



Miljöprövningsdelegationen

**Var vänlig ange länsstyrelsens
diarienummer i ert svar**

Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB
Ombud: Lindskog Malmström Advokatbyrå KB
Advokat Johan Norman
Box 27707
115 91 Stockholm

Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken; komplettering av handlingar

Miljöprövningsdelegationen har den 4 april 2014 tagit emot er ansökan om tillstånd till nuvarande och utökad verksamhet på Kontinentalbanan mellan banans anslutning till Södra stambanan och Fositeby i Malmö kommun.

Yttranden har kommit in från Naturvårdsverket, Regionala tillväxtnämnden, Räddningstjänsten Syd, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Miljönämnden i Malmö kommun samt Länsstyrelsen Skåne, se bifogade skrivelser, aktbil 3, 4, 7, 9, 10 och 11

Miljöprövningsdelegationen bereder er tillfälle att senast den **13 mars 2015** inkomma med efterfrågade kompletteringar och bemöta yttrandena.

För Miljöprövningsdelegationen

Göran Fagerström

Bilagor

Aktbilagorna 3, 4, 7, 9, 10 och 11

Kopia till

Miljöprövningsdelegationen (AW, GF)

Miljöavdelningen (KS)

Akten



Kontaktperson
Miljöavdelningen
Karin Söderholm
010 - 22 41 665
karin.soderholm@lansstyrelsen.se

Miljöprövningsdelegationen

Yttrande över kompletteringsbehov i ansökan om tillstånd enligt miljöbalken

Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB har den 4 april 2014 ansökt om tillstånd till nuvarande och utökad verksamhet på Kontinentalbanan mellan banans anslutning till Södra stambanan och Fosiemy i Malmö kommun.

Efter genomgång av handlingarna finner Länsstyrelsen att ärendet behöver kompletteras enligt nedanstående:

1. För att kunna bedöma om miljökonsekvenserna är acceptabla måste miljökonsekvenser vid maximalt utnyttjande av tillståndet redovisas. I handlingarna är det svårt att utläsa hur omfattande den maximala verksamheten kan bli avseende total tågtrafik, fördelning per olika tågtyper och andra eventuella störningar. Maximal omfattning behöver redovisas på ett tydligt sätt.
2. Vad heter fastigheterna som berörs? Detaljplaner som berörs behöver bifogas.
3. I gällande tillstånd för Kontinentalbanan gäller sträckan mellan banans anslutning till Södra stambanan och Fosiemy. I nuvarande handlingar anges på vissa ställen Agnesfridsvägen som avgränsning istället för Fosiemy. Är avgränsningen av ansökan ändå densamma som i gällande tillstånd? (s 16 i MKB). En karta som klargör exakt var avgränsningen av befintligt och sökt tillstånd bör bifogas.
4. Nya stationer och ombyggnad av befintliga stationer kan betraktas som följdverksamheter till verksamheten. Miljökonsekvenserna av dessa



följdverksamheter ska ingå i miljökonsekvensbeskrivningen enligt 16 kap 7 § miljöbalken.

5. Sökanden behöver redovisa avstånd mellan spår och fastigheter, skolor, förskolor, vårdlokaler och andra skyddsvärda byggnader.
6. Nollalternativ ska innebära den miljöeffekt som sker om inte tillstånd beviljas. Befintligt tillstånd är under prövning men senaste domen från Mark- och miljödomstolen innebär krav på åtgärdsgenomförande. Det bör därmed anses som nollnivå.
7. Mängder, halter och konsekvenser av dieseltågens utsläpp behöver redovisas.
8. Det behöver klargöras var bullernivåerna inte klaras efter genomförda åtgärder liksom hur många som berörs. Redovisa fastigheter och antal personer.
9. En analys av kostnader för samhället avseende bullerexponering för den totala verksamheten bör bifogas.
10. Sökanden behöver redovisa åtgärdsalternativ, kostnader och tidsplan för att sänka bullernivåerna vid skolor och förskolor. Vilka bullernivåer erhålls vid de olika åtgärderna, var och en och sammantaget?
11. Vilka fastigheter som ligger på marker som har högst känslighet för vibrationer behöver redovisas liksom om det utförts några mätningar där och vilka värden som i så fall erhöles.
12. I avsnittet om elektromagnetiska fält (avsnitt 3.3.1.) överensstämmer inte textens värde med de i bilden (figur 3.5). Det bör klargöras vilka värden som är riktiga.
13. Översiktlig beräkning över vilka elektromagnetiska fält som uppkommer runt spåren är inte tillräckligt. Ansökt utökning innebär att trafiken kommer mer än fördubblas mot nollalternativet. Ansökan behöver kompletteras med noggrannare underlag och konsekvensbedömning.
14. Komplettering med en eller flera kartbilder som åskådliggör variationen av befintlig bebyggelsebidrag till samhällsrisken behövs. Kartbilderna kan redovisas genom att områden (50-metersrutor) med högre befolkningstäthet (boende och arbetsplatser) färgläggs med avvikande färger från områden där befolkningstätheten är lägre. Antalet färgförändringar bör vara i minst tre nivåer.




15. Komplettering behövs med en eller flera kartbilder som anger de områden, längs sträckningen, där befintlig bebyggelsestruktur inte bör exploateras ytterligare eller omvandlas till boende eller arbetsplatser för att de i riskanalysen gjorda antaganden inte ska överskridas
16. Uppgifter om vilka mängder gods som riskanalysen förutsätter att transporteras årligen på sträckan behöver uppges. Redovisningen ska måste redovisa mängder per RID-klass. Även uppgifter om antagen mängd per transport eller olyckstillfälle behöver anges.
17. En redovisning av vilka verksamheter som omfattas av Sevesolagstiftningen som ligger i närheten av Kontinentalbanan behövs. Det ska framgå var de ligger samt vilket avstånd som finns mellan järnvägen och hanteringen av farliga ämnen inom Seveso-verksamheterna.
18. Det behövs en redovisning av hur sevesoanläggningarna påverkas av Kontinentalbanan och hur riskerna för Kontinentalbanan påverkas av sevesoanläggningarna.
19. Påkörningsskador från avåkande vagnar har i ansökan inte behandlats av redovisade skäl. Emellertid kan det bli stora konsekvenser om aväkning resulterar i kollision med någon sevesoanläggning. Risker och konsekvenser för dessa händelser behöver redovisas i riskutredningen.
20. En redovisning av risker för spridning av miljöfarliga ämnen genom t ex vattenavledningssystemet vid en eventuell olycka behöver göras.
21. Vilka möjligheter till att utforma bullerskydd som riskreducerande skärmar i industriområde och bostadsområde för att undvika sekundära olyckor och risker för människa och miljö måste redovisas. Redovisningen bör innehålla kostnader för olika alternativ och en tidsplan.
22. Hur stor del av trafiken som utgörs av farligt gods behöver redovisas. Enligt bolaget är denna uppgift konfidentiell; Vilket lagrum stödjer detta påstående? (Kap 5 i riskutredningen).
23. Redovisa möjligheter att omhänderta släckvatten och eventuellt läckage från miljöfarliga transporter så att spridning till mark och vatten av miljögifter förhindras eller minimeras. Redovisningen behöver innehålla kostnader för olika åtgärder och en tidsplan.



24. En redovisning av vilka krav Trafikverket ställer vid användning av bekämpningsmedel behövs (enligt text sid 51 i MKB).
25. En redovisning av vilka bekämpningsmedel som används behövs.

Detta yttrande har beslutats av enhetschefen för Miljöprövningsenheten Ingela Valeur, Karin Söderholm, miljöhandläggare har varit föredragande.


Ingela Valeur


Karin Söderholm