



ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Östersunds tingsrätts, mark- och miljödomstolen, deldom 2017-04-12 i
mål nr M 1697-15, se bilaga A

PARTER

Klagande

1. EA

2. KB

3. GC

4. RC

5. LH

6. R-MH

7. L-GL

8. ER

9. WR

Dok.Id 1433573

10. BZ

11. LZ

12. RÅ

13. CW-Å

Ombud för 2-4, 8, 10 och
11: WR, se nr 9

Motpart
Sundsvall Logistikpark AB

Ombud: MH

SAKEN

Ansökan om tillstånd enligt 9 och 11 kap. miljöbalken att anlägga och driva kombiterminal och containerhamn m.m. i Sundsvall samt ansökan om dispens för dumpning av muddermassor

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen avslår klagandenas yrkande om att Sundsvall Logistikpark AB:s tillståndsansökan ska avvisas.
2. Mark- och miljööverdomstolen avslår EAs yrkande om att mark- och miljödomstolens deldom ska undanröjas och målet återförvisas dit för fortsatt beredning.

3. Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens deldom endast på så sätt att den provisoriska föreskriften P1 ges följande lydelse:

Buller från verksamheten ska begränsas så att det inte överstiger följande ekvivalenta ljudnivåer vid bostäder:

55 dB(A) dagtid, måndag till fredag kl. 07.00 - 18.00

42 dB(A) nattetid kl. 22.00 – 07.00

50 dB(A) övrig tid

Momentana ljud nattetid, kl. 22.00 – 07.00, får inte överstiga 58 dB(A).

Buller från de tillståndsgivna verksamheterna ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för de tidsperioder som anges med undantag för nattvärden som ska beräknas per timme. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan påverka ljudnivån, dock minst en gång vartannat år eller om tillsynsmyndigheten anser så vara befogat.

4. Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandena i övrigt.

5. Mark- och miljööverdomstolen avslår Sundsvall Logistikpark AB:s yrkande om verkställighetsförordnande.

YRKANDEN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

EA har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska avvisa alternativt avslå Sundsvall Logistikpark AB:s ansökan. Hon har i andra hand yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska undanröja mark- och miljödomstolens deldom och återförvisa målet dit för fortsatt beredning.

KB, GC, RC, ER, WR, BZ och **LZ** (B m.fl.) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska avvisa eller, i andra hand, avslå Sundsvall Logistikpark AB:s ansökan.

KB har även yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska förplikta Sundsvall Logistikpark AB att ersätta honom med 30 000 kr för rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen.

LH och **R-MH** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska avvisa eller, i andra hand, avslå Sundsvall Logistikpark AB:s ansökan.

L-GL har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska avvisa eller, i andra hand, avslå Sundsvall Logistikpark AB:s ansökan.

RÅ och **CW-Å** har trätt in som part i målet i A-KEs och UEs ställe och yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska avvisa eller, i andra hand, avslå Sundsvall Logistikpark AB:s ansökan.

Sundsvall Logistikpark AB (bolaget) har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom. Bolaget har för egen del yrkat att Mark- och miljööverdomstolen i domen ska förordna att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte fått laga kraft (verkställighetsförordnande).

Klagandena har motsatt sig bolagets yrkande om verkställighetsförordnande.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

EA har, utöver vad som framgår av mark- och miljödomstolens dom, sammanfattningsvis anfört följande:

Grovt rättegångsfel

Mark- och miljödomstolen slarvade bort hennes slutliga yttrande som innehöll invändningar mot att bolaget tilläts ändra sina grundyrkanden. Detta kan ha påverkat utgången i målet och utgör därför ett grovt rättegångsfel. Den muntliga förhandlingen var därtill upplagd på ett sådant sätt att motparterna inte fick tillfälle att utveckla sin talan. Domstolen hjälpte också bolaget att anpassa sin ansökan efter hur domstolen ansåg att ansökan skulle se ut för att kunna bifallas. Sammantaget innebär detta att hon inte tillförsäkrats rätt till de effektiva rättsmedel som Europakonventionen stadgar. Mark- och miljödomstolens handläggning av målet är därmed behäftad med allvarliga fel. Om Mark- och miljööverdomstolen inte avvisar eller avslår bolagets ansökan ska målet därför återförvisas till domstolen.

Ansökans avgränsning

Ursprunglig ansökan om miljötillstånd omfattade endast utökningen av hamnen, kulverteringen av Tunabäcken samt muddring och dumpning av muddermassor i Draget men borde ha omfattat all aktuell tillstånds- och anmälningspliktig verksamhet enligt miljöbalken. Ansökan om miljötillstånd och kungörelsen av ansökan borde ha avsett hamnen, kombiterminalen, bergtäkten, bortsprängningen och bortforslingen av 1 350 000 ton berg samt sänkningen av grundvattnet, dvs. hela projektet. Mark- och miljödomstolen har felaktigt tillåtit bolaget att kraftigt utvidga ansökan om miljötillstånd till att även avse tillstånd att uppföra och driva kombiterminalen. Utvidgningen av ansökan har avsett en helt ny verksamhet och har skett sent under målets handläggning i mark- och miljödomstolen efter det att ursprungsansökan kungjorts så att tredje man inte kunnat tillvarata sin rätt. Den utvidgade ansökan utgör en otillåten taleändring som borde ha avvisats.

Miljökonsekvensbeskrivningens omfattning

Bolaget har inte beskrivit den planerade verksamheten i kombiterminaldelen på ett sådant sätt att tillstånd kan ges till projektet i sin helhet. Bristerna gäller framförallt samrådet, lokaliseringsutredningen och naturvärdesinventeringen. Därtill ansåg underinstansen att den sammanfattning som bolaget lämnade in under huvudförhandlingen var en del av miljökonsekvensbeskrivningen. Lokaliseringsutredningen gällande kombiterminalen är mycket summarisk och har ingetts under den muntliga förhandlingen i domstolen. Detaljplaneprocessen syftar inte till att ta fram en sådan miljökonsekvensbeskrivning som krävs i miljömål. Lokaliseringsutredningen är därtill bristfällig eftersom bolaget inte beskrivit andra hamnar i området såsom Härnösands hamn och Söråkers hamn, som båda ligger i Sundsvalls närhet och som har tillgång till järnväg liksom väg. Banverkets slutrapport 2007 nämner inte ens aktuell hamn som alternativ till utbyggnad. Projektet har minskats avsevärt sedan lokaliseringsutredningen gjordes, vilket gör att det bör göras en ny lokaliseringsutredning då andra alternativ kan vara aktuella för den mindre etableringen som nu är aktuell. Bolaget har inte prövat möjligheten att få plats med kombiterminalen vid den idag befintliga containerhamnen.

Söråkers hamn är en befintlig containerhamn med kombiterminal i Torsboda som utgör ett fullgott alternativ. Kombiterminalen är inte heller tillräckligt beskriven vad gäller trafiklösningar, transportflöden och trafikbuller. Bergtäkten och grundvattensänkningen har inte heller tagits med i varken ansökan eller miljökonsekvensbeskrivningen. Samtliga miljökonsekvenser av verksamheten har därmed inte beskrivits av bolaget och miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller inte kraven i 6 kap. miljöbalken. Grundvattensänkningen och den bortschaktning av berg och andra massor som de planerade markarbetena innefattar utgör dessutom verksamheter som också kräver tillståndsprövning. Det föreligger därför hinder mot att pröva bolagets tillståndsansökan i dess helhet.

Samråd

Samrådet har allvarliga brister eftersom hela projektet, dvs. både containerhamnen och kombiterminalen, inte har behandlats i ett sammanhang. Något utökat samråd om den utvidgade ansökan avseende kombiterminalen har inte hållits. Det samråd som har

genomförts inför detaljplanarbetet kan inte läggas till grund för miljökonsekvensbeskrivningen inför miljöprövningen. Uppgifter om kombiterminalen har inte lämnats inför eller vid samrådsmötet 2015. Även om kombiterminalen skulle ha berörts på samrådsmötet har de sakägare och den allmänhet som endast har motsatt sig kombiterminalen inte haft anledning att delta i samrådet. Inga synpunkter från allmänheten har tillmötesgått efter de samråd som varit. Bristerna i samrådet innebär att allmänheten inte har haft en sådan reell möjlighet att påverka och delta i samhällsplaneringen som miljöbalken och Århuskonventionen föreskriver. Samrådets omfattning och form har inte varit tillräcklig med hänsyn till verksamhetens art, omfattning och verkningar.

Övriga synpunkter

Den naturvärdesinventering som gjorts avseende Tunabäcken är bristfällig eftersom endast tre fältbesök gjordes och utredningen omfattar i princip endast kärlväxter. Det har framkommit att det inte finns någon skriven naturvärdesrapport, utan inventeringen har inarbetats i miljökonsekvensbeskrivningen. Det saknas alltså uppgifter om hur man genomfört den påstådda naturvärdesinventeringen, resultatet av denna samt uppgifter om vilka personer som genomförde inventeringen. Den nya naturvärdesinventeringen som bolaget har gett in i Mark- och miljööverdomstolen är behäftad med liknande fel som den tidigare. Gul svärdsilja, som är fridlyst, har hittats vid bolagets markering nr. 47 vilket betyder att schaktning eller annan verksamhet planeras. Artskyddsförordningens bestämmelser gäller men bolaget har inte ansökt om artskyddsdispens för att flytta de gula svärdsiljorna vilket innebär ett formellt hinder mot att pröva ansökan. Hon har gjort egna inventeringar och hittat naturvärden som inte har beaktats, bl.a. tretåig hackspett, spillkråka och havsörn. Den tretåiga hackspetten och spillkråkan är bofasta och 17 separata bohål har hittats. Med hänsyn till dessa uppgifter är bolagets egen utredning inte tillräcklig för att tillstånd ska kunna ges.

Bolaget har inte heller visat att kvalitetsfaktorerna inte kommer att försämrats i aktuella vattenförekomster. Bolaget har vidare inte genomfört bullerutredningar avseende de fastigheter som ligger högt på Petersviksgatan. Det har inte heller skett någon samlad bedömning av bullerpåverkan. Därtill är den samhällsekonomiska beräkningen felaktig då bolaget inte har räknat med kostnaden, ca 1 miljard kronor, för byggandet av

triangelspår och elektrifiering av tågbanan. Arkeologiska undersökningar har inte skett i tillräcklig omfattning.

B m.fl. har sammanfattningsvis anfört följande: Miljökonsekvens-beskrivningen ger inte tillräckligt underlag för att kunna bedöma miljökonsekvenserna.

Lokaliseringsutredningen är ofullständig. Alla rimliga alternativ har inte beskrivits och bedömts. Alternativen Fillan och Söråker har avfärdats av ekonomiska skäl, inte av miljöskäl. Lastbilstrafiken är dåligt utredd och bolaget har lämnat en felaktig prognos för framtida transporter. De stora fiberbankarna som finns utanför aktuellt område i Sundsvallsfjärden finns beskrivna i SGU:s rapport men beaktas inte i miljökonsekvensbeskrivningen. Samrådet uppfyller inte kraven enligt miljöbalken. Det är tydligt att bolaget inte vill frånga sitt val av alternativ

KB har till stöd för sitt yrkande om ersättning för rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen uppgett att han angavs av bolaget som sakägare. Eftersom han först fick besked om att han var sakägare anlidade han en advokat vilket har orsakat honom kostnader.

LH och **R-MH** har sammanfattningsvis anfört följande:

Miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller inte kraven avseende beskrivningen av alternativa lokaliseringar. Bolaget har avfört alternativ enbart med hänvisning till ingångna avtal. Petersvik är ett känsligt område med hänsyn till natur- och kulturmiljö samt vattenområden. Banverket förslog 2007 att kombiterminalen skulle placeras med en del i Fillan och en annan del i Tunadalshamnen. Det var aldrig avsikten att transporter skulle ske mellan de två fristående delarna i kombiterminalen, utan i Fillan skulle byte mellan bil och järnväg ske medan det i Tunadalshamnen skulle ske omlastning till båtar. Detta alternativ har inte prövats fullt ut. Alternativet avfärdades redan i samband med den fördjupade översiktsplanen. Banverket har inte bedömt att det är ett problem att kombiterminal och hamn ligger långt ifrån varandra. Även om detta alternativ innebär en negativ påverkan på Ljustabäcken måste det vägas mot den mycket stora påverkan som alternativet vid Petersvik innebär. Det senare alternativet

kräver bortsprängning av Korstaberget medan Fillanalternativet kan etableras på plan mark. Lokaliseringsutredningen i detaljplaneärendet är bristfällig. Banverkets förslag har inte heller omfattats av något av samråden.

Vattnet utanför Sundvall är synnerligt förorenat och det bör inte vara tillåtet att muddra eller tömma muddermassor där. Enligt länsstyrelsens klassning av riskområdena i länet är Ortviksområdet den värsta klassen (1A) som innebär en synnerligen stor risk. SGU har i en rapport redovisat de stora fiberbankar som finns i Sundsvallsbukten. Det är bara 600 meter mellan en fiberbank och den planerade utbyggnaden. Fiberbankarna ligger även nära farleden och de stora fartyg som kan komma att trafikera farleden medför en risk att giftiga fibermassor sprids. Draget uppfyller inte kraven på god ekologisk och kemisk status varför det är olämpligt att meddela dispens för dumpning. Dragets ekologiska status är sedan 2016 klassad som otillfredsställande efter att tidigare ha klassats som måttlig. Uppnåendet av god ekologisk status eller god ekologisk potential äventyras om projektet skulle genomföras.

Det framgår av plankartor att avståndet är 140 meter från deras tomtgräns till industriområdets gräns och mindre än 200 meter till kombiterminalen. Villkoren för buller måste också fastställas redan från början och inte sättas på prövotid.

L-GL har, utöver vad som framgår av mark- och miljödomstolens dom, till stöd för sin talan anfört i huvudsak följande: Människors hälsa och miljön skadas genom att Petersvik-Korsta tas i anspråk. Containerhanteringen kommer att orsaka störande ljud där han bor på Alnö. Någon naturvärdesinventering tycks inte ha gjorts varför miljökonsekvensbeskrivningen inte kan godtas och ansökan ska avvisas. Det är olämpligt att dumpa muddermassor vid Draget eftersom platsen utgör vandringsled för ädelfisk som ska vandra upp i Ljungan. Föroreningar kommer att spridas även om en miljöskopa används. Han ifrågasätter redovisningar om samhällsekonomisk nytta och föroreningar i vatten.

Bolaget har, utöver vad som framgår av mark- och miljödomstolens dom, till stöd för sin inställning i huvudsak anfört följande:

Rättegångsfel

Det yttrande som EA lämnade in i mark- och miljödomstolen har inte innehållit några nyheter som har haft någon inverkan på målets utgång varför det inte är fråga om ett grovt rättegångsfel. Bolaget har därtill inte ändrat sina grundyrkanden utan endast klargjort dessa.

Ansökans avgränsning

Alla tillståndspliktiga delar av logistikparken omfattades av bolagets tillståndsyrkanden medan projektet i dess helhet och miljökonsekvenserna av detta beskrevs i verksamhets- respektive miljökonsekvensbeskrivningen. Detta innebär att det har funnits ett underlag som har gjort det möjligt att beakta och vid behov villkorsreglera projektet i dess helhet, vilket mark- och miljödomstolen också gjorde. Av NJA 2008 s. 748 (Citybanan) framgår att sökandens yrkanden inte måste omfatta även icke tillståndspliktig verksamhet, men att miljökonsekvensbeskrivningen måste beskriva hela projektet. Någon ändring av bolagets talan har därför inte gjorts utan ansökan har hela tiden gällt ett och samma projekt, dvs. uppförandet och driften av en logistikpark (inklusive hamn och kombiterminal). Reservationsyrkanden finns med i mark- och miljödomstolens kungörelse om huvudförhandlingen. Någon bergtäkt är inte aktuell eftersom syftet med sprängningsarbetena är att området ska anpassas till verksamheten (se MÖD 2008:5). Det samma gäller även verksamhetens påverkan på grundvattnet.

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen, med de kompletteringar som har gjorts, uppfyller kraven i lagstiftningen. Hela projektet och dess miljökonsekvenser har beskrivits i ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen. Påverkan och konsekvenser av bl.a. sprängningsarbeten och andra konstruktionsarbeten avseende kombiterminalen har beskrivits i detalj i ansökningshandlingarna och vid huvudförhandlingen i mark- och miljödomstolen. Detsamma gäller dagvatten-, avfalls- och kemikaliehantering samt buller under driftskedet.

Samrådet

Bolaget anser att genomfört samråd uppfyller miljöbalkens krav. Projektet gäller en logistikpark som har utretts över tid. Underlag och ansökan har kompletterats allteftersom förutsättningarna förändras. Samrådsprocessen har omfattat hela verksamheten inklusive kombiterminalen. Samråd har hållits vid tre tillfällen. 2011 hölls ett kombinerat samrådsmöte inför ansökan om detaljplan och miljöprövning som beskriver kombiterminalen. 2012 hölls ett kompletterande samråd om ändrad kajkonstruktion och muddringsbehov. Inriktningen ändrades inför samrådet 2015 och kombiterminalen kom då att behandlas som en följdverksamhet vilken inte krävde separat tillstånd. Kombiterminalen beskrevs i samrådshandlingarna och behandlades på samrådet även om den uttryckligen inte angavs i kallelsen. En stor del av de inkomna synpunkterna rörde kombiterminalen. Av samrådsunderlaget och samrådsbeskrivningen framgår att samrådet omfattat anläggandet av en fullängdsterminal med spår och logistikyor. Bolaget anser att samrådskravet har uppfyllts med god marginal.

Lokaliseringsutredningen

Lokaliseringsutredningen uppfyller miljöbalkens krav. Lokaliseringen av parken är förenlig med gällande detaljplan och det vore anmärkningsvärt om domstolen kom till en annan slutsats vid tillämpningen av miljöbalken. Lokaliseringsprövningen som görs enligt plan- och bygglagen är mycket lik den som görs enligt miljöbalken.

Omständigheten att det finns en lagakraftvunnen detaljplan för verksamheten måste väga tungt. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas en fördjupad lokaliseringstudie för hamnen och där sammanfattats även de utredningar som tidigare har utförts i frågan om kombiterminalen. Frågan om var logistikverksamheten i Sundsvall ska lokaliseras har behandlats i en rad utredningar sedan 2006: Banverkets fördjupade idéstudie för lokalisering av kombiterminal 2007, fördjupad översiktsplan för Tunadal - Korsta - Ortviken 2009, detaljplan för Sundsvall Logistikpark 2012 och fördjupad lokaliseringstudie inför den nu aktuella ansökningen. Avsikten har redan från arbetet med den fördjupade översiktsplanen varit att anlägga ett transportcentrum med strategisk hamn och kombiterminal tillsammans med övrig näringslivsverksamhet. Närheten mellan hamn och kombiterminal har varit av avgörande betydelse. En dubbel terminallösning, som den som föreslogs i banverkets inledande studie, förutsätter två terminalområden och är inte en effektiv lösning. Lokaliseringsutredningen visar att

Tunadalsområdet är ett naturligt val för en ny containerhamn där Petersvik eller Fillan är möjliga alternativ för en kombiterminal. Fillan är ett sämre alternativ på grund av att ytan inte är tillräcklig, de ca 1 000 meter långa tågspår som behövs får inte plats, avståndet till hamnen är för långt och transporterna behöver gå på allmän väg eller järnväg förbi Tunadalsåsen. Därtill skulle en lokalisering i Fillan kräva inlösen av bostäder och industrimark samt flytt av räddningstjänstens övningsanläggning. En absolut närhet mellan kombiterminalen och hamnen är fortfarande helt avgörande för att logistikparken ska uppfylla sitt ändamål varför Tunadalshamnen är bättre än övriga utredda hamnalternativ. I Utansjö saknas möjligheten till direktanslutning till två större godsavsändare och Söråkersalternativet är beläget nära bostäder och mycket nära ett Natura 2000-område. En lokalisering i Söråker skulle också kräva en omfattande muddring för att kunna använda hamnen för det avsedda ändamålet.

Naturmiljö

Ett antal naturvärdesinventeringar har gjorts inom ramen för detaljplaneprocessen. Därutöver har en akvatisk studie skett av Tunabäcken och en genomgång av landområdet kring bäckens närhet. En kompletterande naturvårdsinventering har utförts 2017 enligt Svensk standard. Sammanfattningsvis visar de inventeringar som har utförts att det aktuella området inte har sådana naturmiljökvaliteter att det kan anses föreligga några hinder mot anläggandet av logistikparken. Vad gäller svärdslijlan är det inte säkert att den behöver flyttas. Om det skulle behövas är den lätt att flytta på och i så fall kontaktar man tillsynsmyndigheten. Någon dispens behövs inte.

Samhällsekonomisk tillåtlighet

Bolaget har utfört en ingående samhällsekonomisk bedömning enligt Trafikverkets s.k. ASEK-modell. Bedömningen uppdaterades inför huvudförhandling i mark- och miljödomstolen. Resultatet visar att logistikparken är ett lönsamt projekt. De synpunkter som framförts beträffande den redovisade beräkningen är osakliga och saknar relevans. Om man ska ta med de delar som EA vill ha med i beräkningen ska även de nyttoeffekter som uppstår tas med i beräkningen. Nyttan av de båda järnvägsprojekten är omfattande.

Påverkan på vatten

Projektets påverkan på omgivande ytvatten har utretts noggrant och utredningarna visar att påverkan på vattnet blir liten. Någon negativ verkan på berörda vattenförekomsternas ekologiska status kommer inte att ske och verksamheten kommer inte att medföra att miljö kvalitetsnormerna inte kommer kunna uppnås. Viss spridning av PAH-haltiga sediment kommer att ske. Övriga prioriterade ämnen förekommer endast i låga halter.

Buller

Bolaget har utfört ingående bullerutredningar. I driftskedet kommer Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri att innehållas vid bostadsområdet Granbacken. Bolaget har åtagit sig att använda s.k. soft landing-teknik samt att inte utföra rängering vid kombiterminalen nattetid.

Verkställighetsförordnande

Bolaget har under huvudförhandlingen yrkat att Mark- och miljööverdomstolen i domen ska förordna att tillståndet får tas i anspråk även om domen överklagas. Som skäl anger bolaget bl.a. behovet av att komma igång med arbeten eftersom villkoret för grumlande arbeten begränsats i tid och att det vid ett eventuellt överklagande till Högsta domstolen tar tid innan ett lagakraftvinnande avgörande finns.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Mark- och miljööverdomstolen har hållit huvudförhandling och syn i målet.

I målet tillämpas 6 kap. miljöbalken i dess lydelse före den 1 januari 2018. Alla hänvisningar till 6 kap. miljöbalken avser denna lydelse.

Prövningens omfattning

EA har gjort gällande att bolaget gjort en otillåten ändring av talan då ansökan har utvidgats till att även avse tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att uppföra och driva kombiterminalen. Utvidgningen av ansökan har avsett en helt ny verksamhet och har skett sent under målets handläggning i mark- och miljödomstolen efter det att ansökan kungjorts. Utvidgningen har inte kunnat förutses av berörda sakägare som därmed inte har kunnat tillvarata sin rätt. Kombiterminalen kan därför inte prövas i målet.

Eftersom prövningen måste avse hela projektet kan inte heller enbart hamnen prövas. EA anser därför att ansökan ska avvisas i sin helhet.

Bolaget har ifrågasatt EAs yrkande i denna del. Ansökan har hela tiden gällt samma projekt, uppförande och drift av en logistikpark inklusive hamn och kombiterminal, vilket också är det som har beskrivits i ansökningshandlingarna. Att bolaget har lagt till ett tillståndsyrkande avseende kombiterminalen har inte påverkat ansökans materiella innehåll.

Mark- och miljööverdomstolens bedömning

Enligt 4 kap. 1 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar, LOM, ska rättegångsbalkens tvistemålsregler tillämpas i bl.a. ansökningsmål om inte annat föreskrivs i LOM eller annan lag. Av NJA 2010 s. 690 framgår vidare att de processuella reglerna i mål om tillstånd enligt miljöbalken inte ska tolkas alltför restriktivt mot bakgrund av att prövningen bygger på en avvägning mellan olika intressen.

Enligt 22 kap. 11 § miljöbalken har mark- och miljödomstolen en fullständig utredningsskyldighet i miljömål. Även om det är sökanden som genom sin ansökan anger ramarna för processen så är det den tillståndsprövande domstolen som ansvarar för att prövningen får en sådan omfattning att relevanta miljömässiga konsekvenser kan beaktas och att det kan tryggas att dessa får den reglering som bedöms nödvändig. Den tillståndsprövande domstolen har därvid en skyldighet att bedriva en aktiv materiell processledning som kan medföra att sökanden behöver utvidga eller ändra ansökan för att prövningen ska få en ändamålsenlig avgränsning och omfattning. Av 22 kap. 1 § första stycket 3 och 2 § andra stycket miljöbalken följer vidare att en godtagbar miljökonsekvensbeskrivning är en processförutsättning.

Enligt Mark- och miljööverdomstolens uppfattning bör frågan om i vilken omfattning en ansökan kan utvidgas i första hand inte prövas utifrån 13 kap. 3 § rättegångsbalken utan genom en bedömning av om miljökonsekvensbeskrivningen och samrådsförfarandet uppfyller miljöbalkens krav. Mark- och miljööverdomstolen anser därför att det inte finns skäl att avvisa ansökan på den grunden att utvidgningen avseende tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken för kombiterminalen utgör en otillåten ändring av talan. Frågan om bolagets justeringar av ansökan kan godtas får i stället avgöras inom ramen för prövningen av miljökonsekvensbeskrivningen. EAs avvsningsyrkande i denna del ska därför avslås.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Samtliga klagande har gjort gällande att miljökonsekvensbeskrivningen har så väsentliga brister att den inte kan läggas till grund för en prövning av hela verksamheten. Bristerna gäller framförallt samrådet, lokaliseringsutredningen och naturvärdesinventeringen. Klagandena anser därför att ansökan bör avvisas.

Bolaget har å sin sida gjort gällande att miljökonsekvensbeskrivningen, med de kompletteringar som har gjorts, uppfyller kraven på en sådan. Hela projektet och miljökonsekvenserna av det har beskrivits i ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen. Påverkan och konsekvenser av bl.a. sprängningsarbeten och andra konstruktionsarbeten avseende kombiterminalen har beskrivits i detalj i

ansökningshandlingarna och vid huvudförhandlingen i mark- och miljödomstolen. Detsamma gäller dagvatten-, avfalls- och kemikaliehantering samt buller under driftskedet. Det har hela tiden funnits ett underlag som har gjort det möjligt att villkorsreglera projektet i dess helhet, vilket också skett i mark- och miljödomstolens dom.

Mark- och miljööverdomstolens bedömning

En miljökonsekvensbeskrivning ska, i den utsträckning det behövs med hänsyn till verksamhetens art och omfattning, innehålla de uppgifter som behövs för att uppfylla syftet (se 6 kap. 7 § första stycket miljöbalken).

Miljökonsekvensbeskrivningens syfte är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som en planerad verksamhet kan medföra för bl.a. miljön och möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön (se 6 kap. 3 § första stycket miljöbalken). Avsikten är att miljökonsekvensbeskrivningen ska ge ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att den ska bidra till att verksamheten får så lite negativ miljöpåverkan som möjligt. Av betydelse är också allmänhetens medverkan och möjlighet att påverka miljökonsekvensbeskrivningen och den planerade verksamheten i ett tidigt skede (se prop. 1997/98:45 del 2, s. 56).

Om en miljökonsekvensbeskrivning innehåller sådana väsentliga brister att den inte kan läggas till grund för en bedömning av verksamhetens inverkan på miljön kan ansökningskommissionen komma att avvisa. Även om ansökningskommissionen kan tas upp till prövning kan brister i miljökonsekvensbeskrivningen leda till att ansökan avslås, t.ex. om hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken inte är uppfyllda (jfr. NJA 2009 s. 321). Om en miljökonsekvensbeskrivning är ofullständig kan sökanden avhjälpa bristen (se 22 kap. 1 och 2 § miljöbalken).

Mark- och miljööverdomstolen har att ta ställning till om miljökonsekvensbeskrivningen i målet är tillräckligt utförlig för att kunna läggas till grund för en samlad bedömning av hela den planerade verksamhetens effekter på människors hälsa och miljön. Då bolaget har hänvisat till de kompletteringar av miljökonsekvens-

beskrivningen som har gjorts måste Mark- och miljööverdomstolen även ta ställning till i vilken omfattning och hur sent sökanden kan komplettera en miljökonsekvensbeskrivning.

Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2009 s. 321 uttalat sig i frågan om hur sent en komplettering av en miljökonsekvensbeskrivning kan göras. Utgångspunkten bör vara att miljödomstolen redan i målets inledande skede bedömer om miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras och därefter tar ställning till om det kvarstår några väsentliga brister. Det bör mera sällan vara möjligt att under en fortsatt handläggning läka sådana brister. Exempelvis får detta ofta anses gälla om den helt eller i väsentliga delar saknar redovisning av alternativ eller andra sådana uppgifter som enligt 6 kap. 7 § andra stycket miljöbalken alltid ska ingå i beskrivningen, när verksamheten ska antas medföra en betydande miljöpåverkan. Inriktningen ska vara att senare kompletteringar tar sikte bara på sådana förhållanden som först då aktualiseras av andra intressenter eller som av andra skäl inte tidigare framstått som relevanta. Högsta domstolen anger också att det måste finnas ett visst utrymme för kompletteringar och korrigeringar i syfte att uppnå en praktisk handläggningsordning vid domstolen. Det är dock viktigt att upprätthålla en gräns mellan å ena sidan vad som kan redas ut genom skriftlig handläggning eller vid en förhandling och å andra sidan vad som kräver en mer formenlig komplettering av miljökonsekvensbeskrivningen eller annan utredning. I målet fann Högsta domstolen att kravet på alternativ utformning inte var uppfyllt och att denna brist inte kunde avhjälpas genom de uppgifter som lämnades vid förhandlingen i miljödomstolen.

Det nu aktuella målet gäller ett större projekt som omfattar containerhamnen och kombiterminalen med logistikyor. Projektet sträcker sig över en längre tidsperiod och har bl.a. behandlats i både fördjupad översiktsplan Tunadal-Korsta-Ortviken och detaljplan för Sundsvall Logistikpark. När det gäller stora och komplexa verksamheter ligger det i sakens natur att sådana projekt kan bli föremål för relativt omfattande justeringar allteftersom förutsättningarna för projektet ändras. Det framstår inte som ändamålsenligt att denna typ av ärenden skulle behöva tas om från början varje gång en förändring görs i planerna. Enligt Mark- och miljööverdomstolen bör det därför finnas utrymme för att kunna göra längre gående kompletteringar och anpassningar av

utredningen i denna typ av mål, så länge detta inte innebär att miljökonsekvensbeskrivningen inte längre uppfyller sitt syfte. Av betydelse är vidare att kombiterminalen utgör en verksamhet som i sig inte är prövningspliktig enligt miljöprövningsförordningen (2013:251) och där kompletteringarna har skett efter synpunkter från mark- och miljödomstolen. Mark- och miljööverdomstolen bedömer därför att den omständigheten att ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats först på ett sent stadium och i en relativt stor omfattning i sig inte utgör något hinder för en prövning av målet.

Mark- och miljööverdomstolen övergår till att pröva om de brister i olika avseenden i miljökonsekvensbeskrivningen som klagandena har gjort gällande, är så väsentliga att miljökonsekvensbeskrivningen inte kan läggas till grund för en samlad bedömning av hela den planerade verksamhetens effekter på människors hälsa och miljön.

Samrådet

Enligt klagandena har samrådet allvarliga brister. Samrådets omfattning och form har inte varit tillräcklig med hänsyn till verksamhetens art, omfattning och verkningar. Samråd har skett om olika delar vid olika tillfällen men aldrig om hela den samlade verksamheten. Samrådet 2015 har inte avsett kombiterminalen. Bristerna i samrådet innebär att allmänheten inte har haft en sådan reell möjlighet att påverka utformningen av ansökan som ett samråd syftar till.

Enligt bolaget har samrådsprocessen omfattat hela verksamheten inklusive kombiterminalen. Vid de tre samrådsmötena har kombiterminalen hela tiden funnits med. 2011 hölls ett kombinerat samrådsmöte om detaljplanen för kombiterminal och containerhamn och om ansökan om tillstånd för hamnverksamhet och vattenverksamhet, där kombiterminalen beskrevs i samrådshandlingarna. Vid samrådet 2015 beskrevs kombiterminalen i samrådshandlingarna och behandlades på samrådet. Av samrådsunderlaget och samrådsbeskrivningen framgår att samrådet omfattat anläggandet av en fullängdsterminal med spår och logistiktor.

Mark- och miljööverdomstolens bedömning

Den som avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kräver tillstånd ska samråda med bland andra de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Samrådet ska genomföras i god tid och i behövlig omfattning innan en ansökan om tillstånd görs och miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Samrådet ska avse verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning. Före samrådet ska uppgifter om den planerade verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning och utformning samt dess förutsedda miljöpåverkan lämnas till bland andra de enskilda som särskilt berörs (se 6 kap. 4 § miljöbalken).

Av utredningen i målet framgår att sökandens avsikt redan vid arbetet med den fördjupade översiktsplanen varit att anlägga en logistikpark som skulle omfatta både containerhamn och kombiterminal med logistiktytor. Samråd har hållits 2011, 2012 och 2015. Det inledande samrådet 2011 avsåg såväl hamnen som kombiterminalen. Kombiterminalen har även omfattats av detaljplan DP-404 för Sundsvall Logistikpark.

Kombiterminalen har även behandlats i samrådet 2015. Av samrådsunderlaget framgår bl.a. att en kombiterminal kommer att byggas i direkt anslutning till hamnen. Av underlaget framgår vidare att området kommer att hårdgöras och höjdplaneras så att hamn, kombiterminal och hanteringsytor hänger samman med små lutningar och att befintlig mark kommer att behöva sänkas med som mest 18 meter. Kombiterminalen och etableringsytorna redovisas närmare i underlaget.

Mot bakgrund av att kombiterminalen med logistiktytor har behandlats i såväl 2011 som 2015 års samråd och att kombiterminalen tidigare prövats inom ramen för detaljplaneprocessen bedömer Mark- och miljööverdomstolen att samråd har skett i tillräcklig omfattning för att kraven i 6 kap. 4 § miljöbalken ska vara uppfyllda.

Lokaliseringsutredningen

Klagandena har gjort gällande att lokaliseringsutredningen är ofullständig.

Bolaget har vidhållit att lokaliseringsutredningen uppfyller miljöbalkens krav.

Mark- och miljööverdomstolens bedömning

För en verksamhet som ska antas medföra betydande miljöpåverkan ska miljökonsekvensbeskrivningen alltid innehålla en redovisning av alternativa platser för verksamheten, om sådana är möjliga, samt alternativa utformningar tillsammans med en motivering varför ett visst alternativ har valts (se 6 kap. 7 § andra stycket 4 miljöbalken).

Utgångspunkten bör vara att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla tillräckliga uppgifter för att möjliggöra en prövning enligt miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Bl.a. ska enligt 2 kap. 6 § en bedömning göras av om den valda platsen är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. I normalfallet krävs att sökanden i sin miljökonsekvensbeskrivning redovisar möjliga alternativa platser för verksamheten tillsammans med tillräckligt underlag avseende de miljömässiga och ekonomiska konsekvenserna av de olika alternativen (se Mark- och miljööverdomstolens dom 2012-02-28 i mål nr M 5005-11).

Bolagets avsikt har redan vid arbetet med den fördjupade översiktsplanen varit att anlägga en logistikpark som omfattar både containerhamn och kombiterminal med logistikytor. I ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen har bolaget hänvisat till tidigare lokaliseringsutredningar, dels en övergripande lokaliseringsstudie 2011, dels en fördjupad lokaliseringsstudie 2012. Båda utredningarna avser hamnar och hamnlägen men i miljökonsekvensbeskrivningen och ansökan framhålls behovet av att en större kombiterminal kan anläggas i anslutning till hamnen.

Då det gäller kombiterminalen har bolaget kompletterat ansökan och hänvisat till de lokaliseringsutredningar som har utförts inför prövningen av detaljplan DP-404 för Sundsvall logistikpark och anfört att dessa kan användas som underlag även för tillståndsprövningen. Bolaget har även hänvisat till de idéstudier för lokalisering av en

ny kombiterminal som Banverket tog fram 2006 och 2007 samt till den fördjupade översiktsplan för Tunadal-Korsta-Ortviken som föregick detaljplaneärendet. De redovisningar av alternativa lokaliseringar som fanns i detaljplaneärendet har vid överprövningar av antagandebeslutet bedömts utgöra ett tillräckligt underlag.

Även om lokaliseringsutredningarna till viss del har begränsats i förhållande till Banverkets idéstudier har det inte framkommit att det finns några ytterligare realistiska alternativ till de redovisade lokaliseringarna som hade bort utredas närmare.

Enligt Mark- och miljööverdomstolen är det, mot bakgrund av att lokaliseringen av kombiterminalen har prövats i en lagakraftvunnen detaljplan, möjligt att göra en fullständig lokaliseringsprövning utifrån de utredningar som har presenterats i målet, inklusive de gjorda kompletteringarna i målet och utredningen i detaljplaneärendet. Det har inte framkommit några omständigheter som talar för att förutsättningarna för lokaliseringsbedömningen i detta mål avviker från den som har gjorts i detaljplaneärendet.

Mark- och miljööverdomstolen finner därför att lokaliseringsutredningen med de kompletteringar och hänvisningar som har gjorts är tillräcklig för att en prövning ska kunna göras av om den valda platsen är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Naturvärdesinventeringen

Bolaget har i Mark- och miljööverdomstolen gett in kompletterande utredningar avseende naturvärdena i området. En naturvärdesinventering har genomförts enligt svensk standard och en positionsbestämning av äldre träd har skett. Tillsammans med tidigare ingivet material innebär detta att de brister som i detta avseende förekommit i miljökonsekvensbeskrivningen nu har avhjälpats. Mark- och miljööverdomstolen finner därför inte skäl att underkänna miljökonsekvensbeskrivningen på denna grund.

Övrigt

Inte heller i övrigt innehåller miljökonsekvensbeskrivningen sådana brister att den inte kan godkännas.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis finner Mark- och miljööverdomstolen att samrådsförfarandet och miljökonsekvensbeskrivningen inte innehåller brister som är så väsentliga att miljökonsekvensbeskrivningen inte kan läggas till grund för en samlad bedömning av hela den planerade verksamhetens effekter på människors hälsa och miljön. Enligt Mark- och miljööverdomstolen finns det därmed inte skäl att avvisa ansökan. Klagandenas avvisningsyrkanden ska därför avslås.

Omfattningen av tillståndspliktig verksamhet

Klagandena har gjort gällande att den bortschaktning av berg och andra massor som de planerade markarbetena innefattar och den grundvattensänkning som arbetena medför utgör tillståndspliktig täktverksamhet respektive tillståndspliktig vattenverksamhet. Eftersom all tillståndspliktig verksamhet bör prövas i ett sammanhang föreligger det hinder att pröva bolagets ansökan.

Mark- och miljööverdomstolens bedömning

Vid bedömningen av om en verksamhet ska anses vara täktverksamhet eller inte är syftet med åtgärderna av betydelse. Ett uttag av bergmassor som framstår som nödvändigt för att bereda plats för annan verksamhet utgör inte täktverksamhet (se bl.a. Mark- och miljööverdomstolens dom den 5 maj 2017 i mål nr M 5100-16). Av utredningen i målet framgår det att uttaget av bergmassor sker med det huvudsakliga syftet att bereda plats för kombiterminalen och logistikytorna. Verksamheten utgör därför inte tillståndspliktig täktverksamhet. Uttaget av bergmassor medför endast en viss förändring av grundvattnets djup och läge och det innebär inte någon

tillståndspliktig vattenverksamhet. Det finns därför inte skäl att avvisa ansökan på dessa grunder.

Handläggningen i mark- och miljödomstolen

EA har gjort gällande att det har förekommit flera handläggningsfel i mark- och miljödomstolen. Hon har anfört att domstolen har tappat bort hennes slutyttrande vilket därmed inte fanns med i processmaterialet inför domstolens avgörande. Vidare har domstolens sätt att leda huvudförhandlingen lett till en obalans mellan parterna där sökanden fick disponera en så stor del av förhandlingstiden att det inte fanns tid för henne och övriga klagande att utveckla sin talan. Slutligen har domstolen uppmanat sökanden att anpassa ansökan med ett tilläggsyrkande för att ansökan skulle kunna bifallas.

Mark- och miljööverdomstolens bedömning

Av handlingarna i målet framgår att EAs slutyttrande skickades fel inom tingsrätten och att det därmed inte kunde beaktas när mark- och miljödomstolen avgjorde målet. Det har således förekommit fel i mark- och miljödomstolens handläggning av målet. Även om felet skulle kunna antas ha inverkat på målets utgång i mark- och miljödomstolen har EA fått möjlighet att utveckla sin talan i Mark- och miljööverdomstolen och felet får därmed anses ha blivit avhjälpt. Det finns därför inte skäl att undanröja mark- och miljödomstolens deldom på denna grund. Inte heller utgör det som EA anfört om mark- och miljödomstolens sätt att leda förhandlingen skäl att undanröja domstolens deldom.

Mot bakgrund av vad som redovisats ovan om domstolens utredningsskyldighet anser Mark- och miljööverdomstolen inte att mark- och miljödomstolen gått utöver ramarna för vad som är en godtagbar materiell processledning i ett mål om tillstånd enligt miljöbalken.

EAs yrkande om att mark- och miljödomstolens deldom ska undanröjas och målet återförvisas ska därför avslås.

Tillåtlighet

Då det inte finns några formella hinder mot att pröva ansökan övergår Mark- och miljööverdomstolen till att pröva den i sak.

Lokaliseringsprövningen

Som redovisats ovan har bolagets avsikt redan vid arbetet med den fördjupade översiktsplanen varit att anlägga en logistikpark som omfattar både containerhamn och kombiterminal med logistikytor. Enligt bolaget är en absolut närhet mellan kombiterminalen och hamnen helt avgörande för att logistikparken ska kunna uppfylla sitt ändamål. Mark- och miljööverdomstolen finner inte skäl att ifrågasätta detta. En dubbel terminallösning med en del i Fillan och en del i Tunadal som inledningsvis har framförts av Banverket framstår därför inte som ett rimligt alternativ.

De övriga alternativ som har redovisats vad gäller kombiterminalen är Fillan (Banverkets fördjupade idéstudie och den fördjupade översiktsplanen), Söråker (Banverkets fördjupade idéstudie) samt olika utformningar vid Petersvik. I den övergripande lokaliseringsstudien jämfördes Petersvik med Söråkers hamn, Härnösands hamn och Gävle hamn. I den fördjupade lokaliseringsstudien har 33 möjliga platser övervägts varav tre har bedömts vara möjliga alternativ till Petersvik; Utansjö, Härnösands djuphamn och Söråkers hamn.

Enligt bolaget är Petersvik det bästa alternativet. Kombiterminalen kan placeras i direkt anslutning till hamnen samtidigt som anläggningarna ligger mycket nära två stora godsavsändare, Ortvikens pappersbruk och Tunadalssågen samt relativt nära Östrandss massafabrik. Den valda lokaliseringen medför kraftigt minskade landsvägstransporter samtidigt som det är möjligt att utnyttja befintlig landinfrastruktur. Utrymmet är tillräckligt för att anlägga en större kombiterminal som kan antas täcka ett ökat framtida kapacitetsbehov. Vattendjupet vid det planerade hamnläget är relativt stort och kommer med muddringar att uppgå till 15 meter vilket gör det möjligt att ta emot större containerfartyg. De främsta nackdelarna med den

valda lokaliseringen är att naturmark behöver tas i anspråk framförallt för kombiterminalen samt att Tunabäcken kommer att påverkas. Även strandområden tas i anspråk. Detta innebär att natur- och kulturvärden försvinner men också försämrade möjligheter till rekreation. Den valda utformningen innebär dock att vissa naturområden, bl.a. vid Kaptensudden sparas.

Bolaget har bedömt Utansjö norr om Härnösand som det mest intressanta alternativet till Petersvik. Djupförhållandena i hamnen är goda. Utansjö hamn ligger nära E4 och järnväg och det finns möjlighet att anlägga en kombiterminal i anslutning till hamnen. Platsen ligger långt från bostäder och skyddade områden. Utansjö ligger dock inte i anslutning till någon större godsavsändare utan medför längre landsvägstransporter.

Söråkers hamn har bedömts som sämre både vad gäller kombiterminalen och hamnen. Vattendjupet är bara 8 meter och kräver omfattande muddringar. Avståndet mellan kombiterminalen och hamnen är 2 km. Anläggningarna ligger långt från de större godsavsändarna Ortvikens pappersbruk och Tunadals sågverk och lika långt från Östrands massabruk som Petersvik. Verksamheten ligger endast 400 meter från Natura 2000 området "Indalsälvens delta" och nära bostäder.

Härnösands djuphamn ligger så nära bostäder att det även efter skyddsåtgärder och försiktighetsmått kan vara svårt att bedriva omfattande containerverksamhet på platsen. Även detta alternativ kräver omfattande muddringar.

Fillanalternativet har inte utrymme för en tillräckligt stor kombiterminal och uppfyller därmed inte målsättningen att skapa möjlighet för utveckling av kombiterminal och hamn i området. Det finns begränsat utrymme för logistikytor. Transporter från Ortvikens pappersbruk skulle dessutom behöva ske på allmän väg. Alternativet skulle även innebära en negativ påverkan på Ljustabäckens naturvärden.

Mark- och miljööverdomstolens bedömning

Den sökta lokaliseringen, som ligger i direkt närhet till två stora godsavsändare och ger samordningsfördelar mellan olika transportslag, framstår som lämplig med hänsyn till

att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Lokaliseringsutredningen ger tillräckligt stöd för den bedömningen och det har inte framkommit att det finns några bättre alternativ till de redovisade lokaliseringarna. Inte heller finns det med hänsyn till Mark- och miljööverdomstolens nedan redovisade bedömningar vad avser naturvärden, buller, vattenfrågor eller vad klagandena anfört i övrigt anledning att ifrågasätta den sökta lokaliseringen.

Naturvärdesinventeringen

Av ingivet material och de iakttagelser som Mark- och miljööverdomstolen gjort vid synen framgår att området delvis är påverkat av mänsklig aktivitet. Verksamhetsområdet består i huvudsak av miljöer som bedömts ha visst naturvärde, klass IV. I området finns t ex produktionsskog, lövdominerad igenväxningsmark, utfyllningsområden, fotbollsplaner, vägar, tomtplatser och invasiva arter. De arter och naturvärden som klagandena redovisat är belägna både i och utanför exploateringsområdet. Bolaget har gjort åtaganden som innebär att äldre träd sparas så långt som möjligt, att området kring Tunabäckens mynning och Kaptensudden undantas samt att väg anordnas till udden, att död ved flyttas från verksamhetsområdet till Korstaberget och att svärdsilja flyttas vid behov. Av detaljplanen framgår också att flera områden kring exploateringsytan har avsatts som naturmark.

Mark- och miljööverdomstolen finner mot denna bakgrund att det inte finns någon beaktansvärd risk för skada på skyddade arter. Mark- och miljööverdomstolen bedömer att det sammantaget inte är frågan om sådana naturvärden i aktuellt exploateringsområde som skulle innebära ett hinder för tänkt exploatering.

Buller

Av utredningen i målet framgår att verksamheten i driftsfasen kan komma att överskrida Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller samt detaljplanens angivna bullervärden som inte får överskridas; 40 dB(A) ekvivalentnivå nattetid och 55 dB(A) för momentant ljud nattetid. Mark- och miljööverdomstolen fastställde i stället värdena 42 dB(A) ekvivalentnivå natt samt 58 dB(A) momentanvärde natt och satte

dessa dessutom på prövotid under tre år. De frågor som Mark- och miljööverdomstolen har att ta ställning till är om själva tillåtligheten äventyras när dels tillstånd lämnats i strid mot gällande planbestämmelsers bullervärden och dels då bullerfrågan inte avgjorts slutligt och vad som händer om bullret inte kan nedbringas till detaljplanens nivåer.

Av vikt är att bolaget vid förhandlingen i Mark- och miljööverdomstolen redovisat de maximala ljudnivåer som kan uppstå från verksamheten. Vad gäller containerhamnen framgår att 55 dB(A) numera klaras för samtliga fastigheter om metoder för soft landing används. Bolaget har åtagit sig att använda denna teknik och skulle således klara både Naturvårdsverkets riktlinjer och detaljplanens krav. För kombiterminalen ses maximala ljudnivåer upp till 62 dB(A) vid bostad från rangeringen. I och med att bolaget vid förhandlingen har åtagit sig att inte utföra rangering nattetid kommer även dessa värden att klara detaljplanens krav i fråga om bullervärden för natt. När det gäller den ekvivalenta ljudnivån beräknas dock den kombinerade effekten av containerhamnen och kombiterminalen vid vissa platser på Alnö att överskrida dessa krav med en ljudnivå på 41 dB(A). I detta sammanhang gör Mark- och miljööverdomstolen bedömningen att detta överskridande med en dB(A) får ses som en något mindre avvikelse som vid en avvägning mellan de olika intressena bör kunna accepteras. Av 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken framgår att ett tillstånd inte får lämnas i strid med en detaljplan. Små avvikelser får dock göras om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas. Mark- och miljööverdomstolen finner därför att verksamheten får anses tillåtlig trots avvikelsen från detaljplanens bestämmelser och att bullerfrågan är satt på prövotid.

Bullervärdena i mark- och miljödomstolens provisoriska föreskrift P1 har emellertid föreskrivits som riktvärden vilket avviker från gällande praxis. Mark- och miljööverdomstolen har genom t. ex. rättsfallen MÖD 2009:2 och 2009:9 tydliggjort att villkor ska bestämmas som begränsningsvärden och inte som riktvärden. Prövotidsföreskrifterna bör därför ändras i denna del. Bolaget har också vid förhandlingen visat att man har möjlighet att klara prövotidsföreskrifterna.

Sammanfattningsvis ska mark- och miljödomstolens dom ifråga om buller från verksamheten ändras endast på så sätt att den provisoriska föreskriften P1 ska avse begränsningsvärden.

Påverkan på grundvattennivån

De hydrogeologiska utredningar som bolaget utfört visar de förändringar avseende nivåer och flödesriktningar för grundvattnet som den planerade verksamheten kommer att medföra. Länsstyrelsen har bedömt att bolaget tillräckligt väl redovisat påverkan på grundvattennivåerna men att omfattande kontroll ska ske under anläggnings- och driftfasen. Av utredningen framgår bl. a. att flödesriktningen huvudsakligen kommer att vara densamma som tidigare. Utanför schaktområdet är avsänkningen relativt begränsad och påverkansområdet, inom vilket grundvattensänkningen beräknas bli större än 0,3 meter ligger generellt inom ett avstånd om 100 meter från schaktområdet förutom vid bergrummen, där bedömningen är att grundvattennivåerna fortsatt kommer att vara på en nivå som möjliggör bergrummens funktion. Mark- och miljööverdomstolen anser att utredningarna är tillräckliga och gör i sak inte någon annan bedömning än den som mark- och miljödomstolen gjort.

Samhällsekonomisk tillåtlighet

EA har gjort gällande att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt. Enligt hennes uppfattning är den samhällsekonomiska kalkyl som bolaget åberopat inte utförd på ett korrekt sätt eftersom kostnaderna för vissa järnvägsinvesteringar som ingår i projektet inte har räknats med.

Mark- och miljööverdomstolens bedömning

En vattenverksamhet får bedrivas endast om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den (11 kap. 6 § första stycket miljöbalken).

Utrymme lämnas för en förhållandevis fri och därmed mångsidig bedömning av vattenverksamheten. Den samhällsekonomiska bedömningen ska baseras på en ekonomisk analys av rimlig omfattning. Något krav på matematisk exakthet i de ekonomiska beräkningarna bör inte uppställas. Det torde alltid vara möjligt att göra en åtminstone grov ekonomisk uppskattning av anläggningskostnaderna och av de direkta skadorna (prop. 1997/98:45, del 2 s. 129).

Mark- och miljööverdomstolen anser att de av bolaget redovisade samhällsekonomiska bedömningarna utgör ett tillräckligt underlag för att kunna pröva den samhällsekonomiska tillåtligheten. Det kan inte krävas att den samhällsekonomiska prövningen även ska omfatta olika infrastrukturprojekt som inte har en direkt koppling till logistikparken. Mark- och miljööverdomstolen finner inte heller i övrigt att det som framkommit i målet ger anledning att ifrågasätta att vattenverksamhetens fördelar överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den.

Kulturmiljö och arkeologi

Kombiterminalens påverkan på kulturmiljön i området har prövats genom detaljplaneprocessen. Det har inte framkommit något i tillståndsmålet som föranleder Mark- och miljööverdomstolen att göra en annan bedömning i dessa delar.

Övrigt

Det som klagandena har anfört ifråga om muddring, dumpning, övrig påverkan på vattenkvalitet och transporter m.m. föranleder inte Mark- och miljööverdomstolen att göra någon annan bedömning i frågan om tillåtligheten än den som gjordes av mark- och miljödomstolen.

Sammanfattning

Mark- och miljööverdomstolen finner att verksamheten, med de försiktighetsmått som föreskrivs och de åtaganden som bolaget gjort, kan tillåtas. Dock ska den provisoriska

föreskriften P1 ändras på sätt som framgår av domslutet. I övrigt ska överklagandena i denna del avslås.

Rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen

KB har gjort gällande att han har rätt till ersättning för rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen, eftersom han först fick besked om att han var sakägare och anlitate en advokat.

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att KB i sakägarförteckningen endast angetts som ägare till en fastighet som belastas av ett kraftledningsservitut som berörs av ansökan och att han inte har angetts i den särskilda sakägarförteckning som upprättats avseende vattenverksamheten.

KB är inte att anse som sakägare enligt 11 kap. miljöbalken. Mark- och miljödomstolens beslut att avvisa hans yrkande avseende ersättning för rättegångskostnader var därmed riktigt. Hans överklagande ska därför avslås i denna del.

Verkställighetsförordnande

När det finns skäl till det får domstolen i ansökningsmål förordna att tillståndet till en verksamhet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft (22 kap. 28 § och 23 kap. 7 § miljöbalken).

Ett verkställighetsförordnande är ur processuell synvinkel att se som ett undantag. Det måste krävas att sökanden visar att förutsättningar föreligger för ett verkställighetsförordnande. Det måste också krävas att verksamhetsutövarens intresse med viss marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan tillståndet får tas i anspråk. Särskild hänsyn ska tas till de skador på miljön som kan uppstå om tillståndet omedelbart tas i anspråk och de möjligheter som finns att läka sådana skador om tillståndsbeslutet upphävs eller ändras (NJA 2012 s. 623)

Även om bolaget har anfört förhållandevis starka skäl för ett verkställighetsförordnande bedömer Mark- och miljööverdomstolen att, med hänsyn till den omfattande och irreversibla inverkan på miljön som verksamheten medför, bolagets intresse av omedelbar verkställighet inte överväger de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande inväntas. Yrkandet om verkställighetsförordnande ska därför avslås.

Övrigt

Denna dom fråntar inte bolaget från skyldigheten att söka de eventuella tillstånd eller dispenser som behövs för andra åtgärder än vad ansökan omfattar.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast 2019-01-11

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Henrik Löf och Birgitta Bylund Uddenfeldt, tekniska rådet Yvonne Eklund samt hovrättsrådet Ulf Wickström, referent.



SÖKANDE

Sundsvall Logistikpark AB

Ombud: MH

SAKEN

Ansökan om tillstånd enligt 9 och 11 kap miljöbalken att anlägga och driva kombiterminal och containerhamn m.m. i Sundsvall samt ansökan om dispens för dumpning av muddermassor.

Anläggnings-ID: 49655

Avrinningsområde: 002 (Bottenhavet)

Koordinater (SWEREF 99TM): N 6921178 / E 623953

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen lämnar Sundsvall Logistikpark AB (bolaget/sökanden) tillstånd enligt miljöbalken att

1. inom fastigheterna A, B och C i Sundsvalls kommun
 - a) riva ut befintlig kaj och brygga,
 - b) genom muddring avlägsna högst 50 000 tfm³ (teoretiska fasta kubikmetrar) massor,
 - c) anlägga sprängstensvallar och fylla ut vattenområden innanför sprängstensvallarna med schaktmassor samt
 - d) anlägga en ca 150 meter lång kaj för containertrafik och uppföra de byggnader och installationer som behövs för den hamnverksamhet som ska bedrivas vid kajen,
 allt enligt markeringar på kartbilden i **domsbilaga 1**,
2. inom fastigheterna A, D, F, G, H, I, J, C, K och L i Sundsvalls kommun uppföra och driva en kombiterminal för omlastning av gods huvudsakligen på det sätt som anges i ansökningshandlingarna,

Dok.Id 258090

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 708 831 28 Östersund	Storgatan 6	063-15 06 00 E-post: mmd.ostersund@dom.se www.ostersundstingsratt.domstol.se	063-15 06 88	måndag – fredag 08:00-16:00

3. inom det nya hamnområdet och utfyllnadsområdet inom fastigheterna A, C, B och E i Sundsvalls kommun bedriva hamnverksamhet med en trafik som omfattar fartyg med en bruttodräktighet på mer än 1350 och med hantering av maximalt 1,3 miljoner ton gods per år,
4. inom fastigheterna A, D och C i Sundsvalls kommun kulvertera del av Tunabäcken enligt blå markering på kartbilden i **domsbilaga 1**,
5. lagra snömassor inom hamnområdet och Logistikparken i övrigt samt
6. lämnar bolaget dispens enligt 15 kap. 29 § miljöbalken att inom det område inom fjärden Draget som markeras på kartbilden i **domsbilaga 2** dumpa högst 60 000 m³ lösa muddermassor motsvarande 50 000 tfm³.

Villkor för tillståndet m.m.

Allmänt

1. Om inte annat följer av nedanstående villkor ska verksamheterna bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som har angetts i ansökningshandlingarna samt vad bolaget i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Anläggningskedet

Vatten

2. Arbeten i vatten (exklusive dumpning) ska utföras på ett sådant sätt att störande sedimentspridning begränsas. I en kontrollpunkt belägen på ett avstånd av högst 500 meter från arbetsområdet ska halterna av suspenderade ämnen i vattenmassan mätas. Vid mätningen får bidraget från verksamheten inte överstiga 50 mg/l. Vid behov görs även mätning av motsvarande halter i en opåverkad referenspunkt. Vid muddring av massor med föroreningshalter enligt klass 4 och 5 i Naturvårdsverkets rapport 4914, *Bedömningsgrunder för kust och hav*, får bidraget av suspenderade ämnen i en kontrollpunkt 300 meter från mudderverket inte överstiga 30 mg/l.

Tillsynsmyndigheten får medge högre halter i enskilda fall och för kortare perioder om det kan motiveras av en kortare sammantagen arbetstid eller andra liknande skäl och avvikelserna kan ske utan betydande olägenhet i vattenmiljön.

3. Grumlade arbeten (inklusive dumpning) får inte utföras under perioden 1 april till och med 31 augusti.

Tillsynsmyndigheten får medge att grumlade arbeten får ske även under andra tidsperioder om det kan motiveras av en kortare sammantagen arbetstid eller

andra liknande skäl och avvikelserna kan ske utan betydande olägenhet i vattenmiljön.

4. Transport av muddermassor ska utföras så att risken för spill minimeras.
5. Dumpning av muddermassor ska ske genom botten tömmande pråm eller på annat sätt som minimerar grumling i vattenmassan. Bolaget ska med hjälp av GPS-utrustning eller liknande säkerställa att dumpningen sker i rätt område. Muddermassorna ska spridas jämnt inom dumpningsområdet.

Luft

6. Arbetena ska utföras så att olägenhet till följd av damning förebyggs och begränsas. Om störningar ändå uppkommer ska åtgärder vidtas i syfte att minimera olägenheterna och tillsynsmyndigheten informeras.

Buller

7. Buller från anläggande av containerhamn och kombiterminal ska vid bostäder begränsas enligt Naturvårdsverkets allmänna råd (2004:15) om buller från byggplatser.
8. Särskilt bullrande anläggningsarbeten, såsom t.ex. krossning och pålning, ska ske vardagar kl. 07.00 - 18.00

Tillsynsmyndigheten får medge avsteg från villkoret i enskilda fall och för kortare perioder om det kan motiveras av en kortare sammantagen arbetstid eller andra liknande skäl och avvikelserna kan ske utan betydande olägenhet för omgivningen.

Vibrationer

9. Bolaget ska vid sprängning tillämpa
 - Svensk Standard SS 460 48 66, Vibration och stöt - Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader,
 - de individuella riktvärden som har beräknats för anläggningar i Metron Miljökonsult AB: s rapport 2016-02-11 med riskbedömningar och rekommendationer för sprängningsarbeten, samt
 - Svensk Standard SS 02 52 10 - Riktvärden för sprängningsinducerade luftstöt vågor i byggnader.

Övrigt

10. Bolaget ska i takt med att arbetena slutförs till Sjöfartsverkets sjökarte-avdelning insända kartmaterial som underlag för revidering av sjökort och nautiska publikationer.

11. I syfte att minimera påverkan på sjötrafiken under anläggningstiden ska bolaget i samråd med Sjöfartsverket ombesörja erforderlig utmärkning i anslutning till arbetsområdet och information till sjötrafiken om anläggningsarbetet under genomförandet.
12. Under den tid dumpning pågår ska dumpningsområdet utmärkas med flytbojar med tydlig information om pågående verksamhet.
13. Utförda arbeten ska redovisas till tillsynsmyndigheten när arbetena har avslutats.
14. När dumpningen har slutförts ska dumpningsområdet sjömätas.

Driftskedet

Vatten

15. Spillvatten från fartyg ska kunna tas omhand.
16. Senast vid idrifttagandet av hamnverksamheten ska dagvatten från samtliga hårdgjorda ytor ledas till recipienten via dagvattendamm med oljeavskiljande funktion. Dammens utlopp ska förses med avstängningsventil. Motsvarande ska gälla för kombiterminalsverksamheten vid idrifttagande av denna.

Damning och störande ljus

17. Verksamheterna ska bedrivas så att olägenhet till följd av damning och/eller störande ljus förebyggs och begränsas. Om störningar ändå uppkommer ska åtgärder vidtas i syfte att minimera olägenheterna och tillsynsmyndigheten informeras.

Buller

18. Senast när hamnverksamheten tas i drift ska bolaget ha utfört förberedelser för elanslutning av fartyg som ligger vid kaj och efterfrågar sådan anslutning.
19. Bolaget ska vart femte år, med början det år som hamnverksamheten tas i drift, redovisa uppgifter om förutsättningar och kostnader för anslutning av fartyg till elnät på land.

Avfall och kemikalier

20. Hantering av kemikalier och avfall vid containerhamnen och kombiterminalen ska ske på ett sådant sätt att risken för förorening av mark och vatten minimeras. Lagring av kemikalier och flytande farligt avfall får endast förekomma på invallad och tät yta försedd med nederbördsskydd eller i

dubbelmantlade cisterner. Invallningen ska inrymma det största förvaringskärlets volym samt 10 procent av den samlade volymen av övriga förvaringskärl. Lagringen ska vara skyddad mot påkörning. Spill och läckage ska omgående samlas upp och tas om hand.

21. Avfall som uppkommer i verksamheterna eller som kan komma att uppsamlas från fartyg ska hanteras så att återanvändning eller återvinning främjas, bl.a. genom att olika avfallsslag hålls isär.
22. Saneringsutrustning ska finnas lättillgängligt för att eventuella spill av petroleumprodukter, drivmedel eller andra kemikalier inom hamnverksamhetsområdet snabbt ska kunna saneras och hindras från att nå omkringliggande mark- och vattenområden. Motsvarande gäller för kombiterminalens verksamhet.

Övrigt

23. Om ny typ av gods ska hanteras i hamnen, ska anmälan om detta göras till tillsynsmyndigheten i god tid innan hanteringen startar. Anmälan behöver dock inte göras om det är uppenbart att den nya godstypen inte kan orsaka någon hälso- eller miljöpåverkan vid hanteringen.
24. En anmälan ska göras till tillsynsmyndigheten senast tre månader innan hela eller delar av respektive verksamhet upphör. Anmälan ska innehålla en redovisning av hur eventuella förorenade områden ska efterbehandlas.

Kontroll i anläggnings- och driftskedet

25. För anläggnings- respektive driftskedet ska finnas separata kontrollprogram som möjliggör en bedömning av om villkoren följs. I kontrollprogrammen ska anges mätmetoder, mätfrekvens och utvärderingsmetoder. Kontrollprogrammen ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.

Prövotidsförfarande

Mark- och miljödomstolen skjuter upp avgörandet av slutliga villkor för buller från verksamheten i driftskedet under en prövotid. Under prövotiden ska bolaget i samråd med tillsynsmyndigheten utföra följande utredningar.

- U1.** Bolaget ska i samråd med tillsynsmyndigheten utreda åtgärder för att begränsa bullerstörningarna från hamnverksamheten och kombiterminalen. För hamnverksamheten ska också frågan om påverkan av lågfrekvent buller inomhus vid närliggande bostäder utredas. Resultatet av utredningarna och förslag till slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast tre år efter att hamnverksamheten och kombiterminalen har tagits i drift.

Provisoriska föreskrifter

Under provotiden och till dess mark- och miljödomstolen bestämmer annat ska följande provisoriska föreskrift gälla.

P1. Buller från verksamheten får som riktvärde¹ inte överskrida följande ekvivalenta ljudnivåer vid bostäder:

55 dB(A) dagtid, måndag till fredag, kl. 07.00 - 18.00

42 dB(A) nattetid kl. 22.00 - 07.00

50 dB(A) övrig tid

Momentana ljud nattetid, kl. 22.00 - 07.00, får som riktvärde inte överskrida 58 dB(A).

Buller från de tillståndsgivna verksamheterna ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för de tidsperioder som anges med undantag för nattvärden som ska beräknas per timme. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan påverka ljudnivån, dock minst en gång vartannat år eller om tillsynsmyndigheten anser så vara befogat.

P2. Bolaget ska anmäla till mark- och miljödomstolen och tillsynsmyndigheten när hamnen respektive kombiterminalen har tagits i drift.

Bemyndigande

Mark- och miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att föreskriva närmare villkor beträffande

- a) åtgärder till skydd mot omgivningsstörning vid tillämpning av villkor 6 och 17,
- b) skyddsåtgärder och försiktighetsmått vid utsläpp av dagvatten från verksamhetsområdena för hamn respektive kombiterminal i driftskedet samt begränsningsvärden för sådana utsläpp,
- c) föreskrifter om hantering av ny typ av gods efter anmälan enligt villkor 23, samt
- d) kontroll av verksamheter och åtgärder i anläggnings- och driftskedet.

¹ Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför en skyldighet för tillståndshavaren att vidta åtgärder så att värdet kan innehållas.

Övriga frågor

1. Mark- och miljödomstolen godkänner den i målet ingivna miljökonsekvensbeskrivningen.
 2. Arbetena avseende den tillståndsgivna vattenverksamheten ska vara utförda inom tio år från det att denna dom har vunnit laga kraft.
 3. Den tid inom vilken den miljöfarliga verksamheten ska ha satts igång bestäms till tio år från det att denna dom har vunnit laga kraft.
 4. Anspråk i anledning av oförutsedd skada till följd av tillståndsgiven vattenverksamhet får framställas inom fem år räknat från arbetstidens utgång.
 5. Mark- och miljödomstolen förpliktar sökanden att utge ersättning för rättegångskostnader till Länsstyrelsen Västernorrland med 50 650 kr jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från denna dag tills betalning sker.
 6. Sökanden ska enligt lagen (1998:812) om särskilda bestämmelser för vattenverksamhet till Havs- och vattenmyndigheten utge en särskild fiskeavgift enligt 6 kap. 5 § i form av en engångsavgift om 200 000 kr för temporär och permanent påverkan på allmänt fiskeintresse. Avgiften ska betalas innan arbetena i vatten påbörjas samt användas för fiskevårdande åtgärder i kustområdet och kustmynnande vattendrag allt inom Sundsvalls kommun.
 7. Mark- och miljödomstolen fastställer prövningsavgiften till samma belopp som tidigare bestämts, d.v.s. 400 000 kr. Avgiften är betald.
 8. Övriga yrkanden om rättegångskostnader avvisas.
 9. Alla övriga yrkanden i målet avslås.
-

Innehållsförteckning

ANSÖKAN	11
Yrkanden	11
Slutliga förslag till villkor m.m.	12
Bakgrund och allmän orientering	18
Den planerade Logistikparken.....	20
Avgränsning av ansökan	21
Verksamhetsutövare	22
Prövningsplikt	23
Rådighet.....	23
Aktuella beslut och tillstånd	24
Höjd- och koordinatsystem m.m.	25
Beskrivning av området.....	25
Lokaliseringsutredningen	27
Beskrivning av planerad verksamhet	29
Miljökonsekvenser	32
Risk och säkerhet.....	36
Planerade skyddsåtgärder	37
Kontroll av verksamheten	39
Sakägare	39
Motstående intressen	39
Tillåtlighet	41
Arbets tid och igångsättningstid	45
Förslag till ersättning och tid för oförutsedd skada.....	46
Prövningsavgift	46
KOMPLETTERING AV ANSÖKAN	46
Avgränsning av ansökan	46
Verksamhetens påverkan på vattenmiljön.....	49
Muddringsarbeten och utfyllnad i vatten.....	51
Dumpning av avfall	53
Föroreningssituationen i sedimenten och eventuell risk för spridning under containerhamnens drifttid	56
Inseglingsdjup	57
Allmänt fiskeintresse.....	57
Grundvatten	58
Dagvatten.....	60

Föreningssituationen på aktuella landområden	64
Riskbedömning.....	65
Buller	66
Komplettering av saknade underlagsrapporter	71
INKOMNA YTTRANDEN EFTER KUNGÖRELSE	71
Naturvårdsverket	72
Statens Maritima Museer (SMM).....	74
Sjöfartsverket.....	74
Transportstyrelsen	75
Länsstyrelsen Västernorrland	76
Sundsvalls kommun, miljönämnden	88
MittSverige Vatten AB.....	93
E A.....	93
E och WR m.fl.,.....	116
AB.....	119
B och LZ	120
BÖ	120
E och SB	123
G och L-GL	123
GS.....	124
J-OS.....	124
JB.....	127
JM	127
KV	127
LL.....	128
LA.....	132
MP.....	132
MH och AE.....	132
NJT	133
Per Lundberg	135
PN.....	135
R-M och LH samt YM	136
TL	141
TL	141
Gemensamt yttrande genom ombud PS	142

SÖKANDENS BEMÖTANDE ÖVER INKOMNA YTTRANDEN	143
DOMSKÄL	190

Bilagor

Domsbilaga 1

Domsbilaga 2

Domsbilaga 3

ANSÖKAN

Sundsvall Logistikpark AB planerar att på fastigheterna A m.fl. i Sundsvall anlägga en logistikpark. Ansökan om tillstånd enligt 9 och 11 kap. miljöbalken omfattar tillstånd till att få anlägga och driva containerhamnen samt tillstånd till muddring, utfyllnad av vattenområde och kulvertering av en del av Tunabäcken. Bolaget yrkar reservationsvis att på fastigheterna A m.fl. även uppföra och driva en kombitermina. Ansökan omfattar även en ansökan om dispens från förbudet att dumpa muddermassor enligt 15 kap. miljöbalken.

Yrkanden

1. Bolaget ansöker om tillstånd enligt miljöbalken till att inom fastigheterna A, B och C
 - a) riva ut befintlig kaj och brygga,
 - b) genom muddring avlägsna ca 50 000 m³ massor,
 - c) anlägga sprängstensvallar och fylla ut vattenområden innanför sprängstensvallarna med schaktmassor,
 - d) anlägga en ca 150 meter lång kaj för containertrafik och uppföra de byggnader och installationer som behövs för den hamnverksamhet som ska bedrivas vid kajen,allt enligt markeringar på kartbilden i bilaga A.
2. Vidare ansöker bolaget om dispens enligt 15 kap. 29 § miljöbalken att inom det område inom fjärden Draget som markeras på kartbilden i bilaga B dumpa högst 60 000 m³ muddermassor.

Kommentar: Bolaget har åtagit sig att endast dumpa massor med föroreningshalter motsvarande klass 1-3 enligt Naturvårdsverkets rapport 4914, *Bedömningsgrunder för kust och hav*. Dessa massor utgörs i huvudsak av naturlig lera utan antropogen påverkan. Det finns därför inte anledning att ytterligare skärpa de av bolaget föreslagna kriterierna för dumpning (jfr länsstyrelsens slutanförande), som för övrigt är förenliga med praxis på området. Förekommande halter av TBT i massor motsvarande klass 1-3 är så låga att de inte är detekterbara. Det finns därför inte anledning reglera TBT-halten i de massor som får dumpas (jfr länsstyrelsens slutanförande). En sådan reglering skulle inte på något sätt påverka avgränsningen mellan massor som får dumpas och massor som ska omhändertas på annat sätt.

Upplyningsvis kan meddelas att tillåten TBT-halt i muddermassor som får dumpas varierar enligt praxis samt att den lägsta föreskrivna haltnivån är 50 µg/kg.

3. Bolaget ansöker om tillstånd enligt miljöbalken att inom fastigheterna A, D och C kulvertera del av Tunabäcken enligt blå markering på kartbilden i bilaga A.
4. Bolaget ansöker vidare om
 - a) tillstånd till att inom det nya hamnområdet och utfyllnadsområdet inom fastigheterna A, C och B och E bedriva hamnverksamhet med en trafik som omfattar fartyg med en bruttodräktighet på mer än 1350 och med hantering av maximalt 1,3 miljoner ton gods per år samt
 - b) tillstånd till att lagra snömassor inom hamnområdet och Logistikparken i övrigt.
5. Om behov av ett särskilt tillstånd enligt miljöbalken anses föreligga, ansöker bolaget om tillstånd att inom fastigheterna A, D, F, G, H, I, J, C, K och L uppföra och driva en kombiterminal för omlastning av gods huvudsakligen på det sätt som anges i ansöknings-handlingarna.
6. Bolaget yrkar vidare
 - a) att arbetstiden för den med ansökan avsedda vattenverksamheten bestäms till tio år från det att tillståndsdomen har vunnit laga kraft,
 - b) att tiden för igångsättande av den med ansökan avsedda miljöfarliga verksamheten bestäms till tio år från det att tillståndsdomen har vunnit laga kraft,
 - c) att tiden för anmälan av anspråk på oförutsedd skada till följd av vattenverksamheten bestäms till fem år räknat från arbetstidens utgång,
 - d) att villkor för verksamheten föreskrivs i enlighet med de förslag som redovisas nedan samt
 - e) att mark- och miljödomstolen godkänner den till ansökan fogade miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n).

Slutliga förslag till villkor m.m.

Prövotidsförfarande

Bolaget föreslår att mark- och miljödomstolen skjuter upp avgörandet av slutliga villkor för buller från verksamheterna i driftskedet under en provotid. Bolaget åtar sig att i samråd med tillsynsmyndigheten utföra följande utredningar.

- U1. Bolaget ska i samråd med tillsynsmyndigheten utreda åtgärder för att begränsa bullerstörningarna från hamnverksamheten. Resultatet av utredningarna och förslag till slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast fem år efter att hamnverksamheten har tagits i drift.
- U2. Bolaget ska i samråd med tillsynsmyndigheten utreda åtgärder för att begränsa bullerstörningarna från verksamheten vid kombiterminalen. Resultatet av utredningarna och förslag till slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast fem år efter att verksamheten vid kombiterminalen har tagits i drift.

Kommentar: Målet med utredningarna är att de nivåer som anges i gällande detaljplan ska kunna innehållas långsiktigt. Utförda utredningar visar att målet kan nås inom fem år. Detta är en kort tid för intrimning av en omfattande logistikverksamhet där många arbetsmoment bidrar till buller på olika sätt. Det måste alltid finnas en marginal mellan faktiska bullernivåer och begränsningsvärden i tillståndsvillkor enligt miljöbalken. Under prövotiden bör den marginalen vara större än i de slutliga villkoren för att skapa utrymme för ett effektivt intrimningsarbete och för att undvika att belasta sökanden och tillsynsmyndigheten med onödigt rapporterings- och tillsynsarbete.

Provisorisk föreskrift

Under prövotiden och till dess mark- och miljödomstolen bestämmer annat föreslår bolaget att följande provisoriska föreskrift ska gälla.

- P1. Buller från respektive verksamhet får som riktvärde² inte överskrida följande ekvivalenta ljudnivåer vid bostäder:
- 55 dB(A) dagtid, måndag till fredag, kl. 07.00 - 18.00
 - 45 dB(A) nattetid kl. 22.00 - 07.00
 - 50 dB(A) övrig tid

Momentana ljud nattetid, kl. 22.00 - 07.00, får som riktvärde inte överskrida 58 dB(A).

² Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför en skyldighet för tillståndshavaren att vidta åtgärder så att värdet kan innehållas.

Buller från verksamheten ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för de tidsperioder som anges med undantag för nattvärden som ska beräknas per timme. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan påverka bullernivån, dock minst en gång vartannat år eller om tillsynsmyndigheten anser så vara befogat.

P2. Bolaget ska anmäla till mark- och miljödomstolen och tillsynsmyndigheten när hamnen respektive kombiterminalen har tagits i drift.

Slutliga villkor

Bolaget föreslår att följande slutliga villkor föreskrivs.

Allmänt

1. Om inte annat följer av nedanstående villkor ska verksamheterna bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som har angetts i ansökningshandlingarna samt vad bolaget i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Anläggningskedet

Vatten

2. Arbeten i vatten (exklusive dumpning) ska utföras på ett sådant sätt att störande sedimentspridning begränsas. I en kontrollpunkt belägen på ett avstånd av högst 500 meter från arbetsområdet ska halterna av suspenderade ämnen i vattenmassan mätas. Vid mätningen får bidraget från verksamheten inte överstiga 50 mg/l. Vid behov görs även mätning av motsvarande halter i en opåverkad referenspunkt. Vid muddring av massor med föroreningshalter enligt klass 4 och 5 i Naturvårdsverkets rapport 4914, *Bedömningsgrunder för kust och hav*, får bidraget av suspenderade ämnen i en kontrollpunkt 300 meter från mudderverket inte överstiga 30 mg/l.

Tillsynsmyndigheten får medge högre halter i enskilda fall och för kortare perioder om det kan motiveras av en kortare sammantagen arbetstid eller andra liknande skäl och avvikelserna kan ske utan betydande olägenhet i vattenmiljön.

Kommentar: Det är inte möjligt att påverka grumlingen vid dumpning annat än genom försiktig transport och utläggning. Det är därför inte rimligt att föreskriva ett begränsningsvärde för grumling som gäller även vid dumpning (jfr länsstyrelsens slutanförande).

3. Grumlande arbeten (inklusive dumpning) får inte utföras under perioden april till och med augusti.

Tillsynsmyndigheten får medge att grumlande arbeten sker även under andra tidsperioder om det kan motiveras av en kortare sammantagen arbetstid eller andra liknande skäl och avvikelserna kan ske utan betydande olägenhet i vattenmiljön.

4. Transport av muddermassor ska utföras så att risken för spill minimeras.
5. Dumpning av muddermassor ska ske genom bottentömmande pråm eller på annat sätt som minimerar grumling i vattenmassan. Bolaget ska med hjälp av GPS-utrustning eller liknande säkerställa att dumpningen sker i rätt område. Muddermassorna ska spridas jämnt inom dumpningsområdet.

Luft

6. Arbetena ska utföras så att olägenhet till följd av damning förebyggs och begränsas. Om störningar ändå uppkommer ska åtgärder vidtas i syfte att minimera olägenheterna och tillsynsmyndigheten informeras.

Buller

7. Buller från anläggande av containerhamn och kombiterminal ska vid bostäder begränsas enligt Naturvårdsverkets allmänna råd (2004:15) om buller från byggplatser.
8. Särskilt bullrande anläggningsarbeten, såsom t.ex. krossning och pålning, ska ske vardagar kl. 07.00 - 18.00

Tillsynsmyndigheten får medge avsteg från villkoret i enskilda fall och för kortare perioder om det kan motiveras av en kortare sammantagen arbetstid eller andra liknande skäl och avvikelserna kan ske utan betydande olägenhet för omgivningen.

Vibrationer

9. Bolaget ska vid sprängning tillämpa
 - Svensk Standard SS 460 48 66, Vibration och stöt - *Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader*,
 - de individuella riktvärden som har beräknats för anläggningar i Metron Miljökonsult AB: s rapport 2016-02-11 med riskbedömningar och rekommendationer för sprängningsarbeten, samt

- Svensk Standard SS 02 52 10 - Riktvärden för sprängningsinducerade luftstöt vågor i byggnader.

Övrigt

10. Bolaget ska i takt med att arbetena slutförs till Sjöfartsverkets sjökarte-avdelning insända kartmaterial som underlag för revidering av sjökort och nautiska publikationer.
11. I syfte att minimera påverkan på sjötrafiken under anläggningstiden ska bolaget i samråd med Sjöfartsverket ombesörja erforderlig utmärkning i anslutning till arbetsområdet och information till sjötrafiken om anläggningsarbetet under genomförandet.
12. Under den tid dumpning pågår ska dumpningsområdet utmärkas med flytbojar med tydlig information om pågående verksamhet.
13. Utförda arbeten ska redovisas till tillsynsmyndigheten när arbetena har avslutats.
14. När dumpningen har slutförts ska dumpningsområdet sjömätas.

Driftskedet

Vatten

15. Spillvatten från fartyg ska kunna tas omhand.
16. Senast vid idrifttagandet av hamnverksamheten ska dagvatten från samtliga hårdgjorda ytor ledas till recipienten via dagvattendamm med oljeavskiljande funktion. Dammens utlopp ska förses med avstängningsventil. Motsvarande ska gälla för kombiterminalsverksamheten vid idrifttagande av denna.

Luft

17. Verksamheterna ska bedrivas så att olägenhet till följd av damning förebyggs och begränsas. Om störningar ändå uppkommer ska åtgärder vidtas i syfte att minimera olägenheterna och tillsynsmyndigheten informeras.

Buller

18. Senast när hamnverksamheten tas i drift ska bolaget ha utfört förberedelser för elanslutning av fartyg som ligger vid kaj och efterfrågar sådan anslutning.
19. Bolaget ska vart femte år, med början det år som hamnverksamheten tas i drift, redovisa uppgifter om förutsättningar och kostnader för anslutning av fartyg till elnät på land.

Avfall och kemikalier

20. Hantering av kemikalier och avfall vid containerhamnen och kombiterminalen ska ske på ett sådant sätt att risken för förorening av mark och vatten minimeras. Lagring av kemikalier och flytande farligt avfall får endast förekomma på invallad och tät yta försedd med nederbördsskydd eller i dubbelmantlade cisterner. Invallningen ska inrymma det största förvaringskärlets volym samt 10 procent av den samlade volymen av övriga förvaringskärl. Lagringen ska vara skyddad mot påkörning. Spill och läckage ska omgående samlas upp och tas om hand.
21. Avfall som uppkommer i verksamheterna eller som kan komma att uppsamlas från fartyg ska hanteras så att återanvändning eller återvinning främjas, bl.a. genom att olika avfallslag hålls isär.
22. Saneringsutrustning ska finnas lättillgängligt för att eventuella spill av petroleumprodukter, drivmedel eller andra kemikalier inom hamnverksamhetsområdet snabbt ska kunna saneras och hindras från att nå omkringliggande mark- och vattenområden. Motsvarande gäller för kombiterminalens verksamhet.

Övrigt

23. Om ny typ av gods ska hanteras i hamnen, ska anmälan om detta göras till tillsynsmyndigheten i god tid innan hanteringen startar. Anmälan behöver dock inte göras om det är uppenbart att den nya godstypen inte kan orsaka någon hälso- eller miljöpåverkan vid hanteringen.
24. En anmälan ska göras till tillsynsmyndigheten senast tre månader innan hela eller delar av respektive verksamhet upphör. Anmälan ska innehålla en redovisning av hur eventuella förorenade områden ska efterbehandlas.

Kontroll i anläggnings- och driftskedet

25. För anläggnings- respektive driftskedet ska finnas separata kontrollprogram som möjliggör en bedömning av om villkoren följs. I kontrollprogrammen ska anges mätmetoder, mätfrekvens och utvärderingsmetoder. Kontrollprogrammen ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.

Kommentar: De jord- och bergmassor som ska omdisponeras inom områdena för hamn och kombiterminal utgörs i huvudsak av jungfruligt material som inte behöver provtas och kontrolleras före användning. Massorna utgör inte avfall och det finns således ingen anledning att tillämpa Naturvårdsverkets handbok om användning av avfall för anläggningsändamål (jfr länsstyrelsens slutanförande). Bolaget kan dock åta

sig att provta massor som vid okulär kontroll kan misstänkas vara förorenade. Bolaget kan också åta sig att utföra stickprovsvisa kontroller av massor som inte misstänks vara förorenade. Hur och när stickprovsvisa kontroller ska utföras bör anges i kontrollprogrammet. Om förorenade massor påträffas, kommer bolaget att enligt 10 kap. 11 § miljöbalken anmäla detta till tillsynsmyndigheten och i samråd med tillsynsmyndigheten ta ställning till om massorna kan användas för konstruktionsändamål eller om de behöver omhändertas särskilt. Kriterier för användning kan, på brukligt sätt, avgöras inom ramen för tillsynen.

Bolaget föreslår vidare att mark- och miljödomstolen med stöd av 22 kap 25 § tredje stycket miljöbalken överlåter åt tillsynsmyndigheten att föreskriva närmare villkor i följande avseenden.

- a) Åtgärder till skydd mot omgivningsstörning vid tillämpning av villkor 6 och 17.
- b) Skyddsåtgärder och försiktighetsmått vid utsläpp av dagvatten från verksamhetsområdena för hamn respektive kombiterminal i driftskedet samt begränsningsvärden för sådana utsläpp.
- c) Föreskrifter om hantering av ny typ av gods efter anmälan enligt villkor 23.
- d) Kontroll av verksamheter och åtgärder i anläggnings- och driftskedet.

Bakgrund och allmän orientering

Sundsvalls kommun har genom en fördjupad översiktsplan för Tunadal-Korsta-Ortviken och en nyligen antagen och lagakraftvunnen detaljplan visat vad kommunen har för planer för det aktuella området. Vidare har kommunen i en fördjupad översiktsplan tydliggjort sina planer för ett resecentrum inne i centrum och att det därmed planeras för annan markanvändning än för nuvarande kombiterminal. Det förekommer stora godsflöden i Sundsvall. I staden finns ett näringsliv som genererar stora godsmängder. Såsom ett transportnav ligger Sundsvall strategiskt bra till både i nord/sydlig riktning och i öst/västlig riktning. Befintlig hamn i Tunadal är förhållandevis trång och har inte bedömts effektiv med hänsyn till de framtida transporterna med en ökande andel containrar. Hamnkapaciteten måste öka för att det ökade behovet av transporter i regionen ska klaras.

Det behövs således en ny containerhamn med ytterligare hamnyta att tillgå. Den planerade containerhamnen, som kommer att ligga i direkt anslutning till Tunadalshamnen, ska också ses i ett större sammanhang där hamnen tillsammans med Tunadalshamnen och planerad järnväg till Ådalsbanan, ett vägnät inom området som möjliggör effektiva transporter mellan pappersbruket och hamnen samt den planerade kombiterminalen tillsammans bildar ett viktigt transportnav för sjöfart, järnväg och landsväg i regionen. Förutom att effektivisera transporterna bedöms också en minskad miljöbelastning uppnås. Området är således tänkt att bli en knutpunkt för godstransporterna i regionen. I anslutning till hamnen planeras kombiterminalen som kommer att ha möjlighet att lasta om mellan olika trafikslag. Området har och kommer att få en än mer strategisk betydelse för utvecklingen av näringslivet i kommunen och regionen. De verksamheter som finns i områdets närhet har ett stort behov av att kunna expandera. En förutsättning för det är att även hamnverksamheten kan expandera.

Fördelar med den valda platsen för hamnverksamheten är möjligheterna att kunna samordna den kommande verksamheten med den befintliga i Tunadalshamnen, att det finns ett stort naturligt vattendjup, närheten till transportintensiv industri och möjlighet att kunna kombinera väg-, järnvägs-, och sjötransporter på ett effektivt sätt. Den valda lokaliseringen har därför bedömts vara mycket bra såväl från logistik- som miljösynpunkt. Det har numera antagits en detaljplan för hela Logistikparkens område inklusive en ny containerhamn. Planen vann lagakraft efter en dom i Mark- och miljööverdomstolen i januari 2014. Syftet är att möjliggöra ett nytt logistiknav för utveckling av transporter med tåg, bil och båt samt industriverksamhet. Den nu planerade hamnverksamheten strider inte mot den antagna detaljplanen.

Samråd enligt miljöbalken hölls redan 2011 respektive 2012 angående den planerade containerhamnen. Den fortsatta projekteringen innebar dock omfattande förändringar av den planerade utformningen av hamnen och omfattningen av verksamheten. De huvudsakliga förändringarna mot de tidigare planerna är att den nu föreslagna kajlinjen kommer få ett nytt läge och att hamnen kommer ta mindre

yta i anspråk. Detta medför vidare ett mindre behov av muddring och dumpning av muddermassor samt att det område som behöver fyllas ut blir mindre. Även den planerade containerhamnen kommer att bli mindre än vad den antagna detaljplanen medger.

Den planerade Logistikparken

Sundsvall Logistikpark AB är ett av Sundsvalls kommun helägt dotterbolag. Bolaget planerar således att på fastigheterna A m.fl. i Sundsvall anlägga en logistikpark som även omfattar en containerhamn i anslutning till den befintliga Tunadalshamnen. Containerhamnen kommer således vara en del av den planerade Logistikparken. I direkt anslutning till hamnen planeras det därutöver att byggas en kombiterminal för omlastning av gods mellan järnväg/tåg, väg och sjöfart. Logistikparken kommer således knyta ihop de tre transportslagen vilket totalt sett kommer att bidra till hållbara transporter. Med ”Logistikparken” avses hela området, d.v.s. nuvarande hamn, containerhamnen, gasområdet, kombiterminalen och logistikytorna. Av den antagna detaljplanen framgår att Logistikparken kommer att utvecklas över tid och att etableringen kommer ske i flera etapper. Den nu aktuella ansökan avser den inledande etappen.

Följande åtgärder omfattas av ansökan.

- Anläggande av en containerhamn med 150 meter kaj.
- Anläggande av en ny framtida hamnplan om 32 000 m² inom vattenområde.
- Utökning av den befintliga hamnplanen med 4 000 m² inom vattenområde.

Därutöver planeras följande.

- Anläggande av en fullängdskombiterminal med fem ev. sex järnvägsspår varav ett elektrifierat järnvägsspår till Ortvikens pappersbruk och lastplatta.
- Anläggande av etableringsytor för transport- och logistikverksamhet.

Den planerade hamnen kommer att i huvudsak etableras som en s.k. containerhamn med ca 100-200 planerade fartygsanlöp per år. För anläggandet av containerhamnen med därtill hörande ytor, kombiterminalen, ytor för etablering och väg/järnväg

erfordras omfattande anläggningsarbeten. De moment som behöver genomföras är följande.

- Rivning av befintlig kaj och brygga.
- Muddring inom vattenområde.
- Utfyllnad i vattenområde dels för att anlägga ny hamnplan samt förbättra och utöka befintlig hamnplan dels för framtida ytterligare hamnyta.
- Anlägga kaj.
- Dumpning av muddermassor vid Draget i Sundsvalls kommun.
- Kulvertering av del av Tunabäcken inför anläggandet av kombiterminalen, järnväg/väg

För driften av hamnverksamheten är det en mängd frågor som ska hanteras såsom dagvattenhantering, mellanlagring av snömassor m.m.

Avgränsning av ansökan

Ansökan omfattar endast de prövningspliktiga verksamheterna d.v.s. den planerade hamnverksamheten och vattenverksamheterna. Det innebär att kombiterminalen inte omfattas av den planerade ansökan. Ansökan omfattar därför tillstånd enligt 9 och 11 kap. miljöbalken till att få anlägga och driva containerhamnen, muddring, utfyllnad av vattenområde och kulvertering av en del av Tunabäcken. Till följd av sprängnings- och schaktningsarbeten inför anläggandet av hamnen och övriga funktioner inom Logistikparken kommer en permanent sänkning av grundvattennivåerna ske i berg och jord. Det planeras dock inte för någon bortledning av grundvattnen. Syftet med åtgärderna är att ta bort berg, inte att leda bort grundvattnen. Bolaget har därför utifrån definitionen i 11 kap. 3 § miljöbalken av vad som utgör vattenverksamhet bedömt att bortsprängningen av berg inte är att betrakta som vattenverksamhet. Åtgärder som inverkar på grundvattnets djup eller läge och som inte innefattar eller förutsätter bortledning av grundvatten ska enligt bolagets bedömning inte anses utgöra vattenverksamhet.

Ansökan omfattar därutöver en dispensansökan från förbudet att dumpa muddermassor enligt 15 kap. miljöbalken. I ansökningshandlingarna kommer dock vissa verksamheter som i och för sig varken är anmälningspliktiga eller tillståndspliktiga, t.ex. anläggningsarbetena på land, och som planeras inom Logistikparken att

beskrivas. Även kombiterminalen kommer att beskrivas eftersom den har samband med den planerade containerhamnen.

Sundsvalls Logistikpark AB planerar även för framtida verksamheter som kan omfattas av krav på en anmälan eller tillståndsprövning, dessa ingår dock inte i den nu aktuella ansökan. Framtida verksamhetsutövare får när det är aktuellt anmäla eller ansöka om tillstånd för de eventuellt tillkommande verksamheterna.

Flogas bedriver för närvarande gasolverksamhet på området. Verksamheten kan bedrivas som längst fram till den 31 december 2019, då det uppsagda arrendeaftalet går ut. Ny plats för gasolverksamhet inom Logistikparken har utretts och övervägs av Flogas. I det fall Flogas bestämmer sig för fortsatt gasolverksamhet inom området görs en separat ansökan av Flogas.

Detaljplanen medger att flytande naturgas (LNG) kan tas in med fartyg och lagras i hamnen för vidare distribution i regionen. Sundsvall Logistikpark AB planerar för att det i framtiden ska vara möjligt att kunna lagra och hantera 5 000 m³ LNG och gasol i området. Den nu aktuella ansökan omfattar dock inte hantering av vare sig LNG eller gasol. Om och när det blir aktuellt får kommande verksamhetsutövare ansöka om tillstånd för den verksamheten. I handlingarna till ansökan ingår dock en riskanalys som beaktar de intilliggande verksamheterna och den eventuellt kommande LNG- och gasolhanteringen för att området ska planeras på bästa sätt, se Bilaga 5 till miljökonsekvensbeskrivningen - Riskbedömning.

Verksamhetsutövare

Sundsvall Logistikpark AB står som sökanden i ansökningshandlingarna men det bör påpekas redan nu att de aktuella ansökta verksamheterna kan komma att bedrivas av andra aktörer. En anmälan om detta kommer i så fall att ske till tillsynsmyndigheten i erforderlig ordning.

Prövningsplikt

Containerhamnen planeras för fartyg med en bruttodräktighet på mer än 1 350. Verksamheten är därför tillståndspliktig enligt 24 kap. 1 § miljöprövningsförordningen (verksamhetskod 63.10). Anläggandet av hamnen innebär vidare att muddring, fyllning och grävning kommer att ske inom vattenområde. Vidare kommer en kulvertering av en del av Tunabäcken att ske. Bolaget har bedömt att den vattenverksamhet som kommer att bedrivas är tillståndspliktig enligt 11 kap. miljöbalken.

Länsstyrelsen har den 3 juni 2015 med stöd av 3 § 1 st. punkt 3 c förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar beslutat att de planerade åtgärderna kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Av 15 kap. 31 § miljöbalken följer att det inom Sveriges sjöterritorium råder ett generellt förbud att dumpa avfall. Vidare framgår av 15 kap. 33 § miljöbalken att dispens får medges om avfallet kan dumpas utan olägenheter för människors hälsa och miljön.

Mark- och miljödomstolen har möjlighet att sampröva både verksamheterna enligt 9 och 11 kap. miljöbalken. Mark- och miljödomstolen har även möjlighet att pröva frågan om dispens från förbudet att dumpa muddermassor.

Rådighet

Enligt 2 kap. 4 § lagen om särskilda bestämmelser om vattenverksamheter har den som vill bedriva vattenverksamhet rådighet för detta ändamål om vattenverksamheten behövs för allmän farled eller allmän hamn. Av Sjöfartsverkets föreskrifter SJÖFS 2013:4 (F22) framgår att Sundsvalls hamn är en allmän hamn och att det är en allmän farled.

Den planerade hamnverksamheten och de vattenverksamheter som hör samman med anläggandet av hamnen samt kulverteringen av Tunabäcken kommer att ske på fastigheterna A, D, K och B. Fastigheten B ägs av

Sundsvalls kommun och arrenderas av Sundsvalls Hamn AB. Ett särskilt nyttjanderättsavtal har tecknats. Fastigheterna A och D ägs av Svenska Cellulosa AB och fastigheten K av SCA Graphic Sundsvall AB. Bolagen har för Sundsvall Logistikpark AB upplåtit nyttjanderätt till aktuella fastigheter.

Kammarkollegiet har den 23 juli 2012 medgett att sökanden får disponera allmänt vattenområde för dumpning av muddermassor vid Draget i Sundsvalls kommun. Tillståndet gäller under förutsättning att erforderliga tillstånd i övrigt lämnas samt att dispens från dumpningsförbudet medges enligt 15 kap. 33 § miljöbalken.

Erforderlig rådighet bedöms med hänsyn till vad som ovan anförts finnas för de aktuella vattenverksamheterna.

Aktuella beslut och tillstånd

I dom den 27 september 1988 lämnade vattendomstolen vid Östersunds tingsrätt Sundsvalls kommun tillstånd enligt vattenlagen att inom Tunadalshamnens södra del utföra fyllnadsarbeten samt att i anslutning därtill anlägga en kaj (Gaskajen) för hamnverksamhet. Syftet med anläggningen var att Neste Gas AB planerade att bygga en gasterminalanläggning för lagring och distribution samt att den skulle förbindas med en kajanläggning. Tillståndet omfattar bl.a. den kaj som ska rivas i enlighet med ansökan.

För hamnverksamheten som bedrivs i Tunadalshamnen gäller ett tillstånd som meddelades Sundsvalls Hamn AB den 25 april 2006 av Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Västernorrlands län. Hamnverksamheten omfattar bl.a. fastigheterna B, M och E i Sundsvalls kommun.

Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Västernorrlands län fastställde i beslut den 11 februari 2011 ett slutligt villkor vad gäller buller för hamnverksamheten i Tunadalshamnen. Villkoret överklagades till mark- och miljödomstolen i Östersund som i dom den 13 juni 2012, mål nr M 718-11, justerade villkoret något.

Miljödomstolen vid Östersunds tingsrätt meddelade Sundsvalls Energi AB i deldom den 26 februari 2004 i mål nr M 114-02 tillstånd enligt miljöbalken till fortsatt och utvidgad verksamhet vid Korstaverket i Sundsvalls kommun. I domen omnämns en processavloppsledning. Vidare framgår av domen att bolaget vid den tiden utredde frågan om anläggandet av processavloppsledningen skulle kräva åtgärder som är tillståndspliktiga enligt 11 kap. miljöbalken. Om utredningen skulle visa att så är fallet avsåg bolaget att i särskild ordning ge in en ansökan om sådant tillstånd så snart det var möjligt. Såvitt känt har inte någon sådan prövning ägt rum.

En del av den ovan nämnda ledningen behöver nu flyttas så att den inte påverkas av den muddring och utfyllnad som kommer behöva ske till följd av anläggandet av containerhamnen. Ledningen planeras att placeras på ett sådant sätt att utbyggnadsarbetena inte riskerar att skada den. Utsläppspunkten kommer dock inte att behöva ändras. Sundsvalls Energi har påbörjat processen inför anmälan till länsstyrelsen enligt 11 kap. miljöbalken med anledning av den planerade flytten av ledningen.

Miljöprövningsdelegationen har den 10 september 2007 meddelat Neste Oil Corporate tillstånd enligt miljöbalken till att på fastigheten E i Sundsvalls kommun lagra och hantera gasol. Verksamheten bedrivs idag av Flogas. Flogas arrendeavtal upphör dock den 31 december 2019.

Höjd- och koordinatsystem m.m.

Höjdsystem: RH2000, såvida ej annat anges särskilt.

Koordinatsystem: SWEREF 99 17 15.

Medelvattenståndet ligger på 5 cm. Skillnaden mellan RH2000 och Sundsvalls lokala är 0,940 m (RH2000 har nollplanet lägre).

Beskrivning av området

Det planerade verksamhetsområdet är beläget vid Alnösundet norr om Petersvik ca 4 km nordost om Sundsvalls centrum. Den planerade containerhamnen kommer att anläggas söder om Tunadalshamnen och med den nya hamnplanen för containerhantering inom Tunadalshamnens nuvarande område. Nordväst till väster om

området finns naturmark. I närområdet finns såväl bostadsområden som industrier och andra verksamheter.

Vid Tunabäcksvägen, Petersviksgatan och Granbacken finns bostadsområden. På andra sidan Alnösundet finns också bostäder. I Petersvik/Granli, som ligger utanför det planerade verksamhetsområdet för hamnen, finns spridd bebyggelse som inför ansökan om tillstånd har lösts in för att avvecklas. Av deldom från mark- och miljödomstolen vid Östersunds tingsrätt i mål nr F16481-14 har domstolen medgett Sundsvalls kommun rätt att tillträda fastigheterna N m.fl. utan hinder av att expropriationen inte är fullbordad. Domen överklagades, Mark- och miljööverdomstolen meddelade inte prövningstillstånd.

Områdena Ortvikens och Tunadal utgör verksamhetsområden. SCA Graphics, Ortvikens pappersbruk, ligger sydväst om den planerade hamnen. Omedelbart nordväst om den planerade hamnen planerar Sundsvalls Energi en biogasanläggning utöver pågående verksamhet vid kraftvärmeverket Korstaverken. För närvarande bedriver Flogas gasolverksamhet väster om den planerade containerhamnen. Arrendeaftalet upphör dock 2019-12-31. I området finns fem bergrum av vilka två används som oljelager av Sundsvalls Energi och ett av Flogas för lagring av gasol, ett vattenfyllt bergrum och ett vilande bergrum. Norr om Flogas gasolterminal finns Imerys Mineral AB:s anläggning där fyllmedel och bstrykningspigment till framför allt pappersindustrin tillverkas. Sundsvalls Hamn AB driver verksamheten i Tunadalshamnen. Hamnen utgör en allmän hamn. Längre norrut finns SCA Timbers sågverk lokaliserat.

I anslutning till det planerade verksamhetsområdet finns en befintlig tunnel för fjärrvärmeledningar, liksom orten till bergrum (vid Imerys).

Det planerade verksamhetsområdet avvattnas till Alnösundet som sedan förbinds med Bottenhavet via Klingerfjärden i norr och Sundsvallsfjärden i söder.

Genom området där kombiterminalen planeras anläggas rinner Tunabäcken som sedan mynnar i Sundsvallsfjärden. Tunabäcken är ca 1,5 km lång och rinner upp

strax söder om bostadsområdet Sibirien i Östra delen av Korsta - Skönsberg. Bäckens är idag kulverterad på två ställen, där den passerar Tunabäcksvägen och Granlivägen.

Lokaliseringsutredningen

Alternativa lokaliseringar

Inför ansökan om tillstånd har två lokaliseringsutredningar genomförts. I tidigt skede utarbetades en övergripande lokaliseringsutredning där en lokalisering i Petersvik jämfördes med en lokalisering i Söråkers hamn respektive i Härnösands hamn. Vidare jämfördes den föreslagna lokaliseringen med att använda den befintliga containerhamnen i Gävle. Den övergripande utredningen låg till grund för de samråd som genomfördes mellan den 16 juni och den 26 augusti 2011. Därefter genomfördes en mer fördjupad lokaliseringsstudie. Den fördjupade studien var mer tydligt inriktad på att jämföra alternativen med miljöbalkens bestämmelser som utgångspunkt. Verksamhetens ändamål hade vidare preciserats och kunde därmed utgöra en tydligare utgångspunkt för sökningen efter tänkbara hamnar/hamnlägen.

I den fördjupade lokaliseringsstudien övervägdes totalt 33 möjliga platser. Av dessa bedömdes endast följande tre vara möjliga; Utansjö i Härnösands kommun, Härnösands djuphamn och Söråkers hamn i Timrå kommun. Både den övergripande och den fördjupade lokaliseringsstudien mynnade ut i att det är befintliga hamnar inom Sundsvallsregionen som kan anses vara rimliga lokaliseringalternativ. Vid en jämförelse med sökt lokalisering ansågs Utansjö vara det mest intressanta alternativet. Utansjö ligger centralt i mellersta Norrland, har goda förutsättningar att uppfylla miljöbalkens krav på minsta möjliga intrång och olägenhet. Utansjö saknar dock möjligheten att vara direktanslutet till två större avsändare¹ av gods vilket innebär att samtliga godsavsändare måste frakta sitt gods till hamnen. Detta har bedömts sammantaget ge en högre miljöbelastning än den inverkan på miljön som föreslagen lokalisering skulle innebära.

Skälen till vald lokalisering

Den valda platsen har bedömts vara optimal ur resurs- och logistiksynpunkt då den ligger i anslutning till och delvis inom den befintliga Tunadalshamnen. Området kan även anslutas till järnvägsnätet. Andra fördelar med den valda platsen är att det är möjligt för stora fartyg att komma in till kajen. Kajen är dimensionerad för fartyg med 12,5 meters djupgående. En samlokalisering med den planerade kombiterminalen och angränsande infrastruktur gör att gods på ett effektivt sätt kan flyttas mellan lastbil, järnväg och fartyg. Effektiva godstransporter är av stor betydelse för den transportintensiva industrin i området, men också bra ur miljösynpunkt. En samlokalisering med kombiterminalen är även en fördel ur massbalanssynpunkt. Massor från avplaningen av marken tillgodoser till stor del det materialbehov som uppkommer vid anläggningsarbetena som t.ex. erosionskydd, underbyggnader för ytor, väg/järnväg, bullervallar, utfyllnaden för hamnplan. Masshanteringen tillmäts en stor betydelse för projektet, bl.a. i samband med upphandlingen av anläggningsarbetena. Samverkan kommer ske med flera aktörer som ska genomföra anläggningsprojekten samtidigt i Sundsvallsområdet.

Nackdelar med den valda lokaliseringen är att naturmark med höga naturvärden behöver tas i anspråk. Den aktuella kuststräckan är redan hårt exploaterad. Kaptensudden, området söder om Tunadalshamnen fram till pappersbruket, är en relativt orörd kustremsa med fina grundområden och vassrika vikar och är därför värdefull för den biologiska mångfalden. Delar av stranden är i dag tillgänglig för allmänheten. En annan nackdel är att de delar av Tunabäcken som korsar kombiterminalområdet kommer att behöva kulverteras och nivån på bäckfåran sänkas. Ytterligare en nackdel med lokaliseringen är att boendet vid Granli/Petersvik behöver avvecklas. En förändring av detta område, från bostads- till industriområde, behöver ske av fysiska skäl, väg/järnväg/kombiterminal kommer att anläggas där husen står.

Sammantaget bedöms Petersvik vara den mest fördelaktiga lokaliseringen för en containerhamn med en kombiterminal i Sundsvallsområdet, utifrån miljöbalkens krav på att en lokalisering ska väljas så ”att ändamålet ska kunna uppnås med

minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö”. Till grund för denna bedömning har lokala omgivningsfaktorer som klimat-, miljö och hushållningsaspekter samt den samhällsekonomiska utredningen beaktats.

Alternativ utformning

Anläggningens föreslagna utformning är resultatet av en process där hänsyn har tagits till detaljplanebegränsningar, processeffektivitet, tekniska begränsningar och möjligheter, logistik samt möjligheterna att minimera brand- och explosionsrisker, arbetsmiljörisker, interna transporter, risker för luktolägenheter, buller etc. Den nu föreslagna utformningen är ett resultat av denna process. Vid den fortsatta projekteringen kan den föreslagna utformningen komma att behöva justeras ytterligare med hänsyn tagen till ovan nämnda faktorer och specifika markförhållanden.

Beskrivning av planerad verksamhet

Anläggningsarbeten och vattenverksamhet

Befintliga kajkonstruktioner och deras grundläggning, i huvudsak vid Flogas, tidigare Neste Gasterminal, kommer inledningsvis att rivras inför byggande av en ny containerkaj. Den nya kajen kommer att bli 150 meter lång och byggas utanför befintlig sprängstensbank där vattendjupet är 10-16 m. Utmed kajdäcket kommer stabiliteten att hanteras genom att lösa silt- och lermassor muddras bort till överkanten av ett moränlager varefter återfyllning utförs med sprängsten. Muddermassornas sulfidinnehåll kräver att massorna omhändertas på ett sätt som inte är försurande. Därefter kommer det utföras en invallning av sprängsten utanför befintlig sprängstensbank och under det blivande kajdäcket. Ett område på 4 000 m² kommer att fyllas ut i anslutning till kajen. Grundläggningen av betongkajdäcket kommer att utföras med grova stålörspålar som slås genom sprängstensfyllningen och i underliggande fasta jordlager av morän. Efter att pålningen utförts läggs ett erosionsskydd ut av sorterad sprängsten på sprängstensbankens ytterslänt.

Muddring och dumpning av muddermassor

Muddermassorna beräknas uppgå till maximalt 50 000 m³ (teoretiskt fast volym). Resultaten av utförda undersökningar visar att det rör sig om äldre leror med låga

föroreningsnivåer. Massorna kan ur föroreningssynpunkt dumpas, det föreligger därmed inte något behov att ur detta perspektiv omhänderta muddermassorna på land. Muddermassorna kommer att ”svälla” när de tippas i pråmarna, den totala mängden har beräknats öka till ca 60 000 m³.

Massorna kommer att transporteras till dumpningsplatsen vid Draget i Sundsvalls kommun i täta botten tömmande pråmar. Pråmarna kommer att vara utrustade med GPS eller motsvarande instrument för att säkerställa att massorna töms på rätt plats. Massorna sprids i ett jämnt lager över dumpningsplatsen. Dumpning kommer endast att ske vid lugna vindförhållanden, det vill säga då vindhastigheten på dumpningsplatsen är lägre än 6 m/s. I god tid före arbetena påbörjas kommer Kustbevakningen, Sjöfartsverket samt Länsstyrelsen att informeras. De blir även informerade om när arbetena är avslutade.

Grundvatten

Under arbetenas genomförande kommer det ske en permanent sänkning av grundvattennivåerna i berg och jord. Berg- och jordschakten samt konstruktionerna för hamnen kan också medföra att grundvattnet och ytvattenavrinningen delvis tar andra vägar. En del grundvatten som idag transporteras i berg ned till havet förväntas istället ledas via dagvattensystemet. Någon bortledning av grundvatten planeras inte.

Kulvertering av Tunabäcken

Tunabäcken leder i dag vatten från ett markområde väster om verksamhetsområdet till sitt utlopp som ligger strax utanför verksamhetsområdet. Bäckens naturliga fåra kommer att bibehållas fram till Logistikparkens västra gräns. I denna punkt kommer bäckens nivå att sänkas genom att sträckan kulverteras förbi dels en bullervall dels de hårdgjorda ytorna inom Logistikparken. Sträckan förbi bullervallen är ca 160 m och förbi den hårdgjorda ytan är sträckan ca 170 m. Trummorna förbi bullervallen har en diameter om ca 0,6 -0,8 m och förbi den hårdgjorda ytan ca 0,8-1,6 m. Åtgärderna innebär vidare en sänkning av bäckens nuvarande nivå på upp till 7 m. Bäckens kommer att återta sitt naturliga lopp strax öster om kombiterminalen.

Hamnverksamheten

Hamnverksamheten kommer huvudsakligen bestå av att lasta och lossa fartyg men även av förvaring och hantering av gods samt olika former av serviceverksamhet. Godshanteringen kommer främst ske i containrar men det kan även förekomma styckegods och i någon mån bulk. Exempel på varor som kommer att hanteras i hamnen är papper, sågade trävaror, massa, rundvirke, styckegods och farligt gods.

Planerad kaj och hamnplan kommer att disponeras för att kunna rymma ca 2 800 containers. Lagring av containers med olika speciella krav t.ex. skadade containers, containers med farligt gods och kylcontainers som kräver elanslutning m.m. kommer att ske.

Nya kajen utförs med räls för fast STS-kran, "Ship to shore". För att ytterligare kunna effektivisera lossning och lastning kan 1-2 mobila kranar användas. Dessa mobila kranar kommer att nyttjas i hela hamnen, d.v.s. i Tunadalshamnen och nya containerhamnen. Där behov för tillfället uppkommer kan en mobil enhet användas. Containrarna matas till och från kranen med s.k. reachstackers och/eller drag-truckar. I ett senare skede kan grensletruckar vara ett alternativ för en effektivare hantering.

Totalt beräknas ca 65 fartygsanlöp vid öppningsåret för att sedan förväntas öka till mellan 100 och 200 fartygsanlöp per år. Hamnen kommer att köpa högspänning och därefter ha egna transformatorer. Förberedelser för att möjliggöra elanslutning av fartygen kommer att utföras genom ledningsdragning fram till kajen.

Kajområdet kommer att belysas med så kallad högmastbelysning med stolp/masthöjd ca 20 meter. För att öka säkerheten vid fartygsmanövrering i mörker förses kajen med konturbelysning längs kajens kant för att synliggöra kajlinjen i hela sin längd.

Tankning av reachstacker och truckar eller grensletruckarna kommer att ske utanför verksamhetsområdet för den aktuella hamnen vid en befintlig truckverkstad i

Tunadalshamnen. Tankning av övrig hanteringsutrustning kommer att ske på samma plats. De interna bränsletankarna vid truckverkstaden fylls via tankbil.

Avloppsledningar i området kommer att förläggas så att alla sanitetsutrymmen kan anslutas till det kommunala avlopps nätet. Ledningar dras även ut på kaj så att fartygen kan tömma avloppsvattnet till det kommunala nätet. Förorenat vatten, t.ex. oljeförorenat slam så kallat ”sludge” som inte kan föras till det kommunala avlopps nätet kommer att samlas i slambil för transport till destruktion. Färskvattenanslutning från det kommunala ledningsnätet anordnas även på kaj. Frågan om brandvatten kommer att utredas. Flera möjliga lösningar finns.

Miljökonsekvenser

En etablering av den planerade containerhamnen kommer att medföra miljöeffekter och konsekvenser både under anläggningskedet och vid den kommande driften. För att minimera de negativa effekterna är valet av lokalisering och hur anläggningen utformas av stor betydelse. Jämfört med alternativa lokaliseringar har den valda platsen bedömts vara mest lämplig dels på grund av närheten till tre stora godsavsändare; Ortvikens pappersbruk, Tunadals sågverk och Östrands massa-fabrik, men även då den ligger i anslutning till den befintliga Tunadalshamnen, vilket innebär logistiska och resursmässiga fördelar. Dessutom är de naturgivna förutsättningarna som t.ex. vattendjup bra på den valda platsen.

Den miljöpåverkan som den ansökta verksamheten främst bedöms medföra är buller, risk för förorening av ytvatten och eventuell påverkan på strömningsförhållanden, ianspråktagandet av själva mark- och vattenområdet, samt ökade risker.

Buller

Såväl anläggningsarbetena som den kommande driften medför förändringar i ljudmiljön. Bostäderna vid Granbacken och på Alnön har bedömts vara mest utsatta för risken för bullerstörningar. Anläggningsarbeten till exempel i form av sprängning och krossning av berg, bilning, pålning samt transporter inom och till och från

området medför buller. Beräkningar visar att gällande riktvärden bör kunna klaras under anläggningsarbetena.

Vid den kommande driften genererar transporter till och från samt inom området buller. Den främsta bullerkällan är dock hanteringen av gods vid lastning och lossning samt ljud från fartygen. Beräkningar visar att hamnverksamheten dag- och kvällstid klarar de ekvivalenta riktvärdena för industriverksamhet (50/45dBA). När det förekommer verksamhet nattetid riskerar de ekvivalenta riktvärdena att överskridas (40 dBA). Vid ovarsam hantering av containrar kan den maximala ljudnivån (55 dBA) vid enstaka tillfällen överstigas. Med vidtagna skyddsåtgärder görs bedömningen att det är möjligt att innehålla en ekvivalent ljudnivå på 45 dBA och ca 55 dBA maximal ljudnivå vid närmaste bostäder. Bedömningen är dock förenad med osäkerheter varför sökanden föreslagit att frågan om buller ska utredas under en prövotid.

Ytvatten

Vid anläggningsskedet påverkas Alnösundet dels direkt genom de planerade fysiska åtgärderna som muddring, invallning, utfyllnad och byggande i vatten, dels genom att åtgärderna orsakar grumling och en risk för spridning av föroreningar. Sammantaget bedöms anläggningsskedet medföra små negativa konsekvenser för vattenmiljön. Dessa är lokala och övergående. Att den planerade muddringen och utfyllnaden ger små negativa konsekvenser motiveras av att muddermassorna i huvudsak håller låga föroreningsnivåer samt att skyddsåtgärder kommer vidtas för att minska risken för grumling och spridning av mudderspill samt att påverkan är relativt begränsad i tid och rum.

Vid driften av hamnen bedöms vattenmiljön främst påverkas av sjöfarten och fartygen samt genom en ökad belastning via utsläpp från dagvatten. Under driftskedet förväntas också små negativa konsekvenser för vattenkvaliteten. De berörda vattenförekomsterna uppnår idag inte kraven på god ekologisk och kemisk status. Varken under drift- eller anläggningsskedet förväntas den ansökta verksamheten försvåra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormen för god

ekologisk och kemisk status i de berörda vattenförekomsterna. Under anläggnings-skedet genomförs sprängning vilket medför utsläpp av kväve. Effekten på recipienten bedöms dock vara försumbar.

Den ändrade markanvändningen, från naturmark till hårdgjorda ytor, och den kommande driften innebär såväl en ökad ytavrinning som en risk för föroreningar i det avrinnande vattnet. För att begränsa belastningen på recipienten kommer dag-, släck- och smältvatten (inklusive smältvatten från snötipp) från de hårdgjorda ytorna omhändertas och renas genom oljeavskiljning och i dagvattenbassänger före det avleds till Alnösundet. Med hänsyn till vattenomsättningen i recipienten förväntas dessa utsläpp, efter rening, inte påverka ytvattenkvaliteten. Drift av hamnen medför en något ökad risk för olyckor som kan påverka vattenmiljön. En ökad risk för introduktion av främmande arter via utsläpp av barlastvatten kan inte heller uteslutas.

Byggandet av kajen innebär att strömningsbilden i Alnösundet förändras. Flödet genom sundet beräknas minska med ca 2,5 % till följd av den planerade kajen. Det förändrade flödet bedöms inte påverka de ytliga strömningarna eller sedimentationen längst med kajen, och därmed inte heller påverka vattenkvaliteten. De delar av Tunabäcken som rinner genom området behöver sänkas och kulverteras, det berör en sträcka av 330 meter. Resultatet av en inventering har visat att det inte finns några höga naturvärden i denna del av Tunabäcken.

Dumpning

Dumpningen av muddermassorna vid Draget kan medföra påverkan och miljökonsekvenser till följd av bottenförändring samt grumling och spridning av föroreningar vid själva dumpningen. Botten i det föreslagna området har reducerade syreförhållanden och uppges sakna djurliv. En övertäckning medför därför inte påverkan på befintliga organismer. De massor som planeras att dumpas har i huvudsak låg föroreningsgrad och spridning av eventuellt spill vid dumpningen förväntas därför inte förorena omgivande bottnar.

Grumling kan påverka växtproduktion och födosök för rovfisk. Eftersom verksamheten kommer att utföras under perioden augusti till mars är påverkan på växtproduktion liten. Grumling sker kortvarigt och lokalt och eventuella födosökande rovfisk flyttar sig temporärt. Grumlingen bedöms därför inte medföra några negativa konsekvenser.

Den primära miljöpåverkan vid dumpningsplatsen bedöms vara höjningen av bottennivån. Denna bedöms dock vara så begränsad att bottnarnas ackumulationsförhållande inte påverkas.

Djur- och växtliv

En stor del av containerhamnens verksamhetsområde kommer att hårdgöras. Området kommer också vara instängslat vilket kan leda till att djur och växter trängs undan. De naturområden som blir kvar blir svåra att nå och/eller påverkas av buller, ljus och rörelse. Det bör dock påpekas att befintlig hamnplan redan idag är påverkad och att där sker ingen ytterligare försämring. Konsekvenser för djur- och växtliv i havet bedöms som små, och består främst av påverkan på bottenfauna i samband med muddring och utfyllnad vid hamnen.

Friluftsliv

Etableringen av containerhamnen och kombiterminalen kommer att innebära en omfattande utökning av industri- och transportverksamheten i området. Vissa uppskattade rekreativmiljöer försvinner då naturområden tas i anspråk för Logistikparken. Om möjligt kommer åtgärder att vidtas för att i viss mån tillgängliggöra ett strandområde invid verksamhetsområdet. Det bör dock påpekas att tillkomsten av ny kaj med hamnplan inte innebär några förändringar för friluftslivet i jämförelse med dagens tillgänglighet.

Luft

När det gäller utsläpp till luft kommer såväl anläggningsarbeten, driften och transporter till och från verksamhetsområdet generera utsläpp till luft. Vid driften av containerhamnen kommer den största delen av utsläppen från verksamheten orsakas

av ökade (gods-) transporter. Konsekvenserna bedöms dock vara positiva för luftmiljön som helhet. Generellt innebär möjligheter till samdistribution av gods och överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och järnväg en positiv effekt ur miljösynpunkt, dels genom ett minskat trafikarbete och därmed minskade lokala utsläpp till luft av luftföroreningar och koldioxid, dels genom att transporterarna därmed sker på ett mer energieffektivt sätt. Kombiterminaler möjliggör samordning och överflyttning av godstransporter från lastbil till mer energieffektiva trafikslag och leder därmed oftast till en minskad lokal miljöpåverkan vad gäller utsläpp till luft av luftföroreningar och klimatpåverkande koldioxid.

Grundvattenförhållanden

Avseende grundvatten förväntas främst bergschakten ge en lokal sänkning av grundvattennivåerna i berg. De främsta skyddsobjekten är de gas- och oljebergum som finns norr om hamnområdet. För att begränsa eventuell påverkan av främst oljebergummen behöver en utredning göras angående behovet av eventuell tätning av berget innan bergschakt.

Risk och säkerhet

En riskbedömning för containerhamnen avseende bygg- och anläggningsfasen samt driftskedet har tagits fram. Av den framgår bl.a. följande. Riskbedömningen visar att bygg- och anläggningsfasen ger upphov till risker förknippade med sprängningsarbeten samt trafikolyckor och eventuell efterföljande brand. I driftskedet ökar konsekvenserna av risker förknippade med trafikolycka p.g.a. hantering av farligt gods. Med avseende på miljön, kan verksamheten under drift påverka den yttre miljön genom eventuellt utsläpp av frätande ämnen, kemikalier eller s.k. sludge.

Efter analys och värdering av aktuella risker planeras att vissa riskreducerande åtgärder ska genomföras. Under förutsättning att de föreslagna riskreducerande åtgärderna implementeras i samband med byggfas och driftskede bedöms risken för skadehändelser inom hamnverksamheten som acceptabel.

Vid riskbedömningen av påverkan från intilliggande verksamheter har säkerhetsavstånd till verksamhetsområdet beaktats. I det avseendet har verksamheten en låg riskbild när det gäller Ortviken och Korstaverket. Däremot ökar riskbildens av den påverkan gasolterminalen har. Med en ny lokalisering av LPG-anläggningen ökar brandrisken inom verksamhetsområdet under driftsskedet. Det rekommenderas att ta fram en beredskapsplan i samråd med Flogas och Sundsvalls Räddningstjänst.

Planerade skyddsåtgärder

För de mest miljöpåverkande faktorerna åtar sig bolaget följande.

Anläggningsarbeten

För att minimera risken för grumling och därmed negativa effekter vid arbete i vattenområde kommer en tät s.k. miljöskopa användas samt en bubbelridå.

Arbetena genomförs vid en för det biologiska livet lämplig tidpunkt, under perioden augusti till mars.

För att minimera miljöpåverkan vid dumpningen har en dumpningsplats med lämpliga bottenförhållanden valts. Genomförandet kommer ske vid lämplig väderlek, med hjälp av botten tömmande pråm och GPS eller liknande. Arbetena genomförs vid en för det biologiska livet lämplig tidpunkt, under perioden augusti till mars.

Före det att sprängning på land påbörjas kommer ytterligare grundvattenundersökningar genomföras för att mer i detalj klargöra var det behövs en försiktig sprängning och var det kan behövas en tätning av berget. Bullervallar anläggs på tre strategiska platser inom Logistikparkens område för att begränsa störande buller.

De arbetsfordon, maskiner och utrustning som kommer att användas inom området väljs så att de har låga avgasutsläpp.

Utformning

Dagvattnet från området kommer att tas omhand och renas. Utloppet från dagvattenreningen förläggs dämt för att möjliggöra oljeavskiljning. Dagvattendammarna ska kunna stängas av vid behov, till exempel om det sker ett ofrivilligt utsläpp av olja eller av kemikalier inom området eller efter en brand då släckvattnet kan behöva tas omhand.

Kulverteringen av Tunabäcken ansluts till det naturliga vattendraget på ett sådant sätt att ett så naturligt flöde som möjligt skapas. Åtgärder vidtas för att bibehålla flödet i bäcken.

Förvaring av kemikalier kommer ske så att spill undviks, detsamma gäller vid förvaring av miljöfarligt avfall.

Driften

För att minimera ljudnivåerna från containerhamnen kommer verksamheten så långt som möjligt styras till dagtid. Fordon, truckar, kranar upphandlas med ljudkrav. Bullerdämpande åtgärder kommer att vidtas för att minska störningar från containerhanteringen, såsom att arrangera bullerdämpande avskärmningar. Kranen kan förses med "Spreaders" med automatisk hastighetsreducering den sista biten innan containern ställs ned. Systemet kallas "soft landing". Information och utbildning av kranförare i tyst arbetssätt är också en betydelsefull åtgärd.

Risk och säkerhet

Stor vikt fästs vid säkerhetsaspekter vid utformningen av anläggningen för att eliminera eller minimera konsekvensen eller sannolikheten för olyckor. Verksamheten kommer att följa gällande entreprenadsföreskrifter under bygg- och anläggningsfasen, konstruktionsregler för containerhamnen samt standarder, anvisningar och rekommendationer för teknisk utformning av den framtida LNG-terminalen.

Det kommer att tas fram en hanteringsstrategi för uppsamling och lagring av släckvatten samt en säkerhetsorganisation både för att förebygga olyckor och för att kunna hantera olyckor om de ändå inträffar. Ytterligare säkerhetsåtgärder planeras för varje enhet inom verksamheten som omfattar tekniska, organisatoriska och administrativa åtgärder.

Kontroll av verksamheten

Kontrollprogram kommer att tas fram för de respektive ansökta verksamheterna. Kontrollprogrammen kommer bl.a. ange hur utsläpp ska kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod. Förslag till kontrollprogram kommer att lämnas till tillsynsmyndigheten i god tid innan respektive verksamhet startar.

Sakägare

Som sakägare vad gäller den planerade vattenverksamheten som hör samman med anläggandet av hamnen och kulverteringen av Tunabäcken har bedömts vara fastighetsägarna till fastigheterna A, D, K och B. Platsen för dumpning utgör allmänt vatten. De för den planerade verksamheten berörda fastigheterna belastas av servitut bl.a. vad gäller avlopp, bergrum m.m. Se sakägarförteckning, Bilaga 6.1.

Motstående intressen

Inledning

I förhållande till den planerade verksamheten, både i form av anläggandet av hamnen, etableringsytorna m.m. och vattenverksamheterna, och driften av hamnverksamheten finns det ett antal motstående intressen. Nedan beskrivs sammanfattningsvis några av dessa.

Bostäder

Till följd av den antagna detaljplanen för Logistikparken har bostäder fått avvecklas och lösas in i Petersvik. Bostäder vid Tunabäcksvägen, Petersviksgatan och

Granbacken samt på Alnön kommer att påverkas av verksamheterna bl.a. till följd av buller.

Närliggande verksamheter

I anslutning till det planerade hamnområdet bedriver idag Flogas verksamhet i form gasolverksamhet. Arrendet är numera uppsagt och Flogas kommer att avveckla sin verksamhet på nuvarande plats. För det fall det skulle bli aktuellt måste Flogas ansöka om ett nytt tillstånd på en ny plats. Ny plats har, i samråd med Flogas, identifierats inom Logistikparkens område.

Korstaverkets bergrumslager riskerar att påverkas av grundvattensänkningen till följd av anläggningsarbetena och sprängningarna och markarbetena som kommer att medföra sänkta marknivåer. En processavloppsledning från Korstaverket måste flyttas, samma utsläppspunkt kan behållas.

En grov färskvattentub som förser Ortvikens pappersbruk med sötvatten ligger idag förlagd genom Logistikparkens planerade område. Tubens läge nära nuvarande strandlinje måste flyttas till ett läge som fungerar tillsammans med de verksamheter som kommer inom Logistikparken. Förberedande arbeten med nya ventilkamrar har utförts.

Hamnverksamheten i Tunadal kommer att fortsätta såsom tidigare dock med undantag för antalet containerfartyg som kommer att bli färre till följd av den nu planerade hamnverksamheten. På sikt kommer godshanteringen att förbättras avsevärt både ur arbetsmiljö- och effektivitetssynpunkt. Under byggskedet kommer dock hamnen att påverkas negativt. Detta är dock under en begränsad period.

Vattenmiljön

Ett vattenområde kommer att tas i anspråk för den planerade verksamheten. En viss påverkan till följd av grumling kommer att ske under anläggningsarbetena. Den planerade hamnverksamheten kommer också att påverka vattenmiljön lokalt i området.

Naturmiljön och rekreation

Till följd av den planerade verksamheten kommer naturmiljön i området påverkas lokalt och också tillgängligheten till området.

Tillåtlighet***Planförhållanden***

För hela det planerade logistikparksområdet har kommunen antagit en detaljplan. Detaljplanen medger markanvändning för ett nytt logistiknav för utveckling av transporter med tåg, bil och båt samt industriverksamhet. Den nu planerade hamnverksamheten strider inte mot gällande detaljplan. Det bör dock påpekas att denna ansökan avser en betydligt mindre hamn än den detaljplanen medger.

För kommunen gäller en översiktsplan från 2014 och för området Tunadal-Korsta-Ortviken en fördjupad översiktsplan från 2010. Syftet med den fördjupade översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken är att utveckla området mellan Tunadal och Ortviken så att ett transportnav kan skapas med en effektiv logistik mellan fartyg-, tåg- och lastbilstransporter. Området är tänkt att vara ett transportcentrum med en strategisk hamn och kombiterminal. Den planerade verksamheten är i linje med även den översiktliga planeringen för området. Sammanfattningsvis är den planerade hamnverksamheten helt i enlighet med den kommunala planeringen för det aktuella området.

Riksintressen

Den planerade verksamheten berör områden som är av riksintresse för hamn och sjöfart, yrkesfisket och kommunikationer. Sundsvalls hamn, som inkluderar både Tunadalshamnen och Ortviken är utpekad som riksintressant hamnområde. Den planerade verksamheten bedöms inte stå i konflikt med de riksintressen som berörs. Någon påtaglig skada på något av riksintressena bedöms således inte bli aktuell under förutsättning att utvecklingen av området sker med hänsyn till riksintressena.

Miljö kvalitetsnormer

Inledning

Miljö kvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel som infördes med miljöbalken. Miljö kvalitetsnormerna kan ses som styrmedel för att på sikt nå miljö kvalitetsmålen. Det finns idag miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet, buller och fisk- och musselvatten.

Luft

Enligt luftkvalitetsförordningen (2010:477) gäller miljö kvalitetsnormer för högsta tillåtna halt i utomhusluft av kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bensen, partiklar (PM 10 och PM 2,5), bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly.

Sundsvall har tidigare haft stora problem med utsläpp av luftföroreningar vilket gjort att luftkvaliteten i centrala Sundsvall varit dålig. Anledningarna till den dåliga luftkvaliteten har varit tunga industrier, väg E4 som passerat mitt genom staden och stadens placering i en dalgång där föroreningarna inte ventileras bort tillräckligt effektivt. En ny sträckning av E4 är dock numera byggd. En rad andra infrastrukturåtgärder planeras också som kommer att underlätta trafiken i centrala Sundsvall.

2011 och 2012 överskreds miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid och partiklar i kommunens olika mätpunkter vilket rapporterades till Naturvårdsverket och ett åtgärdsprogram för att minska nivåerna togs fram. Bedömningen från spridningsberäkningarna är att den planerade verksamheten inte kommer medföra någon ökad risk för överskridande av miljö kvalitetsnormerna i Sundsvall.

Vattenkvalitet

Vattenmyndigheten i Bottenhavets vattendistrikt beslutade 2009 med stöd av förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön om miljö kvalitetsnormer för samtliga vattenförekomster i distriktet. Samtliga ytvattenförekomster ska uppnå god ekologisk status (alternativt god potential) samt

god kemisk ytvattenstatus år 2015 om det inte finns skäl för undantag från detta. Miljökvalitetsnormerna innefattar även ett krav på icke-försämring.

Varken anläggandet eller driften av hamnen bedöms påverka huruvida normen god ekologisk status eller god kemisk ytvattenstatus år 2021 kan innehållas. Det är få parametrar av vattenkvaliteten som kommer att påverkas ifall alla skyddsåtgärder följs. Näringsförhållanden, syrebalans, bottenfauna, växtplankton samt makroalger och gömfröiga växter är alla kvalitetsfaktorer där byggandet och driften av hamnen inte kommer att utgöra en reell effekt.

Miljökvalitetsnormerna för god ekologisk status samt god kemisk ytvattenstatus bedöms inte heller påverkas utav dumpningen av muddermassor då inga syrgasförhållanden eller fysikaliska-kemiska förhållanden kommer att påverkas.

Fisk- och musselvatten

För fisk- och musselvatten finns särskilda miljökvalitetsnormer angivna enligt förordning (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.

Vattenförekomsterna Alnösundet och Draget är dock inte utpekade som fiskevatten enligt Naturvårdsverkets förteckning över fiskvatten (NFS 2002:6).

Buller

Enligt förordningen (2004:675) om omgivningsbuller finns ingen skyldighet att kartlägga omgivningsbuller, ta fram strategiska bullerkartor och upprätta åtgärdsprogram samt sträva efter att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Krav på kartering börjar gälla när ett samhälle har fler än 100 000 innevånare. Eftersom Sundsvall har färre än 100 000 innevånare, finns det inte något formellt krav på bullerkartering. Det finns därför inte heller några beslutade miljökvalitetsnormer vad gäller omgivningsbuller.

Hänsynsreglerna

De allmänna hänsynsreglerna kommer att beaktas på följande sätt.

Kunskapskravet i 2 kap. 2 § miljöbalken

Sökanden har genom såväl egen personal som genom att anlita tekniska konsulter utrett hur verksamheten kommer att påverka människors hälsa och miljö samt hur skador och olägenheter kan begränsas.

Försiktighetsprincipen i 2 kap. 3 § miljöbalken

Sökanden kommer att se till att lämpliga skyddsåtgärder vidtas i syfte att begränsa de negativa effekterna på människors hälsa och miljö såväl under anläggningsfasen och mudderdumpningen som vid den kommande driften av hamnverksamheten. Sökanden kommer vid upphandling, genomförande och drift säkerställa att såväl entreprenörer som egen personal känner till de risker som är förknippade med arbetena och vilka åtgärder som bör vidtas för att begränsa negativa effekter. I möjligaste mån kommer bästa möjliga teknik att användas.

Produktvalsprincipen enligt 2 kap. 4 § miljöbalken

Utöver användningen av drivmedel kommer användningen av kemikalier under anläggningsfas och driften av hamnen att vara begränsad. Rutiner kommer att finnas för att säkerställa att inköp, hantering och förvaring av kemiska produkter kommer att ske i enlighet med gällande bestämmelser. Rutinerna kommer även att innefatta att kontinuerligt se över kemikalieanvändningen och då överväga att upphöra använda farliga kemiska produkter och ersätta dem med mindre farliga.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna i 2 kap. 5 § miljöbalken

Att lokalisera containerhamnen i anslutning till Tunadalshamnen, nära de industrier som behöver transporter, samt en samlokalisering med en kombiterminal innebär goda förutsättningar till resurseffektiva transporter i området. Den befintliga infrastrukturen kan användas och förbättras, transportererna i området kan optimeras vilket medför resursbesparingar och även minskade utsläpp till luft. Fokus vid planeringen av genomförandet har varit ett resurseffektivt användande av massorna. Schaktmassorna kommer att användas till interna anläggningsarbeten, för anslutande infrastruktur i närområdet och andra projekt i området/regionen.

Lokaliseringsprincipen i 2 kap. 6 § miljöbalken

Valet av plats får mot bakgrund av vad som har anförts ovan under avsnittet Lokaliseringsutredningen anses uppfylla kraven i 2 kap. 6 § miljöbalken.

Samhällsnytta

En samhällsekonomisk bedömning har tidigare gjorts av om den planerade hamn- och kombiterminalverksamheten uppfyller kraven i 11 kap. 6 § miljöbalken d.v.s. att fördelarna av verksamheten från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den. Sammantaget bedöms de samhällsekonomiska fördelarna överväga kostnaderna samt skadorna och olägenheterna till följd av den planerade verksamheten.

Sammanvägd bedömning vad gäller tillåtligheten

Den valda lokaliseringen får utifrån miljöbalkens krav anses lämplig med hänsyn till att ändamålet kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö. Den planerade hamnverksamheten är helt i enlighet med den kommunala planeringen för det aktuella området, någon påtaglig skada på något riksintresse bedöms inte bli aktuell, verksamheten bedöms inte bidra till att några miljö kvalitetsnormer kommer att överskridas eller inte kunna innehållas vid utsatt tidpunkt. Fördelarna med den planerade verksamheten, både ur allmän och enskild synpunkt, bedöms vidare överväga kostnader samt skadorna och olägenheterna. Sammantaget får den planerade verksamheten anses tillåtlig.

Arbetstid och igångsättningstid

Beroende på när tillstånd meddelas kommer arbetena starta så fort som möjligt. En förutsättning för att arbetet med projektet inleds är dock Trafikverkets arbete med järnvägsanslutningar i Bergsåker och i Maland/Tunadal. Den totala byggtiden för arbetena i vattenområden har bedömts bli ca 2,5 år. Sökanden har föreslagit att både arbetstiden och igångsättningstiden ska bestämmas till 10 år räknat från tidpunkten när domen vunnit laga kraft.

Förslag till ersättning och tid för oförutsedd skada

Vid ansökan om vattenverksamhet ska anges vilka ersättningsbelopp som sökanden erbjuder varje sakägare, om det inte på grund av verksamhetens omfattning bör anstå med sådana uppgifter. Den huvudsakliga påverkan på vattenförhållandena sker i samband med anläggningsarbetena för anläggandet av hamnen. Den påverkan på vattenförhållandena som sökanden bedömer kan bli aktuell är främst grumling. Sökanden bedömer att grumlingen med hänsyn till planerade skyddsåtgärder kommer att få förhållandevis begränsad omfattning och i första hand begränsas till det vatten som kommer att användas för hamnverksamheten och över vilket sökanden har rådighet. Något förslag till ersättning har därför inte tagits fram. För det fall det ändå skulle uppstå en skada har sökanden föreslagit att den tid varunder anspråk på oförutsedd skada får framställas ska bestämmas till 5 år räknat från arbetstidens utgång.

Prövningsavgift

För beräkning av prövningsavgiften tillämpas 3 kap. förordningen (1998:840) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken. För beräkning av grundavgiften uppskattar sökanden kostnaderna för åtgärderna som utgör vattenverksamhet till 145 mkr.

KOMPLETTERING AV ANSÖKAN

Mark- och miljödomstolen frågade Kammarkollegiet, Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västernorrlands län under september 2015 om ansökningshandlingarna behövde kompletteras i något avseende innan målet kungjordes. Både Länsstyrelsen och Naturvårdsverket lämnade förslag till kompletteringar vilka delgavs sökanden som därefter har lämnat följande kompletteringar.

Avgränsning av ansökan

Länsstyrelsen har anfört att det är svårt att utläsa vilket område och vilka åtgärder som omfattas av ansökan. Alla de delar där verksamhet ska bedrivas som innebär påverkan på människors hälsa och miljö bör enligt länsstyrelsen ingå i ansökan. För att den totala miljöpåverkan och riskbilden ska vara

beskriven bör därför påverkan från kombiterminalen och angränsande ytor beskrivas i ansökan.

Även om en containerhamn och en kombiterminal inte är en absolut förutsättning för varandra såsom separata verksamheter ingår de i detta fall i ett större sammanhang där kommunen planerar för en logistikpark med syfte att skapa mer miljöanpassade transportförutsättningar i Sundsvall. Detta har även prövats enligt plan- och bygglagen i detaljplanen för området. Bolaget har dock i ansökan valt att söka tillstånd endast för de verksamheter som är prövningspliktiga. Då kombiterminalen inte är prövningspliktig enligt bestämmelserna i miljöprövningsförordningen omfattas den således inte av ansökan om tillstånd. Däremot beskrivs den och dess miljöpåverkan i flera avseenden i ansökningshandlingarna. För närvarande anser bolaget dock det olämpligt att beskriva kombiterminalens utförande mer i detalj, vilket hade varit nödvändigt om kombiterminalen omfattats av ansökan. Skälet är att det kan bli fråga om ändringar i utförandet i samband med kommande detaljprojektering. Med syfte att miljöpåverkan i stort ska kunna bedömas har det i ansökningshandlingarna och i MKB:n beskrivits vilken miljöpåverkan som kan bli aktuell både vid anläggandet och vid driften av kombiterminalen bl.a. vad gäller buller och transporter.

Fiberbankar och fibersediment

I sitt yttrande vill Naturvårdsverket peka på de undersökningar som SGU i samarbete med Länsstyrelsen Västernorrland utfört i det s.k.

”Fiberbanksprojektet”. Naturvårdsverket vill erinra om försiktighetsprincipen och anser att det är viktigt att risken för påverkan på dessa fiberbankar beaktas, även om verksamheten enligt underlaget inte ska bedrivas i direkt anslutning till dessa fiberbankar.

Bolaget är väl medvetet om att det i Sundsvallsbukten finns sediment som är förorenade av miljögifter och metaller. SGUs kartläggning visar att en relativt mäktig fiberbank är belägen ca 400 meter öster om farleden (punkt 11_0446). SGU har inte redovisat några kemiska analyser från denna fiberbank. I punkt 10_0072, söder om fiberbanken, är halterna av flera organiska föroreningar klassade som

mycket höga. Detta gäller även andra provpunkter längre västerut. I punkt 10_0072, som är belägen på samma avstånd som fiberbanken från farleden, råder goda ackumulationsförhållanden vilket tyder på att bottarna inte är påverkade av farleden.

Fartyg genererar vågor och strömmar som kan medföra erosion både på havsbotten och på stränder. Detta inkluderar även fiberbankar i berört område. Generellt gäller att fartygens vågor är längre än normala vindinducerade vågor och därför kan påverka bottnar långt inne i skärgårdar. De kan också påverka bottnar djupare än normala vindinducerade vågor. Intensiteten på svallvågorna är relaterade till fartygens skrov, storlek och hastighet, men också till geografiska förhållanden som vattendjup och bredd vid den aktuella platsen. Ju smalare och grundare ett område är desto större blir vattenrörelserna och påverkan. Vattenområdet där farleden går är här mer än 30 meter djupt och dessutom är området relativt öppet. Den aktuella fiberbanken är belägen ca 400 meter väster om farleden. Dessa faktorer är gynnsamma för att minska effekten av fartygsinducerade krafter.

Konsekvenserna av den befintliga fartygstrafiken i farleden när det gäller påverkan på fiberbanken är inte utredda. Fartyg har trafikerat området under mycket lång tid och den sökta verksamheten innefattar inte någon justering av farledens sträckning. Däremot när det gäller antalet fartyg och djupgåendet kommer det ske en viss förändring. Containerhamnen innebär att antalet fartygsrörelser i området ökar. Även den maximala storleken och djupgåendet på fartygen kommer att öka något. Den maximala längden på fartyg förväntas bli 225 meter och djupgåendet som mest 12,5 meter. Antalet fartygsanlöp beräknas bli ca 100-200 per år i den planerade containerhamnen, varav ca 50 containerfartyg som idag anlöper Tunadalshamnen. Tunadalshamnen trafikeras idag av cirka 500 fartyg per år. Sammanfattningsvis förväntas som mest 150 fler fartyg anlöpa både Tunadalshamnen och containerhamnen tillsammans per år, d.v.s. anläggandet och driften av containerhamnen innebär en sammantagen trafikökning med drygt 30 % i jämförelse med idag.

Med hänsyn till djupförhållandena i farleden, att området är öppet och det förhållandevis stora avståndet till fiberbanken bedömer bolaget att den ökande fartygstrafiken inte kommer att medföra någon ökad risk att förorenade fibrer sprids från fiberbanken. Att det är mer än 30 meter djupt i området innebär att avståndet mellan köl och botten är mycket stort. Bolaget kommer trots detta att under den kommande driften av containerhamnen i möjligaste mån ta hänsyn till fiberbanken. När det gäller farleden är det Sjöfartsverket som är verksamhetsutövare. Det innebär således att för etablering av eventuella erosionsskydd eller andra åtgärder med anledning av fiberbanken t.ex. hastighetsbegränsningar vid passage bör krav ställas på verksamhetsutövaren för farleden, inte på verksamhetsutövaren för containerhamnen.

Verksamhetens påverkan på vattenmiljön

Länsstyrelsen har påpekat att de bedömningar av ekologisk status som finns i VISS för Alnösundet och Draget bygger på enstaka provpunkter och gäller för en stor yta. Det är därför inte tillräckligt detaljerat för att fungera som underlag för att bedöma tillståndet i det område som kan komma att påverkas av ansökt verksamhet t.ex. ett ökat utsläpp av kväve. Länsstyrelsen har därutöver framfört följande kompletteringskrav vad gäller verksamhetens påverkan på vattenmiljön.

Bolaget bör komplettera med underlag som möjliggör en bedömning av den ansökta verksamhetens inverkan på berört vattenområde.

Ansökan ska kompletteras med en redogörelse för vilka förebyggande åtgärder som planeras för att minska risken för spridning av främmande arter.

Bolaget anser mot bakgrund av Länsstyrelsens uttalande att det är olyckligt att underlagsmaterialet som finns i VISS inte är tillräckligt för att kunna bedöma påverkan av den planerade verksamheten. Att i enskilda provningar ”läka” sådana brister kan te sig omöjligt och kan också anses gå utöver vad sökanden är skyldig att utreda. När det gäller tillståndet i Sundsvallsbukten finns det dock ytterligare

information att tillgå via Sundsvallsbuktens vattenvårdsförbund. Utifrån dessa och andra undersökningar har områdets ekologi och vattenkemi beskrivits.

I containerhamnen kommer det att finnas möjlighet att omhänderta sludge. Med anledning av barlastkonventionen har riksdagen antagit en barlastvattenlag (2009:1165) som gäller hantering av barlastvatten med avseende på spridning av främmande arter. Lagen har dock inte trätt ikraft ännu i avvaktan på att barlastkonventionen ska träda ikraft. Av lagen följer att det huvudsakliga ansvaret för hantering av barlastvatten kommer att ligga på fartygen, d.v.s. inte de hamnar där fartygen lägger till.

Eventuell spridning av föroreningar genom förändrade grundvattenförhållanden.

Grundvattenflödena i området har beräknats genom en grundvattenmodellering. Syftet med modelleringen var bland annat att undersöka på vilket sätt de planerade markarbetena kan riskera att ändra förutsättningarna för spridning av eventuella markföroreningar. Transporten av eventuella föroreningar har undersökts genom en modellberäkning som innebär en så kallad partikelspårning. I den släpps fiktiva partiklar i det beräknade grundvattenflödet. Partikeln rör sig som en riktig vattenpartikel skulle göra i ett grundvattenflöde. Beräkningen enligt denna metod är konservativ då ingen nedbrytning, fastläggning eller annan retardation av transporten tas med i beräkningen. Den genomförda modelleringen visar att huvuddelen av partiklarna rör sig mot havet eller mot berggrummen. Rörelseriktningen är densamma före och efter schaktarbetena. Då de markområden som eventuellt kan vara förorenade ligger på den motsatta sidan av den stora bergschakten så verkar berggrummen som ett flödeshinder för transport mot den planerade bergschakten. Resultatet av modelleringen visar att risken är mycket liten för att spridningsvägarna förändras på grund av den planerade schaktningen.

Muddringens påverkan

Muddringen omfattar ca 50 000 m³ massor som huvudsakligen inte är förorenade. Muddringen kommer troligen medföra viss grumling i närområdet men eftersom

miljöskopa kommer att användas bedöms grumlingen bli liten till måttlig. Den grumlande verksamheten är dessutom relativt kortvarig och kommer inte utföras under den ekologiskt mest känsliga perioden. Grumling kommer att upphöra snabbt efter avslutad verksamhet till följd av hög vattenomsättning samt sedimentation. Eftersom muddermassornas föroreningsgrad generellt är lika eller lägre än utanföriggande sediment, kommer grumlingen inte medföra förorening av dessa kringliggande bottnar.

Dumpningens påverkan

Bottnarna i dumpningsområdet är syrefria och uppvisar bl.a. arsenik och PAH i klass 5. Sökanden vidhåller därför bedömningen att dumpning av muddermassor i klass 1-3 inte medför betydande negativa miljökonsekvenser.

Flytt av Ortvikens råvattentub och Korstaverkets utloppsledning

Bolaget vill inledningsvis tydliggöra att flytten av råvattentuben endast kommer att ske på land d.v.s. flytten kommer inte att påverka vattenmiljön i området. Ansvarig för flytten av Ortvikens råvattentub är SCA Forest Products AB. När det gäller flytten av Korstaverkets utloppsledning är det SEAB (Sundsvall Energi AB) som är verksamhetsutövare. SEAB kommer att göra en anmälan till länsstyrelsen angående flytten av ledningen.

Muddringsarbeten och utfyllnad i vatten

Ansökan ska kompletteras med erfarenheter från andra liknande projekt där endast bubbelridå använts. Om det finns resultat i form av till exempel grumlingsmätningar från projektet ska detta även bifogas kompletteringen.

Den planerade verksamheten kommer att påverka vattenkvaliteten tillfälligt i samband med muddring, dumpning och eventuellt även vid utfyllnad. Påverkan vid arbeten i vattenområden beror främst på sedimentspill vilket kan orsaka grumling. Grumling är även en naturlig process i många vatten. Vilken grumlighet som naturligt råder i det berörda vattenområdet för närvarande och hur denna varierar är inte känt.

I tillstånd för vattenverksamheter där grumlande arbeten förekommer är det ofta reglerat att geotextilier ska användas som skyddsåtgärd för att begränsa olägenheter till följd av grumling. Ett alternativ till att i villkor ställa krav på vilken teknik som ska användas är att ange ett funktionskrav.

Vid en genomgång av praxis för grumlande arbeten förekommer såväl krav på specifika tekniska åtgärder (ofta geotextil) som funktionskrav där koncentrationen av grumlande ämnen specificerats på ett visst avstånd. Det kan vid genomgången konstateras att utformningen av villkor när det gäller funktionskrav har stor variation.

I MKB:n har bolaget åtagit sig att vid behov använda bubbelridå för att förhindra spridning av uppslammat sediment. Det finns få dokumenterade projekt där en bubbelridå använts för att begränsa påverkan genom grumling. Bolaget har endast identifierat fyra verksamheter, samtliga med samma verksamhetsutövare. Några långtgående slutsatser angående resultatet av bubbelridåer t.ex. vad gäller koncentrationen av grumlande ämnen går inte att dra. Bubbelridåer har generellt bedömts kunna vara ett bra alternativ i områden med omfattande fartygstrafik och/eller där arbeten ska ske i trånga utrymmen. Bolaget anser med hänsyn till fartygstrafiken i området att användande av bubbelridå är en lämplig åtgärd om det bedöms finnas risk för spridning av uppslammat sediment.

Ansökan ska kompletteras med vilket underlag som ligger till grund för bedömningen att hela eller delar av muddermassorna inte kan användas inom utfyllnadsområdet. I andra projekt i området där utfyllnader skett i vattenområde har delar av muddermassorna återanvänts i utfyllnadsområdet.

Den planerade invallningen längs kajlinjen i Alnösundet planeras utföras som en bank av sprängsten/krossmaterial. De geotekniska utredningar som gjorts i området visar att en förutsättning för denna bank är att en s.k. stabilitetsmuddring (borttagning av lösa sediment) utförs under bankens bottenbredd för att den ska vila på friktionsjord. Muddermassorna har av stabilitetskäl bedömts vara olämpliga att

använda i utfyllnaden. En förutsättning för att kunna använda muddermassorna som utfyllnadsmaterial är att de stabiliseras, vilket innebär inblandning med betydande volymer av olika bindemedel. Bindemedlens effekt på massornas lakegenskaper av föroreningar måste utredas i varje enskilt fall innan en sådan lösning kan bedömas som lämplig ur miljösynpunkt.

De negativa geotekniska aspekterna och behovet av stabilisering gör därutöver att det tar längre tid innan ytan kan användas för hamnändamål än om morän- och bergmassor används. Bolaget anser sammanfattningsvis att användning av muddermassor som utfyllnadsmaterial inte bedömts vara skälig vare sig ur miljö-, teknisk- eller ekonomisk synpunkt då det inom verksamhetsområdet finns ett överskott av rena och geotekniskt lämpliga massor (sprängsten/krossmaterial från markarbetena).

Dumpning av avfall

Ansökan ska kompletteras med ytterligare undersökningar av sedimenten. Det är nödvändigt för att kunna göra en korrekt bedömning av massornas föroreningsinnehåll och lämpligheten av att dumpa massorna i Draget. Innan ytterligare och kompletterande provtagning sker, ska ett förslag på provtagningsplan kommuniceras med länsstyrelsen. Ett resonemang om hur stora enhetsvolymer som ska provtas och hur representativa halter, det vill säga de halter som bäst representerar risk- och föroreningssituationen i sedimenten utan att risken underskattas, ska finnas med.

Ansökan ska kompletteras så att det tydligt framgår vid vilket djup i sedimentprofilen klass 3-5 massor återfinns i huvudsak, samt eventuella skillnader i sedimentprofilen mellan olika delområden inom muddrings- och utfyllnadsområdet.

Ansökan ska kompletteras med en överskådlig redovisning eller sammanställning av vilken halt som har uppmätts i vilket prov och på vilket djup.

Med anledning av länsstyrelsens önskemål har kompletterande undersökningar genomförts. Ett förslag till kompletterande provtagning lämnades till länsstyrelsen den 21 december 2015. Den 19 januari 2016 meddelade länsstyrelsen via e-post att länsstyrelsen inte hade några synpunkter på provtagningsplanen. Kompletterande prover togs den 20 januari 2016. Resultatet av analyserna utvärderas tillsammans med tidigare redovisade data i bilaga 2 i aktbilaga 17, PM Konsekvenser för vattenmiljön vid anläggande och drift av containerhamn i Sundsvall - justerad 2016-02-29.

Sedimenten består i grundare områden av väl konsoliderade leror eller siltiga leror. På större djup förekommer ett tunt skikt av lösare material. Föroreningsnivåerna följer relativt väl detta mönster. Halterna av metaller, PCB och PAH har klassats mot Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för kust och hav, som blivit praxis i denna typ av ärenden. TBT-halterna är genomgående att betrakta som låga, i synnerhet som det är fråga om en hamn. I 20 analyserade prov är TBT som högst 16 µg/kg och ofta <1 µg/kg. Det framgår att halterna i ytliga sediment till stor del ligger inom klass 4 till 5. Gällande djupare sediment ligger halterna i huvudsak klart under klass 4. Mycket höga halter (klass 5) påträffades främst på större vattendjup där finsediment ackumulerar. Klassningen styrs i huvudsak av PAH, men i tre provpunkter styrs klassningen av PCB eller enstaka metaller; krom, koppar och nickel. Även kvicksilver motsvarande klass 4 har påträffats i två prover. De kompletterande undersökningarna har inte helt avgränsat föroreningarna i djupled, även om det kan konstateras att det inte förekommer några förhöjda halter i sediment som ligger djupare än 0,5 m. Det finns också en fortsatt osäkerhet på föroreningarnas utbredning i plan i den södra delen av området där man har ett mindre vattendjup. Inför muddringsarbetena kommer förklassificering av muddrområdet att göras för att avgränsa föroreningarna i plan och djup. Provtagningen kommer då att koncentreras till muddringsområdena och utvärdering görs statistiskt för att säkerställa att medelhalterna i de massor som dumpas inte motsvarar klass 4-5. För att säkerställa avgränsningen av det område där ytliga sediment bör separeras från övriga massor kommer ytterligare provtagning ske i samband med detaljprojekteringen. Detta kommer att stämmas av med tillsyns-

myndigheten. En samlad redovisning av samtliga sedimentdata från de planerade muddringsområdena är redovisade i bilaga 2 i aktbilaga 17.

Ansökan ska kompletteras med bedömning eller beskrivning av hur den planerade dumpningen kan komma att påverka sedimenten i Draget samt vilken risk för spridning av föroreningar i och från Draget dumpningen kommer att innebära.

Sedimenten i dumpningsområdet har undersökts i samband med en omfattande undersökning av sediment i Sundvallsbukten (SWECO, 2007) samt även av SGU (2004). Södra Sundvallsbukten, innefattande bl.a. dumpningsområdet, karakteriseras främst av mycket höga arsenikhalter, motsvarande klass 5. Även PAH uppträder i klass 5 och krom uppträder i klass 4. Mot bakgrund av denna kunskap bedöms det vara lämpligt att inte dumpa muddermassor i klass 4 eller 5, för att inte ytterligare förorena dessa bottnar. Bolaget föreslår därför att alla muddermassor i klass 1-3 dumpas och att ytliga sediment med klass 4 och 5 separeras och omhändertas särskilt. Härmed kommer föroreningsnivåerna i dumpningsområdet inte att påverkas negativt av dumpningen och några långsiktiga negativa miljökonsekvenser kan inte förutses.

Ansökan ska kompletteras så att det preciseras vid vilken väderlek, vind-och strömförhållande som dumpningen anses vara lämplig.

För att begränsa grumling i samband med dumpningen i Draget har det bedömts lämpligt att den genomförs vid lägre vindhastigheter än 6 m/s. Utav samma skäl är det lämpligt att undvika dumpning under eller alldeles efter det att stora fartyg passerar dumpningsplatsen.

När det gäller strömförhållandena på platsen visar vattenvårdsförbundets modell-data att det finns en ytström i östlig-nordöstlig riktning som har en hastighet mellan 12-22 cm/s oavsett vind och vattenflöde från Ljungan. Hastigheten avtar inte alltid linjärt med djupet men minskar till mindre än 8,5 cm/s vid botten. Beräkningar

enligt den hydrodynamiska modellen visar att strömningsförhållandena vid dumpningsplatsen är relativt stabila även vid varierande vindar och flöden från Ljungan. Resultatet visar att de fysiska förutsättningarna vid dumpningsplatsen är mindre känsliga för en variation av vind och vattenföringen från Ljungan. Utifrån dessa beräkningar bedöms inte grumling vid genomförandet av dumpningen påverkas av strömningsförhållanden eller vattenföringen från Ljungan.

Ansökan ska kompletteras med uppgifter om utrymme finns i Draget att dumpa ytterligare massor, till vilken volym samt om det är något specifikt delområde inom Draget som är mer lämpligt än andra delområden.

SGU bedömde 2004 att den föreslagna platsen är lämplig för dumpning och att den hade kapacitet för de då aktuella dumpningarna. År 2012 kompletterade SGU utredningen och bedömde att det inom samma område finns kapacitet för massorna från containerhamnen. Den totala mängden massor som har dumpats eller nu planeras att dumpas på den utpekade platsen är ca halva den volym som SGUs bedömning baserades på. SGU har bedömt att den föreslagna platsen är lämplig för dumpning, då det är fråga om en reducerad ackumulationsbotten, utan påvisad flora eller fauna.

Föroreningsituationen i sedimenten och eventuell risk för spridning under containerhamnens driftstid

Ansökan ska kompletteras med undersökning av sedimenten, en beskrivning av sedimenten och en bedömning av risk för spridning av eventuella föroreningar för de områden där fartygen kommer att segla till och från containerhamnen och där propellerrörelser kan ge upphov till spridning.

Ansökan ska kompletteras med en beskrivning och utredning av hur dessa sediment kommer att påverkas av planerad fartygstrafik samt ändrade strömningsförhållanden i samband med utbyggnaden av containerhamnen.

En kompletterande undersökning av sedimenten och deras föroreningsgrad har utförts. Det kan inte uteslutas att fartyg kommer ge viss lokal spridning av sediment. Detta är dock något som redan förekommer i hamnen och som är normalt för hamnar. Till följd av att sedimenten i de inre och grundare områdena är väl konsoliderade bedöms de vara relativt stabila. I den genomförda riskanalysen bedöms det också att förhållandena vid den nya containerhamnen är relativt gynnsamma vad gäller risken för erosion. Föroreningsnivåerna i de inre och grundare delarna av farleden är i nivå med eller lägre än i utanförliggande bottnar, varför eventuell sedimentspridning inte bedöms påverka vattenförekomsten negativt.

Inseglingsdjup

Ansökan behöver klargöras hur det säkerställs att fartygstrafiken inte leder till lokal erosion och spridning av föroreningar från sedimenten till vattenfasen. Det ska klargöras hur stor volym muddermassor och hur stor yta som behöver muddras för att erhålla ett djup mellan fartygens maximala djupgående och havsbotten som minimerar bland annat riskerna för lokal erosion av sediment och vidare risken för spridning av föroreningar.

Farleden planeras inte att muddras till följd av den planerade containerhamnen. Såsom framgår ovan är Sjöfartsverket verksamhetsutövare för farleden.

Allmänt fiskeintresse

Ansökan ska kompletteras med rapporten Tyréns (2011). Akvatisk inventering av Tunabäcken, Petersvik, Sundsvall. Tyréns 2011-07-06 och eventuellt övrigt material som ligger till grund för slutsatserna om Tunabäckens betydelse för fiskfaunan.

Ansökan ska kompletteras med underlag som beskriver nätfiskesmetodik, plats för fisket och mer detaljerade fångstresultat.

Rapporten biläggs. Den 8-9 september 2011 genomfördes ett provfiske med 14-sektioners översiktsnät i Petersvik i anslutning till området för den planerade containerhamnen. I 8 nät under en natt fångades totalt 11 fiskarter med 281 individer och totalt 32 899 g. Abborre är den helt dominerande fiskarten. Men mycket få yngre individer av såväl abborre som övriga arter fångades. Fångsten gav inga särskilt känsliga eller sällsynta arter, men sannolikt kan de större abborrarna utgöra en intressant sportfiskfångst. Det finns dock inget som tyder på att detta allmänna fiske inom Sundsvallsbukten inte ska kunna hålla samma nivå även efter anläggandet av containerhamnen, enligt nu gällande planer. Någon påverkan på riksintressena för yrkesfiske och vattenbruk kan inte förväntas av detta eftersom det redan tidigare varit en farled för sjöfart.

Ansökan behöver kompletteras med undersökningar om sedimenten i läget för den planerade ledningen innehåller föroreningar. Om de gör det behöver riskerna för bland annat och skyddsåtgärder i samband med planerade åtgärder beskrivas. Även förhållandena i mark och sediment med avseende på föroreningar för SCA Ortvikens råvattentub behöver redovisas.

Såsom framgår i tidigare svar är det Sundsvall Energi AB som är verksamhetsutövare när det gäller flytten av Korstaverkets utloppsledning. När det gäller flytten av Ortvikens råvattentub är det SCA Forest Products AB som är ansvarig verksamhetsutövare. Eventuella krav på undersökningar bör därmed ställas på dessa.

Grundvatten

En karta över det område som kommer att påverkas av grundvattensänkningen.

Bolaget har med anledning av länsstyrelsens frågor låtit utföra en kompletterande utredning om hur grundvattenförhållandena påverkas. Utredningen omfattar en grundvattenmodellering. Avsänkningen av grundvatten har beräknats genom att dagens grundvattennivåer har jämförts med förutsättningar med de planerade nya

marknivåerna efter schaktning. Avsänkningen i området efter schaktning beräknas bli cirka 20-30 meter under dagens marknivå. En avsänkning med 0,3 meters räknas normalt som gräns för att känsliga objekt (såsom hus med känslig grundläggning) inte ska påverkas. Området med en avsänkning av 0,3 meter och däröver kallas därför ofta influensområde. Enligt den genomförda modelleringen är gränsen för influensområdet generellt sett inom 100 meter (horisontellt) från gränsen för schaktområdet med undantaget runt höjden där Korstaverkets bergrum är placerade, där påverkansområdet är upp till cirka 300 meter från schaktet. I närheten av bergrummen har influensområdet en större utbredning på grund av den redan existerande avsänkningen från bergrummen. Det finns inga objekt inom influensområdet som bedöms kunna påverkas av en grundvattensänkning på 0,3 meter. Det finns minimigränser för grundvattennivåerna ovan bergrum A, B och C (+12 m.ö.h.) samt gasollagret (-2 m.ö.h.), de beräknade nivåerna beräknas vara högre än miniminivåerna.

En redogörelse om omfattningen av avsänkningen

Avsänkningen av grundvattennivån har beräknats enligt modellering. Enligt modellen delas marken in i olika nivåer. De beräknade grundvattennivåerna för lager 3 (motsvarar ett djup på cirka 20-30 meter under dagens markyta) är representativa för avsänkningen generellt i området. Avsänkningen på denna nivå uppgår till maximalt 10 meter. I närheten av Korstaverkets bergrum A och B är avsänkningen inom intervallet 1-3 meter, med lite variation beroende på vilket djup som undersöks. Avsänkningen i det översta lagret (berget, ner till ett djup mellan 6 och 10 meter) är mer oregelbunden men uppvisar samma mönster. I detta lager är den maximala avsänkningen större. Inom ett avgränsat område, med arean cirka 0,4 ha, är avsänkningen 15-17 meter. Områden med en beräknad stor avsänkning är generellt sett de områden där schaktet är djupt (i samma storleksordning som avsänkningen). Området med en avsänkning som är 0,3 meter eller mer är 46 ha stor.

En karta och/eller redogörelse av hur mycket grundvattennivån avtar från området där det förändras mest.

Grundvattennivåerna följer till stor del topografin. Det område som har störst förändringar är där schakten är djupast. Inom detta område ökar grundvattengradientens storlek. Den maximala avsänkningen är 17 meter. De beräknade förändringarna bedöms inte påverka grundvattnets flödesriktning.

Ansökan ska kompletteras med en karta av det område som kommer att påverkas av grundvattensänkningen och det därav ändrade flödet av grundvatten.

I Figur 4 redovisas de området som beräknas få en grundvattensänkning. Grundvattnets flödesriktning förändras inte nämnvärt och bedöms därför inte innebära någon påverkan.

Ansökan ska kompletteras med en redovisning av eventuella markföroreningar inom området samt en redogörelse och/eller utredning av hur de nya flödesmönstren kan påverka Korstaverkets oljelager och andra eventuella förorenade markpartier i området.

Potentiellt förorenade områden finns redovisade i Bilaga 1e i aktbilaga 17. Grundvattenströmningen kring dessa områden bedöms inte förändras och spridningsrisken uppskattas inte öka på grund av det planerade projektet.

Dagvatten

Naturvårdsverket konstaterar i sitt yttrande att föroreningsbelastningen kommer att öka genom den föreslagna verksamheten. Naturvårdsverket vill i yttrandet särskilt peka på en vägledande dom från EU-domstolen (C 46/13) där det bl.a. slås fast att med en försämring menas inte bara en försämring av status, utan även en försämring av någon av de kvalitetsfaktorer som bedömningen av status grundar sig på, även om den slutliga statusklassificeringen inte ändras. Naturvårdsverket påpekar att bolaget inte närmare har gått in på urvalskriterier eller redovisat alternativa metoder när bolaget förslagit reningsanläggning. Det är enligt Naturvårdsverket viktigt att

underlaget är så omfattande att det går att ta ställning till varför en viss metod eller teknik valts och vilka som valts bort. Sådant underlag ligger till grund för en bedömning av om kraven i 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken om bl.a. användande av bästa möjliga teknik (BAT) uppfylls.

Bolaget vill med anledning av ovanstående anföra följande. ”PM Konsekvenser för vattenmiljön vid anläggande och drift av containerhamn i Sundsvall – justerad 2016-02-29” beskrivs hur ytvattenmiljön och sediment bedöms påverkas av byggandet och driften av Sundsvalls Logistikpark. I denna PM redovisas den bedömda påverkan för följande kvalitetsfaktorer för miljökvalitetsnormen God ekologisk status; Näringsämnen, Siktdjupet, Syreförhållanden, Särskilt förorenade ämnen, Makroalger och gömfröiga växter, Växtplankton, Bottenfauna samt Övrig påverkan. Sammanfattningsvis bedöms utifrån de ingående kvalitetsfaktorerna vare sig byggandet eller driften av containerhamnen påverka huruvida normen god ekologisk status år 2021 följs. Driften av hamnen kan dock medföra en ökad risk för olyckor som skulle kunna medföra att det blir svårare att följa normen. Exempelvis skulle en fartygsolycka kunna medföra ett större utsläpp av särskilda förorenande ämnen. Introduktion av ytterligare främmande arter via barlastvatten är en annan riskfaktor som skulle kunna medföra att det blir svårare att följa normen. När det gäller miljökvalitetsnormen för kemisk ytvattenstatus kan ett tillskott av de s.k. prioriterade ämnena i vattenförekomsterna medföra att det blir svårare att följa normen god kemisk ytvattenstatus. Eftersom statusen idag inte är god skulle även mindre utsläpp kunna medföra att normen blir svårare att följa. Med beaktande av de planerade skyddsåtgärderna görs bedömningen att byggandet och driften av containerhamnen inte kommer att påverka huruvida normen god kemisk ytvattenstatus år 2021 följs.

Länsstyrelsen har begärt följande kompletteringar.

Ansökan ska kompletteras med förslag på utsläppsvillkor för utsläpp av dagvatten, alternativt ange vilka utsläppshalter som ska innehållas för att inte påverka recipienten negativt.

I den reviderade versionen av ”PM Konsekvenser för vattenmiljön vid anläggande och drift av containerhamn i Sundsvall – justerad 2016-02-29” beskrivs hur dagvattnet vid den kommande driften förväntas påverka recipienten. Den förväntade påverkan med föreslagna reningsåtgärder beräknas bli ytterst marginell och inte påverka förekomsten av närsalter eller andra föroreningar i recipienten under normal drift av hamnen. Bolaget anser därför att det inte behövs några utsläppsvillkor.

Ansökan ska kompletteras vad gäller att dagvattendammens funktion och utformning är bästa tillgängliga teknik för aktuella föroreningar som kommer att ledas till recipienten. Alternativ rening ska dessutom redovisas.

Bolaget vill med anledning av Naturvårdsverkets och länsstyrelsens yttranden angående dagvattnet anföra följande. Som framgår ovan beräknas normal drift av hamnen innebära att dagvattnets påverkan på vattenförekomsten är ytterst marginell. Bedömningen baseras på en beräkning av förekomsten av närsalter och andra föroreningar i såväl det orenade som det reade dagvattnet.

Då risken för mer omfattande föroreningsspridning till följd av incidenter aldrig helt kan uteslutas i en hamn bedömer sökanden att det ändå är rimligt med en reningsanläggning för dagvatten. Det finns olika tekniker för att rena dagvatten från olja, metaller, suspenderad substans samt näringsämnen och syreförbrukande ämnen. Det är vanligt med biologiska och/eller fysiologiska processer. Exempel på biologiska processer är växtupptag samt mikrobiell nedbrytning. Fysiologiska reningsprocesser är t.ex. sedimentation, adsorption, jonbyte samt partikelavskiljning. Valet av lämplig reningsteknik för en specifik plats sker utifrån belastning, tillgängliga ytor, önskad uppehållstid/sedimentationstid eller hydraulisk konduktivitet/infiltrationskapacitet.

För containerhamnen har olika möjliga tekniska lösningar för dagvattenhantering övervägts; våt damm, konstruerad våtmark, översilningsytor och infiltration/perkolation.

Den föreslagna lösningen har valts utifrån förväntat föroreningsinnehåll, beräknad belastning, tillgänglig yta och att den har bedömts vara robust. Förutom rening i en våt damm omfattar reningen även följande tekniker; fördröjning och reducering av flödet uppströms genom infiltration i genomsläppliga ytor och fördröjningsmagasin. Därefter sker en sedimentation i en damm och slutligen en efterpolering med växtupptag och partikelavskiljning genom filtrering genom vegetationsytor.

Reningseffekten för olika typer av dagvattenrenande åtgärder har redovisats i tabell 1 i aktbilaga 17. Av tabellen framgår att en konstruerad våtmark ger en bättre eller lika bra rening för flera parametrar jämfört med en våt damm (vald metod). Anläggningar som baseras på filtrering ger bäst rening för flest parametrar. För containerhamnen har våt damm bedömts vara bästa möjliga teknik av följande skäl.

- I en våt damm är anläggningsdelarna åtkomliga vilket förenklar driften och underhållet jämfört med t.ex. en perkolationsanläggning. En perkolationsanläggning kan inte spolans/underhållas vilket gör att den med tiden sätter igen vilket då kräver en urgrävning.
- Stenfyllda magasin är mer utrymmeskrävande, de kräver en hålrumsvolym på ca 30 procent. För funktionen bör magasinerna vara spridda inom hela avrinningsområdet vilket leder till ett större behov av drift och underhåll.
- En konstruerad våtmark kräver ett basflöde för att fungera väl och inte torka ut under torrperioder. Basflödet från det aktuella området uppnår inte det rekommenderade flödet på 0,023 l/s, ha. För att upprätthålla ett basflöde till en våtmark skulle det krävas pumpning.
- En konstruerad våtmark är utrymmeskrävande. En sådan anläggning kräver minst det dubbla ytbehovet än den föreslagna lösningen.
- En våtmark som överbelastas riskerar erosion och kanalbildning vilket kan leda till kortare uppehållstider och en försämrad rening samt sedimentflykt vid erosion. En våt damm konstrueras så att kortslutningsströmmar inte ska uppstå vid placering av inlopp och utlopp. Den valda lösningen är därför robustare vid hög belastning.
- I en våt damm kan släckvatten och oljeläckage omhändertas eftersom att utloppet kan stängas och det finns en tillgänglig reglervolym. I en våtmark eller översilningsyta skulle föroreningarna spridas över en stor yta.

I den föreslagna dagvattenhanteringen har det där det är möjligt valts genomsläppliga material för att öka infiltrationen och på så sätt bidra till minskade flöden och en ökad rening av dagvattnet i körytornas överbyggnad och den omättade

zonen. Reningseffekten i dessa ytor har inte tagits med i beräkningarna som redovisas i ansökan.

I förslaget till dagvattenhantering har möjlig yta för efterpolering i våtmark eller översilningsyta identifierats och markerats. Reningseffekten av en efterpolering har inte tagits med i beräkningarna som redovisas i anmälan.

Den föreslagna våta dammen har enligt beräkningarna i StormTac ingen rening avseende nickel. Det beror på att i beräkningar i StormTac avseende föroreningsreduktion kan en reningsanläggning bara rena ner till en minsta möjliga utsläppshalt. Det sker processer i sedimenten som gör att ämnen frigörs t.ex. i samband med att växter bryts ner eller när djur rör om i dammens sediment som gör att halter under denna minsta möjliga utsläppshalt i praktiken är svåra att uppnå. För de fall där ingående halt är lägre än minsta möjliga utsläppshalt blir reduktionen därmed noll. Om denna spärr tas bort i beräkningarna är reduktion av nickel ca 59 procent för den våta dammen. Nickelhalten i orenat dagvatten är bedömd till ca 6 µg/l, vilket är 3-4 gånger högre än rådande halter i recipienten. Med hänsyn till utspädning är nickel även i det orenade dagvattnet därför inte en problematisk förorening avseende recipientpåverkan.

Föroreningssituationen på aktuella landområden

Ansökan ska kompletteras med en samlad beskrivning av historiken för aktuella områden (bland annat närheten till Tunadalshamnens oljelager, området är utfyllt i omgångar samt övrig eventuell verksamhet) och vad den kan ha gett upphov till för föroreningar.

Ansökan ska kompletteras med undersökning och redovisning av föroreningssituationen med avseende på vad tidigare verksamheter kan ha gett upphov till för föroreningar, fyllnadsmassors föroreningsgrad samt eventuella föroreningar som härrör från luftnedfall. Förhållandena i mark-och grundvatten ska beskrivas.

Ansökan ska kompletteras med på vilka grunder bedömningarna att området sannolikt inte är förorenat eller inte är förorenat har genomförts.

Bolaget har inför upprättandet av ansökningshandlingarna och denna komplettering genomfört vissa undersökningar och utredningar bl.a. vad gäller grundvattnet och föroreningar. Det har bl.a. bedömts att grundvattenströmningen i närheten inte kommer att förändras kvalitativt och spridningsrisken uppskattas inte heller öka på grund av det planerade projektet.

Bolaget har vidare genomfört vissa provtagningar för att kunna bedöma om särskilda försiktighetsmått bör vidtas under t.ex. anläggningsarbetena i berörda mark- och vattenområden. Bolaget anser inte att bolagets skyldigheter att undersöka det aktuella området med avseende på eventuella föroreningar sträcker sig till att utreda andra verksamheter och deras påverkan på mark- och vattenförhållandena, inte heller påverkan från luftnedfall. Bolaget bedömer att den efterfrågade informationen vad gäller andra verksamheter inte är nödvändig för prövningen av den nu planerade verksamheten. Om det under anläggningsarbetena skulle framkomma att det finns föroreningar i det berörda markområdet kommer bolaget att hantera detta i dialog med tillsynsmyndigheten.

Riskbedömning

Ansökan ska kompletteras med ytterligare utredning och redovisning gällande sprängning i berg. Förslag på försiktighetsmått och gränsvärden och kontroller gällande vibrationer ska redovisas.

Bolaget har låtit utföra en ytterligare utredning med anledning av de planerade sprängningarna, se rapport, bilaga 6 i aktbilaga 17 ”Metron. Riskbedömningar samt rekommendationer för sprängningsarbeten vid utbyggnad av ny hamn, kombiterminal och tredjepartsytor, 2016-02-11.” I utredningen redovisas vilka verksamheter som riskerar att störas av de planerade sprängningarna/bergarbetena. Förslag på gränsvärden för angränsande objekt samt möjliga försiktighetsmått och kontrollmetoder för sprängning för de anläggningar som kan komma att påverkas av

planerade bergarbeten. Riskanalysen ger att de mest kritiska avsnitten i de planerade bergschakten är i anslutning till Korstaverkets turbinanläggning inom Kraftvärmeverk KVV, samt i anslutning till Flogas anläggning med angränsande bergrum D.

Buller

Naturvårdsverket har påpekat att frågan om buller dominerat av låga frekvenser inte tas upp i bullerutredningen trots att ventilationen och motorer på fartyg typiskt sett kan ge upphov till lågfrekvent buller. Eftersom det kan vara kostsamt både att utreda och åtgärda lågfrekvent buller är det enligt Naturvårdsverket rimligt att åtminstone som en första åtgärd bedöma om risk för olägenhet för lågfrekvent buller föreligger.

Bolaget har med anledning av Naturvårdsverkets synpunkter låtit utföra en utredning vad gäller risken för olägenheter till följd av lågfrekvent buller. Av utredningen framgår bl.a. att den beräknade ljudnivån inomhus vid närliggande fastigheter inte beräknas överskrida folkhälsomyndighetens riktvärden avseende lågfrekvent buller under angivna förutsättningar. Några exakta beräkningar av lågfrekvent buller inomhus går dock inte att göra. Bedömningen har dock gjorts att de ingångsdata som använts i beräkningarna är realistiska. Resultaten visar att risken för olägenheter p.g.a. lågfrekventljud från den sökta verksamheten kan bedömas som liten.

Länsstyrelsen har framfört synpunkten att föreslagen provisorisk föreskrift om buller överskrider de bullerangivelser som framgår av gällande planbestämmelser med 5 dBA.

Bolaget vill med anledning av ovanstående anföra följande vad gäller frågan om gällande planbestämmelser och förslaget till provotid och provisorisk föreskrift. Precis såsom länsstyrelsen påpekat gäller för det aktuella området en detaljplan som antogs av kommunfullmäktige 2012-06-18 och som vann laga kraft 2014-01-09. I detaljplanen gäller bestämmelser angående störningsskydd enligt nedan.

”Bullerskydd får anordnas inom kvartersmark. Stängsel/skalskydd ska anordnas om det behövs för människors hälsa och säkerhet samt om det krävs för att säkerställa att obehöriga utestängs från verksamhetsområdet. Skalskyddet kan kombineras med skydd mot buller, insyn, ljus osv.

Verksamheten får inte medföra påtagliga störningar för närboende i form av lukt, damm, vibrationer, ljus eller buller (se definition av "påtaglig störning" under avsnittet Störningar i Planbeskrivningen). 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.”

Det fortsatta planeringsarbetet för den nya hamnverksamheten har inneburit förändringar av den planerade utformningen och omfattningen av verksamheten. De huvudsakliga förändringarna är att kajlinjen har fått ett nytt läge och att kajen kommer bli kortare. Hamnen kommer ta en mindre yta i anspråk vilket medför att utfyllnaden blir mindre liksom behovet av muddring och dumpning. Detta innebär även att verksamheten kommer närmare den befintliga Tunadalshamnen. Ur ett miljöperspektiv har det sammantaget ansetts bättre att den planerade containerhamnen sluter an befintlig hamn, där befintlig hamnplan kan utökas, än att den placeras där den ursprungligen planerades, på jungfruligt område, med väsentligt större miljöpåverkan som följd. Flytten innebär dock att hamnverksamheten kommer att bedrivas närmare Alnön än vad som planerades i samband med antagandet av detaljplanen. Placeringen överensstämmer dock fortfarande med detaljplanen.

Bolaget har i ansökan föreslagit att bullerfrågan ska utredas under en prövotid under vilken bolaget ska utreda åtgärder för att begränsa bullerstörningarna från verksamheten. Under den föreslagna prövotiden kommer utredningarna omfatta både hur verksamheten kan bedrivas för att begränsa ljudnivån och möjliga skyddsåtgärder.

För den period under vilken utredningarna ska genomföras har bolaget föreslagit provisoriska föreskrifter enligt nedan.

Buller från verksamheten får som riktvärden* inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå vid bostäder än

- 55 dBA dagtid, måndag till fredag, kl. 06.00 - 18.00
- 45 dBA nattetid, kl. 22.00 - 06.00 och
- 50 dBA övrig tid.

Momentana ljud nattetid, kl. 22.00.- 06.00 får inte överskrida 58 dBA vid bostäder.

*Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför en skyldighet för tillståndshavaren att vidta åtgärder så att värdet kan innehållas.

Föreslagna provisoriska föreskrifter överensstämmer med de bullervillkor som gäller för den befintliga Tunadalshamnen. I samband med den bullerutredning som bolaget nu låtit utföra har en ny inventering av utrustningen som kommer att hantera containrar gjorts. Det kan då konstateras att det finns utrustning som har lägre ljudemission än vad som låg till grund för de tidigare beräkningarna. Efter vissa åtgärder går det t.ex. nattetid att innehålla en ljudnivå på ca 42 dBA vid närmaste bostäder. Det är således förhållandevis god marginal till det värde som föreslagits som provisorisk föreskrift och riktvärde nattetid. Vilka åtgärder som är rimliga att vidta för att komma ner till så låga bullernivåer som möjligt kommer att utredas under den prövotid bolaget föreslagit. Efter avslutad prövotid kommer slutliga villkor att föreslås. Med föreslagna provisoriska föreskrifter begränsas ljudnivåerna till skydd för människors hälsa och miljö. Bolaget anser att den planerade hamnverksamheten inte kan anses medföra påtaglig störning, särskilt med beaktande av att pågående verksamhet i Tunadalshamnen har motsvarande bullervillkor som slutliga villkor. Bolaget anser inte att den planerade verksamheten strider mot gällande detaljplan på sådant sätt att kraven i 2 kap. miljöbalken inte kan anses uppfyllda.

Komplettera ansökan med ett förtydligande om varför bedömningen anses vara förenad med osäkerheter.

Av den bullerutredning som bolaget låtit utföra framgår bl.a. att det är svårt att förutse hur enstaka händelser kan påverka bullernivåerna. Vid normal hantering kan antas att det kommer finnas god marginal till de provisoriska föreskrifter som

föreslagits. Under prövotiden kommer bland annat utredas hur man genom att styra arbetssätt m.m. kan begränsa bullernivåerna. Det kan vidare konstateras att beräkningen som gjordes som underlag för MKB:n är konservativt beräknad d.v.s. den utgår från ett ”värsta fall”.

Kompletera ansökan vad gäller skälen till att prövotid och provisoriska föreskrifter föreslås. Det ska tydligt framgå vad som saknas i bullerutredningen och vad som därför behöver utredas under prövotiden.

Under prövotiden kommer med större noggrannhet än tidigare beräknas effekten av olika åtgärder som kan vidtas bl.a. vad gäller utbildning av truck- och kranförare, möjligheterna att erhålla tystare truckar, mer omfattande kontroll av de fartyg som anlöper och vilket buller de alstrar m.m. Det kommer även att utredas om det är möjligt att införa ett akustiskt övervakningssystem som kan varna truck- och kranförarna om det förekommer höga momentanljudd vilket i sin tur kan påverka deras arbete.

Kompletera ansökan med uppgifter om hur många nätter per år som hamnverksamheten beräknas bedrivas nattetid. Erfarenhet från Tunadalshamnen kan ge vägledning.

Planeringen är att det kan förekomma nattarbete 1-3 gånger per vecka då man arbetar hela eller delar av natten.

Kompletera ansökan med rapporten (ÅF Rapport 560850 – Ao4 Sammanställning bullersituationen 2015, Lars Landström och Peter Pettersson, 2015-06-04) men även med uppgifter om hänsyn har tagits till andra bullrande verksamheter och om de påverkar samma områden och närboende som hamnen och kombiterminalen.

Ansökningshandlingarna kompletteras med den efterfrågade rapporten. Det bör dock påpekas att den aktuella rapporten i viss utsträckning grundar sig på något

ändrade förutsättningar än vad som nu redovisas i bifogade utredningar. Det innebär också att slutsatserna i viss utsträckning justerats. T.ex. har förutsättningarna ändrats vad gäller antalet reachstackers vilket gjort att bedömningen vad gäller framtida bullernivåer ändrats något. Det samma gäller beräkningen av buller med och utan containers på fartygen. När det gäller andra bullrande verksamheter som kan påverka samma områden och närboende beskrevs detta i den tidigare rapporten.

Kompletera ansökan med uppgifter om hur efterlevnaden av riktvärdena för byggbuller kommer att kontrolleras samt hur lång byggperioden är för hamnen och kombiterminalen.

Den totala byggperioden för containerhamnen och kombiterminalen kommer att vara ca 2,5 år. Bolaget har låtit ta fram ett förslag till hur kontrollen av byggbuller ska ske under anläggningsarbetena.

Kompletera ansökan med den refererade rapporten Byggbullerutredning för containerhamnen och anslutande logistiktor under berg och jordschaktning (WSP, 2012-01-29).

Ansökningshandlingarna kompletteras med den efterfrågade rapporten.

Kompletera handlingarna med hur den externa ljudnivån kommer att mätas. Ange även vilken metod som kommer att användas.

När det gäller kontroll av verksamheten kommer vid drift av anläggningen buller kontrolleras med hjälp av närfältsmätningar och beräkningar vid representativa bullerförhållanden. Mätningar görs enligt gällande standarder inklusive värdering av ljudets typ och varaktighet i tiden. Beräkningar görs enligt Nordiska beräkningsmodellen för externt industribuller, DAL 32.

Kompletera ansökan med vilka ljudnivåer som blir aktuella om föreslagna bullerdämpande åtgärder genomförs.

Med hänsyn till att bolaget föreslagit en prøvotid vad gäller buller kommer nödvändiga bullerdämpande åtgärder att utredas. Det har inför ansökan föreslagits åtgärder men bolaget anser att ytterligare åtgärder och olika kombinationer av åtgärder behöver utredas innan slutliga villkor kan fastställas och innan man kan säga vilka och vilken kombination av olika åtgärder som behöver vidtas. Förutsättningarna kan även komma att ändras, t.ex. kommer en mobil kran att användas, i vart fall inledningsvis. Hamnen kommer dock vara förberedd för med spår för en s.k. STS kran. Den sistnämnda typen av kran är betydligt tystare än dagens mobila kran. Sammantaget anser bolaget att det i nuläget är omöjligt att förutspå vilka bullernivåer i detalj som kan komma att bli aktuella med samtliga rimliga åtgärder vidtagna. Se vidare bilaga 7a i aktbilaga 17.

Komplettering av saknade underlagsrapporter

Ansökan kompletteras med följande underlagsrapporter.

- Cato, I (2012) PM Bedömning av havsbottenshöjning vid tippning av 202 000 m³ inom föreslagen utvidgad tipplats i Draget, Sundsvalls kommun, SGU
- Cato, I & Kjellin (2012) SGU utredning om tipplats sydväst Alnön kan rymma muddermassor från planerad Logistikpark i Sundsvall
- WSP (2012): Rapport Kompletterande undersökning av sediment i Petersvik inför muddring och ny hamn.
- WSP (2012): PM Förorenad mark och sediment
- WSP (2011) PM översiktlig miljöteknisk markundersökning med avseende på luftnedfall.
- WSP (2011) Miljöteknisk undersökning av sediment inför landfyllnad och ny hamn.

INKOMNA YTTRANDE EFTER KUNGÖRELSE

Havs- och Vattenmyndigheten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har avstått från att yttra sig i målet.

De som har yttrat sig i målet har framfört bl.a. följande.

Naturvårdsverket***Synpunkter på reservationsvis yrkande***

Naturvårdsverket har noterat att ansökans avgränsning har ifrågasatts under målets handläggning. Naturvårdsverket uppfattar att sökanden i första hand gör gällande att kombiterminalen inte ska tillståndsregleras i detta mål och i andra hand att tillstånd i målet ska meddelas för kombiterminalen. I handlingarna redovisas en begränsad beskrivning av kombiterminalen och från miljökonsekvensbeskrivningen är det svårt att bilda sig en uppfattning av anläggningens potentiella miljöpåverkan då denna endast belyser de miljöeffekter av kombiterminalen som ansetts vara synergistiska med effekterna från containerhamnen. Det framstår dock som att verksamheten kan komma att innebära en betydande miljöpåverkan såväl vid anläggning samt driften av densamma. Det har inte heller angivits några villkor för anläggningen eller driften av kombiterminalen. Med beaktande av ovan anser Naturvårdsverket att underlaget i målet inte är tillräckligt för att bedöma den samlade miljöpåverkan av de anläggningar som är nödvändiga för driften av den planerade verksamheten på fastigheterna.

Övriga synpunkter***Dagvattenhantering***

Byggandet av den planerade hamnanläggningen innebär att markanvändningen ändras, från naturmark till hårdgjorda ytor. Detta medför en kraftigt ökad ytavrinning och därmed ökad mängd föroreningar som transporteras i avrinnande vatten. Den nya verksamhetsutövningen inom området innebär även i sig en ökad föroreningsbelastning på dagvattnet, som kommer att tillföras Alnösundet.

Bolaget föreslår en reningsteknik i form av en dagvattendamm. Dimensionering av dagvattendammen med avseende på flöden och föroreningshalter har utförts genom modellering i StormTac. Dessa beräkningar har en betydande osäkerhet. Det kan dock konstateras att föroreningsbelastningen kommer att öka genom den föreslagna verksamheten. Bolaget bedömer att sökt verksamhet inte inverkar på möjligheten att nå de beslutade miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsterna, inklusive icke

försämringskravet enligt 4 kap. 2 och 4 §§ vattenförvaltningsförordningen (2004:660).

Naturvårdsverket vill här peka på en vägledande dom från EU-domstolen (C 46/13) där det bl.a. slås fast att med en försämring menas inte bara försämring av status, utan även en försämring av någon av de kvalitetsfaktorer som bedömningen av status grundar sig på, även om den slutliga statusklassificeringen inte ändras.

Bolaget föreslår en form av reningsanläggning för dagvattenhantering utan att närmare gå in på urvalskriterier eller redovisa alternativa metoder. Det är viktigt att underlaget är så omfattande att det går att ta ställning till varför en viss metod eller teknik valts och vilka som valts bort. Sådant underlag ligger till grund för en bedömning av om kraven i 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken om bl.a. användande av bästa möjliga teknik (BAT) uppfylls.

Fiberbankar och fiberrika sediment

Utöver det material som presenterats i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) vill Naturvårdsverket peka på de undersökningar som SGU i samarbete med länsstyrelsen i Västernorrland, utfört i det s.k. ”Fiberbanksprojektet”. Av dokumentationen från projektet framgår att sediment runt Sundsvallsområdet är starkt förorenade av miljögifter och metaller. Vidare påvisas att fiberbankarna är instabila p.g.a. gasbildning och att det p.g.a. detta finns risk för plötsliga förskjutningar i fiberbankarna om man börjar röra i dem. Naturvårdsverket vill här erinra om försiktighetsprincipen och anser att det är viktigt att risken för påverkan på dessa fiberbankar beaktas, även om verksamheten enligt underlaget inte ska bedrivas i direkt anslutning till dessa fiberbankar.

Buller

En utredning om den befintliga och förväntade bullerpåverkan från containerhamnen och kombiterminalen har genomförts som en del i MKB:n. I utredningen tas dock inte frågan om buller dominerat av låga frekvenser upp, trots att ventilationen och motorer på fartyg typiskt sett kan ge upphov till lågfrekvent

buller. Sådant buller kan ge upphov till många effekter. Det kan upplevas som störande och leda till onormal trötthet, irritation, huvudvärk och också ge en försämrad koncentration och prestation. Besvären kan sannolikt uppkomma såväl som en direkt följd av exponeringen, men också indirekt genom att den normala sömnrhythmen störs, vilket kan leda till så kallade eftereffekter. Eftersom det kan vara kostsamt både att utreda och åtgärda lågfrekvent buller är det rimligt att åtminstone som en första åtgärd bedöma om risk för olägenhet för lågfrekvent buller föreligger.

Statens Maritima Museer (SMM)

SMM anser att en kartering av de vattenområden som omfattas av det planerade arbetet ska genomföras och resultatet av karteringen ska analyseras av marin- arkeologisk expertis. Om det vid analysen identifieras objekt som kan misstänkas vara fornlämningar ska dessa besiktigas av dykande arkeologer.

Sjöfartsverket

Samråd ska ske med Sjöfartsverket, lotsområde Gävle samt Transportstyrelsen (Sjö och luftfartsavdelningen) inför slutlig utformning av kajer (dykdalber, pollare, avfendring m.m.), för att belysa risker och kritiska passager samt fastställa vilken utmärkning som kommer att krävas, såväl under som efter att anläggningsarbetena är utförda.

Arbetsområdet bör märkas ut i syfte att förhindra påsegling.

Utmärkning av området för sjöfarten ska ske i enlighet med Transportstyrelsens anvisningar. Tillstånd till utmärkning beslutas av Transportstyrelsen efter särskild ansökan.

Vid planering av fasta belysningspunkter 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.

Senast tre veckor före anläggningsarbeten som kan påverka sjöfarten påbörjas, ska detta meddelas till gavle@sjofartsverket.se (Sjöfartsverket, lotsområde Gävle samt till ufs@sjofartsverket.se (Ufs-redaktionen)) för information till sjöfarten via ordinarie informationsvägar. Informationen ska innehålla uppgifter över omfattning och tidplan samt eventuella andra uppgifter av betydelse för sjötrafiken.

Efter genomfört arbete ska alla förändringar i bottentopografi vad gäller muddringsområdet sjömätas enligt sjömättningsstandard FSIS-44. Även andra förändringar av information som anges i sjökort såsom kajer, pirar, bryggor och strandlinje ska geodetiskt bestämmas och rapporteras in via ufs@sjofartsverket.se.

Den allmänna farleden av riksintresse 650 sträcker sig igenom dumpningsområde Draget. För att säkerställa sjösäkerheten i dumpningsområdet och transportererna till och från området ska entreprenören senast tre veckor före arbetet påbörjar, meddela detta till Sjöfartsverket, gavle@sjofartsverket.se samt till ufs@sjofartsverket.se för information till sjöfarten via ordinarie kontaktvägar.

Efter avslutat arbete ska bottentopografin på tippningsområdet sjömätas enligt sjömättningsstandard FSIS-44 och rapporteras in till ufs@sjofartsverket.se för rättelse av sjökort.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen anser att upprättad riskanalys och farledssimulering bör ligga till grund för farledsarbetet och fastställande av restriktioner för fartygstrafiken. Vidare så bör det klargöras att minsta bottenklarning (0,7 m) inte understigs i någon del av farleden med hänsyn till fartygens fart och vertikala rörelser. I det föreliggande farledsarbetet bör det även klargöras vilka åtgärder och i vilken omfattning uppgrundningarna vid Draghällan och Fäbogrund kräver för 12,5 m maximalt djupgående. Åtgärderna bör fastställas i samråd med Transportstyrelsen.

För den del av farledsarbetet som kommer att påverka fartygstrafiken bör man analysera riskerna i samband med detta. Utifrån denna analys bör projektet föreslå

eventuella åtgärder och en handlingsplan för att höja säkerheten för sjötrafiken i samband med utförandet av planerat arbete. Detta bör ske i samråd med Sjöfartverket, Lotsområde Bottenviken. Föreligger behov av avlysning av vattenområden för sjötrafik ska detta ansökas om hos Länsstyrelsen.

Efter genomfört arbete ska alla förändring av strandlinje, bottentopografi och andra objekt geodetiskt bestämmas enligt sjömättningsstandard FSIS-44 och delges Transportstyrelsen och Sjöfartsverket för kontroll och uppdatering av sjökort. Detta gäller även dumpningsområdet.

Vid förändringar som nyetablering, indragning och flyttning av utmärkning för sjöfarten s.k. sjösäkerhetsanordningar (SSA) ska tillstånd först ansökas om hos Transportstyrelsen.

Länsstyrelsen Västernorrland

Verksamhetens påverkan på vattenmiljön

Bolaget lämnar ingen redogörelse för hur spridning av främmande arter ska förebyggas. Bolaget hänvisar däremot till barlastkonventionen och barlastvattenlagen och att det enligt dessa är fartyget som har det huvudsakliga ansvaret för hantering av barlastvatten. Konventionen eller lagen har dock ännu inte trätt ikraft.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att begränsa och eliminera spridning av vattenlevande organismer och patogener som kan skada miljön. En spridning av dessa ökar risken för att god ekologisk status inte uppnås i vattenförekomsten. Vid det fallet att hamnverksamheten tas i bruk innan nämnda lagstiftningar trätt i kraft, anser Länsstyrelsen att bolaget ska möjliggöra för fartyg att lämna barlastvatten i hamnen.

Inverkan på allmänt fiskeintresse till följd av verksamheterna muddring, dumpning, utfyllnad och kulvertering av bäck

Muddermassor

Länsstyrelsen konstaterar, i likhet med bolaget, att det fortsatt finns osäkerheter avseende föroreningarnas utbredning i plan och att hittills genomförda undersökningar inte kartlagt föroreningarnas förekomst i djupled motsvarande planerat mudderdjup. Hittills utförd provtagning i djupled är genomförd som mest ned till 1,2 meters djup medan muddringen ska utföras ned till 3 meter i medeltal.

I den provtagning som skett har bl.a. PAH, PCB, krom, koppar, kvicksilver och nickel påträffats. Halterna i berörda ytsediment ligger till stor del inom klass 4 och 5 på en femgradig skala, där 5 innebär mycket höga halter.

I kompletteringshandlingarna framkommer att bolaget inför muddringsarbetena avser genomföra en förklassificering av muddrområdet för att avgränsa föroreningarna i plan och djup. Vidare framgår att provtagningen då kommer att koncentreras till muddringsområdena och utvärdering görs statistiskt för att säkerställa att medelhalterna i de massor som dumpas inte motsvarar klass 4 - 5 enligt Naturvårdsverkets rapport 4914. För att säkerställa avgränsningen av det område där ytliga sediment bör separeras från övriga massor kommer ytterligare provtagning ske i samband med detaljprojekteringen. Detta kommer stämmas av med tillsynsmyndigheten.

Länsstyrelsen anser i första hand att denna detaljprojektering bör tas fram för att kunna ligga till grund för mark- och miljödomstolens prövning. Särskilt som detta bedöms ha betydelse för hur stora mängder, var och inom vilka djup som massor ska omhändertas på land respektive prövas för dumpningsdipens.

I andra hand anser Länsstyrelsen att detaljprojekteringen fastställs i form av villkor. Länsstyrelsen föreslår att villkoren utformas enligt följande;

"Kompletterande provtagning ska genomföras för att kunna bedöma vilka volymer som behöver tas upp på land. Provtagningsplanen anpassas så att förorenings-situationen inte underskattas och tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Ämnen som analyseras bör följa av Havs- och vattenmyndighetens rapport 2015:28. Analyserna ska möjliggöra åtskillnad mellan föroreningsklasserna i Naturvårdsverkets rapport 4914."

"Resultaten av provtagningarna och förslag till avgränsning i plan och djup av de sediment som ska tas upp på land ska redovisas för tillsynsmyndigheten innan muddringsarbetena kan påbörjas."

Dumpningsdispens

Länsstyrelsen anser att det ska framgå av villkoren till en eventuell dumpningsdispens att endast rena massor får dumpas. Vad som menas med rena massor ska också framgå av dispensgivningen.

Villkorsutformningen avseende dumpningsbara massor i Draget har varierat, (exempelvis Tunadalssågen 2008-06-18, M1338-07 och Norra Kajen Sundsvall 201110-27, M112-11, båda Östersunds tingsrätt, mark- och miljödomstolen). I villkoren till den senast fastställda dumpningsdispensen (2012-06-07, dnr 1441-2011, Havs-och vattenmyndigheten) framkommer att massor i klass 3-5 enligt Naturvårdsverkets rapport 4914 och/eller massor med halter av TBT motsvarande eller överstigande Statens Forurensningstillsyn klass III (20 µg/kg TS) inte får dumpas till havs utan måste omhändertas på land. Länsstyrelsen anser att dessa villkor bör eftersträvas vid dispensgivning i Draget.

Bolaget föreslår att klass 1-3 medges dumpningsdispens. Länsstyrelsen anser att bolaget bör motivera detta villkorsförslag utifrån konsekvenserna ekonomiskt och miljömässigt vid omhändertagande på land av massor inom klass 3-5 jämfört med endast klasserna 4-5.

Avseende TBT vill Länsstyrelsen påminna om att enligt EU:s vattendirektiv är organiska tennföreningar ett av de högst prioriterade ämnena att övervaka och åtgärda i miljön. Tennorganiska föreningar (och då framförallt TBT) har karakteriserats som en av de mest giftiga substanserna som släppts ut i miljön. Redan i mycket små doser ger föreningarna upphov till allvarliga skador på det marina livet. TBT är även en alltigenom antropogen förening som överhuvudtaget inte ska finnas i havssediment.

Bolagets hittills gjorda sedimentprovtagningar har uppvisat halter av TBT på som mest 16 µg/kg TS. Utifrån detta förefaller ett gränsvärde om 20 µg/kg TS i dumpningsbara massor inte orimligt. Länsstyrelsen föreslår därför gränsvärdet 20 µg/kg TS i första hand och 50 µg/kg TS i andra hand. Det senare stöds av villkor föreskrivna vid liknande verksamheter (Göteborgs hamn, MÖD 2015-05-05, M 1260).

Skyddsåtgärder som minimerar negativ inverkan på akvatisk miljö och fisk

Genom att styra grumlande arbeten till en period på året då den akvatiska produktionen är lägre samt använda spridningsbegränsande åtgärder till exempel geotextilduk, eller anordning med motsvarande funktion, kan negativa effekter minimeras. Bolaget har föreslagit bubbelridåer som spridningsbegränsande åtgärd samt att undvika grumlingsalstrande arbeten under de 4 månaderna april, maj, juni och juli. Vidare avses miljöskopa att nyttjas.

Bolaget har inte kunnat visa på tydliga positiva erfarenheter av bubbelridåer utan siltskärm. Länsstyrelsen ställer sig därför tveksam till användandet av detta som enda metod för begränsning av spridning av partiklar.

Detektion och spridningsbegränsningar av grumling kan även regleras i villkor, där gränsvärden för grumling bestäms på fasta avstånd från den grumlingsalstrande verksamheten (jämför Mål M 1492-14 och M 6754, Dom 2015-06-16 Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen). Länsstyrelsen anser att bolaget ska ta fram förslag på grumlingsbegränsande villkor för verksamheten.

Länsstyrelsen anser även att lekvandringsperioden juli - november för lax, havsöring och sik bör tas hänsyn till. Utifrån detta föreslår Länsstyrelsen att grumlande arbeten förläggs till perioden 1 december - 31 mars. Den biologiska aktiviteten är då som lägst i angränsande vattenområden och då är lek, yngelutveckling, tillväxt, vandring med mera begränsad hos de flesta förekommande fiskarter.

Bolaget ska i god tid innan de tillståndsgivna åtgärderna påbörjas till tillsynsmyndigheten redovisa ett förslag till kontrollprogram som preciserar mätmetoder och mätfrekvens för uppföljning av grumlingsvillkor under arbetstiden.

Kontrollprogrammet ska även innehålla en uppföljning av bottenens beskaffenhet på dumpningsplatsen efter utförd dumpning och beskrivning av metod för att undersöka och kontrollera att ackumulationsförhållandena på dumpningsplatsen bibehålls över tid. Även rapportering omfattas där bolaget ska redovisa dumpade volymer, innehåll av föroreningar och om arbetet är avslutat eller inte samt målnummer, domsdatum och domstol. Uppgifterna ska skickas till tillsynsmyndigheten och Havs- och vattenmyndigheten. Mängden muddersmassor ska vid rapporteringen till Havs- och vattenmyndigheten anges i enheten ton (se omräkningsfaktorer i Havs- och vattenmyndighetens rapport 2015:28).

Villkorsförslag avseende grumling

Länsstyrelsen anser att villkorsförslaget avseende grumling ska kompletteras med följande formulering: "Kontrollprogrammet för mätning av grumlingsnivåer ska upprättas av sökanden och godkännas av tillsynsmyndigheten i god tid innan grumlingsalstrande arbeten påbörjas".

Fiskeavgift

Muddring, dumpning, utfyllnad och kulvertering av bäck resulterar i både temporär och permanent påverkan på allmänt fiskeintresse.

Sundsvallsfjärden utgör riksintresse för yrkesfiske, främst med avseende på dess betydelse som vandringsled för lax och havsöring till och från Ljungan och Indalsälven. Selångersån mynnar i Sundsvallsfjärden i nära anslutning till de planerade åtgärderna och utgör ett område av riksintresse för naturvården bland annat med anledning av ett fiskeribiologiskt skyddsvärt bestånd av havsöring. I angränsande kustområden bedrivs såväl ett yrkesfiske som fritidsfiske. Förekommande arter i yrkesfisket är strömming, sik, lax, abborre, havsöring och siklöja. I fritidsfisket förekommer bland annat arterna abborre, gädda, havsöring, sik, lake och id.

Till de mer långtgående effekterna av ansökt projekt hör bortfall av livsmiljöer till följd av utfyllnad av en grund havsvik samt kulvertering och sänkning av Tunabäcken. Utfyllnaden av vattenområdet ger ett permanent bortfall av produktiv yta. Generellt sett är grunda kustområden gynnsamma för akvatisk produktion och uppväxande fiskyngel till följd av de temperatur- och ljusförhållanden som råder. Grundområden utgör i många fall basen för tillväxt och produktion av de kommersiellt viktiga fiskarter som exempelvis lax, öring, abborre och sik. Möjligheterna till fritidsfiske på berörd strandremsa kommer att begränsas till följd av ansökt verksamhet.

Avseende Tunabäcken planerar bolaget att kulvertera en cirka 400 meter lång sträcka samtidigt som bäcken sänks 7 meter. Kulverteringen innebär att närmare en tredjedel av bäckens totala längd ersätts med en artificiell miljö med reducerat solljus och uteblivelse av eventuellt tillrinnande vatten. Bäcken är redan idag starkt påverkad av mänsklig verksamhet vilket dock inte kan användas som förevändning till ytterligare försämringar. Även om Tunabäcken inte är utpekad som vattenförekomsten, till följd av sin litenhet, omfattas bäcken av vattendirektivets icke försämringskrav.

Temporära effekter bedöms uppkomma i angränsande områden till muddring, dumpning och utfyllnad, där ingen faktisk verksamhet bedrivs, men dit uppkomna grumlingar sprids och sedimentation sker. Beroende på koncentration, innehåll av skadliga ämnen och varaktighet kan grumlingar leda till en rad olika negativa

effekter på fisk och fiske. Dessa effekter kan exempelvis vara påverkan på ägg och yngelutveckling, direkta effekter som död, försämrade tillväxt och minskad motståndskraft mot sjukdomar hos yngel och vuxen fisk, indirekta effekter som till exempel stress och beteendeförändringar och minskad födotillgång (Rivinoja och Larsson 2001).

För den påverkan som trots vidtagna skyddsåtgärder uppstår på akvatisk miljö och allmänt fiskeintresse anser Länsstyrelsen att en fiskeavgift, enligt 6 kap. 5 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet, ska utgå. Att i ekonomiska termer värdera förändringen i de biologiska produktionsförutsättningarna på de aktuella platserna är svårt utan ingående och kostsamma undersökningar. Istället har Länsstyrelsen genom fiskeutredningsgruppen nyttjat återställningskostnader av en bäckmiljö motsvarande den sträcka som avses kulverteras samt värderat produktionsbortfall till följd av utfyllnad, dumpning och grumlingspåverkan utifrån påverkade arealer, kustområdets produktivitet avseende fisk, yrkesfiskets fångster i berörda ICES rutor och värdet på fisken i första handelsled.

Baserat på dessa beräkningar erhålls en fiskeavgift i storleksordningen 200 000 kr. I detta belopp är även värdet av fritidsfisket inräknat (Fiskeriverket 2009). Avgiften, som betalas in till Havs- och vattenmyndighetens bankgiro 199-6669, är avsedd att användas för fiskevårdsfrämjande åtgärder i kustområdet och kustmynnande vattendrag allt inom Sundsvalls kommun. Exempelvis möjliggörs biotopvårdande åtgärder i närliggande kustvattendrag. Även andra former av fiskevårdande åtgärder såsom undanröjande av eventuella vandringshinder kan vara aktuella.

Grundvatten

Länsstyrelsen bedömer att bolaget tillräckligt väl redovisar påverkan på grundvattennivåerna. Grundvattensänkningen är betydande varför Länsstyrelsen anser att bolaget ska bedriva omfattande kontroll av grundvattennivåerna under anläggnings- och driftfasen.

Mätfrekvensen av grundvattennivåerna ska enligt bolagets egenkontrollprogram vara hög. Länsstyrelsen bedömer att norra området vid Korstaverkets bergrum är extra känsligt vad gäller påverkan av en grundvattensänkning. Provtagning av grundvattennivån bör därmed ske med ännu tätare intervall i detta område. Provpunkter och grundvattenrör behöver även etableras. Kemisk provtagning bör dessutom ske för att kontrollera om markföroreningar sprids med grundvattnet.

Föroreningssituationen på aktuella landområden

För att kunna etablera en plan yta mellan hamnen, kombiterminalen och ytorna för tredjepartslogistik kommer omfattande markarbeten genomföras. Dessa markarbeten kommer att beröra hela Logistikparken och de omfattar även en större yta än den som omfattas av hamnen och därmed även den aktuella ansökan.

Bolaget bedömer att massorna kommer så långt som möjligt att användas inom Logistikparkens områden, bl.a. till byggande, utfyllnad vid kajkonstruktion samt mark- och anläggningsarbeten för väg och järnväg. Massorna kommer även transporteras till andra anläggningsarbeten i regionen. Totalt beräknas 970 000 m³ jord att schaktas inom området. Markområdet och markarbetena inom containerhamnen är relativt små.

Ansökan omfattar hamnen och därmed ingår utfyllnaden av hamnen i denna. Utfyllnaden kommer att innebära en permanent omvandling för 36 000 m³ vattenområde till ett landområde. Mellan stödbanken och nuvarande strand tänker bolaget fylla ut området med moränmassor som successivt ska pressa samman underliggande lösa jordlager. Bolaget tänker att massorna kommer att hämtas från schakt- och sprängningsarbeten inom Logistikparkens område.

Länsstyrelsen har i tidigare yttrande bland annat önskat att bolaget kompletterar ansökan med en beskrivning och redovisning av historik och eventuell förorenings-situation på de landområden där schaktarbeten ska genomföras och där verksamhet ska bedrivas.

Ansvar för undersökningar och efterbehandling vid exploatering av ett potentiellt förorenat område

Om ett anläggnings- eller entreprenadarbete i ett område skulle kunna innebära spridning av redan befintliga föroreningar är det fråga om en verksamhet som kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Exploatören blir då verksamhetsutövare i detta fall.

I fråga om ansvaret för undersökning enligt 26 kap. miljöbalken är det tillräckligt att misstanke om att ett område är förorenat föreligger, för att ansvar för undersökningar ska kunna krävas. Om exploateringsarbetena leder till att föroreningar sprids eller förvärras kan den som har bedrivit verksamheten bli ansvarig för att sanera det som verksamheten har gett upphov till enligt 10 kap. miljöbalken.

Om verksamhetsutövaren för exploateringen gör gällande att det inte finns risk för skada eller olägenhet har denne bevisbördan för detta enligt 2 kap. miljöbalken. En exploatör kan däremot som verksamhetsutövare enligt 10 kap. 2 § miljöbalken väcka talan vid mark- och miljödomstolen mot andra solidariskt ansvariga verksamhetsutövare som har givit upphov till föroreningsskadan om fördelning av det solidariska ansvaret.

Användning av de generella riktvärdena känslig markanvändning och mindre känslig markanvändning

Naturvårdsverket har utvecklat en modell för att ta fram riktvärden för förorenad mark. Med modellen har de beräknat generella riktvärden för förorenad mark för olika ämnen och grupper av ämnen. De generella riktvärdena anger föroreningshalter i marken under vilken risken för negativa effekter på människor, miljö eller naturresurser normalt är acceptabel. De generella riktvärdena delas upp i två nivåer, känslig markanvändning som motsvarar heltidsvistelse för människor och mindre känslig markanvändning som motsvarar deltidsvistelse. De generella riktvärdena för förorenad mark kan bland annat användas mot bakgrund av följande:

- De är rekommendationer och ett av flera verktyg i riskbedömning av förorenade områden.
- De är inte avsedda att användas som miljö kvalitetsmål för storskalig påverkan och inte heller för att bedöma påverkan från luftburna diffusa föroreningar.
- De anger inte en nivå upp till vilken det är acceptabelt att förorena. Det innebär att det i det generella fallet inte är acceptabelt att använda förorenade massor som har halter under nivån för mindre känslig markanvändning och återanvända dessa i områden med en markanvändning som motsvarar nivån för mindre känslig markanvändning.
- De är inte direkt användbara för andra typer av förorenade medier, som till exempel sediment eller byggnadsmaterial.

Bedömning av föroreningssituationen

Länsstyrelsen gör bedömningen utifrån det underlag som redovisas i bolagets komplettering att det finns en risk för att förorenade massor kan komma att hämtas från schakt- och sprängningsarbeten inom Logistikparkens område och användas vid utfyllnaden i hamnen. Länsstyrelsen gör bedömningen att berörda markområden kan ha förorenats från luftburet nedfall från Korstaverket.

Det kan även föreligga en risk för förorening i områdena för gasolterminalen, olje- och gasolbergrummet samt Sundsvalls hamn. Bedömningen grundar sig i den redovisade markmiljötekniska undersökningen i planområdet inför detaljplan för Sundsvalls logistikpark som togs fram under 2011. Resultatet av denna undersökning visar på en påverkan från luftnedfall inom området med halter i mossa och jord som överstiger riktvärdet för känslig markanvändning (KM) för dioxin och tunga alifater och PAH. Detta innebär att det kan föreligga en risk för spridning av föroreningar om det utförs grävings- och schaktarbeten inom dessa områden.

Bolaget redovisar i ansökan att man tänker återanvända uppkomna massor inom planområdet så långt möjligt inom Logistikparkens områden till bland annat byggande, utfyllnad vid kajkonstruktion samt mark- och anläggningsarbeten för väg och järnväg. Länsstyrelsen anser att det inte är acceptabelt att förorena upp till en

nivå för mindre känslig markanvändning, även om markanvändningen för området motsvarar denna nivå. Länsstyrelsen anser därför att kriterierna för mindre än ringa risk som framgår i Naturvårdsverkets handbok "återvinning av avfall i anläggningsarbeten (2010:1)" ska tillämpas vid grävningsarbeten och återanvändning av massor.

Det är upp till verksamhetsutövaren att visa på om de åtgärder och grävarbeten man planerar att utföra inte innebär en risk för spridning av föroreningar vid återanvändning av potentiellt förorenade massor på land och i vatten. Länsstyrelsen önskar därför en redovisning av föroreningssituationen på de landområden där schaktarbeten ska genomföras för att verksamhetens miljöpåverkan ska kunna bedömas.

Buller

Enligt 2 kap. 6 § miljöbalken får ett tillstånd eller en dispens inte ges i strid med en detaljplan eller områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen (2010:900). Detaljplanen för Sundsvalls Logistikpark antogs av kommunfullmäktige i Sundsvall den 18 juni 2012 och vann laga kraft den 9 januari 2014. I planbestämmelserna anges bland annat att ekvivalenta och maximala ljudnivåer vid närliggande bostadshus inte får överskrida gällande riktvärden. Vidare framgår att infrastrukturproposition 1996/97:53 samt Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller ska efterföljas samt Socialstyrelsens allmänna råd för lågfrekvent buller.

Länsstyrelsen finner att buller från verksamheten ska regleras enligt planbestämmelserna i detaljplanen. Oavsett om verksamheten inom detaljplanen förändras ska planbestämmelserna efterlevas. Vid detaljplanens antagande 2012-06-18 avsågs med Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller *Externt industribuller - allmänna råd, SNVRR 1978:5 rev.1983*. I denna anges riktvärden för externt industribuller som i nedanstående tabell.

Områdesanvändning ³	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA-läge "FAST"
	Dag kl. 07-18	Kväll kl. 18-22 samt söndag och helgdag kl. 07-18	Natt kl. 22-07	Momentana ljud natt kl. 22-07
Arbetslokaler för ej bullrande verksamhet	60	55	50	-
Bostädet och rekreationsytor i bostäders grannskap samt utbildningslokaler och vårdbyggnader.	50	45	40 ⁴	55
Områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor. ⁵	40	35	35	50

Om det under en provotid medges högre bullernivåer kan detta dock lätt tolkas som en möjlighet att fastställa högre bullernivåer än planbestämmelserna medger. Länsstyrelsen anser därför att det inte bör fastställas högre bullernivåer under en provotid. Praxis för hur villkor kan utformas har under senare år inneburit att så kallade "riktvärden" har utgått från tillämpningen vid konstruktionen av villkor, bland annat med motivet att ett villkor ska vara så tydligt att tillsynsmyndigheten ska kunna med klarhet avgöra när villkoret har överskridits.

Riktvärdesliknande villkor anser Länsstyrelsen generellt bör undvikas, men kan vara motiverat i vissa fall vid provotider. I detta fall anser Länsstyrelsen att om domstolen finner att en provotid behövs för att ge möjlighet att säkerställa att tillräckliga åtgärder vidtagits för att innehålla ljudnivåerna enligt planbestämmelserna, skulle detta kunna göras genom en provotid under vilken provisoriskt villkor för buller föreskrivs som innebär att bolaget ska innehålla planbestämmelsernas ljudnivåer som riktvärde eller med viss andel överskridande.

³ Vid de fall där kringliggande områden ej utgörs av angivna områdestyper bör bullervillkoren anges på annat sätt, t ex ljudnivå vid stadsplanegräns eller på ett visst avstånd från anläggningen.

⁴ Värdet för natt behöver ej tillämpas för utbildningslokaler.

⁵ Avser områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv.

Om bullernivåerna överskrids ska åtgärder vidtas i syfte att komma ner till den ljudnivå som föreskrivs i planen. Syftet med prövotiden blir då att ge bolaget möjlighet att anpassa verksamheten och komplettera bullerskyddet efter behov när verksamheten kommer igång och bullernivåerna kan säkerställas. Som slutligt villkor ska högst gälla de bullernivåer och de tider som anges i planbestämmelserna.

Riskbedömning

Bolaget har i bilaga 6 redovisat riskbedömningar samt rekommendationer för sprängarbeten vid utbyggnad av ny hamn, kombiterminal och tredjepartsytor. Redovisningen innehåller bland annat inventering av objekt som kan påverkas av sprängarbeten och förslag på gränsvärden, restriktioner och kontroller.

Stora delar gällande nämnda restriktioner och kontroller åläggs sprängentreprenören att hantera. Länsstyrelsen menar dock att det är bolaget som ska säkerställa att eventuella underentreprenörer följer gällande lagstiftningar, att erforderliga tillstånd finns och att de förslag på restriktioner och kontroller som redovisats faktiskt också genomförs. Härigenom anser Länsstyrelsen att bolaget ska utarbeta ett kontrollprogram för sprängarbeten för att bland annat kontrollera att de restriktioner och kontroller som redovisats i bilaga 6 efterlevs.

Sundsvalls kommun, miljönämnden

Miljönämndens ställningstagande

Miljönämnden anser att det är lämpligt att söka tillstånd även för främst kombiterminalen men även för tredjepartlogistik i den mån det bedöms möjligt. Det är tillfredsställande att ansökan avser som reservationsvis yrkande att bolaget lämnas tillstånd för att uppföra och driva en kombiterminal.

Miljönämnden yrkar om villkor beträffande buller, dagvatten, hantering av kemikalier och farligt avfall m.m. enligt nedan.

Buller från verksamheten

Miljökontorets yrkade utredningsvillkor

- Sundsvalls Logistikpark ska i samråd med tillsynsmyndigheten, under en prövotid utreda åtgärder för att begränsa bullerstörningar från verksamheten. Målet ska vara att klara Naturvårdsverkets riktvärden i vägledning 6538 samt riktvärden för lågfrekvent buller i Folkhälsomyndighetens föreskrift FOHMFS 2014:13. Redovisningen ska ta upp möjliga åtgärder i verksamheten, vilken bullerbegränsande effekt som kan uppnås med avseende på ekvivalenta bullernivåer vid kringliggande bostadsbebyggelse, tidsplan och kostnader för åtgärder. Utredningarna och förslag till slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast två år efter att kombiterminalen har tagits i drift.

Miljökontorets yrkade om provisoriska villkor

- Buller från verksamheten får som riktvärde inte överskrida följande ekvivalenta ljudnivå vid bostäder:
 - 50 dB (A) dagtid måndag till fredag, kl. 06 - 18.
 - 40 dB (A) nattetid kl. 22.00 - 07.00
 - 45 dB(A) övrig tid
- Momentana ljud nattetid får som riktvärde inte överskrida 58 dB(A).
- Buller från verksamheten ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärden ska beräknas för de tidsperioder som anges med undantag för nattvärdena som beräknas per timme. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan påverka bullernivån, dock minst en gång vartannat år eller om tillsynsmyndigheten anser så vara befogat.

Miljökontorets kommentar avseende yrkade bullervillkor för verksamheten

Miljökontorets förslag till provisoriska riktvärden överensstämmer med Naturvårdsverkets riktvärden i rapport 6538, förutom för maximala ljudnivåer. I rapport 6538 anges att ”Maximala ljudnivåer > 55 dBA) bör inte förekomma nattetid kl. 22-06 annat än vid enstaka tillfällen.” Miljökontorets förslag beträffande momentana ljud nattetid överensstämmer med föreslagna provisoriska riktvärden

för containerhamnen. Detta med hänsyn taget till att bolaget anger att beräknade maximala värden för rangeringen klart överstiger 55 dBA.

I Rapport 560850-E2 2015. Sundsvalls Logistikpark. Buller från Containerhamnen och Kombiterminalen- läge 2015 anges följande på sid 14: Verksamheten vid kombiterminalen klarar de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets rapport 6538 vilket är 45 dBA på kvällstid fram till kl. 22. Miljökontoret föreslår att man aktivt diskuterar hårdare ljudkrav vid framtida upphandling av truckar.

När de gäller det beräknade maximala värdet för rangering som klart överstiger 55 dBA så har miljökontoret valt att räkna med ett extremt maxvärde samt rekommenderar att man i detaljprojekteringen försöker minimera störningen från rangeringen genom skärmar och bullervallar.

Miljökontorets yrkanden på övriga villkor m.m.

Land-El

Sundsvalls Logistikpark ska utreda möjlighet att installera land-el för fartyg vid kaj. Redovisningen ska visa på möjliga åtgärder i verksamheten, vilken bullerbegränsande effekt som kan uppnås, tidsplan och kostnader för åtgärder.

Alternativt:

En utredning av förutsättningar och kostnader för att utrusta kajplatser med installationer för anslutning av fartyg till elnät i land ska genomföras vart femte år med början år 2017. Utredningen ska även omfatta de miljö- och säkerhetsmässiga konsekvenserna av en sådan anslutning samt en jämförelse med tekniska och ekonomiska alternativa åtgärder. Resultatet ska meddelas tillsynsmyndigheten senast den 31 mars året efter utredningsåret. Tillsynsmyndigheten får vid behov tidigarelägga utredningen.

Byggbuller

Buller från anläggningsarbetena ska vid bostäder begränsas i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd (2004:15) om buller från byggplatser.

Dagvatten

Senast vid idrifttagande av kombiterminalen ska dagvatten från samtliga hårdgjorda ytor ledas till en dagvattendamm med oljeavskiljande funktion innan utsläpp till recipient. Dagvattensystemet ska förses med avstängningsventil.

Bolaget ska genom provtagning och kontroll utreda det avledda dagvattnets föroreningsinnehåll med avseende på suspenderande ämnen, oljeindex, PAH och metaller samt behov av ytterligare behandling av dagvattnet.

Resultat av utredningar och eventuella förslag till slutliga villkor ska redovisas till mark-och miljödomstolen senast tre år efter det att tillståndet till kombiterminalen tagits i anspråk.

Farligt avfall och kemikalier

Kemiska produkter och farligt avfall ska förvaras och hanteras så att eventuellt läckage och spill inte förorenar mark, grundvatten, ytvatten eller luft. Förvaringsplats för farligt avfall ska märkas liksom olika avfallsslag inom platsen. Slutlig utformning av nödvändiga invallningar, påkörningsskydd och övriga tekniska skyddsåtgärder som kan vara erforderliga ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Gränsvärden för sprängning

Gränsvärden för markvibrationer enligt Metron Riskanalys 175-16003.R1 bör fastställas med motiveringen att anläggande av hela Logistikparken kräver omfattande markarbeten. Den befintliga nivån sänks med som mest 18 meter. Metron miljökonsult har i en utredning av risker, redovisat förslag till gränsvärden för sprängning. Syftet är att skydda bergrum och andra känsliga anläggningsdelar från skador. Riskanalysen visar att de mest kritiska avsnitten i planerad bergschakt är i anslutning till Korstaverkets turbinanläggning inom Kraftvärmeverket KVV, samt i anslutning till Flogas anläggning med angränsande bergrum D.

Damning

Om det uppkommer olägenheter av damning hos närboende eller närliggande verksamheter, ska åtgärder skyndsamt vidtas så att olägenheterna upphör, samt tillsynsmyndigheten omgående informeras. Motsvarande villkor finns i Tunadalshamnens tillstånd, villkor 6.

Saneringsutrustning

Saneringsutrustning ska finnas lätt tillgängligt för att eventuellt spill av petroleumprodukter, drivmedel eller andra kemikalier inom verksamhetsområdet snabbt ska kunna saneras och hindras från att nå omkringliggande mark- och vattenområden. Utrustning för att täcka dagvattenbrunnar ska finnas tillgängligt.

Kontroller av verksamheten

Separata kontrollprogram ska finnas för anläggnings- och byggskedet samt drift av kombiterminalen. Kontrollprogrammen ska b.l.a. ange hur buller och utsläpp ska kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod. Förslag till kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndighet i god tid innan verksamhet startar.

Grumlande arbeten och dumpning av muddermassor

Miljönämnden anser att förbudstiden bör förlängas till minst 15 september som en skyddsåtgärd för att minska risken för samtliga vattenlevande organismer, alltså under en period då den biologiska aktiviteten är som lägst.

Bolagets föreslagna begränsningsvärden för grumlande arbeten att suspenderande ämnen inte får öka med mer än 50 mg/l i förhållande till bakgrundsnivån ska kontrolleras 500 meter från arbetsområdet på två djup.

När det gäller dumpning bör denna begränsas på samma sätt som grumlande arbeten det vill säga förbud under perioden första april till minst 15 september.

Upphörande av verksamhet

En anmälan ska göras till tillsynsmyndigheten i god tid innan verksamheten i sin helhet eller delar av denna upphör. Anmälan ska innehålla redovisning av hur eventuella förorenade områden ska efterbehandlas.

MittSverige Vatten AB

MittSverige Vatten AB har inget att erinra mot vad som tas upp i ärendet vad gäller dagvattenhanteringen samt anser att det är rätt att lösa hantering och omhändertagande av dagvatten lokalt.

Vid planläggning och kommande arbeten inom området måste hänsyn tas till de befintliga VA-ledningar som finns i och i anslutning till området. MittSverige Vatten ska bjudas in för dialog och granskning vid projektering av nya VA-ledningar.

Framtida förbindelsepunkter kommer att bestämmas i samråd under den projektering som är nästa steg. Krav på oljeavskiljare och/eller fettavskiljare kan komma att ställas.

EA yrkar

- Att Sundsvalls logistikpark AB:s, SLPAB, ansökan om miljötillstånd avvisas.
- Att SLPAB ska föreläggas att komplettera ansökan så att den omfattar hela projektet så som det angavs under samrådet 2015. (andrahandsyrkande)
- Att SLPAB:s ansökan i helhet avslås. (andrahandsyrkande)
- Att hon tillerkänns status som sakägare i processen.
- Att SLPAB föreläggs att komplettera MKB:n med en inventering av rödlistade arter.

Som grund för sin talan har EA i sina yttranden inklusive kompletteringar anfört bl.a. följande.

Grund för yrkandet att Sundsvalls logistikpark AB:s, SLPAB, ansökan om miljötillstånd ska avvisas.

Ansökan om miljötillstånd och då särskilt miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller inte kraven i 6 kap. miljöbalken. Detta särskilt mot bakgrund av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken, framför allt kunskapskravet i 2 kap. 2 § miljöbalken, försiktighetsprincipen i 2 kap. 3 § miljöbalken, hushållnings- och kretsloppsprincipen i 2 kap. 5 § miljöbalken samt lokaliseringsprincipen i 2 kap. 6 § miljöbalken 2 kap. 2 §.

A påpekar bl.a. att miljökonsekvensbeskrivningen har så väsentliga brister att tillståndsansökan inte kan läggas till grund för en prövning och därför skall avvisas (22 kap. 2 § andra stycket miljöbalken). Endast om bristerna är mindre kan dessa avhjälpas sedan ansökan givits in till tillståndsmyndigheten (jfr Miljööverdomstolens beslut den 13 februari 2002 i mål nr M 4563-01, MÖD 2002:15, och beslut den 22 maj 2002 i mål nr M 3136-01, MÖD 2002:39).

Samråd

Samrådet med de enskilda som kan antas bli särskilt berörda har inte genomförts så som lagen kräver. Samtliga genomförda samråd har haft stora brister. Samrådet 2015 genomfördes på ett mycket tveksamt sätt, vilket torde strida mot lag. Samråden har i realiteten inte avsett varken verksamhetens lokalisering, omfattning eller utformning. Särskilt verksamhetens lokalisering har varit bestämd långt före samråden och den har till och med beslutats i kommunens kommunfullmäktige långt före samrådet 2015. Detta förfarande strider mot hela tanken med samråd enligt miljöbalken.

Vad gäller värdena i miljön i Petersvik, rekreativvärdena, kulturhistoriska värden hos bebyggelsen i Petersvik m.m. har invändningar och frågor under samrådsprocessen konsekvent avvisats med att detta inte tillhör miljöprövningen utan redan har avgjorts genom att kommunfullmäktige antagit fördjupad detaljplan för området. Samrådet har alltså inte heller omfattat dessa väsentliga delar som de som berörs av planerna velat diskutera och få svar på.

Samråd och lokaliseringsutredning

En övergripande lokaliseringsutredning gjordes i juni 2011. Det är den studien som ligger till grund för föreliggande ansökan om miljötillstånd. A menar att samrådet 2011 varit vilseledande. De som informerades och de man samrått med kan ha menat olika saker i diskussioner och informationsgivande resp. informationsinhämtning.

Vid samrådet 2011 fick man ändå massor av synpunkter från allmänhet och inbjudna sakägare om att alternativet Tunadalshamnen, med möjlighet till expansion mot Fillan inte utretts. Det alternativet har ej utretts vidare.

I den fördjupade lokaliseringsstudie som genomförs efter samrådet att även hamnen i Tunadal uppfyller samtliga de sökkriterier man angett i utredningen men att denna inte beaktats som ett lokaliseringsalternativ till Petersvik eftersom behovet av att anlägga en ny containerhamn i Sundsvallsregionen har uppkommit bland annat på grund av att en omfattande containerverksamhet inte ryms inom det befintliga hamnområdet i Tunadal.

Något som stöder påståendet att verksamheten inte kan rymmas inom befintlig hamn finns dock inte i materialet. Inte heller en analys av hur en expansion mot Fillan kunde lösa de eventuella, men ej styrkta, problemen med plats inom hamnen. Detta förbiseende eller medvetna val gör att resten av den fördjupade lokaliseringsstudien blir värdelös.

Det nya samrådet 2015 sades även genomföras på grund av nya förutsättningar i projektet. De nya förutsättningarna bestod i att planerna hade bantats ner avsevärt. Inte ens då bemödade man sig dock om att på allvar och förutsättningslöst pröva lokaliseringsalternativet att bygga inom nuvarande Tunadalshamnen och vid behov expandera mot Fillan. När projektet nu bantats ner så mycket borde invändningen att det inte finns tillräckligt med plats i Tunadalshamnen och Fillan ha blivit tämligen ihållig. Även vid samrådet 2015, så som det nu genomfördes, kom massor av synpunkter på att alternativet befintliga Tunadalshamnen inte utretts. Inte heller då händer något i den frågan.

Samrådet 2015 genomförs dessutom två år efter att Sundsvalls kommunfullmäktige tagit beslut att bygga Logistikparken, inklusive ”hamnen” (vilken omväxlande benämns kaj resp. kajdäck) i Petersvik och att satsa 448 miljoner kronor på detta bygge. Kommunen har även tvingat igenom en expropriering, för ändamålet att bygga den anläggning man nu söker miljötillstånd till. Detta innan man ens lämnat in ansökan om miljöprövning. Detta är ju en helt omvänd ordning och helt oacceptabelt. Att ha ett samråd efter att kommunfullmäktige redan beslutat att genomföra projektet och efter att man drivit bort alla boende i området. Det kan ju aldrig bli ett riktigt samråd enligt lagens intentioner och är ytterligare ett argument varför SLPAB:s ansökan ska avvisas så att en verklig samrådsrunda som omfattar en förutsättningslös utredning av alternativet att bygga i befintliga Tunadalshamnen med Fillan som expansionsområde. Det alternativ som efterfrågats sedan 2012 men som sökanden av oklar orsak vägrar att göra den minska utredning av.

Samrådets öppna hus

Den 27 april 2015 hölls ett s.k. öppet hus i Skönsbergs Folkets hus. Från detta öppna hus finns minnesanteckningar i ansökans bilaga 3 till miljökonsekvensbeskrivningen. Minnesanteckningarna, som ”noterats” av AT på WSP stämmer dock på väsentliga punkter inte med vad som verkligen utspelade sig och på vilket sätt detta öppna hus genomfördes.

Under rubriken ”Upplägg” anges att ”mötet inleddes med en diskussion i storgrupp”. Detta är inte sant. Inte heller under punkt 3 är noteringarna korrekta. Så här gick det öppna huset till. Tillställningen började visst klockslag. Någon allmän information lämnades inte och det fanns ingen allmän frågestund inlagd i programmet. Meningen var att alla som kom till samrådet skulle gå runt till fyra ”stationer” och där tala enskilt med de representanter som fanns på stationerna. En station bemannades av personal från SCA, en av personal från Trafikverket, en av personal från SLPAB och en av personal från Sundsvall hamn AB (vilken samägs av kommunen och SCA). ÅJ, vd på SLPAB, gick upp på scenen och önskade alla välkomna och pekade på stationerna där man laddat upp med stora skärmar med fyrfärgsbilder och bord med reklammaterial för projektet. Det hade

helt karaktären av en mässa för försäljare. När ÅJ hälsat välkommen gjorde han en ansats att gå av scenen, men publiken bombarderade då honom med högljudda frågor och han försökte väl först vara vänlig och besvara dem. Efter att ÅJ ”svarat” på ett par frågor och duckat för någon ytterligare fråga avslutade han ”frågestunden”, trots att minst fem-sex frågor till ställts, med ursäkten att det faktiskt inte skulle vara någon frågestund utan att alla fick gå runt på stationerna. Publiken blev mycket upprörd och missnöjd av detta besked. Någon ”diskussion” var det aldrig frågan om. Men T som gjort ”noteringarna” från mötet har ju inte heller undertecknat protokollet som brukligt är.

När de sedan gick runt på stationerna sålde alla som bemannade dessa in projektet till tusen. Alla företrädare på alla stationer var försäljare av projektet, som de alla var för till 100 procent och som många av dem till och med arbetade med. Inga kritiska synpunkter eller någon som helst problematisering eller sansad syn på projektet fanns från någon företrädare. Skulle man få någon hyfsat objektiv information fick man dra detta ur företrädarna. Lyckades man med detta fick ingen annan på samrådet ta del av den informationen. Deltagarna på det öppna huset på samrådet fick alltså inte samma information och de kan inte ens kontrollera att de inte fick olika information eller olika svar på samma frågor.

Informationen eller svaren på frågorna var också mycket tveksam i vissa delar. Exempelvis talade företrädarna för Sundsvalls hamn om att det var omöjligt att bygga en containerkran i Tunadalshamnen för södra delen av hamnen var dålig och gick inte att förstärka. A undrar hur det kan gå att bygga en helt ny kaj bredvid, ute i vattnet, pålad och med sprängsten men inte att stötta upp en befintlig kaj. Inte heller fanns plats i Tunadalshamnen påstod man från Sundsvalls hamns sida. Inte ens nu när projektet krympt ihop betänkligt men ändå kräver att hela Petersvik föröds.

Sammanfattningsvis var det nästan omöjligt att verkligen få någon objektiv information på samrådets öppna hus. En kvinna grät av ilska när hon gick därifrån. För mig som inte ägde min fastighet i Petersvik vid samrådet 2012 har inte funnits

andra tillfällen att ta del i samråd om planerna. Andra samrådsmöten, om andra frågor, som hon varit på har inte alls gått till på detta sätt.

Sundsvalls Logistikpark bedömer enligt sin ansökan att kraven på hur ett samråd ska genomföras enligt 6 kap. 4 § miljöbalken får anses uppfyllda. Detta bestrids. Det har inte hållits något utökat samrådsförfarande med allmänheten respektive med de närboende. Detta trots länsstyrelsens beslut den 3 juni 2015 att projektet får anses ha betydande miljöpåverkan och att utökat samråd skulle hållas. Ingen som helst information om länsstyrelsens syn på projektet har tillställts de närboende och de har inte fått någon möjlighet att yttra sig eller på något sätt kunnat påverka projektet. I samrådsunderlaget 2015 finns ingenting alls nämnt om miljö kvalitetsnormer för vatten angående Alnösundet och Sundsvallsfjärden. Endast Draget anges. Då ingen samlad information alls gavs vid samrådsmötet 2015 är det ytterst oklart om någon deltagare på mötet fick någon som helst information om vattensituationen i Alnösundet. Detta var i så fall avhängigt av om någon ställde en direkt fråga till någon tjänsteman som representerade någon av intressenterna i projektet.

Sammantaget har inget utökat samråd alls hållits med allmänheten. De kringboende har inte fått möjlighet att informera sig angående riskerna för vattenkvaliteten i deras närområde och de har inte heller fått någon chans att yttra sig om detta.

Samrådsförfarandet har i sin helhet varit en chimär. I stort sett har inga synpunkter, förutom i rent perifera frågor, beaktats i det fortsatta arbetet. Att samtliga försök till samråd varit ren teater visar det faktum att det tidigt 2016 flöt upp ett exploateringsavtal mellan kommunen och SCA som aldrig varit uppe till diskussion eller funnits med i något beslutsunderlag under hela den tid man diskuterat och planerat för Logistikparken i Petersvik. Detta exploateringsavtal, som skrevs enligt 1993 års detaljplan för Petersvik, slogs ihop med de två exploateringsavtal som finns avseende Logistikparken. Det är alltså fråga om samma projekt som drivits ända sedan mitten av 1990-talet. Detta vitsordas av kommunen i yttrande 2016-06-02, till förvaltningsrätten i mål om laglighetsprövning av KF beslut att slå ihop de tre exploateringsavtalen. Det har hela tiden varit bestämt att Petersvik ska exploateras, frågan har bara varit hur mycket och med vad.

Vid ett utökat samråd ska samrådskretsen även ha möjlighet att lämna synpunkter på innehåll och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen. Myndigheternas och de enskildas synpunkter ska härigenom kunna påverka bl.a. lokaliseringen och utformningen av den planerade verksamheten och därigenom även själva ansökningen. En miljökonsekvensbeskrivning upprättad enligt bestämmelserna i 6 kap. miljöbalken utgör en processförutsättning för ansökan i ett ansökningsmål. Om ansökan brister i detta avseende föreligger hinder för domstolen att ta upp ansökan till prövning. Sökande ska i så fall således inte åläggas att enligt 22 kap. 2 § andra stycket avhjälpa bristen, utan istället ska ansökan - jämlikt 42 kap. 4 § andra stycket rättegångsbalken - avvisas på grund av rättegångshinder.

I förevarande fall har man dessutom redan vid det tidiga samrådet för länge sedan beslutat att projektet ska genomföras, var och på vilket sätt och någon som helst möjlighet för allmänhet och/eller närboende för deltagande i beslutsprocessen eller några reella påverkansmöjligheter har inte funnits. Till och med tidsplan och när anläggningen skulle tas i drift var redan beslutat i slutet av 2010. Se informationsfolder, fördjupad översiktsplan för Tunadal-Korsta-Ortviken och minnesanteckningar från ”informationsträff” för boende i Granli/Petersvik den 23 november 2010 samt sammanställning av vd ÅJs informationsbilder från vad som där kallas informationsmöte. Lagg märke till kommunens skrift daterad 2010-09-01, med den glättiga överskriften "Nu börjar vi forma Sundsvalls logistikpark", vilken alltså producerades två månader före samrådsmötet.

Närmare om verksamhetens lokalisering m.m.

A hänvisar, som stöd för sin talan i denna del, till miljöbalkens förarbeten och till flera rättsfall.

Petersvik är ett oexploaterat och oförorenat natur- och bostadsområde som sökanden vill föröda för all framtid genom att spränga bort Korstaberget, schakta bort hela Petersvik-Granli och gjuta hela stadsdelen i betong.

Miljööverdomstolen har i MÖD 2009:48 uttalat att det måste ställas särskilt stränga krav på sökandens lokaliseringsutredning när lokaliseringen är starkt ifrågasatt (jfr även MÖD 2001:38 och MÖD 2002:7). Så är fallet i detta mål, där projektet Logistikparken i Petersvik och expropriationen och det avsedda utplånandet av ett sammanhållet område med vackra och välhållna sommarvillor från 1880- och 1890-talen, med extremt höga kulturhistoriska värden jämte ett natur- och rekreationsområde med mycket stor betydelse för närboende och andra Sundsvallsbor. Det rör sig dessutom om det sista av industrier oexploaterade grönområdet i Sundsvallsfjärdens inlopp. Sökanden har dock konsekvent vägrat att diskutera dessa aspekter av projektet och hänvisat till att allt redan varit avgjort genom antagandet av kommunala översikts- och detaljplaner.

Det förhållandet att en viss verksamhet är förutsatt i en kommunal detaljplan innebär emellertid inte att den utan vidare kan tillåtas. Övriga bestämmelser i miljöbalken måste naturligtvis vara uppfyllda (prop. 1997/98:45 Del 2 s. 206 och MÖD 2005:66). Enligt lokaliseringsregeln i 2 kap. 6 § miljöbalken ska lämpligaste plats väljas för en verksamhet. Bedömningen sker bland annat med stöd av portalparagrafen i 1 kap. 1 § miljöbalken om hållbar utveckling samt hushållnings- och planeringsbestämmelserna i 3 och 4 kap. Här kommer även 11 kap. 6 § miljöbalken in enligt vilken en vattenverksamhet endast får bedrivas om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av denna.

Vid en ansökan gäller försiktighetsprincipen och bevisbörderegeln. Enligt dessa ska blotta risken för en olägenhet beaktas och det är även sökanden som har bevisbördan för verkningarna och skyddsåtgärdernas effekt.

Syftet med en MKB är att man ska kunna göra en samlad bedömning av effekterna för människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö. För verksamhet som bedöms kunna medföra betydande miljöpåverkan, som den nu sökta beslutats ha, ska inte bara alternativa lokaliseringar av verksamheten utredas och beskrivas - även alternativa utformningar ska beaktas. Så har inte gjorts i detta fall då en alternativ utformning att nyttja och bygga om befintliga Tunadalshamnen så att

verksamheten kan rymmas i denna inte alls beaktats. Detta borde ha gjorts i vart fall då man insåg att ursprungliga planer var för stora och avsevärt bantade ner projektet från en ny hamn på 450 meter till en ny kaj på 150 meter och då ytor för kombiterminal och tredjepartslogistik även bantats ner med nästan två tredjedelar.

Alternativet att bygga i befintlig hamn med ev. expansion mot Fillan är ett jämförbart sätt att nå samma syfte som sökt verksamhet, men med betydligt mindre miljöpåverkan. Att detta inte tydliggjorts är ytterligare en allvarlig brist i MKB.

Alternativet att bygga i befintlig hamn med eventuell expansion åt Fillan borde ha utretts och övervägts. Att detta alternativ är en reell möjlighet framgår av Banverkets slutrapport 2007. Enligt denna rapport från statens experter på kommunikationer, logistik och kombiterminaler var det självklara alternativet en placering i Fillan och Tunadalshamnen. Efter en omfattande utredning med ursprungligen åtta alternativ fick kombinationen Fillan /Tunadalshamnen tillsammans med alternativet Söråker klart godkänt på alla punkter enligt Banverkets utvärderingskriterier. Alternativet att bygga en kombiterminal i Petersvik och att bygga ett kajdäck väster om Tunadalshamnen ansågs av Banverket inte vara ett alternativ som uppfyllde verkets krav.

Vad gäller alternativet att bygga i befintliga Tunadalshamnen finns svart på vitt att detta alternativ för länge sedan avförts av kommunen och att detta skett långt innan det tidiga samrådet avslutats. I den fördjupade lokaliseringstudien daterad 2012-02-03 anges tidigare lokaliseringsstudier där både Fillan och befintliga Tunadalshamnen nämns. Man skriver:

"I och med undertecknandet av det tidigare nämnda genomförande- och finansieringsavtalet kan dessa alternativ dock anses som avförda."

Detta är inte ett giltigt skäl enligt miljölagstiftningen för att avföra en alternativ lokaliseringsplats. I samma utredning kan man läsa följande:

"Även hamnen i Tunadal uppfyller sökkriterierna. Tunadal har dock inte betraktats som ett lokaliseringsalternativ till Petersvik eftersom behovet av att anlägga en ny

containerhamn i Sundsvallsregionen har uppkommit bl.a. på grund av att en omfattande containerverksamhet inte ryms inom det befintliga hamnområdet i Tunadal."

Av detta framgår tydligt att alternativet med placering inom Tunadalshamnen inte beaktats. Då projektdelen kombiterminalen och s.k. tredjepartsytor nu bantats ner till en tredjedel av ursprungliga planer måste såväl alternativ lokaliserings i befintliga Tunadalshamnen-Fillan utredas samt om behovet av den nu avsevärt mindre containerverksamheten kan rymmas i en ombyggd och omdisponerad Tunadalshamn som vid behov kan expandera mot Fillan, vilket område redan är hårt exploaterat. Detta alternativa sätt att uppnå syftet har inte alls utretts. Det är av ytterst stort värde för hushållning med miljö och andra resurser att alternativet blir utrett och beaktat.

Vad gäller containerhantering har SCA byggt en ny containerkran i norra delen av Tunadalshamnen. Denna kran är nu i drift. Sökandesidan har vidare gång på gång uppgett att Tunadalshamnen är "knökfull". Detta framgår dock inte av de fartygsanlöp som anges på Tunadalshamnens hemsida. Det är inte ens ett per dag.

Grund för yrkandet att SLPAB:s ansökan ska omfatta hela projektet så som det angavs under samrådet 2015.

Var är då den del av ansökan till MMD som enligt samrådet 2015 skulle göras för att "anlägga och driva kombiterminal i Sundsvall, utfyllnad av intilliggande vattenområde samt kulvertera en del av Tunabäcken"? Föreliggande ansökan avser ju bara en liten del av projektet. En 150 meter lång kaj i hörnet av exploateringsområdet.

Hela det projekt som ingått i samrådet och som hänger ihop ska naturligtvis ingå i ansökan. Även bortsprängningen av en stor del av Korstaberget medelst ca 275 000 kilo sprängmedel, krossning på området av sprängmassorna samt frakten av dessa ner till Alnösundet och slutligen dumpningen av sprängmassorna i vattnet ska ingå i ansökan om miljötillstånd. Bortsprängningen av berget liksom bearbetning och frakt

av detta är en förutsättning för byggandet av den kaj som avses med ansökan. Därför måste även denna extremt miljöpåverkande verksamhet, som kommer att pågå i flera år under byggtiden och som oåterkalleligt kommer att förstöra naturen i Petersvik och en del av Korsta, vara med i prövningen. Även kulverteringen av Tunabäcken samt sänkningen av grundvattnet i Korsta-Petersvik med upp till 13 meter ska prövas i denna process.

Det är mycket märkligt att den förre vd:n i SLPAB, ÅJ, 2015 uppgett att det nya samrådet gjordes för att hela projektet skulle med i miljöansökan och denna miljöansökan nu bara omfattar en liten del av projektet. Det går inte att göra en samlad bedömning av alla de effekter på människors hälsa och på miljön som projektet kan innebära genom att bara pröva byggandet av en kaj i hörnet på det område som planeras fullständigt utplånas genom sprängning, schaktning och dumpning.

Ansökans avgränsning är alltför snäv

Miljöbalkens grundläggande hänsynsregel i 2 kap. 3 § är generellt tillämplig för alla verksamheter och åtgärder som har betydelse för miljöbalkens mål (jfr prop. 1997/98:45 del 1 s. 213 f och del 2 s. 15 ff). Vid prövningen av en verksamhet som kräver tillstånd enligt balken bör därför samtliga hänsynstaganden som har betydelse för människors hälsa eller miljön kunna beaktas vid tillståndsprövningen. För att alla typer av störningar skall kunna beaktas vid prövningen av en vattenverksamhet talar Högsta domstolens avgöranden i NJA 2004 s. 590 (I och II). I målen som gällde ansökan om tillstånd till vattenverksamhet beaktade Högsta domstolen även störningar från den miljöfarliga verksamheten vid bedömningen av vilka som hade rätt att överklaga miljödomstolens dom.

A hänvisar, som stöd för sin talan, till miljöbalkens förarbeten och till flera ytterligare rättsfall, bl.a. avgörande MÖD (dom den 12 mars 2004 i mål M 487-04, dom den 21 december 2007 i mål M 7533-07, dom den 10 mars 2011 i mål M 4866-10, dom den 15 november 2011 i mål M 5325-11) samt MÖD 2006:6, 2006:54, 2006:57, 2007:50, 2011:51.

Sökandens ansökan till MMD är således alltför snävt tilltagen, då den inte omfattar samtliga risker med och konsekvenser av projektet i fråga. Ansökan omfattar till exempel inte den bergtäkt som är en förutsättning för byggnationen av den kajdel som ansökan nu omfattar. Bergtäkten är förutsedd att pågå i minst två år, varför den inte är av begränsad omfattning. Täktverksamhet som sådan är även typiskt sett av mycket ingripande natur.

Det är enligt MÖD miljökonsekvenserna i sin helhet av ett projekt som avses i MKB-direktivet och inte endast vissa begränsade miljöeffekter av detta. Sökandens MKB borde ha omfattat även anläggande och drift av kombiterminalen samt bergtäkten, bortsprängning, krossning och frakt av sprängmassor från Korstaberget.

Verksamheten i fråga om ny kaj eller hamnbit, kombiterminal m.m. samt byggnationen av dessa delar genom bortsprängning, krossning och transport och dumpning av berg kommer allt att ske på samma fastighet inom ett begränsat område. Sprängningen, krossningen och transporten av berget är en förutsättning för att kajen ska kunna byggas då bergmassorna ska utgöra grunden för denna. Den s.k. avplaningen av området då terrängen vid och i Korstaberget ska sprängas och schaktas ned ca 20 meter krävs för att en kombiterminal ska kunna byggas på området. Utan kombiterminalen skulle kajen aldrig byggas. Dessa delar av byggnationen, som uteslutits ur miljöansökan, har således tekniska och miljömässiga kopplingar till kajen/hamnen och ska tas med i bedömningen av miljöpåverkan av projektet. Redan i projektplan för fördjupad översiktsplan Tunadal-Korts-Ortviken, 2007-11-12, har kommunen bundit sig vid att exploatera Petersvik för en kombiterminal. Kombiterminalen och kajen har ett miljömässigt samband som bland annat utgörs av buller och utsläpp till luft och vatten.

Med hänvisning till miljöbalken, dess förarbeten samt avgöranden i miljödomstolen framför A att sökanden inte ens ansökt om miljötillstånd för den bergtäkt som utgör en integrerad och nödvändig del för byggandet av den kajdel som miljöansökan avser. Sökanden har inte heller genomfört tidigt samråd i denna del på det sätt som miljöbalken föreskriver.

Nollalternativet

Nollalternativet som anges i ansökan är vidare obsolet och numera helt felaktigt. Eftersom industriernas i området behov och framtidsplaner förändrats i grunden sedan nollalternativet togs fram visar detta inte vilka konsekvenser på människors hälsa, miljön och hushållningen med mark och vatten m.m. som blir konsekvensen av att projektet för vilket miljötillstånd nu söks inte kommer till stånd. När planärendet inleddes 2006 hade Ortvikens pappersbruk angett att man planerade för en tredubblad produktion från 0,85 till 2,5 miljoner ton papper per år. Direktiven för projektet skrevs med hänsyn till dessa och andra helt orealistiska framtidsprognoser. Nu 2016 har Ortvikens produktion i stället minskat genom att man avvecklat en pappersmaskin. Någon utbyggnad av pappersverket Ortviken är inte längre aktuell på grund av att efterfrågan på fabriken produkter faller med ca tio procent per år. I stället finns risk för att hela produktionen och fabriken är borta inom en överblickbar framtid. Vad gäller produktionen i Östradsfabriken i Timrå ska denna istället fördubblas. Det har från SCA:s håll upplysts om att ett fördubblat antal lastbilar kommer att gå med pappersmassa från Östrand ner till Tunadalshamnen. I fråga om den färdiga produkten från Östrand finns dock alternativ som utskeppningshamn och det är osäkert om hela produktionen verkligen kommer att gå ut från Tunadalshamnen.

Transportbehoven för omkringliggande industrier måste alltså beräknas på nytt till sina volymer samt hänsyn tas till omkringliggande redan verksamma transporthubbar m.m. i regionen och i närområdet. Sammanfattningsvis kan nuvarande nollalternativ inte läggas till grund för beslut.

Grund för andrahandsyrkandet att SLPAB:s ansökan ska avslås

Planerna på en ny kaj och en kombiterminal, en s.k. logistikpark, i Petersvik strider i sin helhet mot miljöbalkens portalparagraf (kajen kallas för hamn i ansökan, men det är inte en hamn för det finns redan en hamn där i Tunadal i vilkens anslutning denna kaj ska byggas). Det framgår även av aktuell paragraf att värdefulla natur- och kulturmiljöer ska skyddas och vårdas. Petersvik är ett sådant synnerligen

värdefullt område som är omistligt från såväl natur- som kulturhistorisk synvinkel. Samrådet har inte alls omfattat denna del.

Grund för yrkande att få status som sakägare i mål M 1697-15

Det sakägarbegrepp sökanden presenterat på sidan 30 i ansökan är extremt snävt tilltaget. Hon ska som lagfaren ägare till fastigheten Blekaren 5 i bostadsområdet Granbacken erkännas som sakägare i processen. Bostadsområdet Granbacken ligger inte alls så långt som en kilometer från den planerade containerhamnen och eftersom hela byggprojektet med sprängning och bortschaktning av bergmassor för att bygga hamnen ska tas med i tillståndsprocessen ligger Granbacken ännu närmare området. Konsekvenser som såväl byggnationen av hamnen med sprängningar i berg och omflyttning av berg och jord för att bygga kajen ska omfattas av miljöansökan eftersom det är ett sammanhållet projekt

Av MB:s förarbeten framgår att balken skall ha ett enhetligt sakägarbegrepp och att det inte bör göras någon skillnad om den överklagade frågan rör t.ex. vattenverksamhet eller miljöfarlig verksamhet. Miljöskyddslagens 2004:67 s. 594 sakägarbegrepp är tänkt att tjäna som utgångspunkt och en generös tillämpning är avsedd. I förarbetena anges även att det inte torde vara möjligt att direkt i lagtexten ange vem som är att anse som sakägare.

MB:s allmänna hänsynsregler skall tillämpas även i mål om vattenverksamhet. Detta medför att de intressen som skall beaktas vid prövningen blir i stort sett desamma i sådana mål som i mål om miljöfarlig verksamhet och talar för att kretsen av sakägare i vattenmål därmed har förändrats. Att så skulle vara fallet vinner även stöd av de ovan redovisade uttalandena i MB:s förarbeten om strävan efter ett enhetligt sakägarbegrepp och att det i ett tillståndsmål inte skall spela någon roll huruvida en fråga är att hänföra till vattenverksamhet i traditionell mening eller till någon form av miljöfarlig verksamhet. För att bedömningen av sakägarbegreppet förändrats avseende mål om tillstånd till vattenverksamhet talar även att det för samtliga ansökningsmål enligt MB gäller föreskrifter om samråd och inhämtande av allmänhetens yttranden etc.

Enligt rättsfallet MÖD 2005:48, som gällde närboendes talerätt mot tillsynsbeslut gällande motorsportbana, fann MÖD att boende på ett avstånd om 800-1000 meter från banan, vars fastigheter även låg nära en tillfartsväg till området, var sakägare. MÖD fann att de olägenheter den planerade verksamheten kunde komma att medföra för dem inte är endast teoretisk eller helt obetydlig. De var således att betrakta som sakägare.

Angående risk för påverkan av buller och vibrationer mm vid byggnation samt drift av containerhamn och kombiterminal i Petersvik, Sundsvall

Liksom A tidigare i insänt yttrande hävdade att hela exploateringsprojektet ska tas med i miljöansökan hävdar hon att bullret, inte bara från den nya kajen (benämns hamn på vissa ställen) utan från hela kombiterminalsområdet ska tas i beaktande. Detta såväl under byggnadstiden som under driften. Bolaget konstaterar i komplettering till MMD att ambitionen är att bullersituationen på Alnön och Granbacken skall påverkas så lite som möjligt. (RAPPORT 560850-F, sid. 5) Det är alltså ostridigt att villaområdet Granbacken kommer att påverkas av buller från den verksamhet som ansökan avser.

Att såsom bolaget gjort utgå från 45 dBA är felaktigt. Inget hus i Granbacken omfattas av den nya vägledningen från Boverket, enligt vilken 45 dBA kan godtas som grundregel. Det är 40 dBA nattetid från den sökta verksamheten som ska tillämpas.

Det förefaller vara en mycket stor risk för en stor ökning av buller nattetid för boende i Granbacken, som ju även lever med buller nattetid från Ortvikens pappersbruk. Buller nattetid skulle då nå de boende från två håll. Hur påverkar det upplevelsen av bullret? "Vid ovarsam hantering av pålastning kan den maximala ljudnivån komma att överstiga 55 dBA på vid närmaste bebyggelse på Alnön och vid Granbacken" (sid 11, RAPPORT 560850-F). Detta avsnitt är som utvecklas nedan, fullt av om och men, och det förefaller som att sökanden försöker att bagatellisera risken för störande buller för de som bor i närheten av exploateringsområdet.

Sökanden har fortfarande inte fullgjort sin skyldighet att visa att sökt verksamhet inte kommer att påverka sin omgivning genom buller på ett sätt som inte strider mot med miljöbalken.

Vad gäller uppskattat buller i villaområdet Granbacken har mätningarna gjorts enbart vid två lågt liggande fastigheter på gatan som heter Granbacken. För de som har fastigheter på Petersviksgatan, som ligger högt upp i branten mot Korsta, finns inga som helst mätningar gjorda. Hur kommer buller av olika sorter att påverka de som bor mycket högre upp? Kommer de eventuella bullervallar som ska byggas att skydda boende från bullret eller kommer bullret att nå bostäder utan att tas upp av de vallar man inte ens vet ännu hur de kan komma att påverka ljudbilden? Hur kommer boende med höga lägen vidare att påverkas av buller dels från Ortvikenfabriken och dels från exploateringsområdet, först vid sprängningar, kross av bergmassor, transporten med dumpers mm och dels vid drift dygnet runt på en färdigbyggd jätteanläggning? Rangeringar, containerkrokar, fartygsmotorer m.m. Här finns inga som helst mätningar gjorda som tar hänsyn till våra fastigheters höga lägen. Hon skulle uppskatta att hennes övervåning, där den huvudsakliga bostaden finns, ligger ca 12-15 meter högre upp från vattenlinjen än de fastigheter man mätt på.

Redan nu är det problem vid många fastigheter på Alnö, med mycket högt, metalliskt klingande och oregelbundet förekommande buller som bärs över vattnet när containrar tappas eller slår ihop efter ovarsam eller rent slarvig hantering. Det finns ju nämligen redan en containerhamn - Tunadalshamnen, där man redan nu hanterar containrar bland annat. Vad säger att man i en utbyggd containerhamn skulle satsa på så mycket bättre material och arbeta mjukare och därmed långsammare och därmed mindre ekonomiskt effektivt? Detta kommer hon kanske inte ens att kunna kontrollera eftersom hamnen, efter detta megaprojekt, ska ägas i majoritet av det privatägda multinationella storföretaget SCA. Kommunen ska endast äga en minoritetspost och därmed kommer offentlighetsprincipen och medborgarnas rätt och möjlighet till insyn i verksamheten att helt förvinna. Alla de förhoppningar och möjligheter till minimering av störande ljud som finns i rapporten i bilaga 4 kan var just förhoppningar.

Att lägga märke till är att i nuläget är bullret större på Granbacken 16, som ligger lågt i terrängen men närmare Ortvikenfabriken och Tunabäcksvägen än på Granbacken 30, vilken fastighet även ligger lågt men längre från Ortviken och Tunabäcksvägen. Enligt beräkningar av buller efter idrifttagandet av kombiterminalen är det i stället Granbacken 30 som är betydligt mer drabbat av buller än Granbacken 16. Dock anges bara ekvivalent buller. Ingen beräkning finns av sammanlagda bullerbelastningen vid maximal ljudnivå resp. ovarsam hantering av containers mm. Ett Worst Case Scenario har man tydligen inte velat ange i lättläst tabellform.

Inte heller är det möjligt att utläsa den kumulativa effekten av planerad containerhamn, kombiterminal med kommande trafik, befintlig trafik samt bullret från Ortvikenfabriken. Detta sammanlagda buller kan också slå olika på olika fastigheter. De med högt läge på Petersviksgatan kan bli mycket belastade av det sammanlagda bullret från i praktiken tre håll, men några mätningar och/eller beräkningar finns inte alls vad gäller våra fastigheter. Detta är oroväckande.

Man tillstår alltså att man inte kommer att klara bullerkraven på 40 dBA nattetid under de 150 nätter per år man kommer att ha verksamheten i full gång. Inte ens när man felaktigt använder sig av 45 dBA kan man klara kraven. Det framgår således att man med största sannolikhet inte kommer att kunna uppfylla de ljudkrav som vore förenliga med tillstånd enligt miljöbalken. Detta är inte acceptabelt.

Av bilaga sex, riskbedömningar samt rekommendationer för sprängningsarbeten vid utbyggnad av ny hamn, kombiterminal och tredjepartsytor till SLPAB komplettering till MMD, framgår att villaområdet Granbacken även tagits med i utredningen av olika slags vibrationer och påverkan från bortsprängningen av Korstabergget.

Såväl konsekvenser av sprängningar som av sänkningen av grundvattennivån, som nu förefaller bli ännu större än vad som tidigare angetts, är mycket svåra att utläsa för de närboende. Detta upplever hon som mycket stora riskfaktorer för deras boendemiljö och för miljön omkring deras närområde.

Vattenkvaliten och artikel 4.1 a i-iii Vattendirektivet.

Vattenverksamheter får endast tillåtas om dess fördelar ur enskild och allmän synpunkt överstiger kostnaderna och olägenheterna av dem. Vattendirektivet (EG:s ramdirektiv för vatten) omfattar alla typer av ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten. Målet är att alla vatten ska uppnå god status till år 2015, sämre vattenmiljöer ska bli bättre och att vatten som redan är bra ska bevara sin kvalitet. Inga vatten får försämrats.

I samrådsunderlaget 2015 finns ingenting alls nämnt om miljökvalitetsnormer för vatten angående Alnösundet och Sundsvallsfjärden. Endast Draget anges.

"De berörda vattenförekomsterna uppnår idag inte kraven på god ekologisk och kemisk status. Den samlade bedömningen är att varken under drift- eller anläggningsskedet förväntas den ansökta verksamheten försvåra möjligheten att uppnå god ekologisk och kemisk status i berörda vattenförekomster."(MKB, sid. 130)

A ifrågasätter hur bolaget kommit fram till följande slutsats. ”De berörda vattenförekomsterna idag inte uppnår kraven på god ekologisk och kemisk status. Den samlade bedömningen är att varken under drift- eller anläggningsskedet förväntas den ansökta verksamheten försvåra möjligheten att uppnå god ekologisk och kemisk status i berörda vattenförekomster.” Ingen ledning finns i källhänvisningar. Inte heller några uppställningar av vilka man kan ta del av nuvarande klassning och hur denna kan komma att påverkas. På sidan 143 i MKB, under rubriken motstående intressen, anges att den planerade hamnverksamheten kommer att påverka vattenmiljön lokalt i området. Under rubriken samlad bedömning (sid. 143-144, MKB) anges följande. ”Åtgärderna förväntas medföra konsekvenser för omgivningen såväl vid genomförandet som vid den kommande driften. De viktigaste aspekterna bedöms vara ianspråktagande av mark- och vattenområde, buller, risk för förorening av ytvatten, grundvattensänkning, påverkan på strömmingsförhållanden samt riskfrågor.” Här anges alltså att det finns risk för föroreningar av ytvatten och att detta är en av de viktigaste aspekterna när konsekvensbedömningen ska göras. Trots detta görs i MKB:n ingen ordentlig konsekvensbeskrivning av risken att miljökvalitetsnormerna

i stort respektive enskilda kvalitetsfaktorer kan komma att påverkas negativt. En försämring av statusen för en vattenförekomst är inte förenligt med "icke-försämringskravet" i EU:s ramdirektiv.

Genom Weserdomen har EU-domstolen slagit fast att miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten, inklusive normerna för ekologisk status och ekologisk potential, är bindande, absoluta och avgörande för bedömningen av om en verksamhet kan tillåtas eller inte. Detta innebär vidare att sökanden är tvungen att redovisa om verksamheten kan tänkas leda till en försämring av någon kvalitetsfaktor eller om det finns risk att den motverkar möjligheten att uppnå MKN för berörda vattenförekomsten. Sökanden har inte åstadkommit någon sådan redovisning utan det enda som anges är en "samlad bedömning" som utifrån sammanhanget är helt obegriplig.

Ansökan innebär att muddringsmassor från Petersvik ska dumpas vid Draget i Sundsvallsfjärdens södra del. Både muddringsområdet och Draget är områden som är starkt förorenade. Enligt 15 kap 31 § miljöbalken råder ett generellt dumpningsförbud i havet. Endast dispens enligt 15 kap 33 § miljöbalken kan göra att dumpning blir tillåten. I ärendet har ansökts om dumpning vid Draget. Detta är klart olämpligt med hänsyn till de stora giftmängder som finns i de planerade muddringsmassorna. Vid Draget finns visserligen inga fiberrika sediment, men kraven på god ekologisk och kemisk status är inte uppfyllda. Strax söder om Draget mellan Klampenborg och Nyhamnsudden finns dock stora områden med fiberrika sediment enligt SGU-rapporten, "Kartläggning av fiberhaltiga sediment längs Västernorrlands kust".

Påverkan på Alnösundet och Sundsvallsfjärden sammantaget innebär påverkan på en stor ytvattenförekomst som kan ge omfattande konsekvenser för miljön. Fiberbanken utanför exploateringsområdet kommer att frigöras vid muddring. I de flesta fiberbankar har höga halter av organiska miljögifter och tungmetaller uppmätts. Sedimenten i fiberbankarna är även mycket gashaltiga. Gasavgången i

sedimenten gör att de är instabila. Att röra omkring i dessa fiberbankar skulle innebära en allvarlig risk för att miljö kvalitetsnormerna för området försämras. Vad gäller Draget är detta område redan mycket förorenat och där skulle dumpning av muddermassor i den omfattning och av det slag som avses med ansökan kunna leda till att icke-försämringskravet inte kan upprätthållas. I vart fall krävs mycket mer utförlig utredning och dokumentation för att man ska kunna bedöma detta på ett sätt som krävs enligt artikel 4.1 a i-iii Ramdirektivet.

Ansökan med MKB kan i förevarande skick inte läggas till grund för beslut om miljö tillstånd, även på denna grund. Sökanden har inte visat att icke-försämringskravet uppfylls. Det måste vara sökanden som har ansvar för att visa att sökt projekt inte strider mot Vattendirektivet. Detta får följden att mark- och miljödomstolen inte kan lämna tillstånd till det sökta projektet och att ansökan i första hand ska avvisas och i andra hand avslås.

Samhällsnyttan enligt 11 kap. 6 § miljöbalken

Den sökta exploateringen inte är inte samhällsekonomiskt lönsam. Den är inte lönsam ens ur strikt företagsekonomisk synvinkel. Detta framgår med all tydlighet av de handlingar Sundsvalls kommun producerat till beslutet i kommunfullmäktige om att godkänna investeringen i en logistikpark i Petersvik i juni 2013.

A hänvisar till Deloitte's granskning av beslutsunderlaget till KF beslut 2016-06-17. Deloitte konkluderar att besluts materialet lyfter fram att projektet kommer att generera positiva samhällsekonomiska effekter och ha en positiv effekt på miljön. Men att avsaknaden av kvantifiering av dessa effekter gör dem svåra att värdera i förhållande till de kostnader som investeringen innebär samt mer exakt miljö påverkan.

Koncernstaben uttrycker i underlaget till beslutet även att investeringen inte ens visat vara samhällsekonomiskt lönsam. Koncernstaben skriver följande. "Koncernstaben menar här att den största osäkerheten med denna investering är kopplad till de samhällsekonomiska effekterna eftersom de inte är kvantifierade och beräknade." (se

KF underlag till beslut om investering i Logistikparken 2013-06-17, sid 14) Det är alltså inte visat att det sökta projektet är samhällsekonomiskt lönsamt.

Enbart det faktum att en logistikpark där transporter med tåg, fartyg och lastbil kan mötas i teorin kan innebära att mindre koldioxid m.m. föroreningar från i dagsläget främst lastbilstrafik släpps ut i luften, medför inte att dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger skadorna och olägenheterna. De miljömässiga vinsterna som teoretiskt kan uppnås är marginella i ett nationellt perspektiv. Eftersom nollalternativet i MKB:n är obsolet och numera felaktigt kan av ansökan inte heller utläsas hur stora dessa teoretiska miljövinster skulle vara. Inte heller finns någon beräkning av ökade utsläpp under byggandet av anläggningen ställt emot de miljövinster sökanden påstår att anläggningen skulle innebära. Om projektet sålunda går plus eller minus miljömässigt sett till hela byggandet, driften och slutligen avveckling går inte alls att utläsa.

Mot de påstådda miljömässiga vinsterna står det även allmänna och angelägna intresset av bevarandet Petersviks stora naturvärden och kulturvärden och med hänsyn till friluftslivet och behovet av grönområden i tätorten Sundsvall. Några angelägna allmänna intressen att exploatera området för en ny kaj och en kombiterminal finns inte. Tunadalshamnen räcker för de fartygsanlöp som görs och kommer att göras i framtiden, hamnen kan vid behov expandera åt Fillan om mer logistikytor behövs samt det finns ett flertal andra hamnar och logistikparker i regionens närområde. Av Herslerapporten framgår att endast ca 20 procent av det gods som hanteras vid nuvarande kombiterminal vid järnvägsstationen i Sundsvall skulle följa med till en kombiterminal i Petersvik. Allt det farliga gods som produceras vid och fraktas från företagen i Stockvik kommer även i fortsättningen att gå direkt till södra Sverige med tåg från företagen. Kemiföretagen i Stockvik vill inte flytta hanteringen till Petersvik då det i så fall blir minst tre extra omlastningar av det farliga godset, vilket är det mest kritiska momentet i transporten av godset. Kubal svarar i samma utredning att man inte flyttar med eftersom transportkostnaderna för företaget i så fall skulle gå upp med 47 kr per ton gods, vilket inte är företags-ekonomiskt motiverat. Detta i 2013 års penningvärde. I 3 kap. miljöbalken finns de

grundläggande hushållningsbestämmelserna för mark- och vattenanvändningen i landet. I 3 kap. 1 § anges att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov varvid företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

En aktuell och välunderbyggd plan kan ha betydelse när det gäller bedömningen av vad som kan anses vara en lämplig plats för en verksamhet som kräver tillstånd.

Enligt 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken kan en detaljplan eller områdesbestämmelser hindra tillstånd eller dispens. Det förhållande att en verksamhet är förutsatt i en plan innebär emellertid inte att den utan vidare kan tillåtas. Övriga bestämmelser i miljöbalken måste naturligtvis vara uppfyllda (prop. 1997/98:45 Del 2 s. 206 och MÖD 2005:66).

De antal TEU som angetts i prognoserna för framtida containertransporter är uppblåsta och helt orealistiska. Detta framgår av mailväxling mellan förre vd:n ÅJ på SLPAB och företrädare för SCA.

A har under huvudförhandling ytterligare argumenterat för att den samhällsekonomiska bedömning som bolaget presenterat bygger på felaktig grund. A presenterar en egen samhällsekonomisk bedömning där utgångspunkten är att den totala godsmängden inte kommer att öka såsom framgår av bolagets beräkningar. Bl.a. förutspår A att verksamheten vid Ortvikens pappersbruk kommer att avvecklas.

Grunder för yrkandet avseende inventering av rödlistade arter.

Exemplar av den rödlistade svampen *Climacodon septentrionalis* eller grentaggschamp finns i området. Den listas som rödlistad på sidan 57 i Rödlistade arter i Sverige 2015, ArtDatabanken SLU Uppsala 2015.

Angivet finns endast enstaka fynd av denna svamp i Norrland. Samtliga tidigare fynd har varit på trädslaget lönn, vilket gör fyndet av denna grentaggschamp i Petersvik så intressant då den växer på en björk. Det är även fråga om ett stort,

praktfullt och återkommande exemplar. Svampen har funnits på björken i många år och den har återkommit i år trots att den i fjol revs ner av några vandaler.

När det gäller området runt Tunabäcken finns referens till utförd undersökning: Vessberg, L. (2011). Inventering Tunabäcken, Petersvik, Sundsvall. 2011-06-30. Fältbesök anges dock ha gjorts endast under juni och juli 2011, varför just förekomsten av eventuella rödlistade svampar i allmänhet kan ha förbisetts i denna undersökning.

Vad gäller övriga exploateringsområdet, inom vilket aktuellt fynd av rödlistad art finns, kan noteras att man väljer att utmåla området som redan starkt påverkat av industrier och exploatering. Detta är inte med sanningen överensstämmande. Området i fråga är stort, inbäddat av skog och skyddat av Korstaberget, och är som sådant en oexploaterad och icke förgiftad kil av grönska i det i övrigt sönderexploaterade och förgiftade Sundsvallsinloppet. Bolaget anger i MKB:n att provtagning har utförts på mossa och i två delområden i mark och att då inga föroreningar påträffades över gällande riktvärden. Sökandebolaget tvingas då konstatera att ”dessa delar av markområdet kan därför betraktas som oförorenade.” Skulle sökandebolaget göra fler provtagningar, inom hela området, skulle man tvingas konstatera att det området i sin helhet ”måste betraktas” som oförorenat.

Vidare uppges att inga rödlistade kärlväxter eller vedsvampar har noteras vid inventeringar i området. Ingen hänvisning finns till vilka inventeringar som avses eller när de gjorts eller vem/vilka som gjort dessa. Det måste, i brist på angivna referenser i materialet, konstateras att inga som helst sammanhållna inventeringar gjorts av eventuellt rödlistade arter inom det sökta exploateringsområdet.

Sökandebolaget måste på grund av denna allvarliga brist, och då det är uppenbart att det faktiskt finns rödlistade arter inom exploateringsområdet som sökanden inte uppgett, föreläggas att komplettera MKB:n med en inventering av rödlistade arter inom exploateringsområdet.

A har även kompletterande yttranden efterfrågat underlag och arbetsmaterial kopplat till naturvärdesinventeringen. Sammanfattningsvis anser A att den naturvärdesinventering som bolaget hänvisar till i miljökonsekvensbeskrivningen är så bristfällig att miljökonsekvensbeskrivningen inte ska godkännas. Ansökan ska därmed avvisas.

E och WR m.fl.,

A-K och UE, G och RC och KB yrkar att mark- och miljödomstolen, med hänvisning till att ansökan och MKB inte lever upp till miljölagens intentioner, ska återförvisa bolagets ansökan och MKB för vidare utredning.

Som fastighetsägare till fastigheten O, P, Q, Korsta by, med ett avstånd till gränsen för industriområdet, där containerhamn och Logistikpark planeras, på ca 200 meter, riskerar de om projektet genomförs som anges i bolagets (Sundsvalls Logistikpark AB) Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att få en avsevärt försämrad boendemiljö och närmiljö. Mot den bakgrunden anser R, E och C att de bör tillhöra sakägarkretsen i målet.

Inledning och bakgrund

R, E, C och B ifrågasätter inledningsvis behovet av Logistikparken med hänvisning till bl.a. minskade volymer vid Ortvikens pappersbruk. Det saknas underlag och beräkningar som visar att det blir ett ökat transportbehov som kommer att gå över hamnen. Alla tillgängliga data, objektiva data, och statistik - inte av konsulter och bolagsföreträdare ofta gissade och önsketänkta data - visar att bolagets planer är orealistiska.

Alternativ lokalisering

De anser att lokaliseringsutredningen är bristfälligt utförd. Någon utredning om alternativa lokaliseringar har inte gjorts. De menar att domstolen på de här grunderna borde återförvisa ansökan eftersom den i det här avseendet inte uppfyller miljölagens intentioner på alternativa lokaliseringar där man kan jämföra de olika

lokaliseringarnas miljöeffekter med de industriella fördelarna. De anser att bolaget medvetet valt bort alternativen Fillan och Tunadal och hänvisar till lokaliseringsutredningen 2012-02-03 där det framgår följande.

"I och med undertecknandet av tidigare nämnda genomförande -och finansieringsavtal kan dessa alternativ dock anses som avförda."

Det är för dem helt obegripligt att man avför alternativ med argumentet att man ingått ett finansieringsavtal med annan part.

Bolaget borde ha beaktat Banverkets utredning 2007 avseende lokalisering av kombiterminaler som bl.a. pekade ut Fillan som lämpligt område för kombiterminal. Bristande lokaliseringsutredning är ett skäl till att målet bör återförvisas för vidare utredning.

Vattenmiljön/muddring

De hänvisar till den rapport som SGU skrivit i samarbete med länsstyrelsen i Västernorrlands län "Kartläggning av fiberhaltiga sediment längs Västernorrlands kust" (SGU 2014:16). SGU-rapporten anger att det finns en stor fiberbank utanför Kaptensudden som är 45 000 kvm stor och sex (6) meter hög och där finns tungmetaller och giftiga organiska ämnen. Utanför Tjuvholmen finns höga halter av kvicksilver och kadmium (klass 4 enligt Naturvårdsverkets klassificering där klass 5 är det sämsta värdet) och höga halter, klass 5, av de organiska ämnena PAH, PCB, HCB och HCH. Andra tungmetaller finns också i stora koncentrationer, t.ex. koppar och arsenik. Man behöver inte vara kemist, eller miljöexpert på vatten och vattenföroreningar för att förstå att - med ett understatement - vattenmiljön utanför Tunadal och där bolaget vill dumpa muddermassor inte är den allra bästa. Man kan nog lugnt påstå att Sundsvall kan inta en ledande position vad gäller förorenat vatten och gifter i vatten.

Avståndet mellan den planerade utfyllnaden och den närmaste fiberbanken är endast 600 meter och muddring bör därför - med hänsyn till de farliga gifter som då kommer att spridas i området - enligt deras mening inte tillåtas. Till stöd för deras

uppfattning kan anföras att Naturvårdsverket anført liknande synpunkter angående muddringsförbud vid Östrand, där miljöproblemen är likartade.

Om det blir tillåtet för Logistikparken AB att fritt få dumpa så giftigt avfall sätts miljöbalkens huvudregel om dumpningsförbud i havet helt ur spel och det kan knappast vara avsikten med de restriktiva dumpningsreglerna i miljölagen.

Sänkning av grundvattennivån - sprängning

De uttrycker oro för effekter och risker i och med sänkningen av grundvattennivån och sprängning. Logistikparken har inte tillräckligt beaktat och tagit hänsyn till dessa risker. Sprängning befaras medföra störningar och skador på deras hus.

Buller

Bolagets utredningar avseende buller är inte trovärdiga. Framför allt riskerar Alnöområdet och Granbackenområdet att drabbas och även Korsta by riskerar att drabbas hårt om inte bullerskyddande åtgärder sätts in.

Avslutning

Det finns starka allmänna intressen för ett bevarande av Petersviksområdet, som stämmer väl med intentionerna i miljöbalken. Det gäller bevarandet av den unika kulturmiljön, den unika naturmiljön och Sundsvalls sista grönområde längs kusten och det sista området där sundsvallsborna kan få kontakt med havet. Det går att bevara Petersvik och den fina miljön och samtidigt utveckla industrin med deras önskan om kombiterminal och ökad hamnkapacitet, men då kan man inte göra ett utredningsarbete som på ett ensidigt sätt prioriterar industrins intresse utan att ta några som helst hänsyn till människan, till boendemiljön, till naturmiljön vilket ju miljölagen skapades för att tillgodose. Man kan - om man vill och det är det vi hoppas att domstolen kan bidra med - skapa goda förutsättningar för industriell utveckling och ett bevarande av den unika Petersviksmiljön om viljan finns hos alla berörda.

De klagande har i kompletteringar ytterligare argumenterat när det gäller alternativa lokaliseringar, behovet av ny containerhamn och båtnad, avgränsningen av provningen, frågor om muddring, hantering av muddermassor och vattenmiljön, buller, samt sprängning.

E och WR har därutöver ifrågasatt bolagets beskrivning av miljövinster och miljöförluster och menar att bolaget använt sig av eufemismer vid bedömningen av dessa.

AB

har lämnat följande synpunkter på ansökan. Kommande byggnationer inklusive kombiterminalen ska anses som följdverksamhet till ansökt verksamhet och Logistikparken ska därför prövas i sin helhet.

Ansökt verksamhet och kommande följdverksamhet kommer att ha stor inverkan på miljön. Kustremsan som är föremål för ansökt verksamhet och kommande följdverksamhet är av extra stort värde för rekreation och friluftsliv för boende i området, då resterande kustremsa till stor del utgörs av industriområde. Det blir ett stort intrång i naturmiljön, tillgången till strandlinjen minskas och viktiga frilufts- och rekreationsområden som nyttjas frekvent försvinner. Detta innebär att boendemiljön på Granbacken kommer att försämrats. B anser inte att man tagit rekreationsintresset i beaktande i ansökan.

Den ansökta verksamheten och kommande följdverksamhet kommer att medföra en mer bullerstörd miljö på Granbacken. Detta innebär att boendemiljön på Granbacken kommer att försämrats. Ansökan visar på att de sammanlagda bullernivåerna innebär att Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller vid fasad kommer att överskridas. B anser inte att man i ansökan tagit bullerfrågan i beaktande ur ett helhetsperspektiv.

Det framgår inte i ansökan om planerad grundvattensänkning, till följd av ansökt verksamhet och kommande följdverksamhet, kommer att påverka befintliga energibrunnar i närområdet.

Den samhällsekonomiska bedömningen som ligger till grund för ansökan bygger på gamla siffror och bedömningar. Läget för Ortvikens har ändrats nyligen då en av pappersmaskinerna numer är nedlagd. Hon ifrågasätter relevansen av tidigare utförda beräkningar och anser att dessa behövs ses över. Detta för att kunna göra en korrekt bedömning om ansökt verksamhet och kommande följdverksamhet främjar en hållbar utveckling och hushåller med mark- och vattenområden i enlighet med miljöbalken.

B och LZ

yrkar att de som ägare till fastigheten R ska tillhöra kretsen av sakägare i målet och i övrigt lämnat följande synpunkter på ansökan.

De boende på fastigheterna i Korsta by kommer, om Logistikparken byggs enligt planerna, att få en betydligt försämrade boendemiljö i form av buller, ökade lastbilstransporter och under byggnadstiden ytterst besvärande buller med sprängningar på nära håll med förutom buller också risk för permanenta skador, sprickbildningar m.m., på fastigheterna.

De som är boende i området ifråga, befarar självklart miljökonsekvenser även efter (eventuell) byggnationstid, särskilt med avseende på buller från lossning, rangering och i sammanhanget sedvanlig hantering av containrar. Den ökande trafikmängden till sjöss och på land kommer sannolikt innebära buller även kvällar och nätter.

BÖ

har lämnat följande synpunkter på ansökan. För att bygga en logistikpark vill man offra den sista orörda kuststräckan i Sundsvallsfjärden, spränga bort ett helt berg och fylla ut Alnösundet med hundratals meter.

Projektet innebär muddring i bottarna och begäran om undantag från dumpningsreglerna. Sundsvallsfjärden är kraftigt påverkad av industriutsläpp under hundratals år. I fiberbankarna från massaindustrin finns organiskt material men också gifter. Projektet är ett allvarligt hot mot vattenmiljön och hotar påverka yrkesfisket till havs och sportfisket i närbelägna Ljungan.

Från kommunens sida hävdar man att inga rödlistade arter förekommer i området, tvärtemot vad som faktiskt är fallet (här förekommer bland annat mindre vattensalamander, tornfalk, sundsvallsviol, etc.). Ö hänvisar bl.a. till fyndet av grentaggsvamp i området och anser att miljökonsekvensbeskrivningen är ofullständig och oriktig. En korrekt och fullständig inventering av skyddsvärda djur och växter i Petersvik är ett krav.

I en komplettering framför Ö följande. Det är högst rimligt att begära att en sakkunnig inventering görs, på plats i Petersvik. Sundsvalls Logistikpark kan alltså inte "googla" fram Petersviks naturvärden genom allmänhetens rapporter till Artportalen, eller förlita sig på ideella föreningar.

Svampar och lavar

I Petersvik finns trädet *klibbal*. Ett flertal lavar och svampar är helt beroende av detta träd för sin fortlevnad. Bland dessa arter finns flera rödlistade arter.

Den rödlistade arten *grentaggsvamp* gör att det är rimligt att väcka krav på en särskild svampinventering. Någon sådan har inte gjorts av bolaget, som i stället, i sin ansökan meddelade att inga rödlistade arter fanns i Petersvik.

Fåglar

Bolaget skriver att "häckning av sparvhök inte kan uteslutas" och att "övriga hökararter kan ses under höstmigrationen men de förekommer inte stadigvarande i området". Enligt tidigare boende häckar dock duvhök i Petersvik. Fynd från näraliggande Ortvikén är också inrapporterade till Artportalen (2009-01-30). Bolaget skriver att "kattuggla, pärluggla och sparvuggla kan höras under vårvintern. Ingen konstaterad häckning finns rapporterad". Om ugglorna hörs i Petersvik under

spelsäsongen kan de mycket väl häcka där. Stora gamla träd finns som lämpligt habitat.

När det gäller knölsvan menar bolaget att ”känd häckningsplats ligger inom avsatt naturskyddsområde”. Fler häckningsplatser finns dock inom området; det handlar alltså om flera häckande par.

Bolaget skriver att ”ingen häckningsplats för gråhäger är känd inom området”. Fem exemplar har dock setts dagligen från maj till september 2016 av allmänhet som vistas i Petersvik.

Större hackspett har rapporterats in av undertecknad till Artportalen den 16 oktober. Detsamma gäller spillkråka, den största hackspetten, som numera är rödlistad. Samtliga ovan nämnda fynd av fågelarter tydliggör behovet av en ordentlig fågelinventering av området.

Fjärilar

På näraliggande Alnön finns fynd av hundratals fjärilsarter. Varför har ingen inventering av fjärilar gjorts i Petersvik, exempelvis på ängarna vid Kaptensudden och Solbacken, som är några exempel på lämpliga habitat?

Vattensalamandrar i Tunabäcken

Sundsvalls logistikpark menar att vattensalamandrar inte finns i Tunabäcken enligt sitt yttrande 2016-09-30. Det står ingenting i den inventering som SLPAB hänvisar till i sin ansökan (genomförd 2011-07-05) att den skulle omfatta vattensalamander. Den är helt inriktad på fiskar och botteninsekter. Enligt Naturvårdsverkets ”Inventering och övervakning av större vattensalamander” (Naturvårdsverket 2005) görs inventering efter salamander bäst nattetid, med lampa under fortplantningsperioden, samt som ”inventering med hjälp av flaskfällor”. Här framgår också att man skall genomföra håvningar efter larver för att se om de reproducerar sig.

SLPAB:s inventering av Tunabäcken är således en helt felaktig metod för inventering av vattensalamander. En riktig inventering av vattensalamander i Petersvik bör göras.

Mer om inventeringen av Tunabäcken

I inventeringen av Tunabäcken står att bäcken är kulverterad under Ortvikens pappersbruks råvattentub och att 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. Tunabäcken har tidigare hållit öring. På grund av vattenhinder skapade av människan har dock fiskvägarna, bäckens kontakt med havet, avskurits. Om råvattentuben hade nedlagts korrekt hade Tunabäcken mycket väl fortfarande kunnat hålla en stam av öring.

Eoch SB

anser att etablering av Logistikparken innebär miljöförstöring av sista gröna lungan i Sundsvalls närområde och att Petersvik ska bevaras. Bergström anser också att Logistikparken innebär risker med buller och spridning av kemikalier i havsmiljön.

G och L-GL

ifrågasätter behovet av Logistikparken, med hänvisning till bl.a. minskad produktion vid Ortvikens pappersbruk. Logistikparken kommer att öka vägtransporterna. Sprängning av Korstaberget innebär riskabel försämring med tanke på att grundvattnet kommer att sänkas med 18 meter, och ev. effekter för dem som har bergvärme. Sprängning kan orsaka sättningar och sprickor på närliggande fastigheter/byggnader. Inom området finns fornminnen från vikingatiden. L pekar också på naturvärden inom området och ger exempel på djur, fåglar och växter som finns och har funnits i området. L påpekar att utsikten (landskapsbilden) för dem som är boende på Alnön försämras. Beträffande vattenmiljön hänvisar L till L Hs yttrande och pekar på riskerna med muddring av förorenade fiberbankar och dumpning av muddermassor i Draget i Sundsvallsbukten. I området kan även tunnor med kvicksilver finnas.

Risker finns för sjukdomar hos lax, öring och övriga fiskarter. L anser att alternativ med utbyggnad mot Fillan eller Söråker hade varit att föredra. Sakägarfrågan är bristfälligt beskriven och bör preciseras, exempelvis anser L att boende på Alnö kommer att påverkas likväl som alla boende i Korsta by.

GS

som är boende i närområdet Korsta har farhågor kring Sundsvalls Logistikparks planer för Petersvik. Planerna innebär förstörelse av det enda rekreationsområdet i närheten. Det finns gång och cykelvägar och en liten strand som kommer att försvinna.

Sprängning av Korstaberget och dumpning av muddermassor direkt ut i havet låter oroväckande. Sundsvall har varit en industristad under många år och havet gömmer mycket som vi inte ska röra i onödan. Exempelvis ska det finnas ett stort antal tunnor med kvicksilver. Även en sänkning av grundvattennivån med 13 meter gör henne orolig.

Det finns alternativa platser, som Logistikparken kan använda för ändamålet. Platser vid befintliga hamnar i Tunadal, Timrå och Söråker.

J-O S

Skapande av en logistikpark i Petersvik med anläggande av en containerhamn i Tunadalshamnen innebär stor negativ påverkan både på närmiljön och på vattenmiljön.

Man avser att spränga bort stora delar av Korstaberget för att använda stenen till utfyllnad i Alnösundet. Förutom att detta medför förstörelse av ett berg, som ingår i ett mycket omtyckt fritidsområde skapar den minskade vidden av Alnösundet problem för sjöfarten och för de boende på ön. Närheten till containerhamnen kommer att skapa bullerproblem inte minst under anläggningen men även som utbyggt projekt. Sprängningen av berget kommer också att ge problem för de närliggande villorna på Granbacken där hans

fastighet är belägen. Förutom störande buller kan skador på husgrunden uppkomma.

Man avser att utföra omfattande muddring av botten utanför befintlig hamnanläggning. Detta innebär att man måste riva upp de fiberbankar som under årens lopp av skogsindustri i området sedimenterats och lagrats i bottenslammet. Att riva upp dessa lager av fibersediment kommer att innebära frigörande av gifter med höga halter av bl.a. dioxiner. Redan 1990 varnade länsstyrelsen för att ytterligare påverkan kan ge oåterkalleliga eller oacceptabla skador på ekosystemet i Alnösundet. Kommunen kompletterade då sin översiktsplan med ett avsnitt om ekologiskt känsliga områden. ”Bland redan kända ekologiskt känsliga områden kan nämnas vissa delar av havsbottnarna. Det gäller främst de mest centralt belägna områden som under långa tider påverkats av industriutsläpp - Alnösundet, Sundsvallsfjärden och bottnarna söderut mot Njurunda.” Med stöd av ovanstående vore det ytterst anmärkningsvärt om dispens för dumpning av 60 000 kubikmeter muddermassor inom allmänt vatten i fjärden vid Draget beviljades. Detta område har utpekats som särskilt känsligt ekologiskt område. Redan nu finns kvicksilvertunnor dumpade i området.

Utbyggnaden medför negativa effekter på natur- och kulturmiljön och utgör ett hot mot Sundsvalls enda tätortsnära friluftslivs- och rekreationsområde med havskontakt. De värden som hotas har ett starkt stöd i gällande naturresurslag. (2 kap 6 §). Mark- och vattenområden som har betydelse ur allmän synpunkt på grund av områdets natur- och kulturvärden samt friluftsliv bör skyddas mot åtgärder som påtagligt skadar denna miljö.

Det är anmärkningsvärt att Sundsvall logistikpark AB i sin ansökan inte angivit ett alternativ till föreslagna åtgärder. Det finns nämligen lösningar, som bl.a. transportstyrelsen anfört, vilket innebär betydligt skonsammare inverkan på land och vattenmiljön.

Med hänsyn till Ss fastighets (S) närhet till projektområdet anhåller han om att bli betraktad som sakägare. Sänkning av grundvattennivån påverkar alla fastigheter på Granbacken, vilket borde innebära en utvidgning av sakägarkretsen.

En alternativ lokalisering av kombiterminalen har i motsats till vad bolaget påstår inte redovisats. Att containerhamnen bör anläggas i anslutning till befintlig Tunadalshamn är svårt att ha några invändningar emot. Däremot borde en alternativ placering av kombiterminalen med lokalisering åt andra hållet mot Tunadal redovisats.

Bolaget menar att verksamhetens fördelar klart överväger dess orsakande av skada och olägenheter. Enligt hans uppfattning är det tveksamt om det s.k. båtnadskravet uppfyller. Det är i varje fall i nuläget omöjligt att bedöma den framtida miljöskada som en dumpning av giftig muddermassa i fjärden innebär. Bolaget menar att endast tillståndskrävande verksamhet skall bedömas. Containerhamnen och kombiterminalen vill bolaget betrakta som två separata projekt. Detta borde inte vara möjligt då mark-och miljödomstolen har att ta ställning till den sammanlagda miljöeffekten.

Grundvattensänkningen på 0,3 meter vilket berör bostadsområdet på Granbacken är otillräckligt belyst. Konsekvensen på längre sikt av en sådan relativt omfattande grundvattensänkning borde i större utsträckning beaktas.

Han motsätter sig beviljande av dumpningsdispens. Undersökningar i Sundsvallsfjärden, där dumpning förväntas ske, visar att PAH och Arsenik generellt uppträder i nivåer som motsvarar klass 4-5, att kvicksilver uppträder i klass 3-4 och att Zink och Krom ofta uppträder i klass 3. Bolaget tycks mena att bottarna redan är så förorenade att en ytterligare påspädning genom dumpning av massa med klass 3 gifter inte spelar någon roll. Han förutsätter att mark och miljödomstolen för ett motsatt resonemang nämligen att en ytterligare försämring av ett redan allvarligt tillstånd inte kan tillåtas.

Vilken effekt på vattenmiljön själva muddringen medför är otillräckligt belyst. Innehållet av träfibrer med specifika gifter från cellulosaindustrin i bottenslammet och muddringsmassa borde redovisas.

Bolaget redovisar en kallsinnig inställning till dess påverkan på friluftslivet. Man har berövat de boende i närområdet ett mycket uppskattat strövområde. Området kommer att vara avskärmat med staket. Man bör kräva någon form av kompensationsåtgärder. Bolaget bör utarbeta kontrollprogram för sprängarbeten. Bolaget bör ha det fulla ansvaret för att underentreprenörer följer gällande restriktioner och kontroller.

J B

har framfört följande synpunkter. Hon anser att Sundsvalls kommun går över sin medborgerliga plikt mot sina egna medborgare när de vill förstöra den sista kustremsan i Sundsvalls kommun. De påverkar naturlivet och gör en så pass stor miljöförstörelse som inte kan tillåtas. Hon vill ha ett grönområdet och en grön kustremsa kvar där de kan nyttja sin strandrätt. Petersvik har alltid lockat till den naturliga samvaron med naturen. Det finns fotbollsplaner och en kustremsa som både människor och hundar badat i under en lång tid. Hon vill värna om träpatronernas villor.

J M

Hon anser att Petersvik ska bevaras. Om Petersvik försvinner har Sundsvall inte bara förlorat ännu ett kultur- och naturområde utan dessutom tagit ett steg närmre en total utarmning av Sundsvalls historia. Sundsvalls stad byggdes upp med hjälp av träindustrin.

K V

har yrkat att domstolen avslår ansökan och i övrigt lämnat bl.a. följande synpunkter.

Miljöfrågor: Muddring av sediment innehållande fiberbankar med ej redovisade innehåll. Dessa ska dumpas i havet över sedan tidigare dumpade gifttunnor, vilka

man inte vet exakt position på, om dessa skadas kommer innehållet kunna friläggas, om senare sanering av dessa tunnor kommer ske, blir det svårare att ta upp dessa om man helt eller delvis täckt dessa med de muddermassor man nu tänker dumpa. De ingrepp man planerar att göra i Korstaberget kommer att göra stora och svårligen reparerbara sår i närmiljön kring Korstaberget.

Närmiljö: Man har på inga sätt tänkt kompensera/åtgärda de störningar som buller och utsikt kommer att göra. Den planerade verksamheten är belägen mitt i bebyggelse (sett från Alnön, belägen några hundra meter bort, över vatten).

Ekonomi: Kommunledningen kan inte göra bedömningen om när det finns någon form av lönsamhet i denna investering, det gör att det finns en risk att projektet påbörjas men i liten skala och då faller hela idén med att bygga en jättehamn, istället för att använda den man redan har.

L L

yrkar att domstolen ska avslå sökandens förslag till provotidsförordnande avseende buller och därtill kopplade provisoriska föreskrifter. Han har framfört följande synpunkter.

Detta projekt kan inte genomföras utifrån hans syn och uppfattning utan att allvarligt inkräkta på människors och djurs hälsa och livsmiljö både på land och i vatten för nu närboende och kommande generationer. Detta inkräftar även allvarligt i en förhistorisk kulturmiljö och historia som aldrig kommer kunna återskapas utan är raserad och förlorad för all framtid.

Detta område som önskas tas i anspråk för en logistikpark och utbyggnad av hamn är den sista orörda strandremsa att tillgå på fastlandet i Sundsvalls kommun, all annan mark mot havet är förstörd av verksamma eller nerlagda industrier och gamla miljösynder.

Kort områdesbeskrivning Korsta, Korstaberget, Granli, Petersvik

Korsta By (Öferkorsta och Nederkorsta) är väldokumenterad gammal jordbruksbyggd och har varit befolkad från järnålder. Här finns Västernorrlands största gravfält från järnålder och framåt med 57 hittade och registrerade gravar samt spår av boplatser, det finns även ett väl bevarat Båtsmanstorp. Området är idag och har historiskt bakåt varit ett välbesökt friluftsområde för boende i Ortviken, Korsta, Skönsberg med många fina promenadstigar som breder ut sig över Korstaberget förbi fornlämningar/gravhögar och mynnar ut i Granli mot Alnösundet med tillgänglighet till orörda stränder med utsikt över Alnösundet Tjuvholmen och Draghällan.

Korstaberget är även rikt på fornlämningar och bär på rad spår från förhistorisk tid från järnålder fram till 1900-tal samt Sundsvalls enda möjlighet med naturlig åtkomst till strand och vatten vid bergets fot mot Granli och Petersvik, all annan tillgänglighet är förbrukad och belamrad av industriell verksamhet eller förstörd på annat sätt genom miljöpåverkan på en sträcka från Njurunda - Timrå golfbana, en sträcka på cirka 4 mil. Granli - Petersvik möter man en unik kulturmiljö från träpatronsepoken med ett helt område med ståtliga sommarvillor från slutet av **1800-talet**, i området finns även en välanvänd fotbollsplan av gräs som flitigt används.

Området måste ses i sitt sammanhang samt helhet annars tappas en historisk vandring från järnålder till nutid bort som är unik för detta område och Sundsvall. Med detta menar han bortsprängning av Korstaberget och en rivning av Granli Petersviksområdet samt utfyllnad för ny containerhamn som kommer omöjliggöra denna möjlighet till upplevelse och friluftsliv som påverkar livskvalitet i allra högsta grad för närboende i Korsta, Tunadal, Ortviken samt Skönsberg.

Naturmiljö

L betonar även områdets naturvärden. Stengårdsgårdar återfinns också i området som berörs av utbyggnaden. Dessa är skyddade av ett biotopskydd vilket inte omnämns någonstans. Vintertid fungerar murarna som övervintringsplatser för ödlor, ormar, landsnäckor och vattensalamandrar. Dessa är speciellt lockande för

kärlväxter, lavar, mossor, ödlor, ormar, insekter, spindlar, småäggdjur som exempelvis småvesslan samt fåglar. Insekter som fjärilar, humlor och rovpsteklar bygger bo bland stenarna och lockar i sin tur till sig sädesärlor och stenskvättor. Kring stenmurarna trivs även ljuskrävande lavar såsom den rödlistade spiklaven.

Projektet bygger på felaktigt underlag.

Grundförutsättning:1

Bygger på att Ortvikens Pappersbruk skulle tredubbla sin produktion från 850 tusen ton/år. Alla känner till vilket håll utvecklingen har gått när det gäller tidningspapper och tryckpapper. Ortviken har snarare dragit ner i produktion och avvecklat en pappersmaskin och går en oviss framtid till mötes, försök har gjorts att hitta andra produkter men har inte slagit väl ut.

Grundförutsättning:2

Triangelspår Maland har Länsstyrelsen avslagit.

Området visar sig vara mer rikt på fornlämningar än vad som tidigare varit känt. Länsstyrelsen menar därför bygget av triangelspår på platsen skulle innebära ett "Oacceptabelt stort ingrepp i kärnområdet och kommer inte ges tillstånd".

Dispens Muddring samt Dumpning

Konsekvenser av muddring och dumpning har inte utretts, här finns väl dokumenterade fiberbankar med höga till mycket höga halter miljöfarliga ämnen och tungmetaller både i fiberbankar och bottensediment. Risken är oundviklig i detta att man får ytterligare spridning av miljögifter och tungmetaller i vattnet till organismer och fisk m.m.

Sprängning av Korstaberget

L pekar på risker när det gäller buller från maskiner och borrhagnar under byggtiden och konsekvenser för boende i hela området Alnö, Korsta och Ortviken när det hela är färdigställt.

1. De som är bosatt på Alnö kommer blicka ut över ett gigantiskt industriområde och vara väldigt utsatt för ljus och bullerstörningar

2. Hur kommer grundvattensänkningen påverka växtligheten på det som blir kvar av Korstaberget.
3. Har det gjorts någon djupare utredning om det finns skyddade växter
4. Fornlämningarna är skyddade; vad händer med dessa och vilka påverkas.

Hamnverksamhet

Totalt väntas fartygsanlöp öka med 100-200 fartyg per år (sid 22-23 företagens ansökan) Vad kommer det medföra för förändringar i redan smittade bottnar och fiberbankar som innehåller en rad miljöfarliga ämnen och tungmetaller, i SGU:s rapport är fartygstrafik en risk som beskrivs bidra till att föroreningar i bottnar och fiberbankar får ytterligare spridning samt utbredning med negativa konsekvenser.

Sakägare

Lanser att sakägarkretsen ska utvidgas i förhållande till vad som framgår av bolagets ansökan.

Lokalisering

Mot bakgrund av bolagets synpunkt att den planerade verksamheten är av mindre omfattning än vad detaljplanen ger utrymme för anser L att detaljplanen bör revideras.

Buller

Planbestämmelser vad gäller buller

L delar länsstyrelsens uppfattning och ställer sig bakom deras yttrande som de angivit. Han yrkar avslag på sökandes prövotidsförordnande och därtill kopplade provisoriska föreskrifter.

Anläggningsarbeten - Arbetstider

Bolaget har föreslagit en lydelse av villkoret som anger att stark bullrande anläggningsarbeten i huvudsak ska utföras endast dessa tider. Bolaget anser att det finns ett behov av flexibilitet av arbetstiderna då förkortade arbetsdagar kan innebära att anläggningsarbetena behöver genomföras under längre period totalt sett.

Bolaget anser därför att det inte finns fog för skärpta villkoret utöver det bolaget föreskrivet.

Miljönämnden föreslår att förslaget villkor ändras till följande. Särskilt bullrande anläggningar såsom bilning, pålning m.m. får endast utföras dagtid vardagar måndag - fredag 07.00 - 18.00. Han anser att det finns fog för att tillmötesgå miljönämndens förslag och att detta förslag ska gälla. Det gäller att anpassa arbetsmomenten av bullrande art som ska utföras, till arbetstiderna som miljönämnden förslagit för att erhålla minsta möjliga störningar av buller.

L A

har framfört följande synpunkter. A är närboende till området sedan flera år tillbaka och har verkligen uppskattat den vackra naturen på den enda orörda strandremsan i den annars tre mil långa kusten fylld av industrier i Sundsvall. I miljökonsekvensbeskrivningen har den negativa inverkan på miljön som logistikpark och containerhamn kommer att ha underskattats enormt. Tillgången till stranden och naturen i området är viktig. A ifrågasätter den kompetens som utvärderat områdets naturvärden.

A frågar om det kommer att vara möjligt för människor att fortsätta använda stranden och de parkliknande gräsytorerna nära stranden och skogarna i området för rekreation om Logistikparken med allt som beskrivs byggs?

M P

har bl.a. framfört synpunkter beträffande kulturmiljön i Petersvik och vikten av att bevara denna. P har framförallt framfört betydelsen av konstnären H S-Rs barndomshem som ligger i Petersvik.

M H och A E

har framfört följande synpunkter. Detta projekt kommer att förstöra inte bara Petersvik utan även vattnet i stor omfattning. Det ligger ett stort antal kvicksilvertunnor i havet här utanför någonstans, okänt var, vad händer om dessa

går sönder? De fiberbankar som finns ska vi inte tala om, de är fulla med olika gifter och bör definitivt inte muddras upp. Grundvattnet ska sänkas 13 meter, vad händer då med de hus som har bergvärme?

Det finns bättre alternativ, Banverket har ett till exempel. Tyréns AB ett annat.

Fabrikerna söder om Sundsvall (Kubal och Stockviksverken med Akzo Nobel) kommer inte att utnyttja Logistikparken och det har blivit ändrade förhållanden för SCA nu när Östrand bygger ut kraftigt, de kommer inte att använda Logistikparken, och SCA Ortviken går allt sämre.

Eftersom de bor nära berget som ska sprängas för att få fyllnadsmassor räknar de sig som sakägare, det kommer att bli sättningar i marken och vi befarar att deras, och grannarnas, hus kommer att ta skada. Det kommer även att bli mycket oväsen. Vad händer med värdet på deras hus?

Petersvik är ett område som kan utnyttjas på ett fantastiskt sätt som hela Sundsvall kan ha glädje av, en kulturmiljö som denna får bara inte förstöras.

N J T

yrkar att Mark- och miljödomstolen avvisar Sundsvall Logistikparks ansökan om miljötillstånd för containerhamnen.

Planerna för lokaliseringen av Sundsvalls Logistikpark med kombiterminal och containerhamn måste göras om med beaktade av nya uppgifter om planerade lägre godsvolymer. Inriktningen bör vara att Petersviks unika natur- och kulturmiljö ska bevaras och utvecklas.

Alternativa lokaliseringar enligt miljöbalkens regler för kombiterminal och containerhamn måste utredas eftersom detta försumrats under planarbetet.

T framhåller områdets kulturhistoriska värde. Nu hotas Korsta-Petersvik av projekteringar som bryter sönder den hittills bevarade helhetsmiljön: en utbyggnad av Korstaverket och en utbyggnad av Tunadalshamnen till en så kallad logistikpark. Ambitionerna att utveckla Sundsvall är lovvärda, och avsikterna utan tvivel goda. Men få har nog till fullo insett vidden av de ingrepp som planeras. Delar av Korstaberget ska sprängas i luften och bergmassorna fylla ut i Alnösundet. De anrika sommarvillorna rivs och ersätts av lagerbyggnader och asfalterade logistiktor. Johannesdalsvägen blir exportled för farligt gods, fler hus blir inlösta och Korsta by blir omgärdad av industriområden.

Korstas uråldriga kontakt med havet upphör för alltid och potentialen för framtida rekreation och besöksnäring upphör, inte bara här utan även kring Tjuvholmen och Karlsvik på Alnön.

Risk att hela Korsta blir ett nytt industriområde

En sänkning av grundvattennivån med upp till 13 meter kan göra det omöjligt att bo kvar i Korsta och man får intrycket att Korsta gradvis riskerar att förvandlas till ett nytt Birsta, ett småskaligt industriområde som till sist blir en del av Logistikparken.

En jordbruksfastighet har redan byggts om till en småindustri för att betjäna snöröjningen i den tilltänkta Logistikparken. Detta är en allvarlig utveckling för hela Korstaområdet.

Projekteringarna har behandlats i separata detaljplaner som försvårat en överblick av de samlade konsekvenserna. Kultur- och naturvärden har marginaliserats i planarbetet, något som gjort det svårt för både allmänheten och våra folkvalda politiker att få en fullständig uppfattning om de hotade kultur- och naturvärden som finns i Petersvik-Korsta.

Det värsta av allt: debatten om en annan utveckling av Petersvik-Korsta, där befintliga värden ses som en tillgång i framtidens Sundsvall, har uteblivit.

Istället har bilden målats upp av en samling upproriska fastighetsägare som endast värnar sina privata tomter och ett gäng nostalgiska huskramare som hindrar den enda tänkbara framtida utvecklingen: en komplex industriell vision som bara en liten krets ingenjörer begriper sig på.

Nya smarta lösningar

Det finns en fantastisk potential att utveckla Korsta-Petersvik som friluftsområde och många skulle nog välkomna en öppen och saklig prövning. Mycket talar för att de nya fakta som kommit fram ger Sundsvall en möjlighet att utveckla både smartare logistiklösningar och att samtidigt skapa ett unikt friluftsområde som kan bli en förebild i omvärlden.

P L

Anser att frågan om lokalisering av verksamheten bör granskas närmare. Föreslagen placering innebär att hamnen placeras i ett område med mycket stort naturvärde och det enda med anknytning till havskusten inom Sundsvall. Muddring skall ske i fiberbankar med mycket giftiga ämnen i. Vidare vet man inte var de tjugotusen tunnor med kvicksilver finns i Sundsvallsbukten. Det finns med andra ord risk för en stor giftkatastrof om detta får ske.

P N

har framfört följande synpunkter. Han vill starkt protestera mot vansinnet att förstöra Sundsvalls sista strandnära grönområde, och med det en unik historia i Sundsvalls bakgrund och uppbyggnad. Han ifrågasätter, såvitt kan förstås, muddring av en djuphamn i ett redan enormt förgiftat område, när det redan finns en djuphamn i Tunadal, bara några hundra meter bort, som tagit emot bland världens största fartyg utan problem. Projektet orsakar utplåning av häckningsplatser av bl.a. gråhäger, svanar och fiskgjusar m.fl. som häckat här sedan vem vet hur länge. Där finns också stort utbud av en stor variation av fyrfota djur.

R-M och L H samt Y Mo

har inledningsvis framfört synpunkter på de förändrade förutsättningarna beträffande behov av ny hamn och dimensionering av hamnområdet. Behovet har minskat efter 2006 då planerna togs fram.

Deras uppfattning att hamnplanerna är orealistiska bekräftas av en artikel i Sundsvalls Tidning den 25 augusti 2011. Marknadschefen för Gävle Containerhamn AB hävdar att lokaliseringstuderingen från Sundsvall Logistikpark AB är vilseledande. Det saknas en marknadsbedömning i projektet säger han. Volymerna är för små för att Sundsvalls containerhamn ska gå att räkna hem. Dessa brister måste åtgärdas. Detta har avfärdats som en partsinlaga, men det är rimligen en kunnig och i branschen insatt person som uttalat sig och han bör tas på allvar. Det behövs en mer ifrågasättande hållning från kommunen gentemot de stora industrierna.

Kostnader

En konsekvens av de orimligt stora markbehoven för Logistikparken är att kostnaderna också blir orimligt stora. Det framgår av det kommunala dokumentet "Fortsatt utveckling av Sundsvall Logistikpark", som behandlades i kommunfullmäktige samma dag som detaljplanen antogs.

De menar att risken är mycket stor att ett förnämligt kultur- och naturområde kommer att utplånas samtidigt som den planerade Logistikparken aldrig blir genomförd av brist på både behov och investeringsmedel.

Alternativ lokalisering

Det är nödvändigt att utreda alternativ till placeringen av både kombiterminalen och containerhamnen eftersom det i kommunens fördjupade översiktsplan, Tunadal-Korsta-Ortviken, endast redovisas ett enda alternativ med placering av båda i Petersvik. Men det finns andra alternativ. De framhåller främst området Tunadal/Fillan och menar att lokaliseringstuderingen brister i denna del. Även planprocessen har varit felaktig. De hänvisar till Banverkets lokalisering-

utredning 2007 och menar att bolaget inte tagit hänsyn till denna. De anser inte att lokaliseringsutredningen för containerhamnen inte tillräckligt beaktat möjligheten att utnyttja den befintliga Tunadalshamnen.

De menar att lagens krav på minsta intrång inte är uppfyllt i det valda alternativet. De tror att de uteblivna alternativen helt skulle rädda Petersvik undan rivning och utplåning och att det finns en lösning för hamnen inom gränsen för nuvarande Tunadalshamnen och för kombiterminalen i Fillan och Tunadalshamnen enligt Banverkets förslag från 2007.

Vattenmiljön i Petersvik/Tunadalshamnen

De ifrågasätter bolagets utredning avseende riskerna med dumpning av muddermassor. De hänvisar till SGU:s rapport 2014:16 och menar att det inte bör vara tillåtet att muddra och tömma muddermassor i vattnen utanför Sundsvall. Om det skulle vara fritt fram att dumpa så giftigt avfall skulle dispensen bli så generös att miljöbalkens huvudregel om dumpningsförbud i havet skulle sättas ur spel. Detta kan inte ha varit avsikten med de restriktiva huvudreglerna i miljöbalken. De anser, såvitt kan förstås, att dispens enligt 15 kap. 33 § miljöbalken inte bör medges.

Grundvatten

De påpekar risken med sänkning av grundvattennivån i området. De undrar hur detta kan påverka den omgivande skogsmarken. Många på Granbacken har bergvärme. Riskerar dessa att värmeanläggningarna i området påverkas negativt? Dessa problem har inte belysts i MKB.

De oroas också av de sprängningsarbeten som planeras under den tid när dessa sprängningar pågår. Kommer sprickbildningar att uppstå på villorna i Granbacken? De tror att både störande ljud och skakningar samt skador på byggnader kommer att drabba de närboende.

Bevara Petersvik

Det finns starka allmänna intressen för ett bevarande av Petersviksområdet, som är förankrade i miljöbalkens regler. Dessa intressen har hittills under utredningsarbetet fått stå tillbaka för industriintressena, som prioriterats på ett ensidigt sätt i utredningsarbetet.

Hushållning med mark och vatten

Det är viktigt att i området beakta de grundläggande bestämmelserna om hushållning med mark och vatten i 3 kap miljöbalken. Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet, läge och föreliggande behov.

3 kap. 6 § miljöbalken har uppenbarligen inte haft någon betydelse i behandlingen av natur- och kulturmiljön i Petersvik. Vikten av att bevara grönområden framhävs starkt i miljöbalken. I kontrast till detta föreslås nu att värdefulla grönområden, som ofta används för rekreation för boende i Skönsbergsområdet, utplånas liksom naturliga kustområden, som i övrigt saknas nära Sundsvall.

Kulturmiljön

De anser att kulturmiljön ska beaktas och anser områdets kulturhistoriskt värdefulla byggnader och den värdefulla samlade miljö från tiden kring förra sekelskiftet ska bevaras.

Det kan noteras att Skogshyddan, som ingick i den värdefulla kulturmiljön, låg i samma grönområde där Kaptensudden ska bevaras. Därför borde även Skogshyddan ha bevarats. I kommunens kommentar i utställningsutlåtandet till deras yttrande om Skogshyddan står: ”Skogshyddan, som ingår i samma bevarade grönområde som Kaptensudden, kan tills vidare ligga kvar inom aktuellt naturområde. Särskilt skydd kommer däremot inte att regleras på plankartan.” Som en konsekvens av detta ställningstagande är Skogshyddan numera riven av SCA trots att länsstyrelsen uttalat sig för ett bevarande.

Övriga miljöproblem*Landskapsbilden*

De påpekar att landskapsbilden från olika håll försämras.

Skyddsavstånd mellan verksamhetsområden och bostäder

De hänvisar till skrift från Boverket, Naturvårdsverket, Räddningsverket och Socialstyrelsen "Bättre plats för arbete" (Allmänna råd 1995:5). I den rekommenderas ett skyddsområde på 500 meter till bostäder för både industriområden och för omlastningscentraler. Eftersom det planeras ett mycket stort industriområde är det inte relevant att kalla vissa delar för småindustri och därmed åberopa skyddsavstånd på 200 meter. Det framgår av plankartor att avståndet är 140 meter från vår tomtgräns till gränsen för industriområdet och ca 200 meter till kombiterminalen. Det är oacceptabelt korta avstånd och strider direkt mot dessa rekommendationer. Regeln om minsta skyddsavstånd måste gälla och annan lokalisering sökas för kombiterminal och tredjepartsaktörer.

Buller

Uppgifterna i miljöprövningsärendet om buller anger att gällande normer för buller är uppfyllda. Detta är inte trovärdigt och måste ifrågasättas. Vi tror att både Alnön och Granbacken kommer att störas mycket av den planerade verksamheten. Kombiterminalen ligger orimligt nära Granbacken.

R-M och L H har kompletterat med bl.a. följande synpunkter.

Sakägare

De anser att de bor så nära den planerade anläggningen att de måste anses vara sakägare i ärendet. Det gäller både prövningen enligt 11 kap MB om vattenverksamheten och ärendet i övrigt.

När det gäller lokaliseringsfrågan hänvisas till synpunkterna ovan. De anser dock att det är felaktigt att avföra alternativ till nuvarande lokalisering enbart med hänvisning till ingångna avtal. Alla alternativ måste naturligtvis prövas under hela

projektets gång tills både detaljplan och miljöprövning är klara. Våra krav på utredning av alternativen Fillan och Tunadal kvarstår därför.

De menar att lagens krav på minsta intrång inte är uppfyllt i det valda alternativet. De tror att de uteblivna alternativen helt skulle rädda Petersvik undan rivning och utplåning och att det finns en lösning för hamnen inom gränsen för nuvarande Tunadalhamnen och för kombiterminalen i Fillan och Tunadalshamnen enligt Banverkets förslag från 2007.

Avgränsning av prövningen

De anser att hela Logistikparken ska prövas gemensamt.

Miljö kvalitetsnormer

Det framgår av skrivelsen att den ekologiska statusen i Draget numera klassas som otillfredsställande efter att tidigare ha angetts som måttlig. Det visar att vattenkvalitén är synnerligen dålig i området. Den rimliga slutsatsen av detta bör vara att inte ytterligare försämra vattenkvalitén i området. Vidare är det viktigt att beakta Weserdomen från EU-domstolen. Det är nödvändigt att ta hänsyn till att havet utanför Petersvik inte ytterligare försämras. De anser att tillstånd till projektet inte kan ges med hänvisning till den s.k. Weserdomen. De bedömer att uppnåendet av god ekologisk status eller god ekologisk potential äventyras om detta projekt skulle genomföras.

Buller

De anser att regler avseende buller ska gälla den samlade verksamheten och att prøvotid inte ska beviljas.

Avslutning

Planerna för lokaliseringen av Sundsvalls Logistikpark med kombiterminal och containerhamn måste göras om med beaktade av nya uppgifter om planerade lägre godsvolymer.

Inriktningen bör vara att Petersviks unika natur- och kulturmiljö ska bevaras och utvecklas.

Alternativa lokaliseringar enligt miljöbalkens regler för kombiterminal och containerhamn måste utredas eftersom detta försumrats under planarbetet.

T L

har framfört bl.a. följande synpunkter. Han anser sig vara sakägare i denna miljöprövning.

Varför finns det inga alternativ till placeringen av den s.k. Logistikparken i Petersviksområdet? L hänvisar till Banverkets slutrapport från år 2007.

Det finns inget nollalternativ i miljökonsekvensbeskrivningen. Han tycker att det är helt absurt ur ett miljö- och kulturperspektiv att förstöra en hel stadsdel med högt kulturellt värde. Petersvik är den enda orörda och giftfria kustremsan i Sundsvallsbukten. Allt detta kommer ske till kostnad på över 750 miljoner kronor av kommunala skattekrönor om den förläggs i Petersvik. L hänvisar också till betydelsen att bevara det kulturhistoriskt värdefulla området Petersvik och Korsta med gravfält från 200-talet e.Kr. och 1800-talsvillor.

L ifrågasätter finansieringen av projektet.

T L

har framfört följande synpunkter beträffande naturmiljö, kulturmiljö och landskapsbild. Dessa värden utgör en del av deras gemensamma kapital, och som sundsvallsbo anser han sig ha sakägares ställning, när sådana värden hotas. Han anser att dessa värden är av sådan betydelse att Logistikparken på grundval av detta inte skall byggas i Petersvik, utan på annan plats.

Gemensamt yttrande genom ombud P S

K B, E och WR, G och RC, A-K och UE, B och LZ har anfört slutligen även bl.a. följande genom ombudet advokaten P S.

De har alla synpunkter på en bristfällig miljökonsekvensbeskrivning framförallt vad avser lokaliseringsalternativ och samråd, även efter huvudförhandling i målet. Motståndet vad gäller sökandens val av plats för genomförande av detta stora byggprojekt har ökat med åren. Helt nyligen beslöt kommunen att sälja Sundsvallshamnen till SCA. Banverkets alternativ från 2007 innebar att det fanns en bättre plats än den som sökanden föreslår. Att förslaget till bevarande av Petersvik inte kombinerades med Banverkets förslag till kombiterminal i Fillan/Tunadalshamnen innebär att alternativa placeringar av kombiterminalen aldrig ställdes mot varandra. I stället blev avsaknaden av en kombiterminal huvudskälet till att bevarandevalternativet förkastades. Men skälet till att man ställde ett alternativ med och ett annat utan kombiterminal mot varandra i planarbetet är obegripligt mot bakgrund av att Banverkets förslag faktiskt fanns framtaget redan 2007 och visar tydligt att en kombiterminal av full längd, 750 meter, är möjligt.

Före beslut i domstolens mål måste komplettering ske med alternativa lokaliseringar av både kombiterminalen och containerhamnen så att alla äntligen får en riktig beskrivning av beslutsunderlaget. Det gäller att redovisa ett alternativ som både bevarar Petersvik och samtidigt löser behovet av kombiterminal enligt Banverkets förslag från 2007. Att förkasta vissa alternativ innan de ens beskrivits fullt ut är helt fel.

Miljöbalkens krav på att rimliga alternativ ska identifieras, beskrivas och bedömas är hittills inte uppfyllda. Banverkets alternativ från 2007 måste bedömas som rimligt eftersom Banverket var statens experter på kombiterminaler. Att deras förslag aldrig har beskrivits i detta ärende är oacceptabelt.

I området utanför Petersvik/Tunadalshamnen finns i Sundsvallsfjärden både stora fiberbankar och stora områden med fiberrika sediment som man inte tillräckligt har tagit hänsyn till.

De är även oroade över risken för ras från jordmassor.

SÖKANDENS BEMÖTANDE ÖVER INKOMNA YTTRANDE

Frågan om sakägare

I ett antal yttranden anges att sakägarkretsen har avgränsats för snävt i ansökningshandlingarna. Bolaget bedömer att synpunkterna i denna del i stor utsträckning beror på att sakägarförteckningen i ansökan endast innehåller uppgifter om vem som bedöms vara sakägare i vattenrättslig mening (dvs. vid tillämpning av 11 kap. miljöbalken). Sakägarkretsen för den miljöfarliga verksamheten har inte utretts.

Vattenverksamheten består av olika typer av anläggningsarbeten som kan påverka vattenmiljön, exempelvis genom grumling. Enligt praxis ska sakägarkretsen avgränsas även utifrån annan omgivningspåverkan till följd av vattenverksamheten. I förevarande fall är buller den påverkan som kan ge det största påverkansområdet. Buller från anläggningsarbeten har därför valts för att avgränsa sakägarkretsen.

En kompletterande bullerutredning visar att den ekvivalenta bullernivån vid närmaste bostäder till följd av anläggningsarbetena kommer att underskrida gällande riktvärden för buller från byggverksamhet (60 dBA kl. 07-19) med marginal. Inga ägare eller brukare av bostadsfastigheter i närområdet kan således anses vara sakägare vid prövningen av planerade vattenverksamheter.

Lokalisering

Alternativa lokaliseringar

Av 6 kap. 7 § miljöbalken följer att det till en miljökonsekvensbeskrivning som rör en verksamhet som kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska redovisas alternativa lokaliseringar, om sådana är möjliga.

I juni 2011 genomfördes en övergripande lokaliseringsutredning för att inventera och utvärdera tänkbara alternativa lokaliseringar för planerad containerhamn. Därefter genomfördes 2012 en mer fördjupad lokaliseringsstudie som bifogades ansökan. Utgångspunkten för utredningarna var 2 kap. 6 § miljöbalken enligt vilken en verksamhet ska lokaliseras så att dess ändamål ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Enligt praxis ska de lokaliseringsalternativ som ställs mot varandra i lokaliseringsprövningen vara realistiska. Ett antal befintliga hamnar har därför sorterats bort på grund av de har bedömts ligga på för stort avstånd från Sundsvallsregionen. Av de 33 platser som ingick i studien 2012 var det fyra platser som bedömdes kunna vara möjliga lokaliseringsalternativ för en ny containerhamn. De fyra alternativen var Petersvik i direkt anslutning till nuvarande hamn i Tunadal (ansökta alternativet), Utansjö i Härnösands kommun, Härnösands djuphamn och Söråkers hamn i Timråkommun.

När de fyra återstående lokaliseringsalternativen har jämförts med varandra har Utansjö och Petersvik bedömts vara de mest intressanta alternativen. För en lokalisering till Härnösands djuphamn eller Söråkers hamn skulle det krävas omfattande muddringsarbeten för att fartyg av dimensionerande storlek skulle kunna anlöpa. Härnösands djuphamn ligger dessutom mycket nära bostadsbebyggelse. Även Söråkers hamn ligger nära bostadsbebyggelse och mycket nära ett Natura 2000-område.

Vid en jämförelse mellan Utansjö och Petersvik har bedömningen utfallit till Petersviks fördel, främst med hänsyn till förutsedd miljöbelastning och kravet på resurshushållning. Petersvik har två stora godsavståndare i sin direkta närhet vilket gör att transportarbetet kan minimeras. Utansjö saknar denna möjlighet vilket innebär att alla godsavståndare skulle behöva frakta sitt gods till hamnen. Detta har sammantaget bedömts ge en högre miljöbelastning än den inverkan på miljön som en lokalisering i Petersvik skulle innebära.

Andra aspekter som har haft betydelse för valet av plats har varit att den valda lokaliseringen ligger i anslutning till och delvis inom den befintliga Tunadalshamnen, vilket medför fördelar ur resurs- och logistiksynpunkt. Området kan även anslutas till järnvägsnätet. Då kajen kommer vara dimensionerad för 12,5 meters djupgående kommer förhållandevis stora fartyg kunna tas emot. En möjlig samlokalisering med kombiterminalen har vidare ansetts vara en stor fördel med den valda lokaliseringen.

Gällande plan

För logistikområdet antog kommunfullmäktige den 18 juni 2012 en detaljplan som vann laga kraft i januari 2014. Redan i den fördjupade översiktsplanen för Tunadal-Korsta-Ortviken som antogs 2009 uttrycktes målsättningen att skapa ett transportnav med en effektiv logistik mellan fartyg-, tåg- och lastbilstransporter. Utgångspunkten var att skapa ett transportcentrum med en strategiskt belägen hamn och kombiterminal. Den planerade verksamheten är således i enlighet med kommunens planering för området.

Sammantaget

Vid en jämförelse med de alternativa lokaliseringarna anser bolaget att den valda platsen är den mest fördelaktiga. Genom platsvalet uppnås ändamålet, att driva en containerhamn i Sundsvallsregionen, med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Det bör dock åter påpekas att den nu valda lokaliseringen och utformningen av hamnen inom det aktuella detaljplaneområdet har valts för att minska miljöpåverkan i förhållande till den plats som föreslogs inför detaljplaneläggningen. Den planerade verksamheten är dessutom av mindre omfattning än vad detaljplanen ger utrymme för.

Till skydd för människors hälsa och miljön planeras även ett antal skyddsåtgärder och försiktighetsmått vilka redogjorts för i ansökningshandlingarna och därefter inlämnade handlingar. Se även nedan där ytterligare förslag till villkor diskuteras.

Behovet av ny containerhamn och båtnad

En tillståndsprövning enligt miljöbalken innefattar inte någon prövning av behovet av den ansökta verksamheten. Anledningen till detta är kanske inte uppenbart för alla när det gäller logistisk planering och utveckling, men om man jämför med en tillverkande industri blir det uppenbart varför det måste vara så. I industriella verksamheter vore det otänkbart att någon annan än sökanden skulle göra eller ifrågasätta de marknadsanalyser som ligger till grund för behovsbedömningen. Frågor om vad som ska tillverkas, hur mycket och varför är helt och hållet sökandens beslut.

För vattenverksamhet finns en särskild tillåtlighetsregel - det s.k. båtnadskravet - som ibland förväxlas med en behovs- eller lämplighetsbedömning. Enligt 11 kap. 6 § miljöbalken ska de samhällsekonomiska fördelarna med den planerade vattenverksamheten överväga dess kostnader samt skador och olägenheter. I bilaga 7 till ansökan redovisas en samhällsekonomisk bedömning av det ansökta projektet. Bedömningen visar att verksamhetens fördelar klart överväger dess kostnader samt skador och olägenheter.

Det har i vissa yttranden ifrågasatts om tidigare redovisade bedömningar alltför är aktuella med hänsyn till att produktionen i Ortvikens pappersbruk inte tycks öka så som förutsattes när bedömningarna gjordes. Det är riktigt att produktionen i Ortvikens pappersbruk inte har utvecklats som man tidigare beräknat. SCA-koncernen har dock beslutat om andra investeringar som utgår ifrån att den nya containerhamnen kan tas i drift så snart som möjligt. Här kan nämnas att sågverkskapaciteten i Tunadals sågverk ökar från 300 000 m³/år till 550 000 m³/år i ett första steg och på sikt till 700 000 m³/år. Kapacitetsökningen har möjliggjorts genom omfattande investeringar i torkar, justeringsverk och en helt ny såglinje. Vidare genomförs för närvarande en av de största industriinvesteringarna någonsin i Sverige vid Östrand's massafabrik. Där investeras 7,8 miljarder kronor i en ny massalinje i syfte att möjliggöra i det närmaste en fördubbling av produktionen vid Östrand (det nya tillståndet enligt miljöbalken medger en produktion på nivån 1,1 miljoner ton massa per år). Ovanstående innebär sammantaget att behovet av att

skeppa ut produkter över Tunadalshamnen har ökat betydligt i förhållande till vad som förutsågs när den tidigare redovisade samhällsekonomiska bedömningen utfördes. Det är med andra ord riktigt att bedömningen i bilaga 7 till ansökan inte är aktuell i alla delar. Behovet av den nya containerhamnen är numera större än det var när bedömningen gjordes. Bolaget anser därför att båtnadskravet i 11 kap. 6 § miljöbalken tveklöst är uppfyllt.

Avgränsningen av prövningen

Miljönämnden anser att ansökan bör kompletteras så att alla ingående verksamheter kommer att omfattas av ett eventuellt tillstånd. Det innebär, enligt nämndens uppfattning, att även kombiterminalen och tredjepartslogistiken ska ingå. Flera sakägare och andra anför liknande ståndpunkter.

Bolaget har i kompletteringsyttrande den 29 februari 2016 anført att bolaget har valt att söka tillstånd endast till de verksamheter som är tillståndspliktiga enligt miljöbalken. Kombiterminalen är som bekant inte tillståndspliktig. Det innebär emellertid inte att det inte är möjligt att vid behov reglera verksamheten vid kombiterminalen (eller annan icke tillståndspliktig verksamhet). Bolaget har nämligen beskrivit den planerade verksamheten i kombiterminalen och dess miljöpåverkan på ett sätt som gör detta möjligt.

Som också anfördes i kompletteringsyttrandet är detaljprojekteringen av kombiterminalen ännu inte slutförd, varför det inte är möjligt att lämna en detaljerad teknisk beskrivning av den verksamhet som kommer att bedrivas. Verksamheten kommer emellertid inte att vara särskilt komplex ur miljösynpunkt. Det har därför varit möjligt att beskriva kombiterminalens miljöpåverkan (se avsnitt 10.1, 10.5, 10.6 och 10.7 i MKB:n).

Att ansökan är förenlig med praxis på området framgår bl.a. av NJA 2008 s. 748. Dåvarande Banverket hade ansökt om tillstånd enligt miljöbalken att leda bort inläckande grundvatten från en blivande tillfartstunnel och schakt vid bangårdsområdet vid Stockholms Central. Dåvarande miljödomstolen vid Stockholms tingsrätt meddelade tillstånd i huvudsak enligt verkets ansökan. En sakägare

överklagade och ett antal andra sakägare anslutningsöverklagade och anförde sammanfattningsvis att Banverket hade avgränsat ansökan alltför snävt. I ansökan hade såväl geografiska som sakliga avgränsningar gjorts. För bedömningen av tillståndsansökan i förevarande mål är det emellertid endast de sakliga avgränsningarna som är av intresse. Dåvarande Miljööverdomstolen fann att det, även om tillståndsplikten i det aktuella fallet var knuten till bortledning av grundvatten, är formellt möjligt att inom ramen för prövningen av vattenverksamheten reglera de störningar och olägenheter för människors hälsa och miljön som själva arbetet med tunneldrivningen bedömdes ge upphov till (bl.a. buller och vibrationer).

I förevarande fall omfattar ansökan tillståndspliktiga delar av verksamheten men det är fullt möjligt att reglera även andra delar av verksamheten om så anses vara önskvärt eller lämpligt. Då MKB:n även beskriver miljöpåverkan även från de delar som inte är tillståndspliktiga får den anses vara i enlighet med gällande praxis. I NJA 2008 s. 748 tolkade Miljööverdomstolen 6 kap. miljöbalken i ljuset av det s.k. MKB-direktivet och kom fram till att direktivet kräver att miljökonsekvenserna av ett projekt i sin helhet beskrivs i MKB:n. Domstolen ansåg inte att det var tillräckligt att beskriva konsekvenserna av tillståndspliktiga delar av projektet och fann därför att det underlag som Banverket hade gett in var så bristfälligt att ansökan avvisades. Högsta domstolen, som i och för sig inte tog ställning till miljökonsekvensbeskrivningen, kom till slutsatsen att det inte förelåg något hinder mot att avvisa ansökan.

Sammanfattningsvis kan konstateras att bolaget inte har någon skyldighet att ansöka om tillstånd till något annat än tillståndspliktig verksamhet. Däremot ska bolaget redovisa ett underlag som gör det möjligt att bedöma miljökonsekvenserna av projektet i sin helhet dvs. även icke tillståndspliktiga delar av detta. En sådan redovisning har gjorts i MKB:n och efterföljande kompletteringar av denna. Ansökan har således inte avgränsats på ett felaktigt sätt.

Slutligen ska framhållas att dåvarande Miljööverdomstolen i NJA 2008 s. 748 hängde upp sin bedömning på vad som ska anses utgöra ett projekt i MKB-

direktivets mening. I det fallet var det uppenbart att tunneldrivning och vattenbortledning var olika delar av ett och samma projekt. När det gäller containerhamnen och kombiterminalen är det snarare fråga om två projekt; anläggande och drift av containerhamnen respektive kulvertering av Tunabäcken och anläggande och drift av kombiterminalen. (Att Logistikparken med kombiterminalen inte är hamnanknuten på det sätt som Miljönämnden hävdar framgår av MÖD 2010:53 och följer även av att den ena verksamheten inte förutsätter den andra eller vice versa.) Möjligheten till en sådan uppdelning har ingen nämnvärd betydelse för tillståndsprövningen enligt miljöbalken eftersom bolaget är sökande i båda projekten.

Däremot skulle en uppdelning kunna ha betydelse för tillämpningen av de s.k. Sevesoreglerna som Miljönämnden omnämner i sitt yttrande. Detta gäller i synnerhet om verksamheten vid containerhamnen och kombiterminalen skulle komma att bedrivas av olika verksamhetsutövare. Då ska kemikaliehanteringen i de båda verksamheterna inte sammanräknas. Inte heller detta torde emellertid få någon avgörande betydelse i detta fall eftersom lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (Sevesolagen) inte är tillämplig på sådan hantering av farliga ämnen som omfattas av lagen (2006:263) om transport av farligt gods och som sker utanför verksamheten (4 § 2). Den absoluta merparten av de kemikalier som kommer att förekomma vid containerhamnen och kombiterminalen kommer att vara under transport i den mening som avses i Sevesolagen, vilket innebär att den högre kravnivån i Sevesolagen inte kommer att överskridas oavsett om man ser de ansökta verksamheterna som ett eller flera projekt.

Miljönämnden har vidare ansett att ansökan behöver kompletteras med förslag på riktvärden för buller vid normalt frekvensområde och lågfrekvent buller som omfattar samtliga verksamheter som kommer att uppstå i och med att Logistikparken anläggs.

Såsom framgår ovan har i MKB:n redovisats miljökonsekvenserna av projektet i dess helhet, dvs. även de delar som avser kombiterminalen. När det gäller specifikt buller har sökanden låtit utföra flera bullerutredningar som bifogats ansökan, den tidigare kompletteringen och även nu inför denna komplettering, se bilaga 2 "Förtydligande av redovisning av buller för containerhamn" rapport 560850-K, AF 2016-09-26. I utredningarna redovisas bl.a. förväntad bullerpåverkan från containerhamnen och kombiterminalen, se vidare avsnittet om Buller nedan.

Även om bolaget står som ensam sökande kommer containerhamnen och kombiterminalen i framtiden inte att bedrivs av samma verksamhetsutövare. Bolaget anser med hänsyn till ovanstående att det inte är lämpligt att fastställa ett bullervillkor som omfattar all verksamhet, dvs. för hela Logistikparken. Bolaget anser att för det fall mark- och miljödomstolen överväger att föreskriva bullervillkor för såväl containerhamnen som kombiterminalen att dessa av praktiska skäl måste vara separata för containerhamnen respektive kombiterminalen. Bolaget kan vid behov redovisa ett förslag till separat bullervillkor för kombiterminalen. Även för framtida verksamheter som anmäls eller tillståndsprövas särskilt kommer särskilda bullervillkor att gälla.

Påverkan på vattenförhållandena

Påverkan på grundvattnet

Länsstyrelsen har bedömt att bolaget tillräckligt väl redovisar påverkan på grundvattennivåerna. Grundvattensänkningen är betydande varför länsstyrelsen anser att bolaget ska bedriva omfattande kontroll av grundvattennivåerna under anläggnings- och driftfasen. Mätfrekvensen av grundvattennivåerna ska enligt bolagets egenkontrollprogram vara hög. Länsstyrelsen bedömer att norra området vid Korstaverkets bergrum är extra känsligt vad gäller påverkan av en grundvattensänkning. Provtagning av grundvattennivån bör därmed ske med ännu tätare intervall i detta område. Provpunkter och grundvattenrör behöver även etableras. Kemisk provtagning bör dessutom ske för att kontrollera om markföroreningar sprids med grundvattnet.

Bolaget godtar länsstyrelsens krav enligt ovan. Ett kontrollprogram kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Exakt utförande av kontrollen, bland annat avseende mätpunkter och mätfrekvens, kommer att bestämmas i ett senare skede och kontrollprogrammet ska godkännas av tillsynsmyndigheten innan arbeten som kan påverka grundvattensituationen påbörjas.

I inkomna yttranden har uttryckts oro över vad avsänkningen kommer att innebära och vilken påverkan den kommer att medföra. För att beskriva de konsekvenser som avsänkningen av grundvatten inom den planerade Logistikparken har på omgivningen har en hydrogeologisk utredning utförts. Energi- och dricksvattenbrunnarna i området Granbacken, Korsta by samt Korstaverkets bergrum ingår i utredningsområdet. Här kan sammanfattningsvis följande anges.

För att bedöma hur de planerade anläggningsarbetena påverkar grundvattennivåerna i området har en grundvattenmodellering utförts. Med hjälp av en tredimensionell datamodell (Visual Modflow) har grundvattennivån beräknats matematiskt både över en yta och för olika djup. Beräkningarna visar sedan grundvattnets trycknivåer (vattnets läge) och flödesvägar. Beräkningarna baseras bl.a. på den hydrauliska konduktiviteten, dvs. markens vattengenomsläpplighet. Data för områdets vattengenomsläpplighet har hämtats från SGU:s brunnsarkiv. Grundvattennivån har beräknats inom Logistikparken för såväl nuläget som för den planerade marknivån. Den beräknade avsänkningen av grundvattennivån för Logistikparken har relaterats till SGU:s rekommendationer där en avsänkning på 0,3 meter för grundvatten i berg inte bedöms medföra några negativa effekter. Nivån 0,3 meter används för att bedöma effekterna på hus, dricksvatten- och energibrunnar. Området innanför 0,3-metersgränsen utgör det s.k. påverkansområdet. För Korstaverkets bergrum gäller miniminivåer för grundvattennivån som ska finnas ovan bergrummen.

Även grundvattnets flödesriktning och risken för spridning av föroreningar undersöktes på detta sätt där rörelseriktningen registrerades med s.k. partikelspår. Det sker genom att fiktiva partiklar placeras ut i modellen, partiklarna rör sig såsom grundvattnet rör sig. Partiklarna placeras i områden som är högt belägna, det vill

säga i tillrinningsområden, för att kunna följa vattnets väg mot havet samt för att kunna jämföra flödesvägarna med respektive utan den planerade Logistikparken. På det sättet kan bedömas om flödesvägarna förändras i och med exploateringen.

Den hydrogeologiska undersökningen visar att det är topografin som i stor grad styr grundvattnets flödesriktning i området, där regnvattnet infiltrerar på höga områden och flödar mot havet tack vare de stora höjdskillnaderna. Detta förhållande förändras inte av att Logistikparken anläggs. Beräkningen visar att flödesvägarna i princip kommer vara de samma som de är idag. I den östra delen av området flödar grundvattnet in mot bergrummen, både idag och efter att Logistikparken är anlagd.

Modelleringen visar att sänkningen av marknivån kommer ge en motsvarande grundvattensänkning. Då marknivån sänks kraftigt sänks även grundvattennivån. Sänkningen kommer som mest vara 17 meter. Flödesriktningen kommer huvudsakligen vara densamma som idag, det vill säga mot havet. En förändring som dock sker är att en del av grundvattnet som idag dräneras ut i havet istället kommer strömma till Logistikparkens dränering och via den ut till havet. Grundvattenflödets riktning kommer dock vara densamma. En del av grundvattenflödet i den östra delen av verksamhetsområdet vrids något söderut, så att en del av vattnet som har flödat ut i havet i öster nu flödar till bergrummen, vilket inte har några praktiska konsekvenser jämfört med idag avseende grundvattennivån eller generell flödesriktning.

Utöver bergrummen finns det inte några enskilda eller allmänna intressen inom påverkansområdet som bedöms kunna påverkas negativt. Hela villaområdet Granbacken respektive Korsta by kommer få en avsänkning som är mindre än 0,3 meter. Inom påverkansområdet finns inga dricksvatten- eller energibrunnar. Den samlade bedömningen är, med utredningen som grund, att varken hus, energi- eller dricksvattenbrunnar i Granbacken och Korsta by kommer att påverkas av en eventuellt ändrad grundvattensituation på grund av genomförandet av projektet.

De byggnader, som finns inom påverkansområdet, är industribyggnader som är förlagda på berg och bedöms därför inte påverkas. Bergrummen ligger inom det område där avsänkning är mer än 0,3 meter. Grundvatten kommer dock fortsatt flöda in i dem precis som sker idag. Bedömningen vad det gäller grundvattennivåerna nära Korstaverkets bergrum är att de fortsatt kommer vara tillräckligt höga för att inte bergrummens funktion ska påverkas negativt.

Sammanfattningsvis visar utredningen att det inte finns någon förhöjd risk för påverkan på allmänna eller enskilda intressen på grund av avsänkta grundvattennivåer. Grundvattennivåerna kommer dock att mätas i enlighet med det kontrollprogram som kommer att tas fram med syfte att kontrollera att grundvattennivåerna inte sänks på ett sätt som skulle kunna påverka allmänna eller enskilda intressen.

Muddring och muddermassor

Muddermassor

Länsstyrelsen anser i första hand att en detaljprojektering bör tas fram för att kunna ligga till grund för mark- och miljödomstolens prövning. Särskilt som detta bedöms ha betydelse för hur stora mängder, var och inom vilka djup som massorna ska omhändertas på land respektive prövas för dumpningsdispens.

I andra hand anser länsstyrelsen att detaljprojekteringen fastställs i form av villkor enligt följande.

"Kompletterande provtagning ska genomföras för att kunna bedöma vilka volymer som behöver tas upp på land. Provtagningsplanen anpassas så att förorenings-situationen inte underskattas och tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Ämnen som analyseras bör följa Havs- och vattenmyndighetens rapport 2015:28. Analyserna ska möjliggöra åtskillnad mellan föroreningsklasserna i Naturvårdsverkets rapport 4914." Resultaten av provtagningarna och förslag till avgränsning i plan och djup av de sediment som ska tas upp på land ska redovisas för tillsynsmyndigheten innan muddringsarbetena kan påbörjas."

Såsom har angetts tidigare anser bolaget att massor motsvarande klass 1-3 kan dumpas utan olägenhet för miljön. Sedimentundersökningarna är därför inriktade på

att avgränsa dessa massor. Genomförda undersökningar visar att föroreningen är avgränsad till de ytliga sedimenten, i första hand till det övre skiktet (0-20 cm). I en provpunkt har massor med föreningsnivåer motsvarande klass 4 förekommit ned till en sedimentnivå på 35 cm. Denna provpunkt är dock belägen strax utanför muddringsområdet. I kajområdet visar både geotekniska sonderingar och SGU:s maringeologiska karta att bottarna utgörs av en äldre kompakt lera vilket innebär att dessa sediment inte är förorenade. Det finns därför ingen anledning att undersöka djupare sediment. Det finns dock ett behov att avgränsa den ytliga föroreningen i plan och i djup.

I utfyllnadsområdet är situationen liknande, med huvudsakligen äldre icke förorenade leror. Behovet av kompletterande provtagning i utfyllnadsområdet motiveras, liksom i kajområdet, av att kunna avgränsa den ytliga föroreningen i plan och i djup.

Dumpningsdispens

Länsstyrelsen efterfrågar även en motivering där hänsyn tas till konsekvenserna ekonomiskt och miljömässigt med omhändertagande av klass 3-5 i jämförelse med klass 4-5.

Muddermassorna kommer att delas in i två kategorier, massor som ska dumpas respektive tas om hand på land. Detta har beskrivits i bilaga 2 till kompletteringen den 29 februari 2016. Bolaget anser att muddermassor med föreningsnivåer motsvarande klass 4-5 enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för kust och hav bör omhändertas på land. Det är ett högt miljökrav i förhållande till många liknande dumpningsprojekt längs svenska kusten. Undersökningar i Sundsvallsfjärden, utanför muddringsområdena, visar att PAH och arsenik generellt uppträder i nivåer som motsvarar klass 4-5, att kvicksilver uppträder i klass 3-4 och att zink och krom ofta uppträder i klass 3. Även sediment i utsjöstationer uppvisar halter av vissa metaller och PAH i klass 3-4. Att dumpa massor med föreningsnivåer motsvarande i klass 1-3 medför därför inte risk för förorening av bottarna i dumpningsområdet. I de icke-ytliga massor som kommer att dumpas motsvarar

halterna av många metaller klass 2, d.v.s. låga halter. Att välja klass 1-3 som kriterier för att avgränsa vilka massor som dumpas minskar behovet av att frakta och hantera massor på land. Att ta upp muddermassor motsvarande klass 3 för sluthantering på land är inte miljömässigt motiverat eftersom 1) klass 3 för vissa metaller motsvarar naturligt förekommande halter och inte är ett tecken på lokal förorening, 2) klass 3 förekommer relativt allmänt i Sundsvallsfjärden och 3) hantering av muddermassor på land medför negativa miljökonsekvenser såsom hantering av överskottsvatten, transporter och ianspråktagande av land för deponering. Sammanfattningsvis är bolagets inställning att det inte är miljömässigt motiverat att hantera muddermassor av klass 3 på land.

Då det återstår en sista kompletterande sedimentundersökning har exakta mängder av muddermassor i klass 4-5 inte beräknats ännu. Därför har inte heller kostnader för sluthantering vid godkänd mottagningsanläggning preciserats. Som framgår ovan förekommer vissa metaller i klass 3 även i djupare opåverkade sediment i detta område. Kostnaden för att omhänderta muddermassor i klass 3-5 skulle således kunna bli mer än dubbelt så stor som för klass 4-5.

TBT saknas i Naturvårdsverkets bedömningsgrunder. Såsom tidigare har redovisats uppträder TBT i relativt låga halter i de aktuella muddermassorna. I de massor som är i klass 1-3 har TBT inte kunnat påvisas i något prov (<1 eller <2 µg/kg TS). Det bedöms därför inte motiverat med ett särskilt kriterium för TBT i detta fall. Den absoluta merparten av massorna med en föroreningsnivå som motsvarar klass 1-3 är djupare belägna sediment som normalt inte innehåller TBT. Bolaget anser därför inte att det behövs ett villkor för TBT i muddermassor. Om domstolen gör en annan bedömning hänvisas till praxis vilket är 50-100 µg/kg TS.

Bolagets inställning är sammanfattningsvis att dumpning av massor med en föroreningsnivå inom klass 1-3 inte medför någon risk för förorening av dumpningsområdet.

Dagvatten

Det föreslagna villkoret bör enligt miljönämnden kompletteras med förslag till riktvärden och krav på kontrollprogram för dagvattenrening.

För att begränsa belastningen från verksamhetsområdet kommer dagvattnet att renas i en dagvattendamm. Den planerade dagvattenhanteringen beskrivs i MKB:n (avsnitt 4.9.1) samt i dagvattenutredningen. I tabell 4.6 i MKB:n redovisas de förväntade reningseffekterna och i tabell 4.7 finns en jämförelse av den årliga belastningen för befintlig markanvändning utan rening och framtida markanvändning efter rening.

Ett förslag till kontrollprogram kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten i god tid innan att mark- och vattenarbetena påbörjas. Eftersom arbetena kommer att bedrivas i flera steg kommer separata kontrollprogram tas fram; ett för anläggnings- och byggskedet, ett för vattenverksamheterna, ett för dumpningen av muddermassor och ett för driften av hamnen. Kontrollprogrammen kommer bl.a. ange hur utsläpp ska kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod.

I MKB:n, avsnitt 9.6.5.1, redovisas att det utifrån vattenförvaltningens statusklassificering och bedömning kan vara lämpligt att kontrollen av renat dagvatten omfattar PAH, kadmiumföreningar, nickelföreningar och kvicksilverföreningar.

Den planerade dagvattenanläggningen kommer att dimensioneras för hela Logistikparkens verksamhet. Den kommer att anläggas i ett tidigt skede och därefter tas i drift succesivt vartefter verksamhetsytorna hårdgörs. Detta gör att anläggningens funktion inledningsvis inte kommer att vara representativ för effekten vid en full utbyggnad. För att kunna bedöma dagvattendammens reningseffekt bör den ha varit i full drift och dess vatten provtagits under minst två säsonger. För att dammen ska kunna anses vara i full drift krävs åtminstone att halva den hårdgjorda dimensionerande ytan är ansluten till dammen. Bolaget

föreslår därför att frågan om fastställande av slutliga villkor för utsläpp från dagvattenanläggningen utreds under en provotid.

Bolaget föreslår följande provotidsförordnande.

Bolaget ska genom provtagningar och kontroll utreda det avledda dagvattnets föroreningsinnehåll med avseende på suspenderade ämnen, oljeindex, PAH och metaller samt eventuellt behov av ytterligare behandling av dagvattnet.

Resultatet av utredningarna och eventuella förslag till slutliga villkor ska redovisas till Mark- och miljödomstolen senast tre år efter det att tillståndet till hamnverksamheten har tagits i anspråk.

Bolaget ska anmäla till Mark- och miljödomstolen och tillsynsmyndigheten när tillståndet till hamnverksamheten tas i anspråk.

Barlastvatten

Med anledning av bolagets komplettering den 29 februari 2016 i frågan om spridning av främmande arter, barlastvattenlagen och barlastkonventionen efterlyser länsstyrelsen en redogörelse för hur spridning av främmande arter ska förebyggas. Om hamnverksamheten tas i drift innan barlastvattenlagen har trätt i kraft, anser länsstyrelsen att bolaget ska göra det möjligt för fartyg att lämna barlastvatten i hamnen.

Inledningsvis ska nämnas att det numera är klart att barlastvattenkonventionen kommer att träda i kraft den 8 september 2017. Enligt 2 kap. 1 § barlastvattenlagen ska barlastvatten, innan det släpps ut

1. behandlas ombord med ett godkänt system,
2. skiftas,
3. lämnas i en mottagningsanordning, eller
4. hanteras med någon annan godkänd metod.

De fartyg som kommer att anlöpa vid den nya containerhamnen kan, om de angör med full barlast, innehålla 4 000-5 000 ton vatten. En så stor mängd skulle kräva en mycket omfattande mottagningsanläggning. Det är dessutom ovanligt att de aktuella

fartygen har den utrustning som krävs för att snabbt pumpa upp de stora kvantiteter vatten som det är fråga om.

Inom sjöfartsnäringen diskuteras för närvarande främst behandling av barlastvatten ombord. De tekniker som för närvarande framstår som mest intressanta är olika typer av strålning eller ozonrening för att döda oönskade mikroorganismer. Vilket alternativ som slutligen väljs, d.v.s. frågan om vilken standard som kommer att tillämpas, ligger utanför bolagets kontroll.

Som tidigare har anförts ligger det huvudsakliga ansvaret för barlastvattenhanteringen på fartygen. Det är också utgångspunkten i barlastvattenlagen. Bolaget anser därför att det är vare sig lämpligt eller rimligt att ställa högre krav på hamnen i detta avseende. Om bolaget exempelvis skulle möjliggöra mottagning av barlastvatten och fartygen väljer lösningar som innebär behandling av barlastvatten ombord, skulle bolagets investeringar i mottagningsanläggningar bli onödiga. Bolagets uppfattning i denna fråga har även stöd i praxis.

Miljö kvalitetsnormer

Bl. a. miljönämnden har efterfrågat en fördjupad beskrivning av hur verksamheten påverkar möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för vatten. I bilaga 2 till den komplettering som gavs in den 29 februari 2016 beskrevs att den planerade verksamheten inte riskerar att påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för ytvattenförekomsterna Alnösundet och Draget - varken under anläggnings- eller driftskedet. Det framhölls dock att driften av hamnverksamheten medför en viss, om än liten, olycksrisk, samt att introduktion av främmande arter via barlastvatten inte kan uteslutas. Den utredning som redovisades i nämnda bilaga avser även verksamhetens påverkan på respektive kvalitetsfaktor. Bolaget ser därför inget behov att vidare utveckla denna bedömning.

Länsstyrelsen har vidare anført att man i en analys beträffande påverkan på miljö kvalitetsnormer bör använda den senaste klassificeringen från Vattenmyndigheten. Jämfört med den klassificering från 2009 som användes i kompletteringen har vissa

justeringar skett på kvalitetsfaktornivå. I Draget har också den ekologiska statusen justerats från måttlig till otillfredsställande. Detta påverkar inte bolagets bedömning av hur verksamheten riskerar att påverka dessa aspekter. Bolaget vidhåller således sin bedömning att den planerade verksamheten inte försämrar förutsättningarna för att miljö kvalitetsnormerna för vatten kan uppnås.

Förslag till skyddsåtgärder och villkor

Tid för grumlande arbeten och tippning av muddermassor

Länsstyrelsen har anfört att hänsyn även bör tas till att lekvandningsperioden för lax, havsöring och sik är juli-november. Utifrån detta föreslår länsstyrelsen att grumlande arbeten förläggs till perioden 1 december - 31 mars. Även miljönämnden har haft synpunkter på under vilken tid grumlande arbeten får bedrivas. Miljönämnden anser att förbudstiden för grumlande arbeten bör förlängas till och med den 15 september för att minska påverkan på vattenlevande organismer. Miljönämnden anser vidare att förbudstiden för dumpning av muddermassor bör förlängas till och med den 15 september för att minska påverkan på vattenlevande organismer.

Vid arbeten i vatten är det alltid svårt och avgöra vilka tidsperioder och begränsningar av genomförandet som är rimliga med hänsyn till det biologiska livet på platsen. Olika arter är olika känsliga vid olika tidsperioder. Tidsperioderna skiljer sig också åt mellan olika vattenområden, varför praxis från andra delar av landet enligt bolagets mening saknar betydelse för den bedömning som ska göras i förevarande fall. För att bedöma vilken tidsperiod som är lämplig för att genomföra vattenarbetena har en undersökning av fisk- och naturvärdena genomförts på platsen samt tillgänglig vägledning studerats. Inför framtagandet av MKB:n utförde Fisk o Vattenvård i Norrland AB en fiskundersökning med naturvärdesbeskrivning. Av den framgår bl.a. följande.

I september 2011 genomfördes ett provfiske inom det planerade verksamhetsområdet för containerhamnen. Trots den förhållandevis sena tidpunkten bedöms resultaten vara representativa eftersom vattentemperaturen inte

hade nått "höstnivåer". Vid provfisket användes ett 14-sektioners översiktsnät. Under en natt fångades i 8 nät totalt 11 fiskarter med 281 individer och med den sammanlagda vikten av 32 899 g. Av de fångade arterna dominerade abborre när det gällde både antal och vikt. Strömming och gers förekom i rimligt stora antal. Fångsten gav inga särskilt känsliga eller sällsynta arter. Det var få eller inga unga individer som fångades trots att 14-sektioners nät brukar vara effektiva för just yngre och mindre individer. Ett möjligt motiv till det låga antalet yngre individer kan vara att området inte är särskilt betydelsefullt för fiskreproduktion. De av de fångade arterna som möjligen kan reproducera sig i Petersviksområdet är abborre och mört (i vassvikarna), samt strömming och gers (åtminstone i närheten av området).

I Naturvårdsverkets tidigare vägledning på verkets hemsida redovisas "Förutsättningarna för fiskelek med mera i Västernorrland till perioden april-juni (på ett djup av 0-10 meter)". I samma vägledningsdokument anges att "För att begränsa grumlingen bör muddring och andra grumlande arbeten i sjö och hav koncentreras i tid till ett samlat tillfälle. En i tid begränsad grumling gör det möjligt för växter och djur att lättare och snabbare återetablera sig. Det är ofta bättre med en "stor" muddring vid ett tillfälle än flera "små" vid upprepade tillfällen".

Havs- och vattenmyndigheten arbetar för närvarande med en databas för fiskelek. Denna kommer dock inte vara tillgänglig förrän 2017. Ett utdrag (september 2016) från HaV:s preliminära lektidsdatabas och den fiskundersökning som har gjorts på platsen ger inte stöd för att ytterligare begränsa arbetstiden på det sätt som länsstyrelsen och miljönämnden föreslagit.

För att begränsa grumlingen så långt som möjligt har bolaget planerat att vidta följande skyddsåtgärder; bubbelridå, miljöskopa och en noggrann egenkontroll. När det gäller fisk ska framhållas att den normalt simmar från starkt grumlade områden. Då området är begränsat bedöms en ev. fiskvandring endast störas marginellt. Med stöd av den på platsen genomförda fiskundersökningen, den vägledning som finns inom området, planerade skyddsåtgärder och områdets relativt begränsade

omfattning anser bolaget att det inte är rimligt att begränsa arbetstiden ytterligare. Bolaget vidhåller att det tidigare redovisade villkorsförslaget med en begränsning som innebär att grumlande arbeten endast får utföras under perioden augusti till mars är väl avvägt.

Nytt villkor angående grumling

Länsstyrelsen har i sitt yttrande uttryckt tveksamhet till användandet av bubbelridå utan siltskärm som enda metod för att begränsa spridningen av partiklar. För att begränsa grumling är geotextil den metod som traditionellt används. I områden med mycket båttrafik, t.ex. i en hamn eller farled, är dock geotextilier ofta opraktiska, de kan störa trafiken men även utgöra en säkerhetsrisk då de kan fastna i t.ex. propellrar. Att öppna och stänga en läns för förbipasserande fartyg kan vara praktiskt svårt och grumla upp mer än önskat.

För att underlätta för båttrafik att passera ett arbetsområde kan en bubbelridå användas för hela eller delar av avskärmningen. Fördelarna med bubbelridåer är att de har en begränsad påverkan på sjöfarten, de är lätta att lägga ut och återvinna samt att de kan stängas av då det inte pågår grumlande arbeten. En bubbelridå motverkar även isbildning vilket kan förlänga den tid arbetsområdet kan hållas isfritt. Bubbelridåer är fortfarande en relativt ny metod, men de erfarenheter som finns av dem är goda. Ett exempel där vattenarbeten pågår och där bubbelridå används är vid Slussen i Stockholm.

Som en del av egenkontrollen kommer bubbelridåns funktion att mätas kontinuerligt. Visar mätningarna att begränsningsvärdena överskrids vidtas ytterligare skyddsåtgärder, exempelvis en dubblering av bubbelridån eller utläggande av geotextil. Utöver bubbelridån har sökande för att begränsa grumling åtagit sig att använda en s.k. miljökopa och att arbetsområdet för utfyllnaden vallas in. Härutöver avser bolaget att mäta grumlighet i vattnet. Som villkor föreslås att halten suspenderade ämnen i vattnet 500 meter från arbetsområdet inte får öka med mer än 50 mg/l i förhållande till bakgrundsnivån. Mätning kommer att ske på ca 500 meters avstånd från arbetsområdet och på ca 1 meter och 15 meter vattendjup i

de kontrollpunkter som återges i figur 3. Bakgrundshalten mäts om grumligheten i kontrollpunkterna överstiger 40 mg/l. Bakgrundshalter mäts på samma djup och i punkter belägna ca 1 km söder om den södra respektive norr om den norra kontrollpunkten. Mätning kan genomföras som suspenderat material eller som turbiditet. Vid mätning av turbiditet ska en lokal omräkningsfaktor tillämpas. Denna omräkningsfaktor bestäms genom mätning i vattenområdet i samband med grumlande verksamhet. Provtagning kommer att ske en gång dagligen. Tidpunkten förläggs minst en timme efter att grumlande arbete påbörjats. Om grumligheten ligger lägre än 25 mg/l minst 3 dagar i följd kan mätfrekvensen glesas ut till var tredje dag. Om grumlighet överskrider 25 mg/l återgår mätningen till daglig mätning. Bolaget föreslår följande lydelse av villkoret.

Arbeten i vatten ska utföras på ett sådant sätt att störande sedimentspridning begränsas. I en kontrollpunkt belägen på ett avstånd av högst 500 meter från arbetsområdet ska halterna av suspenderade ämnen i vattenmassan mätas. Vid mätningen får bidraget från verksamheten inte överstiga 50 mg/l. Vid behov görs även mätning av motsvarande halter i en opåverkad referenspunkt.

Tillsynsmyndigheten får medge högre halter i enskilda fall och för kortare perioder om det kan motiveras av en kortare sammantagen arbetstid eller andra liknande skäl och avvikelserna kan ske utan betydande olägenhet i vattenmiljön.

Fiskeavgift

Länsstyrelsen har tidigare framställt yrkande om sakkunnigförordnande vilket nu dragits tillbaka. Istället har länsstyrelsen yrkat att en fiskeavgift i storleksordningen 200 000 kr ska fastställas. Bolaget har inget att erinra mot att en fiskeavgift fastställs. Bolaget förutsätter att avgiften företrädesvis finansierar lokala projekt.

Buller

Planbestämmelser vad gäller buller

Länsstyrelsen har i sitt yttrande anfört att länsstyrelsen finner att buller från verksamheten ska regleras enligt planbestämmelserna i detaljplanen. Vidare tydliggör länsstyrelsen att vid detaljplanens antagande 2012-06-18 avsågs med

Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller Externt industribuller – allmänna råd, SNV RR 1978:5 rev. 83. Det är således dessa värden som utgör gällande riktvärden enligt gällande detaljplan. Utgångspunkten i projektet är att ovan nämnda värden ska innehållas. Eftersom det föreligger en viss osäkerhet vad gäller möjligheterna att inledningsvis innehålla dessa värden t.ex. nattetid har det föreslagits att det under en provotid ska utredas vilka åtgärder som behöver vidtas och hur verksamheten ska bedrivas för att t.ex. nattvärdet 40 dBA ska kunna innehållas. Resonemanget gäller även för övriga tidsperioder.

Under prövningen i mark- och miljödomstolen har det fortsatt genomförts utredningar vad gäller bullersituationen. Bl.a. har ljudmätningar genomförts med en ny installerad kran i Tunadalshamnen, resultatet av dessa ljudmätningar stärker bolagets uppfattning att gällande riktvärden enligt detaljplanen kommer att kunna innehållas.

Att de provisoriska föreskrifterna under provotiden medger en något högre bullernivå är enbart en praktisk fråga. Under "intrimningen" av verksamheten kommer dess bullernivåer att följas upp löpande och åtgärder vidtas successivt. Vid den löpande uppföljningen är det naturligt att bullernivåer över 40 dB(A) nattetid kommer att uppmätas eller beräknas. På så sätt erhålls underlag för bedömningen av vilka bullerskyddsåtgärder som är mest lämpliga. Det framstår inte som ändamålsenligt att föreskriva en provisorisk bullerföreskrift som innebär att varje överskridande av nivån 40 dB(A) nattetid måste anmälas till tillsynsmyndigheten. Detta eftersom syftet med provotiden är att skapa utrymme för bolaget att prioritera de mest verksamma och kostnadseffektiva skyddsåtgärderna. Det behövs alltså en viss marginal mellan de bedömda framtida bullernivåerna och den provisoriska föreskriften.

Bolaget anser att ovanstående arbetssätt är förenligt med gällande detaljplan eftersom eventuella avvikelser kommer att vara tillfälliga. Även om mark- och miljödomstolen skulle dela länsstyrelsens synsätt, måste de tillfälliga avvikelser som kan komma ifråga anses vara små avvikelser från detaljplanen i den mening

som avses i 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken. Detta gäller i synnerhet om man beaktar att syftet med detaljplanen är att möjliggöra ett nytt logistiknav för utveckling av transporter med tåg, bil och båt samt industriverksamhet.

Sammantaget anser bolaget att verksamheten är tillåtlig enligt 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken. Avsikten med det föreslagna provotidsförordnandet och därtill kopplade provisoriska föreskrifter är inte att mildra de krav som gäller enligt detaljplanen utan endast att skapa utrymme för en successiv, ändamålsenlig och kostnadseffektiv anpassning av verksamheten till detaljplanens krav.

Påverkan på angränsande bostadsområden

Miljönämnden har efterfrågat fördjupad information om bullerkonsekvenserna i Granbacken, Korsta och Alnön såväl vad gäller anläggningsarbetena som kommande drift. Även i andra yttranden uttryckts också oro över den framtida bullersituationen.

Med anledning av inkomna synpunkter har bolaget, utöver tidigare genomförda bullerutredningar, låtit utföra ytterligare utredningar, se Rapport 560850-K Förtydligande av redovisning av buller för containerhamnen och Rapport 560850-J Beräkning av buller med mobil kran, Terex GHMK 6507 bilaga 2 och 3. I utredningarna hänvisas bl.a. till den bullerutredning som gavs in i samband med kompletteringen 2016-02-29 Rapport 560850-F. Redan i den sistnämnda rapporten konstaterades att det finns möjligheter att uppnå de bullerkrav som ställs i detaljplanen. Sedan dess har en ny kran installerats i Tunadalshamnen. Det har därför varit möjligt att utföra ljudmätningar som visar att man normalt - med god marginal - uppfyller den provisoriska föreskrift som föreslagits avseende momentant ljud. Vid användning av ett arbetssätt, "soft landing", innehålls riktvärdena för maximal ljudnivå nattetid, $L_{pAFmax} = 55$ dBA med marginal. Se vidare bilaga 3, Rapport 560850-J.

När det gäller buller från driften och påverkan på närmaste bostäder har detta redovisats i tidigare Rapport 560850-F och i nu bifogad Rapport 560850-J. Där framgår bl.a. följande.

Bullernivåerna vid bostäderna med adress Granbacken 16 och Granbacken 30 kommer inte att öka nattetid om det föreslagna extra bullerplanket på bullervallen kan byggas.

När bullernivåerna från containerhamnen innehåller de i detaljplanen gällande bullerkraven kommer ljudnivå på Alnön att öka med 0-2 dBA beroende på tekniska lösningar samt typ av fartyg som ligger i hamnen och i vilken utsträckning dessa är lastade. I de flesta driftsfall kommer nivåökningen Alnön att bli 0-1 dBA. Den totala ljudnivån från containerhamnen och befintlig verksamhet kommer dock inte att överstiga 45 dBA.

Vid en ny beräkningspunkt i Korsta by (Nederkorsta, samma beräkningspunkt som för den befintliga hamnen) har ljudbidraget från containerhamnen beräknats till 34-37 dBA vilket innebär att förhöjningen i framtiden, på grund av verksamhet från containerhamnen och kombiterminalen, kommer att bli marginell (<1 dBA).

Bolaget har tidigare åtagit sig att anlägga ovan nämnda bullervall. Bolaget åtar sig även att anlägga det ovan angivna bullerplanket. När det gäller buller från anläggningsarbetena har detta redovisats tidigare i bilaga 9 till kompletteringen den 29 februari 2016 samt i nu kompletterande bullerutredning, se bilaga 1.

Föreslagna provisoriska föreskrifter

Miljönämnden yrkar att följande provisoriska villkor ska fastställas.

Buller från verksamheten får som riktvärde inte överskrida följande ekvivalenta ljudnivåer vid bostäder:

55 dB(A) dagtid, måndag till fredag, klockan 07.00 - 18.00

45 dB(A) nattetid klockan 22.00 - 07.00

50 dB(A) övrig tid.

Momentana ljud nattetid, kl. 22-07, får som riktvärde inte överskrida 58 dB(A).

Buller från verksamheten ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalent värdena ska beräknas för de tidsperioder som anges med

undantag för nattvärdena som ska beräknas per timme. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan påverka bullernivån, dock minst en gång vartannat år eller om tillsynsmyndigheten anser så vara befogat.

Bolaget har inget att erinra mot nämndens förslag. Det bör påpekas att beräknade värden i bullerutredningarna avser perioder med all verksamhet vid containerhamn i drift samtidigt.

Lågfrekvent buller

Miljönämnden anser sökanden bör utreda förslag till begränsningsvärden för lågfrekvent buller med mål att bostäder inte ska exponeras för lågfrekvent buller inomhus annat än enstaka tillfälle och högst fem dygn.

När det gäller lågfrekvent buller har detta utretts inom ramen för projektet. Utgångspunkten har varit att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus FoHMFS 2014:13 ska innehållas. Alla mätningar och beräkningar har hittills visat att man med god marginal kommer att innehålla dessa riktvärden.

När det gäller lågfrekvent buller inomhus har, förutom väggarnas ljudisolering, rummens dimensioner och möblering stor betydelse. Det finns således svårigheter att fastställa ansvaret för eventuella överskridanden om särskilda villkor avseende lågfrekvent buller skulle fastställas.

Bolaget anser att det med hänsyn till ovanstående inte finns skäl att föreskriva särskilt villkor för lågfrekvent buller.

Land-el

Miljönämnden anser att bolaget ska utreda möjligheten att installera land-el för fartyg vid kaj samt att redovisningen ska visa vilka åtgärder som är möjliga, vilken bullerbegränsande effekt som kan uppnås, tidsplan samt kostnader för åtgärder. Utredningarna och förslag till slutliga villkor ska enligt förslaget redovisas till mark- och miljödomstolen senast två år efter att containerhamnen har tagits i drift.

Bolaget har egentligen ingen invändning mot nämndens förslag i sak, men anser att ett prövotidsförfarande inte är rätt angreppssätt på frågeställningen. När det är möjligt har bolaget för avsikt att installera land-el för fartyg vid kaj. Som tidigare har anförts kommer bolaget att förbereda containerhamnen för land-el så att det blir enkelt att installera eltransformator, kablar och anslutningsdon när kopplingarna har standardiserats. I dag finns ingen standard för hur anslutningskopplingen för fartyg skall vara utformad och det finns få fartyg som har sådan utrustning. Ett stort antal olika tekniker används. Det är därför tveksamt om man vinner något på ett prövotidsförfarande i denna fråga. Oavsett prövotidens längd är det fullt möjligt att situationen är densamma som i dag vid redovisningstidpunkten. Bolaget har ingen rådighet över standardiseringsfrågans fortskridande och kan således inte göra några åtaganden om när land-el ska tillhandahållas. Om installationer görs innan det finns en mer allmänt tillämplig standard, riskerar bolaget att få riva ut och ersätta installationerna om standarden avviker från den lösning som bolaget har valt. Att land-el ska tillhandahållas när erforderlig standardisering av anslutningskopplingen har skett ska dock uppfattas som ett åtagande inom ramen för det allmänna villkoret. Något prövotidsförfarande behövs således inte.

Egenkontroll

Bolaget planerar följande egenkontroll avseende buller från verksamheten. Vid drift av anläggningen kommer ljudnivån att kontrolleras med hjälp av närfältsmätningar och beräkningar. Mätningar görs enligt gällande standarder inklusive värdering av ljudets typ och varaktighet i tiden. Beräkningar kommer att göras enligt Nordiska beräkningsmodellen för externt industribuller, DAL 32. I princip är det bara två ljudkällor som kan variera över tid. Det är buller från fartygen och buller när containers lossas och lastas. Med en stationär mätare vid kajen kan ljudet i området från alla fartyg registreras. För särskilt bullrande fartyg kan detta uppmärksammas inför kommande besök.

För att minimera risken för höga tillfälliga bullertoppar i samband med hantering av containrar vid lastning och lossning kan ett akustiskt övervakningssystem installeras. Detta innebär att ljudet kontinuerligt mäts på några utvalda platser och

när vissa bestämda värden överskrids får de som arbetar automatiskt en påminnelse om att fokusera på ett "tyst" arbetssätt. Detta kommer att följas upp kontinuerligt och vara en del av kranförarnas utbildning.

Påverkan på naturmiljön

I inkomna yttrandena från allmänheten framförs bl. a. synpunkter om att Logistikparken riskerar att påverka växt- och djurlivet negativt. I samband med genomförandet av miljökonsekvensbeskrivningen beskrevs naturmiljön och risken för påverkan (avsnitt 7.4 och 10.7 i MKB:n), bl.a. har uttag ur Artportalen gjorts och resultaten beskrivits.

Med anledning av de nu inkomna yttrandena har uppgifterna om de angivna arterna uppdaterats och uppgifter har inhämtats från Artdatabanken, Medelpads Ornitologiska Förening och Skogsstyrelsens dataportal. Den ornitologiska föreningen har idag inte några uppgifter om fågelarter som är upptagna som hotade på den nationella rödlistan (2015) eller som omfattas av EU:s fågeldirektiv, inom berört exploateringsområde (uppgifter från regionala rapportkommittén)

I Skogsstyrelsens dataportal finns inte någon nyckelbiotop registrerad inom det planerade verksamhetsområdet.

För de arter som har nämnts i inkomna yttranden kan följande anföras.

- Sundsvallsviol/Bergviol finns inte rapporterad inom det geografiska område som prövningen avser. Artdatabanken bekräftar att det inte finns någon rapporterad växtplats. Kommunen har idag ingen kännedom om någon växtplats inom det område som omfattas av ansökan.
- Tunabäcken är idag inte en reproduktionslokal för öring. Inga kända fynd är gjorda. Detsamma gäller för vattensalamander. Hittills gjorda inventeringar bekräftar detta. Kommunen har idag ingen känd observation dokumenterad.

- För fåglar gäller följande.
 - Varken havsörn eller fiskgjuse häckar inom eller i intilliggande område.
 - Häckning av sparvhök kan inte uteslutas, men någon häckning är inte konstaterad.
 - Övriga hökarter kan ses i området under höstmigrationen men de förekommer inte stadigvarande i området.
 - Tornfalk kan ses jaga i området, dock är ingen dokumenterad häckning rapporterad inom området.
 - Ugglor är en artgrupp som innefattar flera arter. I området kan kattuggla, pärluggla och sparvuggla höras under vårvintern. Ingen konstaterad häckning finns rapporterad.
 - Ingen häckningsplats för gråhäger är känd inom området. Fågeln kan ses flyga över samt även ses födosökande i anslutning till vattnet.
 - Svanar, då avses knölsvan samt sångsvan, kan ses i anslutning till strand och havsområdet. Häckning med knölsvan är konstaterad. Känd häckningsplats ligger inom avsatt naturskyddsområde.
 - Göktyta, en tidigare rödlistad art som numera tagits bort från listan, kan finnas häckande i området. Denna art byter ofta boplats år från år, då den använder sig av andra hållbyggares bo.
- Samtliga däggdjur som har nämnts; älg, hare, räv och rådjur är allmänt förekommande i hela länet.

Bolaget bedömer att den planerade verksamheten inte kommer påverka växt- och djurlivet på ett sådant sätt att det utgör hinder för att meddela tillstånd.

Påverkan på friluftslivet

Miljönämnden anser att ansökan borde innehålla konkreta åtaganden om kompensationsåtgärder. Vidare anser miljönämnden att det ska redovisas hur allmänhetens tillgänglighet kan ske till de områden som inte kommer att exploateras i ett första skede. Nämnden betonar att en etappvis exploatering är nödvändig för att bevara områdets värden så långt det är möjligt.

Under anläggningsarbetena är det mycket olämpligt om allmänheten har tillträde till området av säkerhetsskäl. Inte heller under pågående drift av containerhamnen och kombiterminalen är det lämpligt att ha fritt tillträde för allmänheten till området. Området kommer att vara avskärmat med staket. För närvarande pågår dock utredningar bl.a. angående planerat naturvårdsområde för vilket en skötselplan kommer att gälla och hur området ska kunna nås för allmänheten.

Påverkan på kulturmiljön

Statens Maritima Museer har i yttrande framfört önskemål om att det ska genomföras en kartering av de vattenområden som omfattas av det planerade arbetet och att resultatet av karteringen ska analyseras av marinarkeologisk expertis. Med anledning av yttrandet har Sundsvalls Hamn AB genomfört en kartering av området och en analys av resultaten, bl.a. genomfördes en Sidescan Sonar-undersökning den 13 juli 2016. I samband med undersökningen påträffades föremål som kan misstänkas utgöra fornlämningar. I samråd med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet beslutades att utföra provtagning på vraket invid ledningen, som ligger inom sökområde A. Detta för att försöka fastställa dess ålder med dendrokronologisk datering. Detta kommer att göras under oktober månad 2016 och analysen av dessa prover skall utgöra underlag för eventuella vidare åtgärder under 2017. Bolaget anser att den fortsatta utredningen och eventuella åtgärder enligt kulturmiljölagen inte utgör hinder att pröva ansökan om tillstånd enligt miljöbalken.

Föroreningssituationen

Länsstyrelsen har framfört önskemål om att bolaget ska komplettera ansökningshandlingarna med beskrivning och redovisning av historik och eventuell föroreningssituation på de landområden där schaktarbeten ska genomföras och där verksamhet ska bedrivas. Området där containerhamnen och kombiterminalen planeras består till stor del av jungfrulig mark. De industriverksamheter som kan ha gett upphov till markföroreningar är belägna i Tunadal och Ortvikén. Inför antagandet av den gällande detaljplanen kartlades föroreningssituationen i marken i det aktuella området. Arbetet har redovisats i två rapporter.

PM från 2011 redovisar resultatet från en utredning av förekomsten av föroreningar från luftnedfall i det berörda området. Fyra delområden valdes ut för provtagning av jord och två delområden för provtagning av mossa. Stenig morän i ytan reducerade jordprovtagningen till två delområden och grundare djup än som avsetts. Analys har gjorts med avseende på metaller, alifater, aromater, PAH och dioxin. Samtliga uppmätta halter var under Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning, MKM, vilken är det gällande riktvärdet för den verksamhet som planeras.

De markföroreningar som kunnat misstänkas härstammar från luftnedfall av partiklar från Korstaverkets förbränningsanläggning. Markföroreningar av metaller från luftnedfall nära Korstaverket undersöktes 2008 (Profu/Ekokonsult). De då uppmätta halterna var då högre än genomsnittshalterna i Västernorrlands län men bedömdes normala för en tätort. Det bedömdes vidare att nedfallsnivåerna sannolikt inte har någon märkbar påverkan på människors hälsa och miljö.

Med anledning av genomförda utredningar och det resultat dessa visar anser bolaget att det inte är befogat att ställa krav på ytterligare provtagningar i detta sammanhang. Om hittills okända föroreningar skulle påträffas i samband med anläggningsarbetena, kommer dessa givetvis undersökas och utredas samt anmälas till tillsynsmyndigheten.

Anläggningsarbetena

Riskbedömning

Länsstyrelsen har påpekat att de rekommendationer vad gäller restriktioner och kontroller vid sprängarbeten vid utbyggnaden av ny hamn, kombiterminal och tredjepartsytor åläggs sprängentreprenören att hantera. Länsstyrelsen menar att det är bolaget som ska säkerställa att eventuella underentreprenörer följer gällande lagstiftningar, att erforderliga tillstånd finns och att de förslag på restriktioner och kontroller som redovisats faktiskt genomförs. Härigenom anser länsstyrelsen att bolaget ska utarbeta ett kontrollprogram för sprängarbeten för att bland annat kontrollera att de restriktioner och kontroller som redovisats efterlevs. Bolaget har

inget att erinra mot det länsstyrelsen anfört i denna del. Bolaget är väl medvetet om sitt ansvar som beställare och kommer att ta fram det kontrollprogram som efterfrågas av länsstyrelsen.

Villkor

Villkor - arbetstider

Miljönämnden föreslår att föreslaget villkor ändras till följande.

Särskilt bullrande anläggningsarbeten såsom bilning, pålning m.m. får endast utföras dagtid vardagar måndag - fredag, kl. 07.00 - 18.00.

Bolaget har föreslagit en lydelse av villkoret som anger att starkt bullrande anläggningsarbeten i huvudsak ska utföras endast dessa tider. Bolaget anser att det finns ett behov av viss flexibilitet när det gäller arbetstiderna då förkortade arbetsdagar kan innebära att anläggningsarbetena behöver genomföras under en längre period totalt sett. Bolaget anser därför att det inte finns fog för att skärpa villkoret utöver det bolaget föreslagit.

Gränsvärden för sprängning

Miljönämnden anser att gränsvärden för markvibrationer bör fastställas.

Bolaget har inget att erinra mot nämndens önskemål i denna del.

Villkor - kontroll

Miljönämnden anser att det till villkoret ska läggas till att kontrollprogram som reglerar bland annat kontroll av buller, markvibrationer och grundvatten nivåer även ska finnas för anläggnings- och byggskedet. Bolaget har inget att erinra mot nämndens önskemål. Till föreslaget villkor kan läggas till "anläggnings- och byggskedet" d.v.s. det kommer även för detta skede tas fram ett särskilt kontrollprogram.

Driften av verksamheten

Villkor

Hantering av gods

Miljönämnden anser att om nya typer av gods avses hanteras i containerhamnen ska anmälan om detta göras till tillsynsmyndigheten i god tid innan hanteringen startar. Anmälan behöver inte göras om det är uppenbart att godset inte kan orsaka någon

hälso- eller miljöpåverkan vid hanteringen. Se villkor 2 i Tunadalshamnens tillstånd. Bolaget har inget att erinra mot nämndens önskemål i denna del.

Damning

Miljönämnden anser att om det uppkommer olägenheter av damning hos närboende eller närliggande verksamheter, ska åtgärder skyndsamt vidtas så att olägenheterna upphör, samt tillsynsmyndigheten omgående informeras. Se villkor 6 i Tunadalshamnens tillstånd. Bolaget har inget att erinra mot nämndens önskemål i denna del.

Upphörande av verksamheten

Miljönämnden anser att en anmälan ska göras till tillsynsmyndigheten i god tid innan verksamheten i sin helhet eller delar av denna upphör. Anmälan ska innehålla redovisning av hur eventuella förorenade områden ska efterbehandlas. Se villkor 9 i Tunadalshamnens tillstånd. Bolaget har inget att erinra mot nämndens önskemål i denna del.

Önskemål om kompletteringar

Fartygsanlöp

Miljönämnden anser att möjligheterna att begränsa fartygsanlöp nattetid för att begränsa störningar bör redovisas. Eftersom bolaget inte har rådighet över fartygstrafiken är det inte möjligt att planera verksamheten på så sätt att fartygsanlöp nattetid undviks helt. Däremot kommer bolaget att i möjligaste mån planera sin verksamhet så att den huvudsakligen bedrivs dagtid.

Användningen av kemikalier

Miljönämnden anser att ansökan bör kompletteras med en analys över förekomsten och påverkan av prioriterade ämnen och det då ska specificeras vilka prioriterade ämnen som kan innebära att miljökvalitetsnormerna inte kan följas och hur dessa utsläpp kan begränsas. I verksamheten vid containerhamnen förutses ingen användning av prioriterade ämnen av någon nämnvärd omfattning. All kemikalieanvändning kommer att vara begränsad i verksamheten. Däremot kan det före-

komma kemikalier under transport. Exakt vilka kemikalier eller vilka mängder det kan bli fråga om är svårt att förutse. Bolaget anser dock att frågan saknar betydelse för möjligheten att innehålla gällande miljö kvalitetsnormer. Kemikalier under transport regleras i lagen (2006:263) om transport av farligt gods.

Enligt 2 § i den ovan nämnda lagen ska den som transporterar farligt gods eller lämnar farligt gods till någon annan för transport vidta de skyddsåtgärder och de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra och begränsa att godset orsakar sådana skador på liv, hälsa, miljö eller egendom som beror på godsets farliga egenskaper. Det är då särskilt viktigt att de transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar som används är lämpliga för transport av farligt gods. Detaljerade föreskrifter med krav inte bara på behållare och förpackningar utan även på lastning, lossning, lagring och utbildning m.m. för olika typer av gods vid sjötransport finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden). Motsvarande regler för järnvägstransport finns i Myndighetens för samhällsskydd och beredskap föreskrifter (MSBFS 2015:2) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S). Regelverket för transport av farligt gods utgör en garant för att gods under transport inte kommer att medföra några risker för recipienten. Bolagets uppfattning är att andra krav inte kan, eller i vart fall inte bör, ställas vid en tillståndsprovning enligt miljöbalken.

Utsläpp till luft

Miljönämnden anser att utsläpp från båtar till och från hamnen också bör redovisas. Miljönämnden anser även att ansökan bör kompletteras med hur man kan säkerställa att bästa möjliga teknik kommer att användas för att begränsa luftutsläppen. Det ska anges hur utsläpp till luft kan redovisas årligen. Bolaget har i MKB:n redovisat att utsläpp till luft under den kommande driften av containerhamnen kommer att ske från arbetsmaskiner, fartygens motorer, transporter inom området, pumpar, rörflänsar, ventiler och liknande utrustning.

Inför framtagandet av MKB:n genomförde Profu en särskild transportutredning för att beräkna utsläppen till luft från transporter med lastbilar, diesellok, arbetsmaskiner och fartyg som kan kopplas till den planerade Logistikparken inklusive containerhamn och kombiterminal. Beräkningar gjordes dels för utsläpp från godstransporterna inne på Logistikparkens område (dvs. hamn- och kombiterminaler), dels för utsläpp från godstransporterna som går till och från den planerade Logistikparken samt mellan anläggningarna i området Tunadal-Korsta-Ortviken.

Sammanfattningsvis gjordes bedömningen att transporterna och den mer generella biltrafiken i området Tunadal-Korsta-Ortviken i nuläget ger ett litet bidrag till uppmätta haltnivåer i centrala Sundsvall. Bidraget är mindre än 1 procent av den totala belastningen för kvävedioxid och i storleksordningen 2 promille för partiklar (avgaspartiklar). I framtidsfallet kommer haltbidraget att öka något, men haltbidraget från transporterna kommer dock även fortsatt att vara litet. I närområdet, vid Korsta, är haltbidragen större. Här är, å andra sidan, totalhalterna något lägre. Inga risker bedöms föreligga för överskridande av miljökvalitetsnormer i området kring Korsta och Tunadal. Bedömningen från spridningsberäkningarna och de beräknade haltbidragen från transporterna i området Tunadal-Korsta-Ortviken är därför att Logistikparken inte kommer medföra någon ökad risk för överskridande av miljökvalitetsnormerna vad gäller luft i Sundsvall.

Generellt innebär möjligheter till samdistribution av gods och överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och järnväg en positiv effekt ur miljösynpunkt, dels genom ett minskat trafikarbete och därmed minskade lokala utsläpp till luft av luftföroreningar och koldioxid, dels genom att transporterna därmed sker på ett mer energieffektivt sätt. Kombiterminaler möjliggör samordning och överflyttning av godstransporter från lastbil till mer energieffektiva trafikslag och leder därmed oftast till en minskad lokal miljöpåverkan vad gäller utsläpp till luft av luftföroreningar och klimatpåverkande koldioxid. Kontroll av luftutsläpp kommer att ingå i egenkontrollen för driften av hamnen. Ett förslag till kontrollprogram

kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten i god tid före det att verksamheten tas i drift.

Sjösäkerhet m.m.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har ställt krav på att samråd ska ske med Sjöfartsverket, lotsområde Gävle samt Transportstyrelsen, Sjö och luftfartsavdelningen inför slutlig utformning av kajer m.m. Vidare har Sjöfartsverket haft synpunkter vad gäller utmärkning, planering av belysningspunkter, sjömätning m.m. Bolaget har inget att erinra mot de av Sjöfartsverket framställda önskemålen.

Sundsvalls Vatten AB

Mitt Sverige Vatten som yttrat sig för Sundsvalls Vatten AB har erinrat om tidigare samråd angående VA-ledningar, förbindelsepunkter och dagvattenhantering. Bolaget kommer att behandla och lösa de aktuella frågorna i samband med detaljprojekteringen av projektet.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har erinrat om frågor som avser farledsarbete som påverkar fartygstrafiken och sjömätning m.m. Bolaget har inget att erinra mot de av Transportstyrelsen framförda synpunkterna.

Övriga synpunkter

Sammanfattningsvis konstaterar bolaget att ansökta åtgärder och verksamheter är tillåtliga enligt miljöbalken. Lokaliseringsutredningen, som har omfattat 33 alternativa lokaliseringar, visar att Petersvik är den plats där ändamålet med verksamheten kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Motsvarande bedömning enligt plan- och bygglagen har gjorts i den lagakraftvunna detaljplan som gäller för Petersviksområdet. Även om tillåtlighetsbedömningen inte innefattar någon behovsprövning av den ansökta verksamheten konstaterar bolaget att behovet av den nya containerhamnen i dag - till följd av de investeringar som är under genomförande vid SCA Östrand och den produktions-

ökning som kommer att ske vid Tunadals sågverk - är större än vad som var fallet när lokaliseringsutredningen utfördes.

I flera inkomna yttranden har frågor om prövningens omfattning och påverkan på grundvattenförhållanden tagits upp. I dessa delar uppfattar bolaget att synpunkterna bygger på missförstånd. Yrkandena i ansökan avser tillståndspliktiga åtgärder och verksamheter samt sådana som kräver dispens. Ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen innehåller dock även tillräckliga uppgifter om icke tillståndspliktiga verksamheter och åtgärder. Prövningsunderlaget medger således en sådan samlad prövning av projektet som krävs enligt praxis. När det gäller grundvattenfrågorna har bolaget viss förståelse för att det tidigare redovisade underlaget kan vara svårt att ta till sig. Bolaget har därför sammanfattat och förenklat de utredningar som visar att den grundvattenavsänkning som projektet medför inte innebär någon förhöjd risk för påverkan på allmänna eller enskilda intressen.

I villkorsfrågor har bolaget godtagit merparten av de förslag som har redovisats av remissmyndigheterna. I bl.a. följande avseenden anser bolaget dock att det inte finns förutsättningar för att tillmötesgå myndigheternas krav.

- Det finns inget miljömässigt behov av att omhänderta andra muddermassor på land än sådana med föroreningsnivåer motsvarande klass 4 och 5 enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för kust och hav. Den merkostnad som ett krav på att ta upp även klass 3-massor på land skulle medföra kan således inte motiveras. Bolagets hanteringsstrategi har utformats enligt, och är således förenlig med, praxis beträffande dumpningsdispenser.
- Det är ännu för tidigt att föreslå begränsningsvärden för utsläpp av dagvatten. Det finns helt enkelt inte några uppgifter om vattnets karaktär. Bolaget kommer dock att säkerställa ett kvalificerat omhändertagande och föreslår att frågan om begränsningsvärden skjuts upp under en provotid.
- Även barlastvatten och land-el är frågor som inte kan regleras i dagsläget. Enligt barlastvattenlagen är det fartygen som har det huvudsakliga ansvaret

för barlastvattenhanteringen. Sjöfartsnäringsen arbetar med frågan och kan förväntas välja någon eller några standardiserade lösningar. Detsamma gäller frågan om land-el. Bolaget måste avvakta resultatet av sjöfartsnäringsens arbete innan några åtgärder vidtas i den nya hamnen. Åtgärder som vidtas dessförinnan riskerar att bli onyttiga. Att godtagbara lösningar kommer att finnas är dock klart. Bolaget kommer att förbereda hamnen för installation av land-el och barlastvattenlagen utgör en garant för att åtgärder kommer att vidtas vad avser barlastvatten.

- När det gäller tiden för grumlande arbeten och tippning av muddermassor anser bolaget att bedömningen ska göras utifrån lokala förhållanden. Bolagets utredningar visar att de av bolaget föreslagna tidsramarna är lämpliga. Bolaget kan dock godta att kravet på användande av bubbelridå kompletteras med ett grumlingsvillkor utformat enligt gällande praxis.
- För buller har bolaget föreslagit ett prøvotidsförordnande för att säkerställa att de bullernivåer som anges i gällande detaljplan kan innehållas. Prövotiden behövs för att bolaget i verksamhetens startskede inte ska hamna i en från rättssäkerhetssynpunkt orimlig situation. Bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas successivt och under den period man arbetar med att bedöma vilka skyddsåtgärder som är mest lämpliga kan överskridanden av de bullernivåer som anges i detaljplanen komma att ske. Bedömningen är dock att detaljplanens krav kommer att kunna innehållas vid prøvotidens slut. Några skäl att reglera lågfrekvent buller har bolaget inte kunnat identifiera.

Naturinventering

Inledningsvis vill bolaget framföra att det aktuella exemplaret av grentaggsvamp finns i anslutning till den s.k. Kaptensudden, d.v.s. inom det område som planeras att utgöra naturvårdsområde. Vilken skötselplan som ska gälla för området är ännu inte fastställt. Det aktuella området ligger med andra ord *utanför* det område som är

planlagt för Logistikparken och även *utanför* det område som planeras för containerhamnen och kombiterminalen.

Inför framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen genomfördes en översiktlig naturvärdesinventering i november 2011. Inventeringen omfattade inte det aktuella området utan endast det område som bedömdes komma att påverkas av planerade åtgärder. Hur inventeringen genomfördes och vilket område den omfattade beskrivs i bilaga 3. Därutöver har det genomförts en inventering av Tunabäcken. Bolaget anser att de utredningar och inventeringar som gjorts inför framtagandet av ansökningshandlingarna utgör ett tillräckligt underlag för att bedöma verksamhetens påverkan på människors hälsa, miljön, inklusive naturmiljön, i det område som kan komma att påverkas av den planerade verksamheten.

Sundsvalls Logistikpark AB (bolaget) har tagit del av yttrande från EA (aktbilaga 110). EA yrkar att mark- och miljödomstolen förelägger bolaget att uppvisa det arbetsmaterial som EA har begärt ut från bolaget, vilken begäran bolaget har avslagit genom beslut 2016-12-20. EA yrkar vidare att sökanden lämnar ut namn och kontaktuppgifter till de personer som har genomfört naturvärdesinventeringen. Bolaget anser att E As yrkanden bör avslås.

Det finns ingen fristående rapport från den översiktliga naturvärdesinventering som avses i bilaga 3 till bolagets yttrande 2016-10-19. Arbetet har utförts av WSP Environmental Sverige AB (WSP), som också har upprättat miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Slutsatserna från inventeringen har inarbetats i MKB:n. Det har därför inte funnits anledning att upprätta en särskild rapport. I den mån anteckningar från inventeringen har sparats torde dessa finnas hos WSP. Att separata rapporter har upprättats avseende de inventeringar av Tunabäcken som har utförts av Tyréns AB och L V (se avsnitt 14.1 i MKB:n) beror på arbetet i dessa fall har utförts av personer utanför WSP:s organisation.

Det finns inte heller något rättsligt stöd för E As yrkande. Enligt 4 kap. 1 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar (LMMD) ska i ansökningsmål

tillämpas vad som är föreskrivet om tvistemål i allmän domstol om inte annat är föreskrivet i LMMD eller annan lag. Det innebär i och för sig att rättegångsbalkens regler om edition formellt sett är tillämpliga. Eftersom det är sökanden som har bevisbördan i ansökningsmål (2 kap. 1 § miljöbalken) aktualiseras dock normalt inte editionsförelägganden i sådana mål. Frågan kom dock upp i dåvarande Miljööverdomstolens dom 2008-10-22, mål M 2326-08, angående Preem Petroleum AB där ett yrkande om editionsföreläggande avslogs med hänvisning till 2 kap. 1 § miljöbalken. Bolaget anser inte att det finns skäl att göra någon annan bedömning i detta mål.

I sakfrågan vidhåller bolaget att de uppgifter som har redovisats beträffande naturvärden i Logistikparksområdet är tillfyllest. Vad en ansökan om tillstånd enligt miljöbalken ska innehålla regleras i 22 kap. 1 § miljöbalken. Där finns inget krav på att en fristående naturvärdesinventering ska ges in.

Detsamma gäller för MKB enligt 6 kap. 7 § miljöbalken. MKB:n ska, i den utsträckning det är nödvändigt med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art eller omfattning, innehålla de uppgifter som behövs för att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade verksamheten eller åtgärden kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Vidare ska MKB:n möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön. En mer ingående naturvärdesinventering behöver endast utföras om en översiktlig inventering visar att det föreligger ett behov av fortsatt undersökning. Något sådant behov har inte identifierats i förevarande fall. Skälen för denna bedömning kommer att utvecklas närmare vid kommande huvudförhandling.

Frågan om behovet av naturvärdesinventeringar har för övrigt behandlats i detaljplaneärendet beträffande Logistikparken samt i den samrådsprocess som föregick upprättandet och ingivandet av tillståndsansökan. I detaljplanens planbeskrivning och MKB redovisas naturvärdena i huvudsak på samma sätt som i ansöknings-

handlingarna i förevarande mål. Detaljplanebeslutet överklagades och länsstyrelsen fann bl.a. att detaljplanen kunde godtas ur naturvårdssynpunkt och ansåg även att MKB:n kunde godkännas.

Det ska här noteras att MKB:n i en detaljplaneprocess också ska uppfylla kraven i 6 kap. 7 § miljöbalken (se ovan). Mark- och miljödomstolen delade länsstyrelsens bedömning och Mark- och miljööverdomstolen valde att inte meddela prövnings-tillstånd (beslut 2014-01-08, mål P 10926-13).

I samrådsprocessen efterlystes ingen ytterligare naturvärdesinventering, vilket enligt bolagets mening var naturligt då naturvärdena i området (med undantag för Tunabäckens mynning) hade befunnits vara begränsade. De tidigare utförda utredningarna beträffande Tunabäcken och den översiktliga inventering som hade utförts avseende övriga delar av området (se bilaga 3 till bolagets yttrande 2016-10-19) ansågs därför utgöra ett tillräckligt underlag för MKB:n.

Tillåtlighet

Ingen av remissmyndigheterna har haft någon invändning mot tillåtligheten av de åtgärder och den verksamhet som omfattas av ansökan.

I övriga yttranden anförs i tillåtlighetsdelen invändningar mot verksamhetens lokalisering, båtnad, prövningens omfattning, samt verksamhetens påverkan på vattenmiljön, grundvattnet, naturmiljön, kulturmiljön och friluftslivet. Som bolaget uppfattar det är invändningarna i huvudsak desamma som de som bemöttes i bolagets yttrande den 30 september 2016. Bolaget hänvisar därför generellt till vad som anförs i det yttrandet. Här kan sammanfattningsvis följande anges.

- Bolaget har låtit utföra en mycket omfattande lokaliseringsutredning och redovisat en fördjupad lokaliseringsstudie i tillståndsansökan. De fyra mest intressanta alternativen har jämförts med varandra och i jämförelsen har det ansökta alternativet befunnits vara det alternativ som uppnår den ansökta verksamhetens ändamål med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Någon invändning mot den jämförelse som redovisas i den

fördjupade lokaliseringsstudien har inte framförts i inkomna yttranden. De övriga alternativ som omnämns i yttrandena, en kombiterminal vid Fillan och en containerhamn vid Tunadalshamnen, har inte utgjort intressanta alternativ eftersom ändamålet med projektet inte kan nås i tillräckligt hög grad på dessa platser. Vid Fillan är vattendjupet inte tillräckligt stort för att kombiterminalen ska kunna samlokaliseras med en ny containerhamn. Vidare ligger Tunadalshamnen nära sitt kapacitetstak, varför det inte är möjligt att tillgodose behovet containertransporter med det alternativet. Dessa alternativ har därför inte ingått i den fördjupade lokaliseringsstudien.

- När det gäller båtnadskravet vidhåller bolaget att detta är uppfyllt. Som bolaget tidigare har anfört kräver en fördubblad produktion vid SCA Östrand och Tunadals sågverk, tillsammans med Ortvikens pappersbruk och övriga industriella intressenter, en ny containerhamn för att logistiken i Sundsvallsområdet ska fungera på ett rationellt sätt. Mer detaljerade och uppdaterade uppgifter om den samhällsekonomiska nyttan av logistikparksprojektet, inklusive uppgifter från Trafikverkets samhällsekonomiska bedömningar, kommer att redovisas senast vid kommande huvudförhandling.
- I fråga om prövningens omfattning har bolaget en skyldighet att införskaffa de tillstånd som behövs för att planerade åtgärder och verksamhet ska kunna genomföras. Bolaget har därför ansökt om tillstånd till de tillståndspliktiga delarna av de båda huvuddelarna i projektet, dvs. anläggande och drift av containerhamnen inklusive därtill kopplad muddring, utfyllnad och dumpning respektive kulvertering av Tunabäcken som är en förberedande åtgärd för uppförande av kombiterminalen. I enlighet med fast praxis har bolaget även beskrivit miljökonsekvenserna av de båda projektdelarna, vilken beskrivning även innefattar icke tillståndspliktiga åtgärder och verksamheter (t.ex. uppförande och drift av kombiterminalen). Mark- och miljödomstolens prövning kan härigenom omfatta projektet i dess helhet. Det finns således ingen anledning att framställa ett särskilt tillståndsyrkande

för den icke tillståndspliktiga kombiterminalen eller de icke tillståndspliktiga sprängningsarbetena. Att det är möjligt att villkorsreglera även icke tillståndspliktiga delar följer av miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och praxis på området. Slutligen ska nämnas att uppgiften att containerhamnen och kombiterminalen kan komma att bedrivas av olika verksamhetsutövare har lämnats av praktiska skäl. Villkor som ska uppfyllas gemensamt av två verksamhetsutövare är nämligen svårhanterliga i egenkontroll och tillsyn av verksamheten. Såväl tillståndsansökan som MKB:n har således utformats helt i enlighet med gällande bestämmelser och praxis.

- Såvitt avser den planerade vattenverksamheten och dess påverkan på vattenmiljön tycks ansökningshandlingarna ha missuppfattats i vissa avseenden. Bolaget kommer t.ex. inte att muddra eller utföra andra arbeten i vatten i eller i anslutning till den fiberbank utanför Kaptensudden som omnämns i vissa yttranden. Bolaget kommer inte heller att dumpa några särskilt förorenade massor. De mest förorenade massorna omhändertas på land medan massor med lägre föroreningshalter kommer att dumpas. Klassificeringen av muddermassorna och den föreslagna avgränsningen mellan massor som får dumpas och massor som ska tas upp på land är helt förenlig med praxis på området. I ett yttrande förs också ett längre resonemang om den s.k. Weserdomen. Det framgår emellertid inte i vilket avseende den av bolaget redovisade bedömningen i bilaga 2 till kompletteringsyttrandet den 29 februari 2016 skulle kunna anses vara oförenlig med Weserdomen. Bolagets uppfattning är att utredningen har utförts på det sätt som krävs enligt gällande bestämmelser och praxis (t.ex. redovisas påverkan på kvalitetsfaktornivå vad avser ekologisk status). Den bedömning som har gjorts i utredningen är att den planerade verksamheten inte försämrar förutsättningarna för att uppnå gällande miljökvalitetsnormer för vatten.

- När det gäller påverkan på grundvatten har bolaget i flera omgångar kompletterat och sökt tydliggöra förväntade förändringar. Den sänkta marknivån medför inte några nämnvärda konsekvenser för grundvattennivåerna i närområdet. Bolaget kommer vid kommande huvudförhandling att ytterligare tydliggöra skälen för den slutsatsen.
- Påverkan på naturmiljö, kulturmiljö och friluftsliv har beskrivits i ansökningshandlingarna och i den efterföljande skriftväxlingen. Det kan tilläggas att en stor del av den skog som tidigare fanns där Logistikparken ska anläggas har blåst ned och att naturmiljön således har förändrats i inte obetydlig omfattning sedan ansökan gavs in. Bolaget kommer vid kommande huvudförhandling att redovisa erfarenheter från nyligen genomförda besök i fält och vid den planerade synen kommer det att ges tillfälle att se den aktuella miljön i verkligheten.

Villkorsfrågor

Buller

Miljönämnden anser att det bör föreskrivas ett separat bullervillkor för kombi-terminalen, att verksamheten ska innehålla riktvärdena för lågfrekvent buller i Folkhälsomyndigheten allmänna råd FoHMFS 2014:13, att prövotidsutredningen beträffande containerhamnen ska ges in två år efter det att hamnverksamheten har påbörjats samt att de provisoriska föreskrifterna bör utformas på samma sätt som det bullervillkor som gäller för Tunadalshamnen.

Länsstyrelsen anser att även de provisoriska föreskrifterna bör föreskrivas på de nivåer som anges i detaljplanen och menar att det är godtagbart med överskridanden under prövotiden förutsatt att bolaget vidtar åtgärder för att komma ner till den ljudnivå som anges i detaljplanen. Även i vissa övriga yttranden har möjligheten att nå detaljplanens bullerkrav ifrågasatts.

Bolaget har förståelse för länsstyrelsens resonemang och skulle kanske för egen del kunna acceptera den ordning som föreslås av länsstyrelsen. Det är emellertid

tveksamt om det är tillåtet att föreskriva provisoriska föreskrifter som enligt utförda utredningar kan komma att överskridas under prövotiden. Bolaget föredrar därför miljönämndens förslag till provisorisk föreskrift och godtar den anpassning till Tunadalshamnens villkor som föreslås av nämnden. Utförda utredningar tyder, som tidigare har angetts, på att detaljplanens bullerkrav kommer att kunna innehållas på sikt.

När det gäller kombiterminalen visar bolagets utredningar att verksamheten där kommer att kunna innehålla de bullernivåer som anges i detaljplanen. Frågan är dock om det är lämpligt att föreskriva ett slutligt villkor för kombiterminalen och ett prövotidsförordnande för containerhamnen. Det framstår som mer ändamålsenligt att även skjuta upp frågan om slutliga bullervillkor för kombiterminalen under en prövotid och samordna de båda utredningarna så att erfarenheter av båda verksamheterna kan vinnas innan slutliga bullervillkor föreskrivs. Som tidigare har anförts bör separata villkor gälla för containerhamnen och kombiterminalen, vilket innebär att även prövotidsförordnandena bör separeras. Tidpunkten för redovisning måste förläggas så att effekterna av verksamhetens fulla omfattning kan bedömas, vilket innebär att bolaget måste vidhålla att prövotidsutredningarna ska ges in fem år efter det att verksamheterna har påbörjats. Bolaget kommer att redovisa ett slutligt förslag till reglering senast vid kommande huvudförhandling.

I fråga om lågfrekvent buller vidhåller bolaget sin ståndpunkt. Det finns inget i utförda utredningar som indikerar att det skulle föreligga någon risk för att Folkhälsomyndighetens riktlinjer kommer att överskridas. Tvärtom tyder utredningarna på att riktlinjerna kommer att innehållas med god marginal. Det är därför onödigt betungande att belasta bolagets egenkontroll med uppföljning av lågfrekvent buller i bostadsfastigheter. Eventuella skyddsåtgärder i enskilda bostadsfastigheter är något som normalt aktualiseras endast i fall där det finns starkt bullerpåverkade fastigheter. Så är som nämnts inte fallet i detta mål. Något villkor beträffande lågfrekvent buller bör därför inte föreskrivas.

Landel

Miljönämnden vidhåller sitt förslag till provotidsförordnande i fråga om möjligheten installera land-el för fartyg vid kaj. Nämnden föreslår emellertid också en alternativ reglering enligt vilken en utredning av förutsättningar och kostnader för anslutning av fartyg till elnät på land ska redovisas till tillsynsmyndigheten vart femte år med början 2017.

Bolaget anser att miljönämndens alternativa villkorsförslag är konstruktivt och väl anpassat till den osäkerhet som råder i fråga om när standardiserade landelslösningar kan förväntas föreligga. Bolaget godtar därför nämndens alternativa villkorsförslag.

Byggtid

Miljönämnden vidhåller att det är angeläget att särskilt bullrande arbeten under byggtiden begränsas till dagtid vardagar (måndag-fredag, kl. 07-18).

Bolaget har tidigare pekat på behovet av flexibilitet i bygg- och anläggningsprojekt av den omfattning som nu är aktuell. Det är ibland viktigare att projekt kan slutföras än att bullrande arbeten begränsas till vissa tidpunkter. Med ett villkor som helt saknar flexibilitet kan arbetstiden i värsta fall förlängas med en hel säsong, vilket måste anses vara mindre önskvärt både för miljön och människors hälsa. Bolaget kan dock godta ett mindre flexibelt villkor enligt miljönämndens förslag om det kompletteras med ett bemyndigande till tillsynsmyndigheten att medge undantag från villkoret om det kan motiveras av en kortare sammantagen arbetstid eller andra liknande skäl.

Grumlande arbeten

Miljönämnden vidhåller att förbudstiden för grumlande arbeten bör förlängas till den 15 september och anför att det av bolaget föreslagna grumlingsvillkoret bör gälla även vid dumpning. Länsstyrelsen anser att de av bolaget föreslagna grumlingsvillkoren ska kompletteras med en bestämmelse om hur kontrollprogrammet ska utformas i detta avseende. Bolaget godtar miljönämndens

förslag att grumlingsvillkoret bör gälla även vid dumpning men kan inte godta förbudstiden för grumlande arbeten. Bolaget utreder för närvarande tidsåtgången för de olika momenten i projektet. Det är viktigt att förbudstiden för grumlande arbeten inte onödigtvis förlänger bygg- och anläggningstiden. Bolaget kommer att överväga frågan närmare och återkomma med besked om konsekvenserna av den miljönämnden föreslagna förbudstiden senast vid kommande huvudförhandling.

När det gäller kontrollprogrammets utformning har bolaget ingen invändning i sak mot länsstyrelsens förslag, men bolaget anser att det förslag till villkor om kontrollprogram som har redovisats i ansökan (villkor 22) omfattar den typ av kontroll som länsstyrelsen efterlyser. Möjligen kan villkoret justeras så att det föreskrivs att kontrollprogrammen ska ange hur villkoren ska kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod.

Grundvatten

Miljönämnden anser att det är viktigt att bolaget definierar de områden där regelbundna grundvattennivåmätningar och kemiska analyser av grundvatten krävs. Vidare anser nämnden att larmnivåer och därtill kopplade rutiner vid avvikelser bör anges. Bolaget delar miljönämndens uppfattning och kommer att integrera ovanstående frågor i kontrollprogrammet.

Dagvatten

Bolaget konstaterar att miljönämnden ser positivt på att bolaget vill föreslå riktvärden och förslag på dagvattenhantering efter en provotid.

Föroreningssituationen

Länsstyrelsen anser att kriterierna för mindre än ringa risk i Naturvårdsverkets handbok 2010:1 bör gälla vid grävningssarbeten och återanvändning av massor.

Bolaget delar inte länsstyrelsens uppfattning. Det finns inget som antyder förekomst av föroreningar i någon omfattning i det planerade verksamhetsområdet. En stor del av området är icke förorenad naturmark men även i övrigt är föroreningsföre-

komsten mycket begränsad. Med dessa förutsättningar framstår det enligt bolagets mening som mindre lämpligt att reglera återanvändningen av massor inom området. Bolaget har en författningssenlig skyldighet att rapportera eventuella föroreningar som påträffas i samband med arbeten inom området (10 kap. 11 § miljöbalken). Tillsynsmyndigheten kommer således att kunna ta ställning hur eventuella förorenade massor ska hanteras vid varje enskilt tillfälle.

Länsstyrelsen anger att "det inte är acceptabelt att förorena upp till nivån för mindre markanvändning". Bolaget anser att uttalandet ger en felaktig bild av den aktuella situationen. Planerade anläggnings- och konstruktionsarbeten kommer inte att medföra någon förorening. Det enda som kommer att ske är att en del av de huvudsakligen rena massor som finns inom området kommer att omdisponeras. Detta är något som sker i de flesta bygg- och anläggningsprojekt - oavsett om arbetena är tillståndspliktiga eller inte. Inom industrin förekommer anläggningsarbeten i områden där risken för föroreningsförekomst är betydligt större än i det område som är aktuellt i förevarande mål. Det är dock ovanligt att masshanteringen villkorsregleras även i sådana fall. Hantering och omdisponering av massor i sådana projekt hanteras normalt löpande inom ramen för tillsynen, se t.ex. mark- och miljödomstolens vid Östersunds tingsrätt deldom 2015-11-17, mål M 2600-14, ang. utökad produktion vid SCA Östrand. Bolaget anser inte att det vore orimligt att dra en annan slutsats i förevarande mål. Någon reglering av projektets masshantering bör därför inte aktualiseras.

Sakägarkretsen

I vissa yttranden kritiserar bolaget för att inte ha utrett sakägarkretsen vad beträffar den miljöfarliga verksamheten. I 22 kap. 1 § andra stycket miljöbalken stadgas att en ansökan i mål om vattenverksamhet bl.a. ska innehålla uppgift om det finns fastigheter som berörs av vattenverksamheten eller inte och i förekommande fall namn och adress på ägarna och berörda innehavare av särskild rätt till fastigheterna. Något motsvarande krav finns inte för miljöfarlig verksamhet. Det är därför inte brukligt att sökanden utreder vem som ska betraktas som sakägare vad beträffar miljöfarlig verksamhet. Frågan om avgränsning av sakägarkretsen för den

miljöfarliga verksamheten aktualiseras normalt först om någon annan än remissmyndigheterna eller de vattenrättsliga sakägarna väljer att överklaga ett tillstånd till miljöfarlig verksamhet.

Kompletterande sedimentprovtagning

Resultatet av kompletterande sedimentprovtagning som har inarbetats i en uppdaterad version av underbilaga 1:1 till bilaga 2 till det kompletteringsyttrande som gavs in den 29 februari 2016 visar att ca 4 000 m³ muddermassor kommer att behöva omhändertas på land.

Avgränsning av ansökan

Bolaget vidhåller att ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen är korrekt avgränsade. Avgränsningen innebär att det är möjligt att villkorsreglera uppförande och drift även av kombiterminalen om det är önskvärt. Bolaget anser att Miljööverdomstolens bedömning i NJA 2008 s. 748 utgör stöd för bolagets uppfattning. Målet gällde både tillstånds- och icke tillståndspliktiga verksamheter och åtgärder och Miljööverdomstolen menade att miljökonsekvensbeskrivningen skulle omfatta *projektet i dess helhet* oavsett var gränsen för tillståndsplikt ska dras och, som bolaget uppfattar det, oavsett hur tillståndsyrkandena har utformats. Detta för att möjliggöra en prövning av hela projektet. Efterföljande domar på området, t.ex. Mark- och miljööverdomstolens beslut 2012-06-01, mål M 1088-12, och MÖD 2011:56 har gällt avgränsningar som har ifrågasatts på grund av geografisk närhet och andra samband med annan *tillståndspliktig* verksamhet och är således mindre jämförbara med bolagets ansökan i förevarande mål än NJA 2008 s. 748.

Samtidigt ska det framhållas att det för bolagets vidkommande inte har någon avgörande betydelse om uppförande och drift av kombiterminalen omfattas av tillståndsmeningen eller inte. Detta eftersom aktuella verksamheter och åtgärder enligt bolagets uppfattning kan prövas och villkorsregleras oavsett hur ansökans tillståndsyrkanden har utformats. För det fall mark- och miljödomstolen skulle tolka praxis på ett annat sätt än bolaget får bolaget, för undvikande av tidsutdräkt, reservationsvis yrka

att mark- och miljödomstolen lämnar bolaget tillstånd att inom fastigheterna A, D, F, G, H, I, J, C, K och L uppföra och driva en kombiterminal för omlastning av gods huvudsakligen på det sätt som anges i ansökningshandlingarna.

Det tidigare framställda yrkandet om igångsättningstid ska anses omfatta även ovanstående yrkande. Eftersom miljökonsekvensbeskrivningen som nämnts även omfattar uppförande och drift av kombiterminalen, innebär det reservationsvis framställda yrkandet ingen skillnad i sak i förhållande till vad som tidigare har redovisats i målet.

DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen har haft huvudförhandling i målet den 7 till 9 februari 2017 och syn den 7 februari 2017.

Vad ska domstolen pröva i målet?

Domstolen ska i första hand avgöra om de formella förutsättningarna är uppfyllda för att pröva ansökan. Om förutsättningarna inte är uppfyllda ska ansökan avvisas. Någon part har yrkat på återförvisning. Detta är dock inte möjligt då mark- och miljödomstolen är första instans i detta mål. Om de formella förutsättningarna är uppfyllda ska domstolen därefter avgöra om ansökan ska bifallas helt, delvis eller inte alls. Då fråga har uppkommit om prövningens omfattning finns dock skäl att i första hand avgöra detta.

Prövningens omfattning

I detta mål är det lämpligt att i första hand ta ställning till prövningens omfattning. Ansökan avsåg från början bara tillstånd till anläggande och drift av containerhamn samt tillstånd till muddring, utfyllnad av vattenområde samt kulvertering av Tunabäcken. Anläggande och drift av kombiterminalen ingick inte i ansökan med hänvisning till att åtgärderna i sig inte omfattas av prövningsplikt. Sent i målets handläggning har bolaget även reservationsvis yrkat att domstolen lämnar bolaget

tillstånd att inom fastigheterna A, D, F, G, H, I, J, C, K och L uppföra och driva en kombiterminal för omlastning av gods huvudsakligen på det sätt som anges i ansökningshandlingarna. Bolagets yrkande i den delen är kungjord i samband med kallelse till huvudförhandlingen.

Frågan om att ansökans prövning även ska omfatta kombiterminalen har under målets handläggning påtalats av både remissinstanser och sakägare. Anläggande och drift av kombiterminalen har medfört många synpunkter från närboende, länsstyrelsen och kommunen. Domstolen uppfattar att kombiterminalen, framförallt för närboende, är mer kontroversiell än ansökan i övrigt.

Bolaget har hela tiden gjort gällande att ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen är korrekt avgränsade. Bolaget anser att avgränsningen innebär att det är möjligt att villkorsreglera uppförande och drift även av kombiterminalen om det är önskvärt. Bolaget anser även att Miljööverdomstolens bedömning i NJA 2008 s. 748 utgör stöd för bolagets uppfattning. Målet gällde både tillstånds- och icke tillståndspliktiga verksamheter och åtgärder och Miljööverdomstolen menade att miljökonsekvensbeskrivningen skulle omfatta *projektet i dess helhet* oavsett var gränsen för tillståndsplikt ska dras och, som bolaget uppfattar det, oavsett hur tillståndsyrkandena har utformats. Detta för att möjliggöra en prövning av hela projektet.

I rättsfallet MÖD 2010:9 (Cityterminalen) ges förutsättningar att ange villkor för en verksamhet som inte omfattas av ansökan. I domen, som hänvisar till MÖD 2007:50, anges bl.a. ”Även om tillståndsplikten i aktuellt fall är knuten till själva bortledandet av grundvatten finner Miljööverdomstolen att det är formellt möjligt att inom ramen för prövningen av vattenverksamheten reglera de störningar och olägenheter för människors hälsa som själva arbetet med tunneldrivningen ger upphov till.”

I Bertil Bengtsson m.fl. i Miljöbalkskommentaren, del 1, supplement 8, juli 2009, s.11:25 anges följande om villkorsregleringens omfattning." Den omständigheten att tillståndsplikten är knuten till själva vattenverksamheten innebär inte att

tillståndsprövningen är inskränkt till denna. Vid den prövningen bör beaktas, och vid behov regleras, samtliga relevanta miljömässiga konsekvenser av verksamheten, såsom buller, vibrationer och utsläpp till luft..."

Förhållandena i ovan angivna mål är inte jämförbara med förhållandena i den nu aktuella prövningen. I målet Cityterminalen gick det att villkorsreglera en inte ansökt verksamhet som själva arbetet med tunneldrivningen gav upphov till. Det var alltså konsekvenser av arbetet med tunneldrivningen som kunde villkorsregleras trots att den verksamheten inte omfattades av ansökan. Sambandet mellan kombiterminalen och den i övrigt sökta verksamheten är inte lika starka. Mark- och miljödomstolen anser alltså att det inte går att villkorsreglera kombiterminalen om inte även kombiterminalen omfattas av ansökan om tillstånd.

Tendensen i rättspraxis är att ansökan om tillstånd alltmer ska omfatta "hela" den planerade verksamheten, även i den del som ensam inte kräver tillstånd.

Kombiterminalen och det som omfattas av ansökan i övrigt kommer att ligga direkt i anslutning till varandra och upplevs av närboende m.fl. som *en* ny verksamhet.

Prövningen ska resultera i de villkor eller föreskrifter som fordras enligt miljöbalkens allmänna hänsynsregler. När det gäller helt nya projekt är det, såsom i detta fallet, nödvändigt med en vid prövningsram för att tillåtligheten av verksamheten som helhet ska kunna bedömas.

Mark-och miljödomstolen anser därför att ansökan jämväl ska omfatta kombiterminalen. Då bolaget har yrkat reservationsvis om detta kan domstolen göra en sådan prövning.

Formella förutsättningar

Rådighet

Bolaget har rådighet till aktuellt vattenområde.

Miljökonsekvensbeskrivning

Förutsättningar för miljökonsekvensbeskrivning finns i 6 kap. miljöbalken. Då ansökan ska omfatta både containerhamnen och kombiterminalen med följdverksamheter ska miljökonsekvensbeskrivning avse dessa bägge verksamheter. Miljökonsekvensbeskrivningen får anses omfatta även den mycket gedigna sammanfattningen som är ingiven i samband med huvudförhandlingen.

Lokalisering

Miljökonsekvensbeskrivningen ska bl.a. innehålla redovisning av alternativa platser om sådana är möjliga samt alternativa utformningar tillsammans med motiv varför ett visst alternativ har valts.

Miljökonsekvensbeskrivningen måste därvid kunna anpassas till vad som krävs i det enskilda fallet. Sökanden behöver inte ta upp alternativ som framstår som orealistiska, och det är angeläget att beslutsunderlaget inte tyngs av mindre betydelsefulla uppgifter. (Jfr prop. 1990/91:90 s. 187 och prop. 2004/05:129 s. 92.) Kravet på en redovisning av alternativ enligt 6 kap. 7 § andra stycket 4 punkten miljöbalken måste ses i samband med de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Ett minimikrav ska vara att sökanden i miljökonsekvensbeskrivningen redogör för olika möjligheter och motiverar varför ett alternativ inte har följts upp närmare eller anger på vilken grund sökanden har kommit fram till att inga alternativ finns. (NJA 2009:321)

I motiven hänvisas till EG-direktivet 85/337/EEG, som efter ändring i artikel 5 och bilaga 4 genom direktivet 97/11/EG kräver ”en översiktlig redovisning av de huvudalternativ som exploatören övervägt”. Alternativens miljöpåverkan måste naturligtvis belysas.

Flera närboende har ansett att det är bestämt på förhand var Logistikparken inklusive kombiterminalen ska förläggas och att ingen verklig alternativ utredning om lokalisering har gjorts.

Det finns en lagakraftvunnen detaljplan i mark- och miljödomstolens mål P 377-13, där olika lokaliseringalternativ för containerhamnen och kombiterminalen har övervägts och även då den befintliga Tunadalshamnen och Fillanområdet. I detaljplanen har angetts att nu aktuella lokaliseringar är de bästa alternativen. I detta ansökningsmål finns möjlighet att göra en annan bedömning av lokaliseringen än den bedömning som gjorts i den fastställda detaljplanen. I nu aktuell miljökonsekvensbeskrivning finns alternativ lokaliseringsbedömning vad avser containerhamnen men inte annat än en summarisk sådan, ingiven under huvudförhandlingen, vad avser kombiterminalen. Detta är en stor brist som dock till del uppvägs av att det i detaljplanearbetet har funnit flera alternativ även för kombiterminalen. Sammantaget finner dock domstolen med tvekan att lokaliseringsutredningen är acceptabel.

Samrådsförfarandet

Av 6 kap 4 § 1 p miljöbalken framgår när samrådet ska genomföras och vad det ska avse. Samrådet ska ske i god tid och i behövlig omfattning innan en ansökan om tillstånd görs och miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Samrådet ska avse verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning. Kritik har riktats från flera sakägare om bristande samrådsförfarande. Vad gäller containerhamnen finner domstolen att samrådsförfarandet har varit tillfredställande. Kallelse till samråd har enbart avsett containerhamnen, vattenverksamhet och övriga följdverksamheter eftersom den ursprungliga ansökan inte omfattade kombiterminalen. Av noteringar från samrådet framkommer dock att man även har diskuterat kombiterminalen trots att ansökan från början inte avsåg denna. Samråd avseende hela Logistikparken har dock skett i samband med detaljplaneprocessen för området. Även här finner domstolen med tvekan att det finns ett acceptabelt samrådsförfarande.

Naturvärdesinventering

I målet har EA yrkat på ett s.k. editionsförläggande mot bolaget att utge underlaget till naturvärdesinventeringen. Det har dock visat sig att inget underlag

finns utöver det som är inarbetat i miljökonsekvensbeskrivningen. Att naturvärdesinventering har gjorts utan att fältarbetet dokumenterats bedömer domstolen vara en brist.

Sammanfattning

Bristerna, som påpekats ovan, bedömer domstolen inte vara så allvarliga att miljökonsekvensbeskrivningen av dessa anledningar inte ska godkännas. Även i övrigt uppfyller miljökonsekvensbeskrivningen de krav som ställs i miljöbalken. Sammantaget finner därför domstolen att miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas och därmed kan läggas till grund för prövningen i målet som alltså avser Logistikparken inklusive containerhamnen, kombiterminalen och de följdverksamheter som omfattas av ansökan.

Särskilda förutsättningar för vattenverksamhet, 11 kap 6 § miljöbalken

Ansökan avser till viss del vattenverksamhet och då får verksamheten bedrivas endast om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av vattenverksamheten. Den samhällsekonomiska bedömningen ska baseras på en ekonomisk analys av rimlig omfattning. Något krav på matematisk exakthet i de ekonomiska beräkningarna bör inte uppställas. Det torde alltid vara möjligt att göra en åtminstone grov ekonomisk uppskattning av anläggningskostnaderna och av de direkta skadorna.

Bolaget har genom WSP gjort en samhällsekonomisk bedömning. Denna ger en nettonuvärdeskvot s.k. NNK om 1,05 vilket är ansett som ett mycket högt värde. Mycket av underlaget bygger dock i flera fall på osäkra bedömningar. Bolaget har därför på anmodan av domstolen presenterat kompletterande godsprognoser. EA har på egen hand gjort en NNK som visar ett värde på -0,5, som i så fall visar att fördelarna med verksamheten är för små.

I domstolens bedömning av fördelarna kontra nackdelarna är det helt omöjligt att få fram en matematisk exakthet. Domstolen finner dock att bolagets utredning, som

bygger på vedertagen beräkningsmodell, visar på goda förutsättningar för att villkoren enligt 11 kap 6 § miljöbalken är uppfyllda.

Tillåtlighet

Miljö kvalitetsnormer – Weserdomen

Några privatpersoner har framfört att tillstånd inte kan lämnas till ansökt verksamhet med hänvisning till att icke-försämringskravet enligt Ramdirektivet för vatten inte uppfylls, alternativt att icke-försämringskravet inte är tillräckligt utrett i målet. De har även hävdad Weserdomens betydelse för bedömningen av ansökan i förevarande mål.

En försämring av statusen för en vattenförekomst är inte förenligt med "icke-försämringskravet" i ramvattendirektivet för vatten 2000/60 EG (RDV). I Weserdomen anges att det räcker med en försämring av en kvalitetsfaktor för att en försämring av statusen ska ha skett. Mark- och miljödomstolen anser dock inte, utifrån vad som framkommit under målets handläggning i kombination med bolagets förslag till skyddsåtgärder och de villkor som framgår av domslutet, att någon kvalitetsfaktor kommer att försämrats, d.v.s. icke-försämringskravet enligt ramvattendirektivet för vatten utgör inget hinder för att tillstyrka ansökan.

Buller

Bolaget har genomfört omfattande bullerutredningar som väl beskriver den förväntade ljudutbredningen och hur denna bedöms påverka närliggande bostadsområden. Sammanfattningsvis är det domstolens uppfattning att buller under anläggningsskede och driftskede kan begränsas till acceptabla nivåer.

Buller från anläggningsskedet

Det förekommer särskilt bullrande verksamhet såsom krossning vid kombiterminalen och pålning vid containerhamnen. Bolaget har i förslag till villkor åtagit sig att utföra denna typ av bullrande åtgärder vardagar kl. 07-18 samt att i övrigt begränsa bullerimmissionen i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd (2004:15) om buller från byggarbetsplatser. Domstolen anser det vara rimligt att

tillsynsmyndigheten, såsom bolaget föreslår, får medge avsteg från villkoret i enlighet med domslutet.

Buller från driftsskedet

Av utredningarna framgår bl.a. att den totala belastningen i närliggande bostadsområden, inklusive bidrag från alla omkringliggande industrier beräknas uppgå till ca 45 dBA ekvivalent ljudnivå. Påverkan från Logistikparken på den totala ljudbilden, med föreslagna skyddsåtgärder, beräknas innebära en ökning med 0-4 dBA. Bidraget från Logistikparken, d.v.s. containerhamn och kombiterminal, uppgår som mest till 41 dBA.

När det gäller driftsskedet visar bolagets beräkningar att detaljplanens gränsvärden för ekvivalent ljudnivå (exempelvis 40 dBA nattetid) kan innehållas för respektive verksamhet (containerhamnen och kombiterminalen). Enligt beräkningarna medför verksamheten vid Logistikparken sammantaget och med nuvarande beräkningsförutsättningar ett marginellt överskridande av den ekvivalenta ljudnivån enligt detaljplanens bestämmelser med 1 dBA. Av utredningarna framgår också att beräknad ljudnivå utgår från källstyrkor för olika truckar, kranar, fartyg, tåg m.m. Även om beräkningsmodellen är vedertagen och väl bedöms belysa framtida ljudnivåer vid beräkningspunkterna finns givetvis, enligt domstolens bedömning, många faktorer som kan påverka den faktiska ljudnivån. Utvecklingen av tystare fordon, graden av skyddsåtgärder, anpassade arbetssätt är exempel som avsevärt kan påverka bullerförhållandena. Bolaget har lämnat flera exempel på sådana bullerbegränsande åtgärder. Det är rimligt att bolaget ges möjlighet att utvärdera och anpassa verksamheten på sätt som minimerar ljudbidraget och möjliggör att bl.a. detaljplanens bullerbestämmelser kan innehållas. Bolaget har föreslagit att frågan om slutliga villkor skjuts upp under en prövotid på 5 år och att provisoriska villkor (riktvärden) ska gälla för containerhamnen respektive kombiterminalen. Mark- och miljödomstolen anser att det kumulativa buller som verksamheterna inom Logistikparken genererar ska regleras gemensamt för de bostadsområden som påverkas av buller. Målsättningen ska vara att tillståndsvillkoret enligt miljöbalken ska överensstämma med detaljplanens bestämmelser. Det är dock rimligt att bolaget

medges tid för intrimning och anpassning till dessa bestämmelser. Domstolen anser därför att frågan om slutliga bullervillkor ska skjutas upp under en provotid och att bolaget under provotiden i samråd med tillsynsmyndigheten utreder åtgärder för att begränsa buller från verksamheten.

Ekvivalent ljudnivå

När det gäller den provisoriska föreskriften har bolaget yrkat att 45 dBA nattetid vid bostäder ska gälla som riktvärde. Bl.a. remissmyndigheterna har yrkat att föreskriften inte ska avvika från det riktvärde som gäller enligt detaljplanebestämmelserna för Logistikparken, d.v.s. 40 dBA. Såsom framgår ovan bedöms buller från containerhamn och kombiterminal sammantaget innebära att den ekvivalenta ljudnivån nattetid vid närmaste bostäder uppgår till 41 dBA. Även om detaljplanens bestämmelser ska utgöra utgångspunkt i tillståndet anser Mark- och miljödomstolen det rimligt att riktvärdet under provotiden i marginell mån kan avvika från detaljplanens riktvärde. Mot bakgrund av nuläge och beräknad ljudutbredning föreskriver domstolen att 42 dBA ekvivalent ljudnivå nattetid ska gälla som provisorisk föreskrift under provotiden. Målsättningen med provotidsutredningen ska vara att detaljplanens riktvärden ska innehållas och att slutliga villkor ska kunna meddelas inom ramen för dessa.

Momentant buller

Av bullerberäkningarna framgår att den momentana ljudnivån nattetid vid kontrollpunkterna i bostadsbebyggelsen med viss marginal understiger 58 dBA. Bolaget har också redovisat exempel på metoder för ”tyst arbetssätt”, exempelvis informations- och utbildningsinsatser och akustiskt övervakningssystem med möjlighet att uppmärksamma fordonsförare m.fl. på hur material ska hanteras för att minimera momentanaljudstörningar. Vid dessa förhållanden och med hänvisning till argumentationen avseende ekvivalent ljudnivå finner mark- och miljödomstolen det rimligt att under provotiden föreskriva att den momentana ljudnivån nattetid som riktvärde inte får överstiga 58 dBA. Det kan i sammanhanget noteras att 58 dBA är en högre ljudnivå än vad som anges i Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller.

Riktvärden

Länsstyrelsen och kommunen har förordat att den provisoriska föreskriften i detta fall bör regleras med riktvärden. Enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis bör villkor bestämmas som begränsningsvärden. Detta gäller även provisoriska föreskrifter (se MÖD M 9074-15). MÖD:s avgörande i målet M 9074-15 gällde en befintlig industri där ingående verksamheter och bullerkällorna är väl kända och dokumenterade. När det, såsom i det nu aktuella målet, gäller en tillkommande, omfattande verksamhet med många rörliga och fasta bullerkällor är det, enligt domstolens uppfattning, svårt att i förväg och med noggrannhet avgöra bullersituationen när verksamheten tas i drift. I ett sådant fall är det lämpligt att under prøvotiden undantagsvis föreskriva bullervillkor som riktvärden. Syftet med prøvotiden blir i första hand att ge bolaget möjlighet att anpassa verksamheten och i samråd med tillsynsmyndigheten komplettera bullerskyddet efter behov när verksamheten kommer igång och ljudnivåerna kan säkerställas. Målsättningen ska, såsom framgår ovan, vara att som slutliga bullervillkor ska högst gälla de nivåer som anges i planbestämmelserna. Under dessa förutsättningar är det rimligt att det provisoriska villkoret formuleras såsom framgår av domslutet.

Lågfrekvent buller

Sundsvalls kommun har i sitt yttrande yrkat att bolaget ska utreda förslag till begränsningsvärden för lågfrekvent buller. Det är allmänt känt att fartygsmotorer genererar lågfrekvent ljud. Av bolagets komplettering framgår att beräkningar av lågfrekvent ljud har gjorts med utgångspunkt från den bullerutredning som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Av kompletteringen framgår att inomhusvärden beräknats med schablonvärden för fartygsbuller och fasadisolering. Även om resultatet tyder på att Folkhälsomyndighetens riktvärden kommer att innehållas anser mark- och miljödomstolen att den bullerutredning som ska göras under prøvotiden även ska omfatta lågfrekvent buller inomhus på grund av verksamheten vid containerhamnen. Utredningen ska även i den delen resultera i förslag till begränsningsvärden med avseende på lågfrekvent buller.

Prövotidsutredning - buller

Domstolen anser det vara rimligt att utredningar och förslag till slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast 3 år efter att verksamheten har tagits i drift.

Land-el

Bolaget framhåller att hjälpmaskiner och maskinrumsventilation vanligtvis är de största bullerkällorna på kajliggande fartyg och att båda dessa kan göras helt tysta genom att ansluta fartygen till landel. Problemet är dock att många fartyg saknar utrustning för landelsanslutning. Bolaget är berett att skapa förutsättningar för elanslutning och erbjuda elanslutning i samband med idrifttagande av hamnen. Domstolen anser att bolagets åtagande och förslag till villkor är rimliga i detta avseende.

Risk för övriga störningar

Risk för damning och störande ljus har påpekats av flera sakägare. Mark- och miljödomstolen anser att bolagets förslag till villkor avseende olägenheter till följd av damning ska fastställas med tillägget att villkoret också omfattar olägenheter p.g.a. störande ljus. Det är också lämpligt att tillsynsmyndigheten bemyndigas att vid behov föreskriva närmare villkor i dessa avseenden.

Hantering av massor

Av handlingarna framgår att omfattande markarbeten som berör hela Logistikparken kommer att genomföras. Markarbetena innebär att det kommer att uppstå stora mängder vegetationsavtäckning, jord- och bergmassor. Massorna kommer så långt möjligt att användas inom Logistikparkens område, bl.a. till byggande av planerade bullervallar dels mellan Logistikparken och Tunabäcksvägen dels söder och sydväst om spårområdet. Massor kommer även att användas vid utfyllnad, kajkonstruktionen samt mark- och anläggningsarbeten för väg och järnväg. Enligt bolagets beräkningar bedöms ca 100 000 m³ jordmassor och ca 300 000 m³ bergmassor att finnas tillgängliga för andra byggprojekt i regionen.

Länsstyrelsen har i samband med huvudförhandling och kompletterande yttrande yrkat att uppläggning av överblivna massor ska klassas som avfall och att Naturvårdsverkets handbok om användning av avfall för anläggningsändamål (2010:1) ska tillämpas. Länsstyrelsen har bl.a. påpekat att den jord- och mossaundersökning som genomfördes i samband med detaljplaneprocessen visar på föroreningshalter i jord och mossa som överstiger riktvärden för *känslig markanvändning* för dioxin, tunga alifater och PAH. Bolaget som motsätter sig länsstyrelsens yrkande påpekar att de markföroreningar som kunnat misstänkas härstammar från luftnedfall av partiklar från Korstaverkets förbränningsanläggning. När det gäller metallföroreningar hänvisas till tidigare mossundersökning som visade halter som är normala för en tätort.

Mark- och miljödomstolen gör följande bedömning. De aktuella jord- och bergmassorna utgörs av jungfruligt material och har de egenskaper som innebär att massorna är lämpliga att använda vid anläggnings- och byggnadsarbeten. Domstolen anser inte att nedfallet av partiklar i Korstaverkets närområde, som i och för sig kan ge påvisbara halter av föroreningar i mossa och även i markens ytskikt, innebär sådan risk för spridning av föroreningar som länsstyrelsen befarar. Det bedöms därmed inte föreligga någon risk för att massorna är förorenade på så sätt att de vid användning i anläggnings- eller byggnadsprojekt skulle medföra någon risk för miljön eller människors hälsa. Bolaget har dessutom, bl.a. i samband med huvudförhandlingen åtagit sig att i samråd med tillsynsmyndigheten genomföra kontroll av föroreningshalter i massorna.

När det gäller frågan om klassning av massorna finner domstolen, med hänvisning till avfallsdefinition 15 kap. 1 § miljöbalken, att även jungfruliga massor kan klassas som avfall om det vid uppkomsten av massorna är uppenbart att avsättning för dessa inte finns i ett långsiktigt perspektiv. Målsättningen måste dock vara att vid uppkomsten av jungfruliga jord- och bergmassor i första hand utnyttja resursen när det finns behov av massorna. Utgångspunkten vid den bedömningen är att resurseffektiva kretslopp ska eftersträvas där materialåtervinning premieras. Frågan i det aktuella fallet är om det inom rimlig tid bedöms föreligga behov av massor i

närområdet. Sundsvalls tätort med närområden bedöms vara ett område som ständigt utvecklas och på både kort och lång sikt bedöms vara i behov av massor för olika byggnads- och infrastrukturprojekt. Bolaget har bl.a. pekat på kommande projekt som Trafikverket planerar vid Malandstriangeln och upprustning av Tunadalsspåret. I dag sker också omfattande täktverksamhet i området som inom regionen tillhandahåller motsvarande material som kan jämföras med de överskottsmassor som kommer att uppstå inom Logistikparken. Mark- och miljödomstolen bedömer därmed sammanfattningsvis, med utgångspunkt från ovanstående, att överskottsmassorna från Logistikparken inte ska klassas som avfall. Bolagets åtagande när det gäller provtagning och kontroll av massorna bedöms kunna ske inom ramen för tillsynsarbetet och det kontrollprogram som ska upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten.

Hantering av barlastvatten – invasiva arter

Mark- och miljödomstolen anser att det inte finns tillräckliga motiv att föreskriva särskilda villkor avseende hantering av barlastvatten.

Sprängning

I syfte att minimera risken för skador vid sprängning avser bolaget att tillämpa riktvärden enligt Svensk Standard SS 460 48 66 och SS 02 52 10 (riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader respektive riktvärden för sprängningsinducerade luftstöt vågor i byggnader). Mark- och miljödomstolen finner att angivna standarder har nyttjats under lång tid för alla slags sprängningsarbeten och finner dem lämpliga även för detta projekt.

Påverkan på grundvattennivån

Bolaget har utfört omfattande utredningar avseende hur planerade åtgärder kan komma att påverka grundvattennivåerna i området. Resultaten av utredningarna visar sammantaget att det inom beräknat influensområde, inom vilket grundvattensänkningen beräknas bli $> 0,3$ m, inte finns några skyddsobjekt (dricksvattenbrunnar, energibrunnar, bergrumslager m.m.) som bedöms bli negativt påverkade av grundvattensänkningen samt att grundvattnets flödesriktningar endast mycket

marginellt kommer att påverkas av planerade arbeten. Mark- och miljödomstolen finner inga skäl till att ifrågasätta bolagets gjorda bedömning i denna fråga.

Muddring, grumling m.m.

Av stabilitetsskäl kommer muddring att utföras inför anläggandet av den nya kajen och angränsande utfyllnad i vattenområdet. Muddringen kommer att omfatta maximalt 50 000 tfm³ massor som huvudsakligen inte är förorenade. I syfte att minimera omfattningen av grumling kommer bolaget att nyttja miljöskopa, bubbelridåer och/eller s.k. siltgardiner. Bolaget har föreslagit begränsningsvärden för grumling, i enlighet med önskemål från miljönämnden. Värdena har justerats/kompletterats i enlighet med önskemål från Länsstyrelsen som även anser att begränsningsvärdena även ska gälla vid dumpning. Bolaget anser dock att det inte är möjligt att påverka grumlingen vid dumpning annat än genom försiktig transport och utläggning. Mark- och miljödomstolen gör samma bedömning som bolaget i den frågan.

Bolaget föreslår att ingen grumlande verksamhet ska pågå under den mest biologiskt känsliga perioden från, 1 april - 31 augusti. Miljönämnden anser att förbudstiden bör förlängas till minst 15 september som en skyddsåtgärd för att minska risken för samtliga vattenlevande organismer. Länsstyrelsen anser att förbudstiden bör förlängas till den 30 november, under förutsättning att det inte resulterar i att de grumlande arbetena måste förlängas med minst en säsong till. Mark- och miljödomstolen anser att bolagets förslag till förbudstid är tillfyllest, bl.a. mot bakgrund av aktuellt fiskbestånd i berört vattenområde huvudsakligen består av vårlekande abborre samt att resultaten av utförda provfisken indikerar att området inte är betydelsefullt för fiskreproduktion. Dessutom har bolaget åtagit sig att betala en fiskeavgift om 200 000 kr som kompensation för bl.a. temporär skada på det allmänna fisket.

Dumpning av muddermassor

I 15 kap. 27 § miljöbalken stadgas förbud att dumpa avfall i havet. Enligt 29 § i samma kapitel får dispens medges i det enskilda fallet om avfallet kan dumpas utan

olägenhet för människors hälsa och miljön. Det är visat att föreslagen dumpningsplats i Draget i Sundsvallsbuktens västra del har ett vattendjup på ca 50 – 60 m samt bl.a. består av ”gamla” tippmassor från tidigare muddringar. Bottenytan i Draget utgörs av svarta reducerade sediment utan annat liv än svavelbakterier. Mark- och miljödomstolen anser att platsen får anses vara lämplig för dumpning av muddermassor om detta kan ske utan nämnda olägenheter.

Resultaten av utförda analyser på tagna sedimentprover ger vid handen att föroreningsnivån generellt sett är låg i de sediment som ska muddras, inklusive halterna av TBT (Tributyltenn), samt att massorna i huvudsak utgörs av äldre ljusgrå konsoliderade (kompakta) förindustriella leror. De föroreningar som påträffats uppträder i sedimentens ytskikt (vanligen inom de översta 20 centimetrarna) och har där gett ytskiktet en tydlig mörk missfärgning. Sökanden har föreslagit att förorenade sediment ska omhändertas samt att endast massor med föroreningshalter motsvarande klasserna 1-3 enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för kust och hav ska få dumpas. Bolaget har framfört att klass 3 för vissa metaller motsvarar naturligt förekommande halter och inte är ett tecken på lokal förorening samt att det inte är miljömässigt motiverat att ta upp muddermassor motsvarande klass 3 för sluthantering på land.

Länsstyrelsen anser att endast massor tillhörande klasserna 1-2 ska få dumpas samt föreslår begränsningsvärden för TBT.

Mark- och miljödomstolen konstaterar bl.a. att föroreningarna i muddermassorna är begränsade till ytskiktet samt att icke förorenad lera uppvisar metallhalter tillhörande klass 3 enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder, d.v.s. de förhöjda halterna i icke förorenad lera är geologiskt betingade. Mark- och miljödomstolen gör bedömningen att dumpning av de av bolaget föreslagna muddermassorna (klass 1-3) kan göras på föreslagen plats i Draget utan olägenhet för människors hälsa och miljön samt att det inte föreligger tillräckliga skäl för att närmare utreda halterna av TBT i de massor som bolaget avser att muddra.

Övriga frågor***Sakägare***

Domstolen har vad avser möjligheten att få ersättning för rättegångskostnader att klarlägga vilka som är sakägare. Detta gäller dock bara enligt 11 kap. miljöbalken; alltså vattenverksamhet. Enligt 25 kap. 2 § första stycket miljöbalken ska i ansökningsmål om vattenverksamhet sökanden svara för sina egna och motparternas kostnader vid mark- och miljödomstolen. Den som är berörd av ansökan i egenskap av sakägare har rätt till skälig ersättning för sina rättegångskostnader. Sakägarställning i vattenmål har den som äger eller innehar någon särskild rätt till fast egendom som direkt berörs av ett vattenföretag eller som annars lider intrång i något för fastigheternas ekonomiska nyttjande väsentligt intresse med anknytning till det vattenområde där företaget utförs. Ansökan avser till stor del s.k. miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken. Vilka som är sakägare enligt 9 kap. miljöbalken fastställs först om mark- och miljödomstolens dom eller beslut överklagas till Mark- och miljööverdomstolen. Bolaget har angett att bara vissa fastigheter berörs av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken och som därmed ges rätt att yrka på rättegångskostnader. Under huvudförhandlingen i målet har några närboende gjort gällande att ansökan i huvudsak gäller vattenverksamhet. Mark- och miljödomstolen finner dock att bolagets bedömning om vilka som är sakägare enligt 11 kap. miljöbalken är riktig och följer gängse rättspraxis. I konsekvens därmed ska yrkade anspråk på rättegångskostnader för andra än länsstyrelsen avvisas.

Fiskeavgift

Vad avser frågan om rimlig fiskeavgift konstaterar mark- och miljödomstolen att sökanden godtar att betala den av Länsstyrelsen föreslagna engångsavgiften om 200 000 kr för temporär och permanent skada på det allmänna fiskeintresset. Avgiften ska fastställas i domen.

Rättegångskostnader

Sökanden har medgivit Länsstyrelsens yrkade belopp för rättegångskostnader.

Övriga yrkanden om rättegångskostnader är från andra än sakägare enligt 11 kap. miljöbalken. Dessa yrkanden ska därför avvisas.

Prövningsavgiften

Mark- och miljödomstolen finner inte skäl att ändra den tidigare med stöd av 3 kap. förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken preliminärt fastställda avgiften om 400 000 kr.

Igångsättningstid, arbetstid och oförutsedd skada

Igångsättningstid, arbetstiden och tid för anmälan av oförutsedd skada bör fastställas i enlighet med sökandens förslag.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se domsbilaga 3 (DV 425)

Överklagande senast den 3 maj 2017. Prövningstillstånd krävs.

På mark- och miljödomstolens vägnar

Lars-Göran Benmarker

I domstolens avgörande har deltagit chefsrådmannen Lars-Göran Benmarker, ordförande, de tekniska råden Lars Edlund och Lars-Gunnar Sjölund samt de särskilda ledamöterna Kristina Branteryd och Tommy Odelström.