDGREN,KARIN ULRIKA PETERSVIKSGATAN 28 856 34 SUNDSVALL

DISPONENTEN 1	SCA GRAPHIC SUNDSVALL AB BOX 846 851 23 SUNDSVALL
FRÖST 1:6	HÄGGLUND SUNDBERG,INGA-LILL BÄNKÅSVÄGEN 28 865 92 ALNÖ
FRÖST 1:6	SUNDBERG,JAN BÄNKÅSVÄGEN 28 865 92 ALNÖ
FRÖST 1:8	KARLMAN,MARGARETA BOFINKSVÄGEN 18 D 906 51 UMEÅ
FRÖST 1:8	KARLMAN,PER VIKTOR BOFINKSVÄGEN 18 D 906 51 UMEÅ
FRÖST 1:20	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
FRÖST 1:21	DAHL,GERTRUD ALMA BÄNKÅSVÄGEN 2 865 92 ALNÖ
FRÖST 1:23	JÖNSSON,MALIN MARIA RAHOLMSVÄGEN 72 865 92 ALNÖ
FRÖST 1:23	LAGERBERG,ERIK ESBJÖRN RAHOLMSVÄGEN 72 865 92 ALNÖ
FRÖST 1:24	STJERNSTRÖM,STURE RAHOLMSVÄGEN 76 865 92 ALNÖ
FRÖST 1:25	WIKLUND,BJÖRN RAHOLMSVÄGEN 74 865 92 ALNÖ
FRÖST 1:25	WIKLUND,MONA RAHOLMSVÄGEN 74 865 92 ALNÖ
FRÖST 1:26	MYHRMAN,ANITA MARGARETA JEANETTE RAHOLMSVÄGEN 70 865 92 ALNÖ
FRÖST 1:26	MYHRMAN,KJELL GUNNAR RAHOLMSVÄGEN 70 865 92 ALNÖ
FRÖST 1:30	FÄRNLÖF,ANNA MARLENE RAHOLMSVÄGEN 68 865 92 ALNÖ
FRÖST 1:30	FÄRNLÖF,MATS ROLAND RAHOLMSVÄGEN 68

	865 92 ALNÖ
FRÖST 1:36	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
FRÖST 1:38	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
FRÖST 1:39	RI FASTIGHETER TÖ AB 106 18 STOCKHOLM
FRÖST 2:6	JONSSON,NILS LENNART STRÖJAVÄGEN 2 B 616 90 ÅBY
FRÖST 2:8	NORLIN,LARS OLOF RAHOLMSVÄGEN 99 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:11	ÖHLÉN,KARIN MADELEINE BÅTSHAKEVÄGEN 5 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:11	ÖHLÉN,PER BÅTSHAKEVÄGEN 5 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:17	LIDÉN,KARL-AXEL BÄNKÅSVÄGEN 25 LGH 1001 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:17	LIDÉN,LISBETH BÄNKÅSVÄGEN 25 LGH 1001 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:19	OLSSON,ANNIE MARIA BÅTSHAKEVÄGEN 3 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:20	LAGERQVIST STINESSEN,CARINA MARGARETHA RORSMANSVÄGEN 5 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:20	STINESSEN,ROLF MARTIN RORSMANSVÄGEN 5 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:21	HOLLENDER,MONICA BÄNKÅSVÄGEN 26 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:21	HOLLENDER,PETER BÄNKÅSVÄGEN 26 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:22	STIFTELSEN SCHYMBERGSGÅRDEN EVA BJÖRNE ALNÖVÄGEN 17 865 33 ALNÖ

FRÖST 2:23	HÅKANSSON,ULF TORE JÖRGEN BÄNKÅSVÄGEN 24 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:28	OLSSON,ANNIE MARIA BÅTSHAKEVÄGEN 3 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:29	HOLM,ANNA HELENA RAHOLMSVÄGEN 84 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:29	JANSSON,BENGT FREDRIK RAHOLMSVÄGEN 84 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:30	VESTBERG,BO PETER RAHOLMSVÄGEN 88 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:31	NILSSON,JAN CHRISTER RAHOLMSVÄGEN 92 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:31	NILSSON,MARIA ANNELI RAHOLMSVÄGEN 92 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:32	VIK,JAN INGVAR RAHOLMSVÄGEN 94 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:33	AXELSSON,KARL ANDERS RIKARD RAHOLMSVÄGEN 98 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:33	LINDBERG,MARIE CAROLINE RAHOLMSVÄGEN 98 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:34	DAHLBERG,MARTIN BÄNKÅSVÄGEN 21 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:34	STENHOLM,KATARINA BÄNKÅSVÄGEN 21 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:35	BERGNER,KENT GREGER RORSMANSVÄGEN 7 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:36	OLSSON,MARGARETA BÄNKÅSVÄGEN 4 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:37	WALLER,ELISABETH KOKILLVÄGEN 9 693 32 DEGERFORS
FRÖST 2:38	WIRÉN,BERIT OVANSJÖ BJÖRKBACKA 102

	841 91 ÅNGE
FRÖST 2:38	WIRÉN,DAN OVANSJÖ BJÖRKBACKA 102 841 91 ÅNGE
FRÖST 2:39	ERICSSON,ANNICA RORSMANSVÄGEN 8 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:39	KARLSSON,TOMAS RORSMANSVÄGEN 8 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:40	KARLSSON,ROLF MIKAEL RORSMANSVÄGEN 6 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:40	VIKSTRÖM,LENA MONIKA RORSMANSVÄGEN 6 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:41	NÄSLUND,HELENA MARGARETA RAHOLMSVÄGEN 87 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:42	ARONSSON,LINDA MARIE BÄNKÅSVÄGEN 14 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:43	WIRÉN,BERIT OVANSJÖ BJÖRKBACKA 102 841 91 ÅNGE
FRÖST 2:43	WIRÉN,DAN OVANSJÖ BJÖRKBACKA 102 841 91 ÅNGE
FRÖST 2:44	STIFTELSEN SCHYMBERGSGÅRDEN EVA BJÖRNE ALNÖVÄGEN 17 865 33 ALNÖ
FRÖST 2:46	RISBERG,ANDERS BÄNKÅSVÄGEN 33 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:46	RISBERG,LENA LOGGVÄGEN 12 K 1TR 865 32 ALNÖ
FRÖST 2:47	VIKMAN,BENGT OLOV GUSTAV BÄNKÅSVÄGEN 29 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:47	VIKMAN,RUT JEANETTE BÄNKÅSVÄGEN 29 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:48	FORSBERG,SVEN GÖRAN BÄNKÅSVÄGEN 15 865 92 ALNÖ

FRÖST 2:57	KARLMAN,MARGARETA BOFINKSVÄGEN 18 D 906 51 UMEÅ
FRÖST 2:57	KARLMAN,PER VIKTOR BOFINKSVÄGEN 18 D 906 51 UMEÅ
FRÖST 2:58	TJERNBERG,LARS PETER ARNE RAHOLMSVÄGEN 97 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:59	BERGSTEN,HANS OLOV RAHOLMSVÄGEN 95 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:59	ERIKSSON-SUNDSTRÖM,LENA MARIA RAHOLMSVÄGEN 95 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:60	BERGLUND,SYLVIA KRISTINA RAHOLMSVÄGEN 82 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:60	BERGLUND,ULF ERIK RAHOLMSVÄGEN 82 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:61	NILSSON,BENGT ANDERS RAHOLMSVÄGEN 86 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:61	WINBERG,INGRID ELEONOR MADELEINE RAHOLMSVÄGEN 86 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:62	DANIELSSON,AGNETA IRENÉ BÄNKÅSVÄGEN 35 B 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:62	DANIELSSON,BENGT BÄNKÅSVÄGEN 35 B 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:63	JAKOBSSON,BRITT-MARI RAHOLMSVÄGEN 91 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:63	JAKOBSSON,ULF RAHOLMSVÄGEN 91 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:64	JONSSON,MARIA RAHOLMSVÄGEN 93 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:64	NYGREN,HENRIK RAHOLMSVÄGEN 93 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:67	GUSTAVSVARVS HAMNFÖRENING BOX 61

	860 21 ALNÖ
FRÖST 2:68	LINDSTRÖM,ANNA-LENA ULRIKA RAHOLMSVÄGEN 96 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:68	LINDSTRÖM,JAN PETER RAHOLMSVÄGEN 96 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:70	NORDLUND,BRITT INGER BÄNKÅSVÄGEN 35 A 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:70	WILHELM,HEINE GÖRAN BÄNKÅSVÄGEN 35 A 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:72	BERGQVIST,EVA CARINA RAHOLMSVÄGEN 90 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:72	GISSLIN,PER STEFAN RAHOLMSVÄGEN 90 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:73	LARSSON,LARS OLOV BÄNKÅSVÄGEN 22 B 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:73	LARSSON,MARIA CATARINA BÄNKÅSVÄGEN 22 B 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:74	JOHANSSON,ANDERS TOR-BJÖRN BÄNKÅSVÄGEN 22 A 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:74	JOHANSSON,CAROLA ELISABET ANITA BÄNKÅSVÄGEN 22 A 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:75	ELIASSON,JOHN BÄNKÅSVÄGEN 19 A 865 92 ALNÖ
FRÖST 2:75	ELIASSON,MALIN FATIMA BÄNKÅSVÄGEN 19 A 865 92 ALNÖ
FRÖST 3:18	NORDENSSON,BÖRJE LOVARTVÄGEN 4 865 92 ALNÖ
FRÖST 3:19	NORDQVIST,EVA INDU MARIA RAHOLMSVÄGEN 61 865 92 ALNÖ
FRÖST 3:19	NORDQVIST,JAN MARTIN RAHOLMSVÄGEN 61 865 92 ALNÖ

FRÖST 3:23	VEDIN,LENA MARIA LÄVÄGEN 4 865 92 ALNÖ
FRÖST 3:23	VEDIN,ROLF HJALMAR TONY LÄVÄGEN 4 865 92 ALNÖ
FRÖST 3:28	PERSSON,PER HÅKAN LÄVÄGEN 3 865 92 ALNÖ
FRÖST 3:58	HAMBERG,HANS PETER LÄVÄGEN 2 865 92 ALNÖ
FRÖST 3:58	NESSLER,ANDRÉA ELLINOR LÄVÄGEN 2 865 92 ALNÖ
FRÖST 3:59	ANDERSSON,ÅKE RAHOLMSVÄGEN 63 865 92 ALNÖ
FRÖST 3:64	NORDSTRÖM,RUNE RAHOLMSVÄGEN 58 865 92 ALNÖ
FRÖST 3:66	FURBERG,LARS LÄVÄGEN 1 865 92 ALNÖ
FRÖST 3:66	FURBERG,ÅSA LÄVÄGEN 1 865 92 ALNÖ
FRÖST 3:68	VEDIN,LENA MARIA LÄVÄGEN 4 865 92 ALNÖ
FRÖST 3:68	VEDIN,ROLF HJALMAR TONY LÄVÄGEN 4 865 92 ALNÖ
FRÖST 4:6	GRANNAS,TORBJÖRN LÄVÄGEN 7 865 92 ALNÖ
FRÖST 4:19	TJOMSLAND,CHRISTEL JORUNN HOV 257 855 90 SUNDSVALL
FRÖST 4:21	JÖNSSON,MATS SUNE ÅSTÖN 629 860 35 SÖRÅKER
FRÖST 4:22	HAMRIN,NILS EMIL RAHOLMSVÄGEN 67 865 92 ALNÖ
FRÖST 4:23	ÅHLIN,DAVID RAGNAR RAHOLMSVÄGEN 77

	865 92 ALNÖ
FRÖST 4:25	ANDERSTAM,EMMA MARIA BERGSGATAN 24 LGH 1101 852 36 SUNDSVALL
FRÖST 4:33	TILLBERG,KARIN ELISABET TRILLANS VÄG 49 LGH 1302 131 49 NACKA
FRÖST 8:1	BRATTEBERG,BO DEHLINSVÄGEN 22 865 92 ALNÖ
FRÖST 8:1	BRATTEBERG,KARL JOHAN STEFAN RIPSTIGEN 6 856 43 SUNDSVALL
KISUGNEN 1	EDGREN,BENGT GRANBACKEN 24 856 34 SUNDSVALL
KISUGNEN 2	LUNDBERG,PER GRANBACKEN 26 856 34 SUNDSVALL
KISUGNEN 2	LUNDBERG,ULLA-STINA GRANBACKEN 26 856 34 SUNDSVALL
KISUGNEN 3	JONSSON,PIRJO GRANBACKEN 28 856 34 SUNDSVALL
KISUGNEN 3	JONSSON,TORGNY GRANBACKEN 28 856 34 SUNDSVALL
KISUGNEN 4	ÖSTBERG,CHRISTINE GRANBACKEN 30 856 34 SUNDSVALL
KISUGNEN 4	ÖSTBERG,KURT GRANBACKEN 30 856 34 SUNDSVALL
KISUGNEN 5	HAGBLOM,SUSANNE GRANBACKEN 32 856 34 SUNDSVALL
KISUGNEN 5	HAGBLOM,URBAN GRANBACKEN 32 856 34 SUNDSVALL
KISUGNEN 6	HILLERSTRÖM,LARS GRANBACKEN 34 856 34 SUNDSVALL
KISUGNEN 6	HILLERSTRÖM,ROSE-MARIE GRANBACKEN 34 856 34 SUNDSVALL

KISUGNEN 7	MOKDAD,YVONNE GRANBACKEN 36 856 34 SUNDSVALL
KISUGNEN 8	DÖDSBOET EFTER PERSSON,EVA ROSITA C/O ROGER PERSSON, GRANBACKEN 38 856 34 SUNDSVALL
KISUGNEN 9	HELLGREN,ULF HÅKAN GRANBACKEN 40 856 34 SUNDSVALL
KOKAREN 4	HSB:S BRF STÄLLAREN I SUNDSVALL BOX 269 851 04 SUNDSVALL
KOKAREN 5	HSB:S BRF STÄLLAREN I SUNDSVALL BOX 269 851 04 SUNDSVALL
KOKERIET 1	FISHER,LINDA ANGELICA ELISABET GRANBACKEN 21 856 34 SUNDSVALL
KOKERIET 1	FISHER,TREVOR THOMAS GRANBACKEN 21 856 34 SUNDSVALL
KOKERIET 2	NYQVIST,CARIN DANIELSDOTTER GRANBACKEN 23 856 34 SUNDSVALL
KOKERIET 2	NYQVIST,LEIF JOSEF GRANBACKEN 23 856 34 SUNDSVALL
KOKERIET 3	SVENSSON,ANN-CHARLOTTE GRANBACKEN 25 856 34 SUNDSVALL
KOKERIET 3	SVENSSON,JAN OLOV GRANBACKEN 25 856 34 SUNDSVALL
KOKERIET 4	EDHOLM,KJELL HÅKAN GRANBACKEN 27 856 34 SUNDSVALL
KOKERIET 5	ADK ASSISTANS AB KUTTERVÄGEN 9 865 51 ANKARSVIK
KONTORET 1	SCA GRAPHIC SUNDSVALL AB BOX 846 851 23 SUNDSVALL
KONTORET 2	DÖDSBOET EFTER WASSMAN,SVEN INGVAR C/O CARINA WASSMAN, LEJDARVÄGEN 4 865 32 ALNÖ
KONTORET 3	HELIN,MAGNUS STEFAN VIKTOR GRANBACKEN 6

	856 34 SUNDSVALL
KONTORET 3	TÄNG,KARIN SOFI GRANBACKEN 6 856 34 SUNDSVALL
KONTORET 4	ORRE,MARIE-LOUISE GRANBACKEN 8 856 34 SUNDSVALL
KONTORET 4	ORRE,NILS ERIK GRANBACKEN 8 856 34 SUNDSVALL
KONTORET 5	KROOK,JAN MIKAEL GRANBACKEN 10 856 34 SUNDSVALL
KONTORET 5	KROOK,NINA MERETE GRANBACKEN 10 856 34 SUNDSVALL
KONTORET 6	ANNERGREN,GÖRAN ERIK GRANBACKEN 14 856 34 SUNDSVALL
KONTORET 7	ALGOTSSON,MAUD INGER KRISTINA GRANBACKEN 16 856 34 SUNDSVALL
KONTORET 7	SVENSSON,ERIK JONAS GRANBACKEN 16 856 34 SUNDSVALL
KONTORET 8	LUNDGREN,JONAS GRANBACKEN 18 856 34 SUNDSVALL
KONTORET 8	LÖFGREN,KATARINA GRANBACKEN 18 856 34 SUNDSVALL
KONTORET 9	ERIKSSON,NILS ANDERS STEFAN GRANBACKEN 20 856 34 SUNDSVALL
KONTORET 10	FORSBERG,ALF HELGE GRANBACKEN 22 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:3	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
KORSTA 7:4	BERGLUND,BENGT ALVAR KORSTABERGSVÄGEN 4 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:4	BERGLUND,KARIN MARIA ELISABET KORSTABERGSVÄGEN 4 856 34 SUNDSVALL

KORSTA 7:5	LÖFQVIST,KARIN ROTBACKEN 12 865 31 ALNÖ
KORSTA 7:6	LÖFQVIST,KARIN ROTBACKEN 12 865 31 ALNÖ
KORSTA 7:7	WESTBERG,SUNE KORSTABERGSVÄGEN 5 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:7	WESTBERG,TORBORG KORSTABERGSVÄGEN 5 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:8	MIKAELSSON,ARON KORSTABERGSVÄGEN 7 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:8	MIKAELSSON,MAJ KORSTABERGSVÄGEN 7 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:9	MIKAELSSON,ARON KORSTABERGSVÄGEN 7 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:9	MIKAELSSON,MAJ KORSTABERGSVÄGEN 7 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:10	LÖFQVIST,INGRID KORSTABERGSVÄGEN 9 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:10	LÖFQVIST,LEIF ARNE KORSTABERGSVÄGEN 9 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:11	BENGTSSON,KJELL KORSTABERGSVÄGEN 15 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:17	MATTIASSON,WILHELM KORSTABERGSVÄGEN 14 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:18	FORSSTRÖM,CHRISTINA KARLFELDTSGATAN 9 C 722 22 VÄSTERÅS
KORSTA 7:18	FORSSTRÖM,STEN KARLFELDTSGATAN 9 C 722 22 VÄSTERÅS
KORSTA 7:19	RÖNMARK,EVA KORSTABERGSVÄGEN 18 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:19	RÖNMARK,WALTER KORSTABERGSVÄGEN 18

	856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:20	COLLDÉN,MARIE EVA GUNILLA KORSTABERGSVÄGEN 20 856 34 SUNDSVALL
KORSTA 7:21	EDIN,ULF TROSSVÄGEN 4 865 33 ALNÖ
KORSTA 7:22	NILS NILSSON I SUNDSVALL AB BOX 9006 850 09 SUNDSVALL
KORSTA 7:64	SCA GRAPHIC SUNDSVALL AB BOX 846 851 23 SUNDSVALL
KORSTA 7:65	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
KORSTA 7:70	ADOLFSSON,PER BERTIL LENNART VASAGATAN 13 LGH 1402 291 53 KRISTIANSTAD
KORSTA 7:70	RONGVE,INGRID MARGIT HELENA JOHAN ENBERGS VÄG 19 LGH 1201 171 62 SOLNA
KORSTA 8:4	FORTUM LPG AB BOX 803 851 23 SUNDSVALL
KORSTA 8:5	KORSTA OLJELAGER AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL
KORSTA 8:7	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
KORSTA 8:7	SUNDSVALLS HAMN AB BOX 343 851 05 SUNDSVALL
KORSTA 8:8	SCA TRANSFOREST AB BOX 805 851 23 SUNDSVALL
KORSTA 8:12	SUNDSVALLS ENERGI ELNÄT AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL
LERVIK 1:2	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
LERVIK 1:3	LARSSON,ANETTE DURKVÄGEN 9 865 92 ALNÖ

LERVIK 1:3	LARSSON,PER DURKVÄGEN 9 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:3	LIND,KURT TOMMY BÅTSHAKEVÄGEN 2 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:4	LINDSTRÖM,INGRID BIRGITTA BÅTSHAKEVÄGEN 4 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:4	LINDSTRÖM,ROLF RAGNAR BÅTSHAKEVÄGEN 4 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:9	JONSSON,SVEN MIKAEL BÅTSHAKEVÄGEN 6 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:9	RÖNNQVIST,JENNIE IRENE BÅTSHAKEVÄGEN 6 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:10	JONSSON,ANNIQA BÄNKÅSVÄGEN 47 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:10	WIKMAN,ANDERS BÄNKÅSVÄGEN 47 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:12	HJALMARSSON,EVA LOTTA BÄNKÅSVÄGEN 30 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:12	HJALMARSSON,LEIF STURE BÄNKÅSVÄGEN 30 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:13	NILSSON,STAFFAN OLOF BÄNKÅSVÄGEN 32 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:13	WEDIN,ANNA-KARIN BÄNKÅSVÄGEN 32 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:15	LINDGREN,JAN MATTIAS BÄNKÅSVÄGEN 37 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:17	SJÖBERG,BENGT INGEMAR FÄRJEVÄGEN 29 A LGH 1203 865 31 ALNÖ
LERVIK 2:19	EDSTRÖM,CAMILLA ELISABETH BÄNKÅSVÄGEN 51 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:19	EDSTRÖM,MIKAEL BÄNKÅSVÄGEN 51

	865 92 ALNÖ
LERVIK 2:20	PERMOBIL PRODUKTION AB BOX 120 861 23 TIMRÅ
LERVIK 2:21	ENGEBRETSEN KALLMYR,HELENE RAHOLMSVÄGEN 105 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:23	JONSSON,ERIK JOHAN BÄNKÅSVÄGEN 59 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:24	NORDLANDER,ERIKA KRISTINA RAHOLMSVÄGEN 113 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:24	NORDLANDER,MATS RAHOLMSVÄGEN 113 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:26	BLOMSTERVIK,ALF GEORG BÄNKÅSVÄGEN 34 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:26	BRINKMAN,ANNA-LENA BÄNKÅSVÄGEN 34 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:27	ERIKSSON,PER ERIK AXEL BÄNKÅSVÄGEN 36 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:30	GÖRANSSON,ANNIE ORPHA RAHOLMSVÄGEN 102 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:30	GÖRANSSON,HANS OSKAR RAHOLMSVÄGEN 102 865 92 ALNÖ
LERVIK 2:31	JOSEFSSON,EVA CHRISTINA BÄNKÅSVÄGEN 50 865 92 ALNÖ
PAPPSALEN 1	ALENIUS,ANITA PETERSVIKSGATAN 6 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 1	ALENIUS,GÖSTA PETERSVIKSGATAN 6 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 2	HOLMLUND,IVAR PETERSVIKSGATAN 8 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 2	HOLMLUND,KARIN PETERSVIKSGATAN 8 856 34 SUNDSVALL

PAPPSALEN 3	BACKLUND,BENGT PETERSVIKSGATAN 12 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 3	SJÖDIN BACKLUND,BIRGITTA PETERSVIKSGATAN 12 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 4	LEHMAN,BERNT CHRISTER PETERSVIKSGATAN 14 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 4	LEHMAN,KRISTINA ELISABETH PETERSVIKSGATAN 14 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 5	HANSELL,ANDERS PETERSVIKSGATAN 16 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 5	HANSELL,ANITA PETERSVIKSGATAN 16 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 6	KORVO NILSSON,ANNIKA HELENA PETERSVIKSGATAN 18 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 6	NILSSON,KARL INGEMAR NICLAS PETERSVIKSGATAN 18 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 7	HALLÉN,JENS STIG KENNETH GRANBACKEN 1 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 8	LINDSTRÖM,STIG GRANBACKEN 3 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 9	LINDAHL,GUN-MARIE GRANBACKEN 5 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 9	LINDAHL,PERRY GRANBACKEN 5 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 10	HÄGGLUND,HANS-OLOF GRANBACKEN 7 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 11	BLIXT,ERIK MORGAN GRANBACKEN 9 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 11	SAMUELSSON,ULLA ELISABETH GRANBACKEN 9 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 12	BOQVIST,BERTIL GRANBACKEN 11

	856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 12	BOQVIST,BIRGITTA GRANBACKEN 11 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 13	ERIKSSON,NILS LAGE GRANBACKEN 13 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 14	CENGIZ,YÜCEL GRANBACKEN 15 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 15	BERGMAN,HÅKAN MATTIAS GRANBACKEN 17 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 15	EDLUND,ANNA MIKAELA GRANBACKEN 17 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 16	NORDIN,JAN PATRIK GRANBACKEN 19 856 34 SUNDSVALL
PAPPSALEN 16	VAGNBORG,JOSEPHINE LOUISE GRANBACKEN 19 856 34 SUNDSVALL
RENSAREN 1	BONDESON,EVA MÅSGATAN 8 856 34 SUNDSVALL
RENSAREN 1	JACOBSSON,HÅKAN MÅSGATAN 8 856 34 SUNDSVALL
RENSAREN 2	WIBERG,GUN MÅSGATAN 10 856 34 SUNDSVALL
RENSAREN 3	WALLSTRÖM,MARGARETA ÖSTRA LÅNGGATAN 30 A LGH 1102 852 36 SUNDSVALL
RENSAREN 4	KÄLLSTRÖM,LARS ERIK PETERSVIKSGATAN 5 856 34 SUNDSVALL
RENSAREN 4	KÄLLSTRÖM,ÅSA PETERSVIKSGATAN 5 856 34 SUNDSVALL
RENSAREN 5	ANREP,EVA ROSINA PETERSVIKSGATAN 3 856 34 SUNDSVALL
RENSAREN 5	ANREP,MATS PETERSVIKSGATAN 3 856 34 SUNDSVALL

RENSAREN 6	RIBLER,STEPHAN MÅSGATAN 4 856 34 SUNDSVALL
RENSAREN 7	DAHLBERG,ÅSA MÅSGATAN 6 856 34 SUNDSVALL
RENSAREN 7	HEDBERG,PATRIK MÅSGATAN 6 856 34 SUNDSVALL
REPARATÖREN 1	CARLSSON,ÅSA MARGARETA MÅSGATAN 15 856 34 SUNDSVALL
REPARATÖREN 1	KARLSSON,BENGT MÅSGATAN 15 856 34 SUNDSVALL
REPARATÖREN 2	JOHANSSON,CHRISTINA MÅSGATAN 13 856 34 SUNDSVALL
REPARATÖREN 3	LINDBERG,KARL ANDERS STAFFAN MÅSGATAN 9 856 34 SUNDSVALL
REPARATÖREN 4	ANDERSSON,LENA BIRGITTA MÅSGATAN 11 LGH 1101 856 34 SUNDSVALL
REPARATÖREN 5	BERTRUP,CHRISTINA MÅSGATAN 7 856 34 SUNDSVALL
REPARATÖREN 5	RUNSVIK,STIG ROBIN MÅSGATAN 7 856 34 SUNDSVALL
REPARATÖREN 6	PANAYIOTI,MARIE MÅSGATAN 5 856 34 SUNDSVALL
REPARATÖREN 7	KURU,ELVY CAROLINE KANTARELLVÄGEN 32 863 34 SUNDSBRUK
REPARATÖREN 7	KURU,KEIJO JOHANNES KANTARELLVÄGEN 32 863 34 SUNDSBRUK
SILERIET 1	DAHLBERG,ULF EMIL PETERSVIKSGATAN 27 856 34 SUNDSVALL
SILERIET 1	SVELANDER,LISELOTTE CHRISTINA PETERSVIKSGATAN 27 856 34 SUNDSVALL
SILERIET 2	NORDSTRAND,PIA MARIE PETERSVIKSGATAN 29

	856 34 SUNDSVALL
SILERIET 2	SVENSSON,BJÖRN JOEL PETERSVIKSGATAN 29 856 34 SUNDSVALL
SILERIET 3	BERGSTRÖM,RONNIE TJÄDERVÄGEN 13 LGH 1201 856 31 SUNDSVALL
SILERIET 3	SOLLÉN,CAMILLA PETERSVIKSGATAN 31 856 34 SUNDSVALL
SILERIET 4	ADLER,KARIN GULLAN MARGARETA PETERSVIKSGATAN 33 856 34 SUNDSVALL
SILERIET 5	KARSTRÖM,TORD LENNART GRANBACKEN 33 856 34 SUNDSVALL
SKRAVSÄTT 1:9	LINDSTRÖM,BJÖRN RICKARD DURKVÄGEN 4 865 92 ALNÖ
SKRAVSÄTT 1:9	NILSSON,EVA ULRIKA DURKVÄGEN 4 865 92 ALNÖ
SKRAVSÄTT 1:22	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
SKRAVSÄTT 1:23	SJÖSTRÖM,MATS ERIK JOHANNES RAHOLMSVÄGEN 108 865 92 ALNÖ
SKRAVSÄTT 1:24	MATTSSON,TORE VILHELM BÅGEVÄGEN 93 B LGH 1101 856 52 SUNDSVALL
SKRAVSÄTT 1:26	KÄRNÄ,HEIKKI OLAVI DURKVÄGEN 1 865 92 ALNÖ
SKRAVSÄTT 1:27	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
SKRAVSÄTT 1:34	KARLSVIKS KAJ ALNÖ AB SKONERTVÄGEN 25 865 32 ALNÖ
SKÖNSBERG 1:17	SCA GRAPHIC SUNDSVALL AB BOX 846 851 23 SUNDSVALL
SKÖNSBERG 2:1	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL

SKÖNSBERG 2:2	VÄSTERNORRLANDS LÄNS LANDSTINGSKOMMUN 871 85 HÄRNÖSAND
SKÖNSBERG 2:3	JOHANSSON,JAN GRANBACKEN 12 856 34 SUNDSVALL
SKÖNSBERG 2:3	SVENSSON,EVA GRANBACKEN 12 856 34 SUNDSVALL
SKÖNSBERG 2:4	SVENSKA CELLULOSA AB C/O SCA SKOG FASTIGHETER 851 88 SUNDSVALL
SKÖNSBERG 2:5	STRIDSBERG,ULF ÅKE TUNABÄCKSVÄGEN 5 856 34 SUNDSVALL
SKÖNSBERG 2:6	SCA GRAPHIC SUNDSVALL AB BOX 846 851 23 SUNDSVALL
SKÖNSBERG 2:7	NILSSON,NILS GÖRAN OVE TUNABÄCKSVÄGEN 11 856 34 SUNDSVALL
SKÖNSBERG 2:8	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
SKÖNSMON 2:11	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
TUNADAL 1:1	SCA TIMBER AB 851 88 SUNDSVALL
TUNADAL 1:2	SJÖSTRÖM,FRITZ ANDERS TALGOXVÄGEN 8 856 53 SUNDSVALL
TUNADAL 1:2	SJÖSTRÖM,LARS-GÖRAN VÄSTERGATAN 16 LGH 1001 856 41 SUNDSVALL
TUNADAL 1:2	SJÖSTRÖM,MATS ANDOR BÅGEVÄGEN 238 856 52 SUNDSVALL
TUNADAL 1:3	HED-LARSSON,INGA VIDEHOLMS ALLÉ 3 A LGH 1107 236 31 HÖLLVIKEN
TUNADAL 1:3	JÖNSSON,AGNETA ELISABET ENGELBREKTSGATAN 40 231 53 TRELLEBORG
TUNADAL 1:3	LARSSON,ÅSA KRISTINA SKEDAGATAN 1 E LGH 1001 582 37 LINKÖPING

TUNADAL 1:4	ASPLUND,GUN BRITT HELENA TUNADALSVÄGEN 1 856 34 SUNDSVALL
TUNADAL 1:4	ÅHLUND,MATS-ERIK GUNNAR TUNADALSVÄGEN 1 856 34 SUNDSVALL
TUNADAL 1:6	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL
TUNADAL 1:8	JANSSON,ULLA BRITT DREVSTIGEN 9 856 34 SUNDSVALL
TUNADAL 1:30	STATEN TRAFIKVERKET 781 89 BORLÄNGE
TUNADAL 1:96	SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN 851 85 SUNDSVALL

Avdelning A Vattenområden utanför fastigheterna:

Vatten och grund utanför stranden till Korsta 7:1 **hör till Korsta 7:1 och fisket är samfällt** för skattetalsfastigheterna i Korsta och Överkorsta, se avd B.

Vatten och grund utanför stranden till Korsta 7:69 **hör till Korsta 7:69** och **fisket är samfällt** för skattetalsfastigheterna i Korsta och Överkorsta, se avd B.

Vatten och grund utanför stranden till Korsta 7:63 **hör till Korsta 7:63** och **fisket är samfällt** för skattetalsfastigheterna i Korsta och Överkorsta, se avd B.
Vatten och grund utanför stranden till Korsta 7:63 **hör till Korsta 7:62** och **fisket är samfällt** för skattetalsfastigheterna i Korsta och Överkorsta, se avd B.

Vatten och grund utanför stranden till Korsta 8:1 **hör till Korsta 8:1** och **fisket är samfällt** för skattetalsfastigheterna i Korsta och Överkorsta, se avd B.

Avdelning B Samfälligheter:

Samfälligheter, i detta fall **samfällt fiske**, tillkommet vid laga skifte av **Korsta by**, akt 22-SKS-124.

Delägande fastighet:	Delägande fastighets ägare och adress:
Korsta 7:1	se ovan
Korsta 7:2	Svenska Cellulosa AB c/o SCA Skog fastigheter 851 88 SUNDSVALL

Samfälligheter, i detta fall **samfällt fiske**, tillkommet vid laga skifte av **Överkorsta by**, akt 22-SKS-100.

Delägande fastighet:	Delägande fastighets ägare och adress:

Korsta 7:1	se ovan
Korsta 7:3	Sundsvalls kommun Mark- och exploateringsavdelningen 851 85 SUNDSVALL

KORSTA S:2, **samfällt båtsmanstorp** och **KORSTA S:4, samfälld lertäkt** tillkomna vid laga skifte av Överkorsta by 1840-05-09, akt 22-SKS-100.

Delägande fastigheter:	Delägande fastighets ägare, adress:
KORSTA 7:1	se avd A
KORSTA 7:3	se avd A

KORSTA S:3, samfällt kvarnställe tillkommet vid laga skifte av inägor till Tunaby och Tunabäcks byar 1839-05-04, akt 22-SKS-104.

Delägande fastigheter bl a:	Delägande fastighets ägare, adress:
TUNADAL 1:1	se avd A
TUNADAL 1:8	se avd A

Avdelning D Servitut och andra särskilda rättigheter

Rättighetshavare:	Rättighet:
KORSTA OLJELAGER AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL och FORTUM LPG AB BOX 803 851 23 SUNDSVALL	Servitut bergrum för Korsta 8:5, 8:2 och 8:4 belastar Korsta 7:1 akt 2281K-2647SKÖ.2, Korsta 8:1, 2281K-2647.4, Korsta 8:10, akt 2281K-2647SKÖ.3
SUNDSVALL ENERGI ELNÄT AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL	Servitut oljelagringsanläggning mm för Skönsberg 3:31 belastar Korsta 7:1 och 7:2, akt 22-IM1-77/717
SUNDSVALL ENERGI ELNÄT AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL	Servitut kraftledning för Skönsberg 3:31 belastar Korsta 7:2, akt 22-IM1-75/2592
TELIASONERA AB NF1 851 87 SUNDSVALL	Nyttjanderätt tele belastar Korsta 7:2, 7:23 m fl akt 22-IM1-63/1554, Korsta 8:1och 8:10, akt 22-IM1-63/1800
FORTUM LPG AB BOX 803 851 23 SUNDSVALL	Servitut avlopp för Korsta 8:2 och 8:10 belastar Korsta 8:1, akt 2281K-2647.1

och SUNDSVALL ENERGI AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL	Servitut elledning för Korsta 8:2 belastar Korsta 8:1 och 8:10, akt 2281K-2647SKÖ.5
FORTUM LPG AB BOX 803 851 23 SUNDSVALL	Servitut industrispår för Korsta 8:4 belastar Korsta 8:1, akt 2281K-2647SKÖ.6
FORTUM LPG AB BOX 803 851 23 SUNDSVALL och KORSTA OLJELAGER AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL	Ledningsrätt olja för Korsta 8:5 belastar Korsta 8:1 och 8:10, akt 2281K-2647SKÖ.7
SUNDSVALL ENERGI AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL	Ledningsrätt vatten för Korsta 8:10 belastar Korsta 8:1, akt 2281K-2647SKÖ.8
FORTUM LPG AB BOX 803 851 23 SUNDSVALL och KORSTA OLJELAGER AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL och SUNDSVALL ENERGI AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL	Servitut väg för Korsta 8:2, 8:5 och 8:10 belastar Korsta 8:1, akt 2281K-2647SKÖ.9 och 2281K-2647.10
SUNDSVALLS ENERGI ELNÄT AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL	Servitut väg för Korsta 8:12 belastar Korsta 8:1, akt 2281K-2797SKÖ.1
SUNDSVALL ENERGI AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL	Ledningsrätt fjärrvärme för Korsta 8:10 belastar Korsta 8:1 m fl ,akt 2281K-F-1008.1
SUNDSVALLS KOMMUN MARK- OCH EXPLOATERINGSAVD 851 85 SUNDSVALL	Servitut järnvägsändamål för Korsta 8:11 belastar Korsta 8:1, akt 2281K-F-255.4
SUNDSVALL ENERGI AB BOX 823 851 23 SUNDSVALL	Servitut avloppsledning mm för Korsta 8:10 belastar Korsta 7:2, akt 2281IM-05/18366.1
SCA GRAPHIC SUNDSVALL AB BOX 846 851 23 SUNDSVALL	Ledningsrätt industrivattenledning för Korsta 7:69 belastar Korsta 7:24, 7:39 m fl, akt 2281K-F-3757.1
SUNDSVALL VATTEN AB BOX 189 851 03 SUNDSVALL	Servitut ledning för Södermalm 1:1 belastar Korsta 7:24 m fl fastigheter, akt 22-IM1-89/22330.1 m fl akter Ledningsrätt vatten och avlopp belastar Korsta 7:38, akt 2281K-F-1173.2

	Servitut ledning för Norrmalm 1:27 belastar Korsta 7:53, akt 22-IM1-74/6506.1

SE AVD A	Servitut utfartsväg för Korsta 7:26 belastar Korsta 7:25, akt 22-IM1-63/3428.1

SE AVD A	Servitut utfartsväg för Korsta 7:25 belastar Korsta 7:56, akt 22-IM1-63/3427.1

SE AVD A	Servitut strand mm för Korsta 7:42 belastar Korsta 7:2, akt 22-IM1-1888/35A

SE AVD A	Servitut väg för Korsta 7:45 belastar Korsta 7:2, akt 22-IM1-13/156.1

SE AVD A	Servitut gasolledning för Korsta 8:11 belastar Korsta 8:1, 8:2, 8:10, akt 2281K-F-255.2

SE AVD A	Servitut bergrum för Korsta 8:11 belastar Korsta 8:1, akt 2281K-F-255.1

SE AVD A	Servitut inpumpningsledning för gasol för Korsta 8:11 belastar Korsta 8:1, akt 2281K-F-255.3

SE AVD A	Servitut järnvägsändamål för Korsta 8:11 belastar Korsta 8:1, akt 2281K-F-255.4

SE AVD A	Servitut värmeledning, förvärmarstation och bevakningskur för Korsta 8:11 belastar Korsta 8:1, akt 2281K-F-255.5

LANTMÄTERIKONTORET

Monica Morenius
kartingenjör

Fastighetsindelningen aktuell.
Sundsvall 2012-02-10
LANTMÄTERIKONTORET

Monica Morenius
kartingenjör

0 145 290 580 Meter

Skala 1:10 000