



Granskningsutlåtande över till Trafikverket Region Mitt inkomna yttranden rörande järnvägsplan för *Dingersjö förlängd mötesstation, Sundsvalls Kommun, Västernorrlands län.*

Järnvägsplanen har projekterats av Ramböll Sverige AB och granskningshandlingen är daterad 2014-06-02. Länsstyrelsen i Västernorrland län har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen 2014-03-14. Planen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts enligt förordning om byggande av järnväg (SFS 2012:708). Kungörandet har skett 2014-05-24 i Sundsvalls Tidning och Dagbladet. Brev har skickats med informationsfolder till alla i fastighetsförteckningen 2014-05-23. Granskningstiden har varit mer än 3 veckor (2 juni – 27 juni). Synpunkter har begärts in till 1 juli.

Ett "Öppet Hus" har genomförts den 10 juni kl. 14.00 - 21.00 på Värstaborg där Trafikverket informerat om projektet och svarat på frågor kring järnvägsplanen.

Med anledning av granskningen har 12 stycken yttranden inkommit, vilka numrerats 1-12. Yttrande 5b har tillkommit efter samråd med Sundsvalls kommun.

Parallellt med järnvägsplanen har granskning av vägplan för ombyggnad av nuvarande E4 mellan väg 551 i Njurundabommen och väg 568 Tunavägen genomförts. Flera yttranden berör både vägplan och järnvägsplan, dessa yttranden med bemötande redovisas i sin helhet i respektive plan även om vissa punkter bara bedöms gälla en av planerna. Dessa punkter, som bara bedöms beröra vägplanen, har försetts med en anmärkning om detta.

Nr	Fastighet/myndighet/förening	Längdmätning/anmärkning	Anm.
1	Skolrådet Kyrkmöns skola	Gång- och cykelvägar mm	1 VP yttrande nr 3
2	MittSverige Vatten AB	Ledningsrätt, avvattning	2 VP yttrande nr 4
3	Skedlo 2:296	331+438 – 331+484/längre bullerskärm	
4	Kvissle 1:37	334+130 – 334+168 /vibrationer	
5	Sundsvalls Kommun		1 VP yttrande nr 9
5b	Sundsvalls Kommun	Kompletterande yttrande gällande landskapsanpassning vid Metallvägen. 331+650 – 331+740	
6	Kvissle 3:49	333+550 – 333+898/Bullerskärm & växtlighet	2 VP yttrande nr 11
7	Kvissle 5:1, Kvissle 1:20, Kvissle 1:21	333+895 – 334+257/Buller, vägar, Gång- och cykelvägar	1 VP yttrande nr 17



8	Dingersjö 2:9	333+086 – 333+150/Inlösen samtliga byggnader, bef. bro mm	
9	Dingersjö 3:58 och Kvissle 1:124	333+240 – 333+410/Buller och vibrationer, samråd mm	2 VP yttrande nr 18
10	Holger Daniels	Hållplats Njurundabommen	
11	Dingersjö 21:1	332+934 – 333+070/ inlösen nu, hållplats mm	1 VP yttrande nr 19
12	Dingersjö 2:115	333+060 – 333+115/ begär inlösen	1 VP yttrande nr 20

Anm.

- Yttrandet berör även **Vägplan ombyggnad nuvarande E4 mellan väg 551 i Njurundabommen och väg 568 Tunavägen** och bemöts på samma sätt i båda planerna.
- Har även lämnat separat yttrande **Vägplan ombyggnad nuvarande E4 mellan väg 551 i Njurundabommen och väg 568 Tunavägen**. Båda yttrandena bemöts på samma sätt i väg och järnvägsplan.

I de fall då yttrande avser viss fastighet anges den längdsektion på planritning bilaga 2 vid vilken fastigheten är belägen.

1. Skolrådet Kyrkmöns skola

Företrädare

Namn Holger Daniels
Adress Gamla vägen 78, 862 32 Kvissleby

I yttrandet framförs följande (*Yttrande har lämnats som berör både järnvägsplan och vägplan*):

1.1 (Berör i första hand vägplan Ombyggnad nuvarande E4)

Behåll nuvarande gångbro över Ljungan

1.2 (Berör i första hand vägplan Ombyggnad nuvarande E4)

Om det blir en gång- och cykelväg på nuvarande E4 bro över Ljungan är det av yttersta vikt att det finns ett icke klättringsbart räcke på Ljungansidan och att det finns en hög barriär mellan gång- och cykelvägen väg och körbanan där bilar rör sig med hög hastighet.

1.3 (Berör i första hand vägplan Ombyggnad nuvarande E4)

Klara ut ansvarsförhållanden mellan Kommunen och Trafikverket så att trafikfarliga miljöer finns i "övergångszonerna" hanteras. Gäller gång- och cykelvägen vid kyrkoruinen mellan gångporten och ICA samt gång och cykelvägen vid Ängomsvägen

1.4

Inkludera ombyggnad av vägbron över Stångån i projektet, samt förse Skedlovägen söderut och Mjösundsvägen mot nordöst med trottoarer som ger en säker trafikmiljö.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt (*Bemöts på samma sätt i väg och järnvägsplan*)

1.1



Nuvarande gångbro över Ljungan ingår inte i Trafikverkets allmänna vägnät eller i vägplanen utan är en kommunal bro. Sundsvalls kommun har gjort bedömningen att bron är i så dåligt skick att den måste rivras.

1.2

I en väg eller järnvägsplan regleras mark eller rättigheter som tas i anspråk, anläggningens utformning och lokalisering samt åtgärder till skydd för störningar från vägen eller järnvägen. Detaljutformning sker i nästa skede när bygghandlingar tas fram. Föreslaget vägräcke/barriär mellan gång- och cykelvägen och körbanan hör till detaljutformningen. Grund för detaljlösningar är Trafikverkets regelverk, råd och anvisningar, Exempelvis VGU, Vägar och gators geometriska utformning där bland annat definierats vad som är "god standard" ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vägplanens illustration av tekniska lösningar som t.ex. vägräcken uppfyller kraven på "god standard"

Den ombyggda E4 kommer att ha lägre hastighet och väsentligt mindre trafik, såväl personbilar som tung trafik, vilket kommer att innebära en helt annan trafikmiljö än dagens situation. I vägplanen är hastigheten föreslagen till 60 km/h. ÅDT (fordon/dygn i medel under ett år) över bron efter trafikomläggningen till nya E4:an prognostiseras till 3000 fordon/dygn, att jämföra med dagens situation som är 14000 fordon/dygn. 3000 fordon/dygn är mindre än den trafikmängd vi idag har på Njurundavägen utanför ICA Bommen på sträckan ner mot Kyrkmöns skola där dagens trafik uppgår till 4600 fordon/dygn.

Vi förstår att det är svårt att förstå skillnaden mellan 3000 och 14 000 fordon per dygn. Vi kan jämföra med trafikflöden på andra större vägar och gator i centrala Sundsvall för att skapa förståelse för olika vad olika trafikflöden egentligen innebär. 3000 fordon/dygn är mindre än hälften av den trafik som går på exempelvis Hagavägen, Sidsjövägen och Granloholmsvägen.

Driftorganisationerna inom Trafikverket och Kommunen avråder från räcke mellan gång- och cykelväg och körbana då det försämrar och fördyrar vinterväghållning. Saltslask fryser fast om det inte tas bort direkt efter att vägbanan har plögats, vilket i sin tur innebär en större risk för halkskador.

Det finns även exempel på provsträckor med räckesseparering där räcket inneburit negativa konsekvenser, närliggande exempel är en sträcka med separering med räcke i Finsta som byggts av kommunen. Där barnen använder räcket som lekplats, klättrar och åker skateboard på räcket.

I höst 2014 kommer trafiken att läggas om till nya E4:an. Vi kommer att göra en trafikmätning våren/sommaren 2015 för att verifiera prognoserna vad gäller trafikmängd på nuvarande E4 inför detaljprojektering av vägombyggnaden. Trafikverket kommer att bjuda in till ett möte där vi diskuterar detaljutformningen för gång- och cykelvägen över Ljungan inför starten av detaljprojekteringen.

Räcket på yttersidan av bron mot Ljungan kommer längs gång- och cykelbanan att ersättas med ett modernt högre räcke så att det blir svårt att klättra över och ramla i älven.

1.3

Trafikverket och Sundsvalls kommun för dialog kring utformning av gång- och cykelnätet i gränssnitten mellan sina ansvarsområden och ska se över hela trafiksituationen i Njurundabommen.

1.4

I järnvägsplanen ingår endast den ombyggnad av Mjösundsvägen som krävs för byggande av ny järnvägsbro över Mjösundsvägen. Trafikverket och Sundsvalls kommun för dialog kring utformning av gång- och cykelvägnätet i gränssnitten mellan sina ansvarsområden och ska se över hela trafiksituationen i Njurundabommen där även vägbron över Stångån ingår.

2. Mitt Sverige Vatten AB

Företrädare

Områdesansvarig

Namn

Kaj Engström

Adress

Box 189, 851 03 Sundsvall

Trafikverket

Box 417

801 05 Gävle

Besöksadress: Norra Kungsgatan 1

Texttelefon: 010-123 50 00

Telefon: 0771 - 921 921

trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Mats Svensson**Trafikverket Investering**

Direkt: 010-123 89 04

Mobil: 070-326 32 03

E-post: mats.a.svensson@trafikverket.se



Yttrandet framförs följande (*Yttrande med samma innehåll har lämnats både på järnvägsplan och vägplan*):

2.1

Inom området för ombyggnad finns befintliga va-ledningar, vissa skyddas med ledningsrätt. En stor del av dessa va-ledningar kommer att få nya sträckningar, detta sker i samråd med Trafikverket. Detta skall beaktas vid framtida utformning av området t.ex. förändrad marknivå, byggnader, anläggande av väg och gång- och cykelvägar etc.

Samråd har kontinuerligt pågått med Trafikverket och deras projektör Ramböll avseende nya ledningslägen, förändrade flödesriktningar och utträngning av avloppspumpstation med tillhörande va-ledningssystem.

För befintliga och va-ledningar i kommande sträckningar önskas ledningsrätt, 10 m bredd

2.2

Det är viktigt att man planerar markhöjder och grönytor så att man i första hand kan ta hand om dagvattnet inom fastigheten. I andra hand skall fördröjning av dagvattnet ske inom fastigheten innan avledning sker till befintliga/planerade dagvattenledningar.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt (*Bemöts på samma sätt i väg och järnvägsplan*)

2.1

Projektering av ny va-anläggning kommer att ske i samråd med Mitt Sverige Vatten AB. Avtal kommer att upprättas inom Trafikverkets mark eller område med vägrätt för ledningsomläggningarna enligt Mitt Sverige Vatten ABs önskemål. Ledningsrätt utanför Trafikverkets mark eller område med vägrätt ordnas lämpligast av Mitt Sverige Vatten AB enligt överenskommelse vid möte 2014-09-02.

2.2

Avvattning av järnväg och väganläggningen kommer att ske på samma sätt som i dagsläget med Ljungan som slutrecipient.

Den omvandling av nuvarande E4 från europaväg till länsväg kommer att innebära att andelen hårdgjorda ytor och trafikmängd minskar vilket är positivt ur recipientsynpunkt.

En järnvägsanläggning innebär inte hårdgöring av ytor på samma sätt som en väganläggning, varför den nya mötesstationen inte innebär någon egentlig förändring av avrinningsförloppet i området.

3. Skedlo 2:296 331+438 – 331+484

Lagfaren ägare/Andel	George Nyström 1/1
Namn	George Nyström
Adress	Turistvägen 4 862 40 Njurunda

3.1

Yrkar att bullerskärm på spårets västra sida förlängs 30 m söderut från punkt 331+510

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

3.1

Aktuell bostad beräknas få ljudnivåer som underskrider samtliga riktvärden. Vid fasad mot järnväg beräknas maximal ljudnivå bli 71 dBA varför behov av skyddad uteplats noterats för utredande i järnvägsplanen. Befintlig uteplats ligger dock på skärmad sida av huset där ljudnivåerna beräknats underskrida riktvärdet 70 dBA.



Grannhuset, Skedlo 2:295, ligger betydligt närmare järnvägen och beräknas få ekvivalent ljudnivå utomhus som överskrider riktvärdet 60 dBA utomhus vid fasad. En förlängning av skärmen (i samma läge som önskas i aktuellt yttrande) har övervägts för att klara riktvärdet, men inte bedömts vara samhällsekonomiskt försvarbar att bygga. Övervägandet redovisas i PM Buller och Vibrationer, Bilaga 6 sid 17.

4. Kvissle 1:137 334+130 – 334+168

Lagfaren ägare/Andel	Anders Håkansson 1/2 Inger Birgitta Håkansson 1/2
Namn	Anders Håkansson
Adress	Minkvägen 1, 862 32 Kvissleby

I yttrandet framförs följande:

4.1

Ägaren hävdar att vibrationer och sättningar sker på huset pga. järnvägen

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

4.1

Trafikverkets ambitionsnivå för komfortvibrationer är 0,4 mm/s vägd RMS. Aktuell bostad bedöms ha komfortvibrationer som underskrider det. Lägre nivåer än så kan uppfattas av de boende (känsletröskeln ligger på 0,15 mm/s). Däremot kan så låga vibrationer inte medföra byggnadsskador. En kompletterande bedömning av vibrationer är utförd för denna fastighet.

5. Sundsvalls kommun

Företrädare	Ordförande, stadsbyggnadsnämnden
Namn	Erland Solander
Adress	851 85 Sundsvall

I yttrandet framförs följande (Yttrande har lämnats som berör både järnvägsplan och vägplan):

5.1

Tingstagärdesbäcken

Sundsvalls kommun anser att Trafikverket bör ompröva förslaget att låta befintlig kulvert ligga kvar då

- Risk föreligger för framtida haverier på grund av kulvertens nuvarande konstruktion med skarv mellan två konstruktiva kulvertlösningar under planerat spår.
- Ökade flöden på grund av klimatförändringar
- Ökade flöden kan uppstå pga. framtida exploateringar i området

5.2

Bygglov bullerskärmar.

Bullerskärmar är bygglovspliktiga och Sundsvalls kommun accepterar inte ett avsteg från prövningskraven. Detaljutformning skall ske i samråd med kommunen.

5.3

Landskapsanpassning Dingersjö

Sundsvalls kommun ser positivt på Trafikverkets förslag till att ta mer mark i anspråk för att åstadkomma god landskapsanpassning vid ny vägbro över järnvägen vid Dingersjö än vad som krävs rent tekniskt för anläggningen.



5.4

Kollektivtrafik

I det kommande arbetet med ombyggnad av nuvarande E4 är det viktigt att beakta kollektivtrafikens förutsättningar och behov för att inte riskera förlängda restider och minskad attraktivitet för kollektivt resande.

I MKB för järnvägsplanen bör framgå att järnvägen med en tågstation blir en viktig målpunkt och inte bara en barriär genom samhället.

5.5

Kommunala planer

Texter i MKB och planbeskrivning som berör kommunala planer bör uppdateras då Sundsvalls nya översiktsplan antogs 26 maj. Kartor från FÖP Njurunda tätortsområde kan ersättas med kartutsnitt från nya ÖP. Det bör även framgå hur utpekade exploateringsområden påverkas av järnvägsplanen.

5.6

Skyddsåtgärder kan behövas i anslutning till vattendrag för att fånga upp partikelföroreningar från tågtrafiken och leda dem bort från bäckmiljöer.

5.7

Miljökontoret bör ges möjlighet att lämna synpunkter i samband med byggskedet.

5.8

Ängarna på halvön vid Ljungans norra strand bör skyddas från intrång i byggskedet.

5.9

Viktigaste vattendragen att ta hänsyn till är Åbäcken, Stångån och Ljungan.

5.10

Eventuella vandringshinder i bäckar och åar bör åtgärdas och där det är möjligt bör kulverterade vattendrag lyftas upp.

5.11

Förorenade massor behöver hanteras kontrollerat och inom ramen för § 28 anmälningar.

5.12

Redaktionella synpunkter (Endast synpunkter som berör järnvägsplanen redovisas)

Exploateringsområden benämns inte som HOT spots i ÖP. JP sid 17.

Pendeltåg trafikerar inte aktuell del av Ostkustbanan. MKB sid 24.

Avsiktsförklaring är påskriven. MKB sid 25.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt (Bemöts på samma sätt i väg och järnvägsplan)

5.1

Trafikverket har som grund för sitt ställningstagande dels filmat och besiktat kulverten dels beräknat dimensionerande flöde med beaktande av framtida klimatförändringar (30 % ökning).

Trafikverkets bedömning är att kulvertens kondition är sådan att det inte är motiverat att byta ut den i dagsläget och en infodring/relining alltid kan göras i senare skede.



Kulverten ligger dessutom i det område som sannolikt kommer att byggas om när dubbelspårsutbyggnaden sker och som konsekvens av det kommer även en ombyggnad av Tunavägskorsningen och vägbron över järnvägen blir aktuell vilket ytterligare talar för att inte bygga om kulverten i nuläget.

I kommunens ÖP utpekas området norr om Klockarberget och Värstaborg som attraktivt för byggande på lång sikt. Konsekvenser och kostnader för VA hanteringen i ny exploateringar anser Trafikverket skall bäras av dessa. Avvattningen av nya exploateringar kan ske med lokal hantering eller genom att ny kulvert byggs (borras) under väg och järnväg.

5.2

Trafikverket noterar ställningstagande och ändrar på plankartorna och i plan. Detaljutformningen av bullerskärmmarna har hela tiden planerats att ske i samråd med kommunen.

5.3

Trafikverket noterar att samsyn råder kring landskapsåtgärder i området.

5.4

I planeringsarbete har förts en kontinuerlig diskussion med kollektivtrafikmyndigheten. Placering av hållplatser och förslag till skyltad hastighet har skett i dialog med kommunens representanter.

Trafikverket noterar att vi kunde varit tydligare med det positiva budskapet kring järnvägens effekter i järnvägsplanen. MKB kommer dock inte att justeras då den redan är godkänd av länsstyrelsen.

5.5

Text justeras i planbeskrivningen så att den refererar till den nyligen antagna översiktsplanen. MKB kommer dock inte att justeras då den godkändes innan översiktsplanen antogs.

5.6

Föroreningar från järnvägen är i första hand bundet till partiklar i dagvattnet. En järnväg avvattnas i första hand genom bankroppen till skillnad mot en väg där avvattning i huvudsak sker via avrinning på den hårdgjorda ytan. Studier av föroreningsmängder i avrinnande vatten från en järnvägsbank visar att föroreningarna i första hand återfinns i bankroppen, partiklarna med föroreningar fastnar på vägen ner till bankroppens dränering. Trafikverket har därför gjort bedömningen att risken för att dagvatten från järnvägen skall förorena vattendragen är liten och att inga skyddsåtgärder behövs.

5.7

I planen framgår vilka ärenden som bedöms vara prövning respektive anmälningsärenden, även i övrigt kommer dialog att föras med kommunen under hela byggprocessen.

5.8

I planbeskrivningen och på plankartorna framgår vilka ytor som Trafikverket bedömer nödvändiga för att genomföra byggandet av vägen och järnvägen. Vi berör inte ängarna på halvön. Dessa begränsningar kommer att ingå som förutsättningar för entreprenören.

5.9

Skyddsåtgärder för Ljungan och Stångån har föreslagits i planbeskrivningen i form av tillbakadragna landfasten som möjliggör åtkomst till strandzonen och passage förbi brolägena. Åbäcken berörs bara indirekt som ett tillflöde till Stångån.

5.10

Den enda bäck som berörs är Tingstagärdesbäcken med begränsade naturvärden. Bäckens är i dag dels kulverterad under väg och järnväg med Trafikverket som huvudman och dels ytterligare 130 m med kommunen som huvudman. Trumman under ligger cirka 8 meter djupt, vilket försvårar möjligheterna till åtgärder. Även om den delen av kulverten som ligger utanför väg- och järnvägsanläggningen tas bort återstår en cirka 125 m lång



den förlängda mötesstationen varför yttrande och svar även redovisas i granskningskommentarer för järnvägsplanen.)

6.3

Nuvarande gång och cykelväg längs Ljungans strand rustas upp och planeras om samt förses med belysning, rastplatser, belägg och staket på utsatta platser.

6.4

Lokalvägen, den ombyggda E4, byggs i samma planläge som nuvarande väg från Tunavägen till Klockarberget. Befintlig växtlighet på nuvarande vägs västra sida behålls.

6.5

Planerad serviceväg byggs på lokalvägens, ombyggda E4, sydöstra sida, alternativt byggs parkeringsfickor på lokalvägen för Trafikverkets servicefordon

6.6

Befintligt spår läge nyttjas för framtida huvudtågspår och mötesspåret byggs väster om detta. Utbyggnaden utförs etappvis där mötesspåret byggs i 1:a etapp, med trafik på befintligt spår och en 2:a etapp där huvudspåret, östra spåret, byggs, med trafik på det nybyggda mötesspåret.

6.7

Ett utförande enligt ovan innebär att ny väg till Värstaborg inte behöver anläggas och marken kan nyttjas för vår verksamhet, hagar och bygge av ridhus.

6.8

Lös in Värstaborg i stället för att ta mark som nyttjas för affärsverksamhet i anspråk för tillfartsväg.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

6.1

Ekvivalent sammanslagen (väg+järnväg) ljudnivå vid Kvissle 3:49 är beräknad till 56 dBA, enbart vägtrafik är lägre än 50 dBA. Överväganden för enskilda bostäder har gjorts för ett antal fastigheter på denna sida av E4 som beräknas få ljudnivåer över 60 dBA ekvivalent ljudnivå från tågtrafik och/eller 55 dBA från vägtrafik, se PM Buller och Vibrationer bilaga 6. Vid ingen av dessa har det bedömts samhällsekonomiskt lönsamt med spår- och/eller vägnära åtgärder. En åtgärd längs vägen skulle inte göra nytta för buller från järnvägen och det är trångt mellan väg och järnväg. Det är därför inte aktuellt med spår- eller vägnära bullerskydd på denna sträcka.

Den barriär med växtlighet som står längs nuvarande E4 kommer att försvinna vid flytten av vägen. Växtlighet har enbart ringa effekt på trafikbuller men kan ha en viss positiv psykologisk effekt då störningskällan döljs. För att få ett skydd mot buller krävs en tät åtgärd såsom en jordvall eller ett helt tätt plank. Trafikverket har inte för avsikt att plantera en barriär med växtlighet inom vägområdet. Ni som fastighetsägare kan utanför nytt vägområde plantera nya träd som då utgör en ny barriär med växtlighet.

6.2

Trafikverket har utrett spår- och vägnära åtgärder med dessa har som framgår av 6.1 inte bedömts "samhällsekonomiskt lönsamma". Bullerskyddsåtgärder på fastigheten som fönsteråtgärder och uteplats kommer att utredas.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt hämtade ur vägplanen

6.3

Aktuell del av nuvarande E4 utgör en del av framtida länsväg mellan Njurundabommen och Sundsvall. Trafikverket har bland annat i en Åtgärdsvalstudie studerat förutsättningarna för alla trafikslag på sträckan. Studien visar att en attraktiv och "effektiv" gång- och cykelförbindelse är viktig. En förläggning av gång- och cykelförbindelsen långt från vägen kommer att innebära en längre väg samt omöjliggöra angöring av busshållplatser, bostäder och verksamheter på västra sidan av väg och järnväg. Nuvarande gång- och cykelväg längs Ljungans strand kommer att finnas kvar och vara ett alternativ till gång- och cykelvägen som följer länsvägen.



6.4

För att rymma två nya spår väster om befintligt spår måste flytt av vägen ske för att uppfylla de säkerhetskrav, skyddsavstånd, som gäller mellan väg och järnväg.

Att nyttja befintlig järnvägsbank har inte bedömts möjligt då detta skulle innebära stora störningar i tågtrafiken under byggtiden samt stora och kostsamma förstärkningsåtgärder. Ljungans nippkant, där nuvarande spår ligger klarar inte dagens säkerhetskrav med hänsyn till stabilitet vid nybyggnad. Slänterna och grunden är inte tillräckligt stabil och kräver omfattande förstärkningsåtgärder för att kunna utgöra en del av den framtida järnvägen.

6.5

Trafikverket har föreslagit en lösning där befintlig järnvägsbank nyttjas för serviceväg för drift av mötesstationen. Att nyttja den allmänna vägen och förse den med parkeringsfickor anser trafikverket var olämpligt då dessa i så fall hamnar inom det skyddsavstånd som gäller om inte den ombyggda E4 flyttas ännu längre västerut.

6.6

Ett etappvis byggande enligt förslaget är inte rimlig med de störningar det innebär för pågående trafik och uppfyller inte kraven på spårgeometrin. Förslaget är även väsentligt kostsammare och med betydande störningar för pågående järnvägstrafik. Befintligt spår läge uppfyller dessutom inte säkerhetskraven med hänsyn till stabilitet vid nybyggnad vilket medför omfattande förstärkningsåtgärder. Vissa förstärkningsåtgärder krävs även för föreslaget läge för järnvägen.

6.7

Se även pkt 6.6

Noterbart är att Sundsvalls Kommun i sin översiktsplan utpekar området som attraktivt för byggande och lämpligt att planera för fler bostäder exempelvis småhus.

6.6

I Värstaborg bedrivs i dag en omfattande föreningsverksamhet. Trafikverket bedömer att de åtgärder som föreslås för att fortsatt verksamhet skall kunna bedrivas som rimliga och ekonomiskt försvarbara. Vägen kommer för övrigt att nyttjas även av fastigheterna Kvissle 1:124 och Kvissle 3:25.

7. Kvissle 5:1, 1:20 och 1:21 333+895 – 334+257

Lagfaren ägare/Andel Per Nilsson 1/2, Elisabet Sahlin 1/2

Namn Per Nilsson, Elisabet Sahlin

Adress Lovägen 2, 862 32 Kvissleby

Yttrandet framförs följande (*Yttrande har lämnats som berör både järnvägsplan och vägplan*):

7.1

Bygg gång- och cykelvägen på östra sida om järnvägen och kombinera den med planerad serviceväg. Ger minskat intrång på fastigheter och färre fastighetsutfarter utfarter över gång- och cykelvägen.

7.2 (Berör i första hand vägplanen)

En gång- och cykelväg på västra sida får inte försämra vår utfart på länsvägen

7.3 (Berör i första hand vägplanen)

Ytvatten från Tunavägen avbördas till åkermarken. Planerad förstärkning av vägbanken i norra delen kommer att försvåra avrinningen. En ombyggnad måste garantera att vattnet dräneras från åkermarken.

7.4

Uppmärksammar att det finns en brunn som används sommartid på fastigheten. Jag anser att trafikverket skall garantera att den inte påverkas.

7.5



Bullernivåer utomhus är över riktvärdet. Bullernivåerna kommer att öka genom beslutet att bygga dubbelspår. Då trafikverket genom utbyggnaden förorsakar olägenhet och för andra delsträckor gör spårnära bullerskyddsåtgärder är det upp till Trafikverket att även på vår sträcka utföra åtgärder oaktat kostnaderna.

7.6

Om gång- och cykelväg planeras öster om nuvarande E4 inpå åkermark måste arkeologiska undersökningar utföras även här.

7.7

En planerad serviceväg väster om vägombyggnaden kommer att gå över befintliga avloppsledning. Redan den trafik som förekommit vid undersökning av ledningar har förorsakat sättningar i marken. Ledningen är gammal och skador kommer att förorsaka konsekvenser för fastigheten. Jag förutsätter att jag inte lider skada av detta.

7.8

Hur säkerställs åtkomst till den mark som ingår i vår fastighet öster om planerad järnväg

Kommentar från Trafikverket Region Mitt *(Yttrandet bemöts på samma sätt i väg och järnvägsplan)*

7.1

Aktuell del av nuvarande E4 utgör en del av framtida länsväg mellan Njurundabommen och Sundsvall. Trafikverket har bland annat i en Åtgärdsvalsstudie studerat förutsättningarna för alla trafikslag på sträckan. Studien visar att en attraktiv och "effektiv" gång- och cykelförbindelse är viktig. En förläggning av gång- och cykelförbindelsen långt från vägen kommer att innebära en längre väg samt omöjliggöra, angöring av busshållplatser, bostäder och verksamheter på västra sidan av väg och järnväg.

7.2

Lovägen kommer att ansluta till länsvägen på samma sätt som i dag.

7.3

Inventering av MittSverige Vattens ledningsnät i samband med vägplanearbetet har påvisat brister i ledningsnätet i området. Trafikverket och MittSverige Vatten har påbörjat projektering av en förnyelse av vatten, spillvatten och dagvattenledningarna i området. Projekteringen kommer att anpassas till planerad vägombyggnad.

7.4

Provtagning i brunnen kommer att ske inför byggstart för att dokumentera status, uppföljning kommer sedan att ske under byggtiden.

7.5

Trafiken på Ostkustbanan kommer att öka, oaktat om mötesspåret byggs eller inte. Skillnaden i antalet tåg på Ostkustbanan med utbyggd mötesstation är 3 tåg/dygn (78 st. jämfört med 75, prognosår 2030), dvs. skillnaden i bullerstörning är marginell. I dag trafikeras sträckan av 48 tåg/dygn. En förändring av bullersituationen kommer därför att ske även om inte mötesstationen byggs. Om mötesstationen inte byggs gäller dock andra riktvärden med lägre ambitionsnivå.

Trafikverket arbetar efter gällande riktlinjer. Riktlinjerna för väg respektive järnväg innehåller ljudnivåer för övervägande av åtgärd i den mån det är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat.

Trafikverket strävar att uppnå dessa riktvärden. Riktvärdena är dock inga gränsvärden utan ska alltid sättas i relation till kostnad och miljönytta. För ombyggnad av järnväg finns dessutom högsta acceptabla nivåer, dvs. ljudnivåer som ska klaras oberoende kostnad (och samhällsekonomisk lönsamhet). Dessa ljudnivåer klaras på Kvissle 5:1. Trafikverket har övervägt åtgärder för att klara samtliga riktvärden vid Kvissle 5:1, se PM Buller och Vibrationer bilaga 6 sid 24. Med fastighetsnära åtgärder bedöms samtliga riktvärden klaras utom 60 dBA



ekvivalent ljudnivå utomhus. De spår- och vägnära åtgärder som krävs för att klara även utomhusmiljön bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamma på denna delsträcka.

7.6

Ingen ny gång- och cykelväg planeras öster om nuvarande E4.

Alla markområden som berörs av byggnationerna, både temporärt och permanent kommer att dokumenteras av arkeologisk expertis.

7.7

Ingen serviceväg är planerad väster om vägombyggnaden, dock finns mark för tillfälligt nyttjande redovisad i planen, vilket innebär att trafikverket bedömer att denna mark behövs tillfälligt för att bygga den nya vägen och planerad VA-ombyggnad.

I den förnyelse av det allmänna vatten- och avloppsnätet som planeras enl. pkt 16.3 kommer spill och dagvattenledningar att byggas om förbi Er fastighet. Även servisavsättningen mot fastigheten kommer att åtgärdas så lång in mot fastigheterna att den inte äventyras under bygg- eller driftskedet.

7.8

Åtkomst kan ske via den serviceväg som planeras på järnvägens östra sida.

8. Dingersjö 2:9 333+086 – 333+153

Lagfaren ägare/Andel	Marie Alke ½, Einar Alke ½	
Namn	Marie Alke,	Einar Alke
Adress	Rondovägen 170, 142 41 Skogås	Norderön 143 832 93Frösön

I yttrandet framförs följande:

8.1

En jordvall med material från den nedsänkta järnvägen är oestetisk och olämplig i den gamla kulturmiljö som är utmärkande för platsen som i stället för att försämrans borde förstärkas i samband med ombyggnaden av väg- och järnväg.

Platsen för planerad bullervall är dessutom en medeltida bytomt och kanske fornlämning enligt MKB utredning. Därför är det olämpligt med en jordvall på mark över det som arkeologer anser kan vara det ursprungliga Värsta, som i så fall kan vara intressant att utforska i framtiden.

Funktionen kan ifrågasättas och verkar inte stämma med den ursprungliga utredning som utförts av Ramböll utan verkar snarare vara en efterkonstruktion för att bli av med jordmassor från bygget.

8.2

Befintlig järnvägsbro över Ljungan bör vara kvar och användas som rekreations och transportbro för gång och cykeltrafik till invånare och kanske även turister. Man skulle kunna hyra ut dressiner som man kan färdas på en lämplig sträcka. Det skulle ha stort värde för bygden och turistnäringen. Området är ju dessutom vackert så det skulle kunna utvidgas till andra positiva näringsbildningar och ha en positiv utveckling för bygden. Järnvägsbron har ett stort värde eftersom den är en vacker kulturbro som inte borde rivas.

8.3

Den gamla järnvägsbron över Stångån bör heller inte rivas av samma anledning eftersom den är en gammal kulturbro och har ett stort värde.

8.4

Pengar borde avsättas för att återställa de träd och buskar som finns, men framför allt har funnits vid de gamla järnvägsöverfarterna och efter den gamla vägen som fanns före den breddade E4-an.



8.5

Vi önskar att Trafikverket värderar fastigheten 2: 9 med alla hus och byggnader utifrån likvärdig fastighet. Inte bara huvudbyggnaden och annexet ska lösas in. Redan påbörjade värderingar borde kunna nyttjas som underlag för förhandlingar om den inlösen vi i princip varit överens om. Fastigheten kommer att bli utan värde för oss efter inlösen av huvudbyggnaden. Osäkerheten som har rått och råder kring inlösen och rivning av husen har i flera år påverkat våra möjligheter att nyttja den potential som finns negativt.

En inlösen av samtliga byggnader på fastigheten 2:9 anser vi vara det enda rimliga ur samtliga, även här ej nämnda aspekter.

Vi önskar att Trafikverket värderar och löser in fastigheten 2: 9 med alla hus och byggnader som en helhet.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

8.1

Spårnära bullerskyddsåtgärder är antingen skärmar eller vallar. I aktuellt läge innebär spårnära bullerskydd en väsentlig förbättring för den fastighet som bedöms kunna vara kvar. Trafikverkets bedömning är att en vall utgör en mindre "störning" i landskapsbilden än ett plank. Vallen kommer så långt det är möjligt att ges flacka lutningar och lämplig växtlighet så att den smälter in i landskapet. Bullervallen är inte ett massupplag utan en skyddsåtgärd som under arbetets gång visat sig vara motiverad och ekonomiskt försvarbar. Innan byggarbeten påbörjas kommer eventuella kulturlämningar att vara dokumenterade. Fortsatta arkeologiska undersökningar kommer att genomföras under sommaren/hösten 2014 samt även 2015 om det krävs, i länsstyrelsens regi.

8.2

Rivningen av bron kommer att öka tillgängligheten längs Ljungans stränder. Den nya bron kommer att medge att djur och människor fritt kan röra sig på båda älvsidorna. I samband med den serviceväg som byggs för järnvägsdriften kommer en parkeringsplats att anläggas på norra sidan för fiskare. Vår uppfattning är att åtgärderna kommer att öka attraktionskraften.

8.3

Rivningen av bron kommer väsentligt att öka tillgängligheten längs Stångåns stränder och den ligger så nära den nya järnvägsbron över Stångån så det är inte rimligt eller möjligt att ha den kvar.

8.4

I planen finns beskrivet vilka landskaps- och gestaltningsåtgärder som trafikverket avser att genomföra i samband med utbyggnad av mötesstationen. Utgångspunkten för föreslagna åtgärder finns beskrivet i Gestaltnings PM där Trafikverket redovisar en analys av vägens och järnvägens påverkan på landskapet och vilka gestaltnings- och landskapsåtgärder som bedömts lämpliga. Plantering av träd i påtalade lägen har inte kommit fram som ett resultat av detta arbete. En modern järnväg har dessutom alltid en trädsäkringszon på 20 m på vardera sidan om spåret varför något egentligt utrymme för planteringar på aktuell sträcka inte finns.

8.5

Trafikverket har tidigare uppfattat det som att fastighetsägaren ville behålla ekonomibyggnader och kvarvarande mark. Trafikverket noterar den nya ståndpunkten och ser inget hinder för inlösen av samtliga byggnader och marken närmast. Trafikverket har talat med fastighetsägaren för att tydliggöra vilka önskemål som finns och det framkom då att det är byggnaderna och området däromkring som önskas inlösas och inte hela fastigheten.

9. Dingersjö 3:58, 1:124 333+240 – 333+410

Lagfaren ägare/Andel	Burestenen AB 1/1
Namn	John Hägglund, Ordförande
Adress	Njurundavägen 105, 862 41 Njurunda



I yttrandet framförs följande: *(Yttrande har lämnats på vägplan och järnvägsplan, då synpunkter berör både väg och järnvägsplan redovisas samtliga synpunkter och trafikverkets bemötande i både vägplanens och järnvägsplanens granskningsutlåtanden):*

9.1

Burestenen har avvikande mening om dels hur många tillfällen Trafikverket och företrädare för fastigheten träffats under planprocessen, Burestenen hävdar att endast ett möte är genomfört (14/5), dels att uppfattningen att vägombyggnaden innebär "mindre intrång" inte alls delas.

9.2

Burestenen påpekar att industrilokalen innehåller kontorsytor på ca 600 kvm med ett 40 tal arbetsplatser och att fastigheten inte finns med i den Buller och vibrationsutredning som gjorts. Den försämring av arbetsmiljön som mötesstationen kommer att innebära kan påverka befintliga hyreskontrakt och möjligheten till ny uthyrning i framtiden.

9.3

Buller och vibrationsutredningen bör göras om då kontorslokalerna ligger nära järnvägen. Utredningen bör beskriva påverkan under byggtiden och även därefter då järnvägen tagits i fullt bruk. Burestenen anser även att kontorslokalerna skall klassas som arbetslokal för tyst verksamhet.

Yttrande gällande vägplanen

9.4

Burestenen har avvikande mening om dels hur många tillfällen Trafikverket och företrädare för fastigheten träffats under planprocessen, Burestenen hävdar att endast ett möte är genomfört (14/5), dels att uppfattningen att vägombyggnaden innebär "mindre intrång" inte alls delas.

9.5

Trafikverket har inte beaktat synpunkter lämnade på samrådsunderlaget för vägplanen.

9.6

Inga direkta utfarter till lokalvägen finns föreslagna för verkstadsdelen som vi önskat.

9.7

Uppställningsytor om ca 1600 kvm försvinner i och med vägombyggnaden, vilket påverkar möjligheten att affärsmässigt driva nuvarande verksamhet.

9.8

Placeringen av gångvägen på västra sidan är ingen trafiksäker lösning beaktat alla transporter som angör fastigheten.

9.9

Den yta som tas i anspråk för gångvägen nyttjas i dag som snöupplag. Anläggandet av gång- och cykelvägen kommer att innebära ökade kostnader för snöröjning.

9.10

Trafikverket har inte beaktat "Hänsynsmålet" vid placering av gång och cykelväg med hänsyn till oskyddade trafikanter och trafiksäkerhet.

9.11

Trafikverket har inte tagit hänsyn till pkt 2 – 5 i de synpunkter vi lämnat på samrådsunderlaget, och någon ordnad dialog har inte förts med oss.

9:12

Tillfällig nyttjanderätt under 24 månader innebär att åtkomsten till verkstadsdelen begränsas till gissningsvis 8 m fordon vilket innebär att NCC och TKMAB inte kan bedriva sin verksamhet.



9:13

Vi förutsätter att vår infart till Kvissle 1:124 är tillgänglig under hela byggtiden.

9:14

Buresteningen utgår ifrån att Trafikverket tar fram en ny vägplan som på ett bättre sätt beaktar trafiksäkerheten och som ger förutsättningar för fortsatt drift av verksamheten på anläggningen.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

9.1

Trafikverket har träffat representanter från Buresteningen AB vid flera tillfällen från 2012 och framåt och berättat om projektets förslag till lösningar fortlöpande.

Begreppet ”mindre intrång” är en värdering, och riktigheten i den beror naturligtvis från vilken sida den betraktas. Arealmässigt anser vi dock att intrånget är mindre, en bedömning av i vilken grad den påverkar verksamheten görs naturligtvis bäst av fastighetsägaren.

9.2

För gällande planeringsfall, väsentlig ombyggnad, är riktvärdet för arbetslokaler för tyst verksamhet 60 dBA maximal ljudnivå inomhus. En normal fasad dämpar 30 dBA. De fastigheter som har arbetslokaler för tyst verksamhet med en maximal ljudnivå utomhus vid fasad som överskrider 90 dBA (beräknas medföra över 60 dBA inomhus) har identifierats som sakägare i genomförd bullerutredning. De maximala ljudnivåerna utomhus vid fasad vid Buresteningens fastighet överskrider inte 90 dBA varför densamma inte ingår som sakägare för buller i den Buller och vibrationsutredning som genomförts.

9:3

Oberoende om lokalerna klassas som arbetslokal för tyst verksamhet eller inte så är inte beräknande bullernivåerna tillräckligt höga för att fastigheten ska betraktas som sakägare för buller i denna järnvägsplan, se svar 9.2.

Under byggtiden gäller andra regler för bullrande verksamhet. Trafikverket utgår då från Naturvårdsverkets råd (NFS 2004:15) om buller från byggplatser.

Kommentar från Trafikverket Region Mitt hämtade ur vägplanen

9.4

Se 9.1

9.5

Trafikverket har beaktat men inte bedömt det möjligt att tillmötesgå alla synpunkter lämnade på samrådsunderlaget.

9.6

Trafikverket bedömer att det innebär säkerhetsrisker att ha ytterligare utfarter vid verkstaden som också innebär backrörelser över gång- och cykelvägen och att en sådan lösning är olämplig.

9.7

I vägplanen tas följande mark i anspråk med vägrätt (558 m²), inskränkt vägrätt (188 m²) och Tillfällig nyttjanderätt (638 m²) för den flyttade vägen. Det går att tillföra fastigheten angränsande mark vilket vi får diskutera vidare.

9.8

Trafikverkets bedömning är att angöring till fastigheten över planerad gång- och cykelväg utgör tillräckligt god standard med hänsyn till siktförhållande, skyltad hastighet och trafikmängder.



9.9

Området mellan nuvarande väggkant och nuvarande dike = befintligt plank, där framtida gång- och cykelvägen är tänkt att placeras utgörs av mark där Trafikverket i dag har vägrätt. Att marken nyttjas av fastighetsägaren som snöupplag var inte känt av Trafikverket och är inte en ersättningsfråga.

9.10

Se pkt 9.8

9.11

Se svar pkt 9.1 och 9.5

9.12

I planen är 24 månaders nyttjande av mark med tillfällig nyttjanderätt inskriven. I utsatta lägen kan entreprenörens rätt att nyttja marken begränsas, trafikverket kommer att samråda med er kring vad som är möjligt och lämpligt i detta läge.

9:13

Fastigheten kommer att var tillgänglig under hela byggtiden.

9:14

Trafikverkets uppfattning, vilken för övrigt delas av polismyndigheten, se yttrande nr 6 i vägplanen, är att planen uppfyller kraven på god trafiksäkerhet. Byggandet av ny infrastruktur innebär alltid intressekonflikter mellan enskilda och allmänna intressen. Det allmänna intresset dvs. byggandet av ny mötesstation och ombyggnad av nuvarande E4 väger här tungt vilket innebär att alla enskilda önskemål inte kan uppfyllas.

10. Holger Daniels

Företrädare

Namn	Holger Daniels
Adress	Gamla vägen 78 862 32 Kvissleby

I yttrandet framförs följande:

10.1

Helst skulle en hållplats vid järnvägen byggas i Kvissleby, då det finns många fler invånare där. Dessutom bor väldigt många mer där som inte har bil. Många i Njurundabommen har långa vägar till hållplatsen vid järnvägen då bebyggelsen är utspridd.

10.2

När hållplatsen nu hamnar vid Njurundabommen bör den åtminstone vara väldigt lätt att nå med cykel. Som planen föreslå nu, är man tvungen att cykla först västerut mot trafikplatsen med 551, för att sen vända "tillbaka" mot sydöst för att nå plattformen. Även om det objektivt inte är en stor omväg, kommer det subjektivt uppfattas som en stor onödig sväng. Det vore mycket bättre att kunna cykla längs med eller under järnvägsbron över Ljungan. Naturligtvis bli bron lite dyrare vid byggandet, men miljövinsten blir stor.

Det måste vara lätt att cykla mot Bommen, annars kommer folk utan bil avstå. De som har bil blir mer benägen att ta den, och när man ändå har parkerat rumpan i sätet är det lättare att ta bilen hela vägen istället för att byta till tåg

Kommentar från Trafikverket Region Mitt

10.1



I Länsstyrelsen utredning ”Stationslokaliseringar för lokal tågtrafik” som ligger grund för valt stationsläge i järnvägsplanen för den förlängda mötesstationen i Dingersjö utpekas Njurundabommen och Kvissleby som möjliga stationslägen. Trafikverket kommer att utreda stationsläget i Kvissleby när planeringsarbetet för dubbelspåret in mot Sundsvall startar. Trafikverket har också i den nyligen antagna nationella planen fått pengar för att starta detta arbete.

10.2

Riktvärdet för god tillgänglighet med cykel är 2 -3 km fågelvägen vid högklassig förbindelse (utan stora nivåskillnader och trafikbarriärer). Det innebär att all bebyggelse i Njurundabommen och Klockarberget hamnar inom det avståndet och ger stationen ett attraherande läge.

Attraktiva cykelvägar är något som betonas både i kommunens planering och i den Åtgärdsvalsstudie som gjorts gällande resande mellan Njurundabommen och Sundsvall. För delen Njurundabommen – Tunavägen är en 3 – 4 meter bred gång- och cykelväg föreslagen.

Trafikverkets bedömning är att en gång- och cykelförbindelse längs med eller under järnvägsbron över Ljungan inte skulle öka hållplatsens attraktionskraft i sådan grad att det motiverar merkostnaden.

Bron är i föreslagen utformning medvetet gjord så slank som möjligt vilket bedömts viktigt ur landskapsbildsynpunkt, en gång och cykeldel under bron skulle öka konstruktionshöjden med 2 – 3 m vilket inverkar negativt på landskapsbilden. Se även svar på yttrade 1.1.

11. Dingersjö 21:1, 332+934 – 333+070

Lagfaren ägare/Andel	Wilhelm Engström 1/2, Gudrun Sundqvist Engström 1/2	
Namn	Wilhelm Engström,	Gudrun Sundqvist Engström
Adress	Meteorvägen 1C, 175 60 Järfälla	Bygatan 21 lgh 1303, 171 49 Solna

I yttrandet framförs följande (*Yttrande har lämnats som berör både järnvägsplan och vägplan*):

11.1

Planerna innebär radikalt förändrade förutsättningar för bedriven näringsverksamhet. Bostadshuset måste tas bort pga. Trafikverkets markbehov samt buller och vibrationer av planerad väg- och järnvägstrafik

- Kvarvarande marks framtida användning begränsas i olika avseenden av Trafikverkets planerade trafiklösningar, av buller och vibrationer och möjligen tillgänglighet genom ändringar i in- och utfarter
- Den kommersiella fastighetens utfarter till nuvarande E4 minskas till två utfarter, bägge belägna på den tredjedel av fastigheten som utarrenderas till Statoil; övrig ca 2/3 av fastigheten anser Trafikverket skall ske genom överfart av till Statoil utarrenderad mark.
- Bostadshusets koppling till servicebyggnaden, eliminerar i allt väsentligt det framtida behoven av servicebyggnaden, som således blir obehövlig
- Såvitt kan utronas av för oss tillgänglig information, kommer den direkta påverkan på bensinstationen att vara begränsad, medan den indirekta påverkan av affärsläget av bl.a. sämre in- och utfarter och nära nog halvering av vägbredden, kan bli betydande.
- På fastigheten finns flera mindre byggnader, varav den s.k. källaren, genom sin koppling till bostadshuset, blir helt obehövlig.
- Förändringar som en följd av planerna kommer i flera avseenden att påverka fastighetens ekonomi och värde som näringsfastighet.

11.2

Fastighetsägaren vill att förhandling om inlösen av fastigheten inleds omgående

11.3

Kvarvarande marks användning.

Ombyggnad av väg och järnväg kommer att påverka markens användbarhet, dels genom den fysiska påverkan, färre utfarter mot den allmänna vägen dels genom buller och vibrationer

11.4

Rejåla till- och utfarter är strategiska för verksamhet som är möjlig att utveckla för att förränta marken.

- Fastighetsägaren anser att den ”södra infarten skall behållas då dels är nödvändig för att utveckla framtida verksamhet på den södra delen av fastigheten dels för att de infarter som finns på den del av fastigheten som arrenderas av Statoil är olämpliga att användas av eventuell annan verksamhet.
- Fastigheten får inte skymmas av vallar eller dyl. som förhindrar insyn från vägen.
- Fastighetsägaren ifrågasätter om vald vägsektion och avsaknad av separata körfält för svängande fordon som skall angöra fastigheten är trafiksäkert och om de prognossiffror som sektionsvalet bygger på är riktiga. En förändring av infartsmöjligheten kommer att ha stor betydelse för att bibehålla fastighetens attraktivitet som plats för handel och service.
- Vägen skall ha den kapacitet som erfordras för de strömmar av fordon som väljer denna väg.
- Trafikhinder av vilket slag det månde måste bannlysas.
- Det är viktigt att Statoils del av fastigheten inte påverkas och att det finns oförändrade förutsättningar för Statoil att bedriva en lönsam verksamhet på det arrenderade området.
- Förlägg planerad hållplats för järnvägen i Dingersjö i stället för Njurundabommen

Kommentar från Trafikverket Region Mitt (*Bemöts på samma sätt i väg och järnvägsplan*)

11.1

Trafikverket har i planen föreslagit inlösen av bostadsfastigheten på grund av markintrång och buller. Markintrånget tillhör vägplanen, medan buller är i första hand kopplat till den ökade järnvägstrafiken. Åtgärder för att säkerställa bullernivåer är inte samhällsekonomiskt lönsamma (mycket olönsam enligt Trafikverkets bedömningsmodell BUSE). Då bullersituationen ändå pekar på inlösen har den bredare vägsektionen valts förbi huset vilket innebär att även vägens markbehov omfattar delar av byggnaden. På delen förbi Statoil har smalare sektion valt för att inte inkräkta på de ytor som nyttjas av Statoil. Trafikverket delar inte uppfattningen att infartsmöjligheten till Statoil försämrats.

Trafikverket har enligt fastighetsägarens önskemål ändrat i vägplanen så att även den södra infarten till fastigheten är kvar för eventuell framtida verksamhet.

11.2

Dialog under planens framtagande har förts och dialog kring inlösen kan fortsätta men slutförhandling kring inlösen kan ske när vägplanen fastställts och vunnit laga kraft

11.3

Södra infarten är kvar, se pkt 11.1

Byggandet av ny infrastruktur innebär alltid intressekonflikter mellan enskilda och allmänna intressen. Det allmänna intresset dvs. byggandet av ny mötesstation och ombyggnad av nuvarande E4 väger här tungt vilket innebär att enskilda intressen drabbas. Den ”skada” som uppstår för enskilda kommer att regleras när planen fastställts. Noterbart är också att en ökning av tågtrafiken och med den följande ökningen av buller och vibrationer

kommer att ske på Ostkustbanan vare sig denna mötesstation byggs eller inte. Skillnad i prognostiserad tågtrafik år 2030 mellan nollalternativet (ingen utbyggd mötesstation) och utbyggd mötesstation är endast 3 tåg/dygn.

11.4

Södra infarten är kvar, se pkt 11.1

- Inga vallar, plank är föreslagna på västra sidan av vägen
- Trafikverkets uppfattning är att föreslagen vägsektion är väl anpassad till framtida trafikvolym och detta i kombination med en sänkt skyltad hastighet utgör en trafiksäker lösning och inte utgör ett hinder för verksamhet på fastigheten.
- Vägen har en sektion som är vald med hänsyn till prognostiserad trafikmängd. Sen är det naturligtvis som påståendet antyder att vald sektion, och skyltad hastighet påverkar restid och därmed vald resväg och därmed utgör ett styrmedel i trafikplanering och trafiksäkerhetsarbetet. Ett självklart trafiksäkerhetsmål är att trafik med målpunkter norrut flyttas från nuvarande E4 till den nya E4.
- Den nya lokalvägen kommer att få en ny smalare vägsektion och en lägre skyltad hastighet andra åtgärder som kan påverka trafikanters restid och vägval är inte planerade. För Tunavägen som är den nordliga länken mot nya E4 för boende i Njurundabommen och Klockarberget är dock sådana "hinder" som förmodligen avses planerade av trafiksäkerhetsskäl, då vägen dels passerar igenom villabebyggelse dels att det är lämpligare att styra trafik som skall angöra E4 mot den nya väg 551 som byggs från Njurundabommen mot Njurunda trafikplats på nya E4an.
- Vår bedömning är att möjligheten att angöra Statoil inte försämras, snarare förbättras genom den minskade trafiken och den lägre skyltade hastigheten. Huruvida den förändrade trafikmängden och fördelningen mellan olika trafikanttyper påverkar affärsmöjligheter avstår vi från att bedöma. En generell erfarenhet är dock att lönsamheten hos servicestation i första hand är avhängigt av trafikmängden.
- Placering hållplats. Föreslaget läge är utrett av Länsstyrelsen i en studie i syfte att i ett långsiktigt perspektiv belysa om det finns ytterligare stationsalternativ längs nordligaste Ostkustbanan och Ådalsbanan som bör tas med i de planeringsprocesser som pågår hos Trafikverket. Studien knyter an till det arbete som utfördes inom projektet "Bästa resan under 2008 -2011" och de resvaneundersökningar och den regionala linjenätsanalys som genomfördes 2011. I studien utpekas Njurundabommen och Kvissleby som möjliga stationslägen. Attraktionskraften hos en hållplats minskar med avståndet, studier visar att 1 km fågelvägen motsvarar acceptabelt gångavstånd vid goda gångförbindelser och 2 – 3 km motsvarar acceptabelt avstånd vid goda cykelförbindelser. En placering av hållplatsen i Njurundabommen innebär att de nordöstra delarna av Klockarberget får mer än 1 km och omvänt en placering i Dingersjö innebär att de södra delarna av Njurundabommen får mer än 1 km. Befintlig bebyggelsestruktur och de intentioner kring framtida bebyggelse och utveckling av Njurundabommens centrum pekar entydigt på läget i Njurundabommen som det mest lämpliga både i nuläget och i det framtidsscenario som kommunens översiktsplan redovisar.

Läget i Njurundabommen har dessutom kunnat anpassas så att en utbyggnad med dubbla sidospår med perrong är möjligt om den framtida trafikmängden kräver detta. Motsvarande åtgärder i Dingersjö är väsentligen dyrare då spåret här ligger i 5 – 6 meter skärning.

12. Dingersjö 2:115, 333+060 – 333+115

Lagfaren ägare/Andel	Siw Larsson
Namn	Siw Larsson
Adress	Njurundavägen 97 862 41 Njurunda

I yttrandet framförs följande (Yttrande har lämnats som berör både järnvägsplan och vägplan):

12.1

Fastighetsägare begär inlösen av fastigheten då fastigheten blir ensam kvar i området.

PM

Ärendenummer
TRV 2012/71165
Projektnummer
132 568

Dokumentdatum
2014-09-18
Sidor
20(20)



Kommentar från Trafikverket Region Mitt (*Bemöts på samma sätt i väg och järnvägsplan*)

12.1

Trafikverket har övervägt åtgärder på denna fastighet, se PM Buller och Vibrationer bilaga 6 sid 23. Med fastighetsnära åtgärder bedöms samtliga riktvärden klaras utom 60 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. De spår- och vägnära åtgärder som krävs för att klara även utomhusmiljön bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamma. Kostnaderna för fastighetsnära åtgärder är däremot ekonomiskt rimliga. Det finns ur bullersynpunkt därför inga skäl för inlösen. Fastigheten är inte helt ensam kvar i området då det finns två fastigheter söder om Statoil. Dingersjö 2:115 ligger redan i dag som enda bostadshus mellan Statoil och Värstaborg.

För Trafikverket Region Mitt
2014-09-18.

Mats Svensson, projekteringsledare

Bilagor:

- 1 Inkomna yttrande under granskningen
- 2 Karta över inkomna yttranden
- 3 Sändlista