



## Granskningsutlåtande över till Trafikverket Region Mitt inkomna yttranden rörande järnvägsplan för *anläggning* av Bergsåker triangelspår i Sundsvalls kommun, Västernorrlands län.

Järnvägsplanen har projekterats av Sweco och granskningshandlingen är daterad 2016-12-02. Länsstyrelsen i Västernorrlands län har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen 2016-12-02. Planen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts enligt 14 - 17 §§ förordning om byggande av järnväg (SFS 2012:708). Kungörandet har skett 2016-12-11 i Sundsvalls Tidning, 2016-12-18 i Sundsvalls Nyheter samt 2016-12-12 i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit 2016-12-14 --- 2017-01-24.

Med anledning av granskningen har 22 stycken yttranden inkommit, vilka numrerats 1 - 22.

I de fall då yttrande avser viss fastighet anges den längdsektion på plankartan vid vilken fastigheten är belägen.

Sammanställning av inkomna yttranden.

Nr	Fastighet/myndighet/förening
1	Bergsåker 34:1, km 575+340
2	Bergsåker 47:2, km 575+310
3	Bergsåker 1:5, km 575+150
4	Bergsåker 1:7, km 575+180
5	Sundsvalls kommun, kommunstyrelsen
6	Sundsvalls kommun, Miljönämnden
7	Sundsvalls kommun, Stadsbyggnadskontoret
8	Sundsvalls kommun, Kultur & Fritid
9	Sundsvalls Logistikpark AB
10	Länsstyrelsen Västernorrlands län
11	Mitt Sverige Vatten & Avfall
12	Statens Geotekniska Institut, SGI
13	Sveriges Geologiska Undersökning, SGU
14	Post och telestyrelsen, (PTS)
15	Naturvårdsverket
16	Jordbruksverket
17	Lantmäteriet
18	Energimyndigheten
19	E.ON Elnät Sverige AB
20	Skogsstyrelsen



21 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

22 Försvarsmakten

## 1. Bergsåker 34:1, km 575+340, Sundsvalls kommun

Lagfaren ägare/Andel Gun-Britt Gradin, Henri Lubke

Namn Henri Lubke

Adress Gammelvägen 18, 857 51 Sundsvall

I yttrandet framförs följande synpunkter på omläggning av Hulibäcken:

**1.1** Fastighetsägaren lämnar in en protest mot valt alternativ för Hulibäcken sträckning eftersom man upplever att den av Trafikverket beskrivna lösningen för ombyggnad av Hulibäcken leder till negativa miljökonsekvenser för bostadsområdet. Fastighetsägaren anser att man ska välja ett annat alternativ vid ombyggnaden av Hulibäcken och att Trafikverket grovt har underskattat de negativa ingreppen för bostadsområdet. Bland annat framförs att: Den föreslagna lösningen för omledning av Hulibäcken leder till negativa miljökonsekvenser för bostadsområdet och ett annat alternativ bör väljas. Det negativa ingrepp som ett 10 m djupt stendike innebär är grovt underskattat. Utsikten från vissa hus blir stendiket och Timmervägen. Vissa fastigheter får högre bullervärden då 4 hus rivs och andra hus får agera frontlinje mot Timmervägen och järnvägen. Vad är miljövärdet då resultatet är försämrade bullernivå under överskådlig tid framöver. Bostadsområdet kommer att bli mindre attraktivt och intresset för att bo vid Gammelvägen kommer att minska och området kommer att få en negativ stämpel med stendiket.

En "virtual reality" (VR modell) film ger en bild av en lummig bäckravin med gräs- och trädvegetation och är vilseledande. Vid presentationen visas en annan bild av ett stenlagt bäckdike och det berättas om att det kommer att ta tid innan vegetation etableras då marken består av sand. Ett långvarigt sår i naturen tillkommer istället för ett lummigt grönområde.

I stället för en öppen bäckfåra föreslås att en trumma utredas och byggs, det skulle ge avsevärt bättre naturvärden för oss som bor i området. Varför tas inte större hänsyn till de boende i området och varför har inte alternativet lång trumma utretts?

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**1.1** Andra alternativ för omledning av Hulibäcken har studerats. Trafikverket är medveten om att alternativet också leder till negativa konsekvenser för bostadsområdet. Det föreslagna alternativet har valts för att:

- Risker och underhåll av långa kulvertsystem byggs bort
- Risk för underminering av marken kring Bergsåkersbron, Timmerväg samt järnväg minskar/upphör när vattenflöden leds om.
- Alternativet utgör ingen konflikt med område för vald korridor för framtida dubbelspår mellan Sundsvall - Härnösand
- Det är en miljömässigt bättre lösning för växt och djurliv vid vattendraget med en längre öppen bäckfåra jmf med dagens kulverterade sträckning
- Lågre kostnader än alternativ med en längre kulvert

Vi tar till oss synpunkten att det uppfattas som vilseledande och uppdaterar VR-modellen och VR-filmen på hemsidan. VR filmen hade tagits fram för att på ett överskådligt sätt beskriva utformningen av projektet. På sikt kommer bäckravinen att återetableras med träd likt nuvarande ravin, men det tar tid.

För att mildra att de nya bäckfåran uppfattas som ett "stendike" kommer träd och buskar att planteras vid slänkrön mot bebyggelsen och de övre delarna av den nya bäckravinen sprutsås med gräsfröblandning anpassad för platsen för att så snabbt som möjligt återskapa ett grönt intryck. Botten i bäckravinen kommer att utformas för att tillgodose fiskars möjlighet att vandra upp i Hulibäcken och slänter kommer utformas så att bäcken förblir stabil



vid höga vattenflöden. Det innebär att bäckens nedre del blir stenbeklädd och att mindre block placeras ut där fiskar kan vila vid vandring upp i Hulibäcken.

Trafikbuller från statlig väg och järnväg beräknas öka i bostadsområdet. Den föreslagna nybyggnationen av triangelspåret med omgrävningen av Hulibäcken beräknas medföra ökande ekvivalenta ljudnivåer på 1-3 dBA för bostadshusen längs Gammelvägen jämfört med om järnvägen och bäcken inte byggs om. Flera olika spår och vägnära skyddsåtgärder har utretts men förkastats pga. att de endera inte är tekniskt möjliga att bygga och/eller är ekonomiskt orimliga.

Med anledning av inkomna yttranden angående Hulibäckens nydragning genomfördes ett möte med närboende i Bergsåker 2017-02-21. Här presenterades bl.a. ett nytt förslag om byggande av en 190 m lång och 2 m hög bullerskärm, placerad fastighetsnära på Hulibäcken släntkrön, tanken var att bullerskärmen skulle reducera ljudnivån utomhus. Ingen av de närvarande fastighetsägarna ville ha bullerskärmen. De förordar istället att Trafikverket planterar träd och buskar så att det blir en vegetationsridå mot bäckravinen. Detta även beaktat att en sådan vegetationsridå inte beräknas få någon ljudreducerande effekt. Förslag till återplantering har lagts in i förslaget till den mindre ändring av järnvägsplanen som genomförts efter granskningstiden.

## 2. Bergsåker 47:2, km 575+310, Sundsvalls kommun

Lagfaren ägare/Andel	John Erik Vestman (1/2), Mona-Lisa Vestman (1/2)
Namn	John-Erik och Mona-Lisa Vestman
Adress	Gammelvägen 20, 857 51 Sundsvall

**2.1** Yttrandet instämmer i skrivelse lämnats av Henri Lubke, se 1.1.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**2.1** Se Trafikverkets svar i 1.1

## 3. Bergsåker 1:5, km 575+150, Sundsvalls kommun

Lagfaren ägare/Andel	Kenneth Aronsson (1/2), Erna Österlund (1/2)
Namn	Kenneth Aronsson (1/2), Erna Österlund
Adress	Gammelvägen 5, 857 51 Sundsvall

I yttrandet framförs följande synpunkter:

**3.1** Mot bakgrund av att ljudnivåer beräknas överskrida gällande riktvärden och att de boendes påverkan både psykiskt och fysiska av buller från väg och järnväg kräver vi följande:

Inlösen av fastigheter av hälsoskäl då det kommer vara omöjligt att bo kvar då riktvärden för godkända ljudnivåer vid fastigheterna kommer att överskridas.

En annan lösning för dragningen av Hulibäcken.

Bullerdämpande åtgärder utförs utifrån de förslag som arbetats fram i projektet.

Större ekonomisk kompensation för påverkan på fastigheternas värde.

**3.2** Man begär att Miljökontorets Miljöskyddsgrupp vid Sundsvalls kommun ska genomföra en konsekvensanalys utifrån tillsynsansvaret, med hänsyn till väsentligt förändrade förhållanden, de hälsorisker buller från Västravägen. Timmervägen och järnvägen med det utbyggda triangelspåret. I utredningen ska hänsyn tas till framtida omdragning av E14 via Timmervägen.

**3.3** Man begär ett möte med ansvarig på Trafikverket för att gå igenom de förslag till skyddsåtgärder som utretts och redogöra för varför inga skyddsåtgärder föreslås.



## Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**3.1** På fastigheten finns två bostadshus. Riktvärden inomhus och på uteplats beräknas innehållas liksom riktvärde utomhus vid fasad i markplan. Riktvärdet utomhus vid fasad överskrids dock på huvudbyggnadens våning 2. Trafikverket anser inte att överskridande av riktvärde utomhus vid fasad på våning 2 föranleder inlösen.

Andra lösningar för Hulibäcken har studerats men förkastats. Se Trafikverkets svar 1.1.

Flera olika spår- och vägnära skyddsåtgärder har utretts men förkastats. Se Trafikverkets svar 1.1.

Samhällsutveckling och utbyggnad av infrastrukturen pågår ständigt. Det är en komplex fråga som påverkar många fastigheter. I större tätorter och stadsnära bebyggelser är vanligare med förändringar av vägar och järnvägar än om man bor på landsbygden. När det gäller dessa typer av förändringar som kan ge upphov till eventuella skador, kan de påverka värdeminskning på berörd fastighet. Då ska hänsyn tas till om störningen är orts- eller allmänvanlig, är den det, så får fastighetsägaren tåla en viss försämring anser lagstiftaren. När projektet är genomfört kan en auktoriserad fastighetsvärderare, som Trafikverket och fastighetsägaren är överens om, göra en värdering. Värderingen ska ta hänsyn till hur förhållandet var före om- eller tillbyggnaden av väg eller järnvägen och efter. Kommer värderingen fram till att det uppstått en ersättningsgill skada så ersätts den.

**3.2** Frågeställningen är riktad till Miljökontoret, Sundsvalls kommun som också besvarat denna 2017-02-08 (TRV dnr 2015/35759).

Trafikverket har upprättat en miljökonsekvensbeskrivning för projektet i vilken även buller ingår. Miljökonsekvensbeskrivningens kvalitet har godkänts av länsstyrelsen. Bullerberäkningar för planförslaget baseras på trafikprognos för år 2030. Eventuell framtida ombyggnad av Timmervägen för att utgöra E14:s anslutning mot E4 är inte inkluderad. En eventuell ombyggnad av Timmervägen kommer att kräva en vägplan i vilket bulleråtgärder övervägs och föreslås utifrån den då beräknade totala trafiksituationen vid prognosåret för den investeringen. För E14 finns idag ingen beslutad nysträckning och inga medel för byggande finns avsatta i Nationell plan för transportsystemet mellan år 2014-2025. Däremot kommer det att under 2017 startas en utredning om ev. ny lokalisering av E14, där både alternativ norr och söder om Sundsvall kommer att utredas.

**3.3** Vid samrådsmöten har fastighetsägare som är berörda av buller informerats vid flera tillfällen. Trafikverket har genomfört begärt möte 21 februari med berörda fastighetsägare i anslutning till Hulibäcken efter granskningstiden med anledning av inkomna yttranden. Bergsåker 1:5 bjöds in till och deltog i detta möte. Se Trafikverkets svar 1.1

## 4. Bergsåker 1:7, km 575+180, Sundsvalls kommun

Lagfaren ägare/Andel	Mats Lundgren (1/2), Kati Lundgren (1/2)
Namn	Mats och Kati Lundgren
Adress	Gammelvägen 7, 857 51 Sundsvall

**4.1** Yttrandet är likadant som yttrande nr 3, lämnat av Kenneth Aronsson och Erna Österlund, se 3.1 – 3.3

## Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**4.1** Se Trafikverkets svar 3.1 – 3.3 dock med skillnaden att samtliga riktvärden för buller och vibrationer beräknas innehållas vid denna fastighet.

## 5. Sundsvalls kommun, kommunstyrelsen

Företrädare	Ulrika Edlund
Namn	Ulrika Edlund
Adress	Sundsvalls kommun, Kommunstyrelsen, Strategisk utveckling, 851 85 Sundsvall



**5.1** Koncernstaben som bereder ärendet konstaterar att Trafikverket har beaktat de synpunkter som kommunstyrelsen framfört vid tidigare samråd samt att planen överensstämmer med kommunens översiktsplan. Kommunstyrelsen avstår att yttra sig och lämnar möjlighet för nämnderna som är berörda att yttra sig separat i detaljfrågor som rör respektive ansvarsområde.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**5.1** Noteras.

## 6. Sundsvalls kommun, Miljönämnden

Företrädare Kristina Eriksson

Namn Kristina Eriksson

Adress Sundsvalls kommun, Miljönämnden, 851 85 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

**6.1** Landskapsanpassning: Miljökontoret tycker att det är mycket bra att Trafikverket har avsatt en yta för landskapsanpassning och vill att ytan kompletteras med naturblock för reptiler och groddjur om möjligt önskas vatten i dagen samt skötsel av ytan. Miljökontoret vill att det öppna rummet utmed Selångersån optimeras. Önskvärt att planteringar främst utgår från inhemska arter som är naturligt förekommande i området.

**6.2** Bäckar och vandringshinder: Hulibäcken och Sticksjöbäcken behöver anpassas för passagemöjligheter för småvilt såsom utter. Man föredrar att trummor utformas som halvbågar och att naturlig vegetation runt bäckarna eftersträvas. Man anser att erosionsskydd utformas naturligt och att bäckmynning styrs mot väster.

**6.3** Dagvatten: Dagvatten bör undvika direktutsläpp och bör sedimenteras eller översilas innan det når recipient. Avvattnings från broar ska rinna över fastmark där viss rening kan ske.

**6.4** Masshantering och föroreningar: Trafikverket har åtagit sig att inkomma med information (kap 10 Miljöbalken) om hur förorenade massor och sulfidjordar ska hanteras i projektet.

**6.5** Vibrationer: I vibrationsutredningen anges att tre fastigheter i Granlo 3:76, 3:396 och 3:337 kommer att överskrida riktvärden gällande vibrationer. För att riktvärdet inte ska överskridas i de tre bostäderna i Granlo behöver åtgärder främst vidtas vid befintlig Ådalsbana. Flera olika typer av åtgärder för att minimera komfortvibrationer vid Ådalsbanan och triangelspår har övervägts, men inte bedöms vara ekonomiskt rimliga eller tekniskt möjliga att genomföra. Granlo 3:76 kommer att erbjudas förvärv. Miljökontoret anser att Granlo 3:396 och 3:337 även ska erbjudas förvärv då vibrationsåtgärder inte är rimliga att utföra och att bostäderna dessutom utsätts för bullernivåer över riktvärden för maximal bullernivå vid uteplats.

**6.6** Buller övergripande, uteplatser: Miljökontoret anser att riktvärden för nybyggnation för vägar och spår ska gälla enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och att hänsyn ska tas vad som är tekniskt och ekonomiskt rimligt. Riktvärdena anger bland annat att 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid ska gälla och 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad. 70 dBA får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme dag och kväll kl. 06-22. Tidsvägning fast. I Trafikverkets egen riktlinje TDOK 2014:1021 anges att maximal ljudnivå utomhus vid uteplats 70 dBA får överskridas 10 dBA fem gånger per timme dag- och kvällstid 06-22. Trafikverket anser att bullernivåer över 80 dBA ska anges som överskridanden av riktvärde. I granskningshandlingen framgår inte hur många gånger maxvärdet för ljudnivå vid uteplats överskrids dag- och kväll 06-22. Miljökontoret anser maxvärden över 70 dBA ska räknas som överskridanden och åtgärder ska vidtas vid uteplats.

**6.7** Buller övergripande, inomhus: Planen behöver kompletteras med klagörande om maxvärdet överskrids nattetid. Trafikverket anger att förvärv övervägs när maximala bullernivån inomhus med åtgärder överstiger 50 dBA. Miljökontoret anser att förvärv ska erbjudas när maximala bullernivån inomhus överstiger 45 dBA om åtgärder inte räcker till för att klara riktvärdet och minska bullernivån eller de anses vara ekonomiskt orimliga eller tekniskt omöjliga.



**6.8** Buller övergripande, utomhus vid fasad: Trafikverket anger att ett flertal fastigheter kommer att överskrida riktvärdet 60 dBA ekvivalent nivå vid fasad. Miljökontoret anser att det ska ställas stora krav på att utreda och föreslå åtgärder för att innehålla även detta riktvärde.

#### **6.9** Väster- och Österkolsta

**6.9.1** Västerkolsta 2:6: Miljökontoret anser att Trafikverket bör vidta åtgärder t.ex. utvändig isolering av tak och vägg samt åtgärd på uteplats för att riktvärde för maximal ljudnivå 45 respektive 70 dBA klaras.

**6.9.2** Västerkolsta 5:1: Åtgärd vid uteplats krävs.

**6.9.3** Västerkolsta 7:1: Riktvärdet 45 dBA ska klaras. Åtgärder bör samplaneras med fastighetsägaren. Om fastighetsägaren vidtar fasadåtgärder och uppnår standard för normal ljudisolering ska Trafikverket åläggas vidta fönsteråtgärder på hela fasaden. Åtgärd för uteplats krävs.

**6.9.4** Österkolsta 1:6: Riktvärdet 45 dBA inomhus klaras ej, Trafikverket bör vidta åtgärder t.ex. tilläggsisolering av vägg och tak.

**6.9.5** Österkolsta 1:7 och 1:14: Fastigheterna förväntas bli inlösta i samband med ombyggnad av E14. Eftersom det inte finns något beslut om ombyggnad av E14 bör det finnas krav på att fastställda bullerskyddsåtgärder ska utföras innan trafik släpps på triangelspåret.

**6.10** Granlo (hänvisar till 6.5 Vibrationer).

#### **6.11** Bergsåker

**6.11.1** Bergsåker 39:4: Åtgärd vid uteplats krävs.

**6.11.2** Flera av fastigheterna i området överskrider riktvärdet för ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad 60 dBA. Området har fått en väsentligt ökad bullernivå utomhus i och med triangelspåret. För flera fastigheter 6 dBA ökad ekvivalentnivå vid fasad. Trafikverket har utrett spår/vägnära åtgärder i området men inte fastighetsnära. Miljökontoret anser därför att Trafikverket ska åläggas att utreda fastighetsnära skärmmåtgärder i området. Om en skärmlösning innebär att riktvärden kan innehållas förordas skärmlösning istället för åtgärder på fastigheter då det skyddar en större del av tomten samt ger mervärden för rekreation och friluftsliv.

**6.12** Buller och vibrationer i byggskede: Ska utredas och kontrolleras. Miljökontoret förutsätter att riktvärden för arbetsbuller följs och att sådana krav ställs i upphandlingen. Rutiner för detta kommer att kontrolleras i samband med tillsynen.

**6.13** Miljökontoret anser att det är bra att Trafikverket (enligt kapitel 10 i granskningshandlingen) åtar sig att följa upp ljud- och vibrationsnivåer när triangelspåret är byggt. Uppföljning kommer att ske i tillsyn.

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**6.1** Landskapsanpassning: Ytan kompletteras med block för reptiler och groddjur. I kanten av ytan kommer ett öppet dike för avvattnings som kan utformas så att vatten fördröjs i området. Ytan kommer att ägas av Trafikverket som kommer att ha skötselansvaret. Landpassagerna under bron över Selångersån har utformats utifrån att optimera passagemöjligheterna och den fria öppningen. Enbart inhemska arter kommer att planteras i natuirtyorna vid Selångersån och inriktningen är lokalt förekommande arter.

**6.2** Bäckar och vandringshinder: Hulibäckens trumma kommer att erbjuda naturlig bäckbotten och landpassage för småvilt inne i trumman. En valvbåge har valts bort mot bakgrund av att den skulle innebära längre byggtid då denna byggs på plats och schakten för grundläggning blir djupare. Omgivningspåverkan under byggtiden blir också större. Det är troligt att fastigheten Bergsåker 1:6 vid utförande av valvbåge skulle behöva lösas in och en längre tids avstängning av Västra vägen skulle krävas. Fördelen med den planerade trumman är mindre schaktdjup för grundläggning och att den levereras i delar som byggs ihop på plats vilket ger både kortare byggtid och mindre omgivningspåverkan. Hulibäckens mynning i Norrfjärden är enligt järnvägsplanens granskningshandling och trumman kan inte flyttas då det är trångt mellan fastigheten Bergsåker 1:6 och konstruktion för bron över Västra vägen.

Träd och buskar kommer att planteras. Fokus läggs på plantering av en träd- och buskar mellan bäckravinen och bostadsområdet. Hulibäckens slänter utformas för att möjliggöra naturlig återetablering av växtlighet. De övre



delarna av den nya bäckravinen sprutsås med gräsfröblandning anpassad för platsen för att så snabbt som möjligt återskapa ett grönt intryck. Botten i Hulibäcksravinen kommer att utformas för att tillgodose fiskars möjlighet att vandra upp i Hulibäcken och slänter ska utformas så att bäcken förblir stabil vid höga vattenflöden. Det innebär att bäckens nedre del blir stenbeklädd och att mindre block placeras ut där fiskar kan vila vid vandring upp i Hulibäcken.

Inriktningen är att styra småvilt till naturområden längs Hulibäcken. Att utforma Sticksjöbäckens trumma så den inbjuder till passage för småvilt bedöms som olämpligt eftersom trumman leder in till E.ON:s transformatorstation. Trumma mynnar öster om järnvägen i ett kort dike och en befintlig trumma med en liten dimension som löper under E.ON:s verksamhetsområde.

**6.3** Dagvatten: från järnvägsanläggningen kommer att ledas till vegetationsklädda diken, inget direktutsläpp i Selångersån eller Norrfjärden kommer att ske. Under promenadstigarna närmast Selångersån måste dagvattnet ledas i trumma. Uppströms stigen går vattnet i öppet diket.

**6.4** Masshantering och föroreningar: En information enligt 10 kap Miljöbalken kommer att lämnas in till Miljökontoret med information om hur förorenade massor och sulfidjordar kommer att hanteras.

**6.5** Vibrationer: Det finns inga riktvärden för komfortvibrationer motsvarande av riksdagen fastställda riktvärden för buller. Trafikverkets riktvärde för komfortvibrationer är 0,4 mm/s med tillägget att det får överskridas upp till 0,7 mm/s högst 5 gånger per natt. Åtgärder ska övervägas för att nå riktvärdet, men hänsyn ska även tas till vad som är tekniskt och ekonomiskt rimligt. Vid nivåer över 0,7 mm/s vid fler än fem tillfällen per natt anser Trafikverket att åtgärder ska vidtas även om de inte är ekonomiskt rimliga alternativt att förvärv ska erbjudas. Trafikverket anser även att kombinationen av buller- och vibrationsstörningar inomhus ska beaktas vid överväganden om åtgärder.

Bostadshuset på fastigheten Granlo 3:76 föreslås förvärvas på grund av höga ljudnivåer inomhus i kombination med vibrationer över riktvärdet från både befintlig och nybyggd järnväg.

För fastigheterna Granlo 3:396 och 3:337 kommer komfortvibrationer överskrida riktvärdet, men störningstillfällen över 0,7 mm/s bedöms förekomma långt mer sällan än fem per natt, troligen färre än 1 gång per natt. Riktvärden för buller inomhus kommer att innehållas med föreslagna fasadåtgärder. Det föreligger sålunda ingen kombinerad störningsbild inomhus i dessa bostadshus. Att riktvärden för buller överskrids vid uteplats och skyddsåtgärder därför föreslås är inte relevant att beakta vid övervägande om vibrationsåtgärder annat än med avseende på total åtgärds kostnad kontra marknadsvärde. Varken för Granlo 3:396 och 3:337 beräknas åtgärds kostnader överskrida halva marknadsvärdet av fastigheterna, varför inte heller det ger anledning att överväga förvärv.

**6.6** Buller övergripande, uteplatser: Det är ingen motsättning mellan Trafikverkets riktlinje och de riktvärden som kommunen hänvisar till. Båda anger att riktvärdet  $L_{max}$  70 dBA vid uteplats får överskridas upp till 5 gånger per timme. Trafikverket har lagt till att ljudnivån inte får överskrida  $L_{max}$  80 dBA vid något av dessa fem störningstillfällen, vilket ligger i linje med hur man uttryckt det i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Trafikverket håller med om att det är otydligt redovisat i granskningshandlingen hur många störningstillfällen per timme det beräknas bli dag- och kvällstid. För vägtrafik på E14 och Timmervägen räknar vi med att trafiken är så pass omfattande att antalet störningstillfällen blir fler än fem per timme. Därför har vi angivit att i de fall  $L_{max}$  70 dBA från vägtrafik överskrids vid någon uteplats så överskrids riktvärdet.

På järnvägen är trafiken däremot väsentligt lägre. Beaktat både befintliga järnvägar och nybyggt triangelspår så blir antalet tågpassager per dygn som mest 40 förbi Kolsta samt 77 förbi Granlo och Bergsåker. Även om all trafik (förutom nattågen) skulle gå dagtid 06-22 så blir det i snitt inte fler än 5 passager per timme. Det är dessutom godstågen som ger högst ljudnivåer och som därför blir dimensionerande för  $L_{max}$  vid uteplats. Antalet godstågspassager beräknas bli 16 per dygn förbi Kolsta samt 45 per dygn förbi Granlo och Bergsåker. Om alla dessa godståg går dag- och kvällstid ger det 1 respektive 3 störningstillfällen per timme. Antalet störningstillfällen underskrider därför de 5 per timme som tillåts för att innehålla riktvärdet. Eftersom Trafikverket har gjort tillägget att ljudnivån inte får överskrida  $L_{max}$  80 dBA vid något tillfälle per timme dag- och kvällstid, så blir det i detta fall  $L_{max}$  80 dBA som utgör riktvärde för uteplatser beaktat järnvägstrafik.

**6.7** Buller övergripande, inomhus: Trafikverket har räknat med fler än fem godstågspassager nattetid vilket innebär att angivna  $L_{max}$  nivåer för järnvägstrafik beräknas förekomma fler än fem gånger nattetid. Därmed är riktvärdet  $L_{max}$  45 dBA inomhus nattetid relevant för denna järnvägsplan.

Trafikverket anser att gällande riktvärden är just **riktvärden** och att de därför inte kan utgöra **gränsvärden** på det sätt som miljönämnden menar när de kräver att förvärv erbjuds om riktvärde för maximal ljudnivå inomhus överskrids.

Trafikverket överväger alltid åtgärder för att nå riktvärden, men precis som anges i infrastrukturproppen beaktas även teknisk möjlighet och ekonomisk rimlighet. Vid nivåer över  $L_{max}$  50 dBA vid fler än fem tillfällen per natt anser Trafikverket att åtgärder ska vidtas även om de inte är ekonomiskt rimliga alternativt att förvärv ska erbjudas.

**6.8** Buller övergripande, utomhus vid fasad: Trafikverket delar kommunens åsikt om att skyddsåtgärder ska utredas för att nå riktvärdet  $L_{eq}$  60 dBA utomhus vid fasad. Trafikverket har utrett ett flertal olika spår- och vägnära skyddsåtgärder och de redovisas utförligt i Rapport Buller och vibrationer samt mer översiktligt i Planbeskrivningen. Ingen av de studerade skyddsåtgärderna har funnits vara tekniskt/ekonomiskt rimliga. Mot bakgrund av de synpunkter som kommit in kopplat till utförande av Hulibäcken har ytterligare ett alternativ med en 190 m lång och 2 m hög bullerskärm placerad mer fastighetsnära på Hulibäcken släntrön har utretts, men förkastats, se Trafikverkets svar 1.1.

### 6.9 Väster- och Österkolsta

**6.9.1** Västerkolsta 2:6: I granskningshandlingen angavs att  $L_{max}$  inomhus i två sovrum på plan 2 beräknas överskrida riktvärde  $L_{max}$  45 dBA. Snedtaget bedömdes vara begränsande på plan 2. I övriga rum beräknades riktvärdet innehållas. Efter granskningen har fördjupad utredning av detta bostadshus utförts. Med mer ingående information om snedtakets uppbyggnad ger nya beräkningar att med fönsterbyten kommer riktvärden inomhus även att innehållas i sovrummen på plan 2. Åtgärder föreslagna i granskningshandlingen kvarstår.

Trafikverket anser inte att skyddsåtgärd för uteplats behöver utföras då ljudnivå vid uteplats varken beräknas överskrida  $L_{max}$  80 dBA från järnvägstrafik,  $L_{max}$  70 dBA från vägtrafik på E14 eller  $L_{eq}$  55 dBA sammanslagen ljudnivå från statlig infrastruktur. Se förtydliganden om riktvärde för uteplats i 6.6 ovan.

**6.9.2** Västerkolsta 5:1: Trafikverket anser inte att skyddsåtgärd för uteplats behöver utföras då ljudnivå vid uteplats varken beräknas överskrida  $L_{max}$  80 dBA från järnvägstrafik,  $L_{max}$  70 dBA från vägtrafik på E14 eller  $L_{eq}$  55 dBA sammanslagen ljudnivå från statlig infrastruktur. Se förtydliganden om riktvärde för uteplats i 6.6 ovan.

**6.9.3** Västerkolsta 7:1: Fönsteråtgärder har föreslagits i planen och de fönster som monteras kommer att hålla tillräckligt hög ljudreduktion för att fönstren inte kommer att vara begränsande för att nå riktvärden inomhus även om fastighetsägaren vidtar åtgärder så att även väggar och snedtak får högre ljudreduktion.

Trafikverket anser inte att skyddsåtgärd för uteplats behöver utföras då ljudnivå vid uteplats varken beräknas överskrida  $L_{max}$  80 dBA från järnvägstrafik,  $L_{max}$  70 dBA från vägtrafik på E14 eller  $L_{eq}$  55 dBA sammanslagen ljudnivå från statlig infrastruktur. Se förtydliganden om riktvärde för uteplats i 6.6 ovan.

**6.9.4** Österkolsta 1:6: I granskningshandlingen angavs att  $L_{max}$  inomhus i två sovrum på plan 2 beräknas överskrida riktvärdet  $L_{max}$  45 dBA. Snedtaget bedömdes vara begränsande på plan 2. Även i vardagsrum på plan 2 beräknas riktvärdet överskridas. I övriga rum beräknades riktvärdet innehållas. Efter granskningen har fördjupad utredning av detta bostadshus utförts. Även efter den fördjupade utredningen kvarstår bedömningen att med ekonomiskt rimliga åtgärder kommer riktvärdet  $L_{max}$  45 dBA att överskridas i två sovrum och ett vardagsrum. Högsta acceptabla nivå  $L_{max}$  50 dBA beräknas dock klaras. För att klara riktvärdet i dessa rum krävs, förutom nu föreslagna fönsterbyten och invändiga åtgärder av väggar och snedtak på plan 2, även utvändiga tilläggsisolering av tak samt invändiga åtgärder av väggar i vardagsrum på plan 1. Dessa ytterligare åtgärder beräknas kosta ca 400 tkr och de bedöms inte vara ekonomiskt rimliga. Åtgärder föreslagna i granskningshandlingen kvarstår.

**6.9.5** Österkolsta 1:7 och 1:14: Fastighetsnära åtgärder föreslås och fastställs i planen, vilket innebär att de kommer att genomföras innan trafik släpps på triangelspåret om inte Trafikverket löser in fastigheterna i samband med byggandet av E14.

**6.10** Granlo - se 6.5 Vibrationer.

### 6.11 Bergsåker





**6.11.1** Bergsåker 39:4: Trafikverket anser inte att skyddsåtgärd för uteplats behöver utföras då ljudnivå vid uteplats varken beräknas överskrida  $L_{max}$  80 dBA från järnvägstrafik,  $L_{max}$  70 dBA från vägtrafik på Timmervägen eller  $L_{eq}$  55 dBA sammanslagen ljudnivå från statlig infrastruktur. Se förtydliganden om riktvärde för uteplats i 6.6 ovan.

**6.11.2** Det är riktigt att trafikbuller från statlig väg och järnväg beräknas öka i bostadsområdet längs Gammelvägen. Men ökningen på 6 dB som kommunen hävdar att flera fastigheter beräknas få är förändringen jämfört med Nuläget. Även i Nollalternativet ger ökad trafik på väg och järnväg en förändring på 2-3 dB. Den föreslagna nybyggnationen av triangelspåret och omgrävningen av Hulibäcken beräknas medföra ökande ekvivalenta ljudnivåer på 2-4 dBA för bostadshusen. För de fem bostadshus som beräknas få ljudnivåer över riktvärdet 60  $L_{eq}$  dBA utomhus vid fasad är skillnaden mellan Nollalternativ och Planförslag 1-3 dBA.

Flera olika spår- och vägnära skyddsåtgärder har utretts men förkastats pga. att det endera inte är tekniskt möjliga att bygga och/eller är ekonomiskt orimliga. Överväganden om spår- och vägnära åtgärder finns redovisade i Bullerutredningen (som ligger med i järnvägsplanen) kapitel 8 samt bilagor.

En mer fastighetsnära bullerskärm vid släntkrön för Hulibäcken har också utretts ytterligare efter granskningen, en 190 m lång och 2 m hög bullerskärm skulle kompensera för den försämring av ljudnivån som ombyggnaden av Hulibäcken medför. Detta visades vid mötet 21 februari och diskuterades med berörda fastighetsägare. Ingen vill ha en bullerskärm i det läget utan förordar att Trafikverket planterar träd och buskar så att det blir en vegetationsridå. Detta även beaktat att en sådan vegetationsridå inte beräknas få någon ljudreducerande effekt. Se även Trafikverkets svar 1.1.

**6.12** Buller och vibrationer i byggskede: Utredning av byggbuller pågår och riskanalys avseende byggvibrationer kommer också att genomföras. Krav kommer att ställas vid upphandling av entreprenad. Vid vissa kortvariga arbeten såsom spontning och pålning för brofundament kommer riktvärden för byggbuller troligtvis inte kunna nås, varför sådana arbeten begränsas till dagtid vardagar.

**6.13** Trafikverket kommer att informera miljökontoret om resultaten av uppföljande kontroller av ljud- och vibrationsnivåer.

## 7. Sundsvalls kommun, Stadsbyggnadskontoret

Företrädare Maria Chruzander

Namn Maria Chruzander

Adress Sundsvalls kommun, Stadsbyggnadskontoret, 851 85 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

**7.1** Stadsbyggnadskontoret tycker att det är positivt att gångstigar behålls planskilda efter järnvägen byggts och att de hålls öppna även under byggtiden som det står i planbeskrivningen.

**7.2** Omledningar av trafik på Västra vägen och Timmervägen krävs under del av byggtiden. Fortlöpande dialog förs med gatuavdelningen, en viktig part att förankra trafiklösningar är kollektivtrafiken. Gatuavdelningen ska godkänna trafikordningsplaner. Grävtillstånd krävs om något ska grävas eller drivas ned i gatumark.

**7.3** Hulibäcken benämns i stadsbyggnadskontorets skrivelse delvis som Hammalbäcken. Stadsbyggnadskontoret lyfter fram risker för trafiken på med Hulibäcken i en djup ravin nära Timmervägen och för att föroreningar från trafiken når Hulibäcken. Stadsbyggnadskontorets dagvattenstrategi innebär att dagvattensystem ska utformas så att de i största möjliga utsträckning efterliknar naturliga system och att de utformas robust och klimatanpassat för att minska risk för skador vid höga flöden, vilket bör beaktas vid utformningen.

**7.4** Detaljplan S2521 som omfattar parkmark upphävs, samråd har utförts tom 22 december.

**7.5** Stadsbyggnadskontoret förutsätter att Trafikverket ansvarar för framtida skötsel av Hulibäckens nydragning och kulvertering.

**7.6** Syn ska utföras innan arbete påbörjas på kommunens anläggningar och besiktning ska utföras efter återställande.

**7.7** Tegelvägens utfart mot Timmervägen stäng av under byggtiden. Montörvägen/Montörbron har nedsatt bärlighet. Fysiskt hinder i höjddled måste sättas upp innan för att förhindra denna "smitväg".



**7.8** Om kommunen ska överta rörbron för Hulibäcken under Timmervägen så bör den utformas med invändig och utvändig skyddsbeläggning av plast, typ trenchcoat.

**7.9** Stadsbyggnadskontoret efterfrågar fortsatt dialog avseende driftsfrågor, fysiska avgränsningar för ansvar och drift samt entreprenadfrågor.

**7.10** Anslutning mellan Hulibäcken och Sticksjöbäcken bör vara öppen för att underlätta tillsyn och drift.

Kommentar från *Trafikverkets* Region Mitt

**7.1** Promenadstigen längs ån från Sundsvalls centrum till Norrfjärden kommer att vara tillgänglig under byggtiden med omledning vid brobyggnadsplatsen vid Selångersån. Sträckan norr om Selångersån mellan Ådalsbanan och Timmervägen utgörs av arbetsområde för bro entreprenaden och kan av säkerhetsskäl inte hållas öppen, gående kommer att informeras om alternativa vägar.

**7.2** Dialog med Stadsbyggnadskontoret och företrädare för kollektivtrafiken pågår och kommer att fortsätta. Trafikanordningsplaner och grävstillstånd för entreprenadarbetena kommer att tas fram för både statliga och kommunala vägar.

**7.3** Räckel kommer att anordnas vid Timmervägen där Hulibäcken leds om i ny bäckfåra. Hulibäcken slänt kommer inte att nå fram till Timmervägen, diket längs vägen förblir oförändrat. Hulibäcken kommer att utformas för att klara höga flöden.

**7.4** Upphävande för del av detaljplan S2521 har skett i samråd med Trafikverket.

**7.5** Kommunen och Trafikverket kommer att upprätta avtal som reglerar ägande, drift och underhåll av Hulibäcken och dess rörbro under Västra vägen.

**7.6** Innan entreprenadarbete påbörjas ska syn utföras. När entreprenadarbetet är färdigställt ska besiktning utföras. Alla berörda kommer att kallas.

**7.7** Hinder för Montörvägen/Montörbron utförs i samråd med Stadsbyggnadskontoret.

**7.8** Skyddsbeläggning typ trenchcoat utförs.

**7.9** se TRV svar 7.5 och 7.6

**7.10** Trummor för Hulibäcken och Sticksjöbäcken utförs åtskilda och åtkomliga för tillsyn.

## 8. Sundsvalls kommun, Kultur & Fritid

Företrädare Johanna Ulfsson

Namn Johanna Ulfsson

Adress Sundsvalls kommun, Kultur & Fritid, 851 85 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

**8.1** Som vi påpekat tidigare har stråket längs Selångersån stor betydelse för det rörliga friluftslivet. Järnvägsplanen tar hänsyn till de synpunkter om passager längs Selångersån som vi påpekat tidigare. Överstänksskydd är viktigt för säker passage under bron, och det förutsätter vi beaktas i kommande detaljutformning.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**8.1** Fortsatt dialog med kommunen kommer att ske.

## 9. Sundsvalls Logistikpark AB

Företrädare Sven Magnusson

Namn Sven Magnusson

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35759

Projektnummer

108830

Dokumentdatum

2017-03-29

Sidor

11(16)



TRAFIKVERKET

Adress Sundsvall Logistikpark AB, c/o Sundsvalls kommun, 851 85 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

**9.1** Då regionen i närtid kommer att få en enorm ökning av godstransporter är vi positiva till projektet. Triangelspåret. Triangelspåret kommer att effektivisera både gods- och persontransporter och förbättra anslutningen mot Sundsvall Logistikpark.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**9.1** Noteras.

## 10. Länsstyrelsen Västernorrlands län

Företrädare Frida Säve, Nina Loberg

Namn Frida Säve, Nina Loberg

Adress Länsstyrelsen Västernorrlands län, Samhällsbyggnadsenheten, 871 86 Härnösand

I yttrandet framförs följande:

**10.1** Länsstyrelsen anger att byggandet av Bergsåkers triangelspår är förenligt med de allmänna hänsynsreglerna enligt kap 2 i miljöbalken, hushållningsbestämmelserna enligt 3-4 kap miljöbalken samt med bestämmelser om miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap 3§ miljöbalken, under förutsättning att försiktighetsåtgärder enligt planbeskrivningens avsnitt 5.3 och 5.4 genomförs.

**10.2** Länsstyrelsen förutsätter Trafikverket genomför de kompensations- och försiktighetsåtgärder som framkommer av planhandlingen, även de som inte fastställs på plankartan.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**10.1** Skyddsåtgärder enligt 5.3 och 5.4 kommer att genomföras.

**10.2** Alla skyddsåtgärder enligt 5.3 och 5.4 kommer att genomföras.

## 11. Mitt Sverige Vatten & Avfall

Företrädare Ove Westerlund

Namn Ove Westerlund

Adress Mitt Sverige Vatten & Avfall, Box 189, 851 03 Sundsvall

I yttrandet framförs följande:

**11.1** MittSverigeVatten AB (MSV) har tillsammans med Trafikverket påbörjat planeringen av ombyggnaden av VA ledningarna. Planeringen ska vara klar innan järnvägsbyggandet börjar. MSV ska godkänna de förändringar som ska göras.

**11.2** MSV har vatten- och avloppsledningar inom järnvägsplaneområdet varav några är huvudvattenledningar som matar till Blåberget, Töva, Bergsåker, Kungsnäs, Silje och Kovland. Driftsavbrott på matarledningar kan inte vara långvariga, planering för omläggning av ledningarna måste ske i god tid.

**11.3** MSV har VA ledningar liggande ovanför Hulibäcken stora kulvert, om denna ska bytas måste ledningarna drift säkras så att oplanerade driftsavbrott inte sker.

Trafikverket

Box 186

871 45 HÄRNÖSAND

Besöksadress: Nattviksgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00

Telefon: 0771 - 921 921

investeringsprojekt@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Håkan Åberg

Investering

Direkt: 010-123 73 88

Mobil: 070-321 55 07

hakan.oberg@trafikverket.se



**11.4** Förändrad avledning av dagvatten ska utföras på sådant sätt att det inte skada VA ledningar, även skyfallsscenarioer ska beaktas.

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**11.1 -11.3** Trafikverket och MittSverigeVatten har en pågående dialog för att hitta lösningar för de ledningar som behöver flyttas/byggas om med anledning av triangelspåret. MittSverigeVatten leder projekteringen och har full insyn i denna, MittSverigeVatten kommer att ges tillfälle att godkänna lösningar och delta i planering för de ledningsomläggningar som utförs av annan än MittSverigeVatten.

**11:4** Avledning av dagvatten från triangelspåret utförs på ett sådant sätt att det inte påverkar VA ledningar samt att Trafikverkets tekniska krav för avvattning gäller vid beräkningarna.

## 12. Statens Geotekniska Institut, SGI

Företrädare                      Stefan Turesson

---

Namn                                Stefan Turesson

Adress                                Myndighetsfunktionen, Infrastruktur, 581 93 Linköping

---

I yttrandet framförs följande:

**12.1** SGI saknar en samlad bedömning av stabilitetsförhållandena och nämner att stränder mot Selångersån är erosionskänsliga. SGI förutsätter att fortsatt detaljprojektering tar hänsyn till erosions- och stabilitetsförhållanden och hänvisar till MSB:s översiktliga utredning av stabilitet inom Sundsvalls kommun.

**12.2** SGI rekommenderar att ytterligare miljötekniska markundersökningar utförs för att avgränsa och karaktärisera föroreningar och att ett kontrollprogram och masshanteringsplan upprättas. SGI rekommenderar att miljöundersökningar i de tidigare ledningsgravarna.

**12.3** SGI saknar rutin för hur tidigare okända föroreningar ska upptäckas och hanteras och påminner om skyldigheter att genast underrätta tillsynsmyndighet om förorenade massor påträffas. Handlingarna bör kompletteras med rutiner för vilka observationer ska göras vid anläggningsarbetena samt vilka kontakter som ska tas om föroreningar upptäcks.

**12.4** SGI rekommenderar att sulfidjorden undersöks närmare innan slutlig användning fastställs. Viktigt att sulfidjorden läggs så att försurning och urlakning till ytvatten och recipienter förhindras. Kompletterande information finns i "Miljöteknisk bedömning och hantering av sulfidjordar" 2007:13, K Pousette, LTU.

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**12.1** Trafikverkets konsult Sweco har utfört en stabilitetsutredning för det nya triangelspåret, för grundläggning av bro och järnvägsbank vidtas åtgärder för stabilitet och erosion. Erosionsskydd kommer att utföras vid stränder och åns botten där bron över Selångersån byggs. Geotekniskt underlag till denna järnvägsplan finns listade i planbeskrivningens och MKB:s förteckning av underlagsmaterial och källor som ni gärna får ta del av om ni önskar.

**12.2** Framtagning av masshanteringsplan pågår i bygghandlingsskedet. Ytterligare miljötekniska markundersökningar är utförda efter granskningshandlingen. Området kommer att kartläggas ytterligare med markmiljöundersökningar. En 10 kap information enligt miljöbalken kommer att skickas till tillsynsmyndighet där de redogörs för vilka prover som tagits, vilka föroreningar som påträffats och hur dessa massor föreslås hanteras.

**12.3** Detta är en fråga som normalt sett inte hanteras i samband med planen utan i senare delen av projekteringen. Efterfrågad hantering kommer att beskrivas i kommande förfrågningsunderlag till entreprenörerna.

**12.4** Lakteter på sulfidjorden vid Hulibäcken är utförda. Yta för uppläggning av sulfidjord är vald då den erbjuder tät jord att lägga massorna på samt att den ligger på tillräckligt avstånd från Selångersån. Massorna ska läggas upp



och täckas med täta jordmassor. Detta medför att risken för utlakning till recipient har minimerats. Hanteringen har samråtts med tillsynsmyndigheten.

### 13. Sveriges Geologiska Undersökning, SGU

Företrädare Björn Wiberg, Lars Rodhe

Namn Björn Wiberg, Lars Rodhe

Adress SGU, Box 670, 751 28 Uppsala

I yttrandet framförs följande:

**13.1** De geologiska förutsättningarna är kortfattat beskrivna i planhandlingen. Denna beskrivning borde utvecklas något. Har borde till det till exempel redovisas i vilken utsträckning schaktningsarbeten riskerar att beröra sulfidhaltiga sediment.

**13.2** Där åsen framträder i markytan blir åsen relativt sårbar efter schakt om inte det finns tätande lager av silt och lera. SGU anser att en uppskattning av den omättade zonen mäktighet under banvallen bör presenteras inför kommande tillståndsansökan.

**13.3** I MKB finns en kommentar om att eventuellt oljespill riskerar förorena Sundsvallsåsen

**13.4** SGU anser att risken för vattenkemisk påverkan vid grundvattensänkning behöver utredas inför tillståndsansökan, gällande risk för oxidation av sulfidjordar vid planerad grundvattensänkning och om grundvattenförekomsten i Sundsvallsåsen och ytvattenrecipienter kan komma att påverkas och att risker relaterade till grundvattenbildning till åsen bör bedömas inför tillståndsanmälan. Detta gäller främst om oxidation av sulfidjordar vid anläggningsarbetena kommer att påverka vattenkvaliteten i åsen vid grundvattenbildning.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**13.1** I planbeskrivningen och MKB har vi sammanfattat alla olika förutsättningarna. Det finns mycket tekniskt underlag till denna järnvägsplan som är angivna i planbeskrivning och MKB, underlagsmaterial och källor som ni gärna får ta del av om ni önskar. Gällande hantering av sulfidjord se Trafikverkets svar på 12.4.

**13.2** Schakt för triangelspåret utförs i huvudsak ytligt mellan Bergsåkersbron och norra anslutningsväxeln. Här finns ett mäktigt lager av lera under schaktdjupet som inte påverkas. Delen mellan växeln mot Mittbanan och Bergsåkersbron utgör av bankfyllning utom på båda sidorna av Selångersån där urgrävning av lera utförs. Återfyllning föreslås utföras med berg/jordmassor och banken höjd efter färdigställande blir ca 10 m. De delar av åsen och den omättade zonen som berörs av kommande tillståndsansökan för vattenverksamhet för Hulibäckens omledning kommer att beskrivas där.

**13.3** Kommentaren angående risk för oljespill i MKB är relaterad till byggskedet och arbetsmaskiner i MKB och planbeskrivning finns skyddsåtgärder föreskrivna för att eliminera risken. Skyddsåtgärder i byggskedet kommer att föreskrivas i förfrågningsunderlaget till entreprenaden.

**13.4** Risker kopplat till eventuell grundvattensänkning i samband med omledningen av Hulibäcken kommer att undersökas och presenteras i tillståndsansökan för vattenverksamhet.

### 14. Post och telestyrelsen, (PTS)

Företrädare Gudrun Thelander

Namn Gudrun Thelander

Adress Post och telestyrelsen, Nätsäkerhetsavdelningen, Box 5398, 102 49 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35759

Projektnummer

108830

Dokumentdatum

2017-03-29

Sidor

14(16)



TRAFIKVERKET

**14.1** IT-infrastruktur ska beaktas i samhällsplaneringsprocessen på regional nivå samt i alla kommuner. PTS har ej tillgång till hur operatörer och ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar kontakter med dessa, lämpligen Telia Sonera, Skanova, Tele 2, Telenor, Tre, NET 1 samt Teracom.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**14.1** Trafikverket har haft samråd med operatörer och ledningsägare som berörs av projektet. Vi kommer att ha fortsatt dialog med dem i detaljprojekteringen. Dessa har också fått information om denna granskning och möjlighet att lämna yttranden. I samrådskretsen ingår bl.a. Telia Sonera, Skanova, TDC och ServaNet.

## 15. Naturvårdsverket

Företrädare Åsa Wisén

Namn Åsa Wisén

Adress Naturvårdsverket, Sektionen för samhällsplanering, 106 48 Stockholm

**15.1** Naturvårdsverket avstår från att lämna yttrande.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**15.1** Noteras.

## 16. Jordbruksverket

Företrädare Mona Strandmark

Namn Mona Strandmark

Adress Jordbruksverket, Miljöregelenheten, Vallgatan 8, 551 82 Jönköping

**16.1** Jordbruksverket kommer inte att lämna några synpunkter på förslag till järnvägsplan

---

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**16.1** Noteras.

## 17. Lantmäteriet

Företrädare Gustav Hellrup

Namn Gustav Hellrup

Adress Lantmäteriet, Fastighetsbildning, Box 154, 870 23 Härnösand

**17.1** Lantmäteriet har ingen erinran mot planförslaget

---

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**17.1** Noteras.

## 18. Energimyndigheten

Företrädare Tore Carlsson, Peter Dädeby

Namn Tore Carlsson, Peter Dädeby

**Trafikverket**  
Box 186  
871 45 HÄRNÖSAND  
Besöksadress: Nattviksgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
investeringsprojekt@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

**Håkan Åberg**  
Investering  
Direkt: 010-123 73 88  
Mobil: 070-321 55 07  
hakan.berg@trafikverket.se

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35759

Projektnummer

108830

Dokumentdatum

2017-03-29

Sidor

15(16)



TRAFIKVERKET

Adress Energimyndigheten, Avdelningen för energieffektivisering, Box 310, 631 04 Eskilstuna

**18.1** Energimyndigheten har inga synpunkter att redovisa

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**18.1** Noteras.

## 19. E.ON Elnät Sverige AB

Företrädare Linus Edström

Namn Linus Edström

Adress E.ON Elnät Sverige AB, Box 787, 851 22 Sundsvall

**19.1** E.ON Elnät Sverige AB har inga synpunkter och har en pågående dialog med Trafikverket i ärendet.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**19.1** Noteras.

## 20. Skogsstyrelsen

Företrädare Fredrick Lundqvist, Niclas Vallin

Namn Fredrick Lundqvist, Niclas Vallin

Adress Skogsstyrelsen, Västernorrlands distrikt, Bergsgatan 58, 852 36 Sundsvall

**20.1** Skogsstyrelsen har inget att erinra mot järnvägsplanen.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**20.1** Noteras.

## 21. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Företrädare Anna Nordlander

Namn Anna Nordlander

Adress Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 651 81 Karlstad

**21.1** Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i ärendet.

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**21.1** Noteras.

## 22. Försvarsmakten

Företrädare Martin Eliasson

Trafikverket

Box 186

871 45 HÄRNÖSAND

Besöksadress: Nattviksgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00

Telefon: 0771 - 921 921

investeringsprojekt@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Håkan Åberg

Investering

Direkt: 010-123 73 88

Mobil: 070-321 55 07

hakan.aberg@trafikverket.se

PM

Ärendenummer

TRV 2015/35759

Projektnummer

108830

Dokumentdatum

2017-03-29

Sidor

16(16)



TRAFIKVERKET

Namn Martin Eliasson

Adress Försvarsmakten, 107 85 Stockholm

---

**22.1** Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Mitt

**22.1** Noteras.

För Trafikverket Region Mitt den 2017-03-29.

A handwritten signature in blue ink that reads "Håkan Åberg".

---

Håkan Åberg, projektledare

Bilagor:

1. Inkomna yttranden
2. Karta över inkomna yttranden