

Bemötande till yttrande gällande bygglov för nybyggnad av AT transformatorstation på fastigheten Håvdsjö 1:43.

Med anledning av det yttrande som inkommit inom ramen för grannhörandet gällande ansökan om bygglov för fastigheten Håvdsjö 1:43 vill vi bemöta de synpunkter som framförts.

Nedan redogör vi för Trafikverkets syn på de framförda synpunkterna och de omständigheter som vi anser bör beaktas vid kommunens prövning av bygglovsansökan.

1. Avstånd till befintlig bostad

Vid placering av en ny AT transformatorstation (AT= autotransformator) beaktar Trafikverket den befintliga boendemiljön men det är de tekniska aspekterna samt tillgängligheten som avgör den slutliga placeringen. Trafikverket vill även förtydliga att det endast rör sig om en AT-transformator.

2. Buller

En AT genererar 46 dB mätt 0,3 meter från transformator vilket är lägre än Trafikverkets kravställda gränsnivå för buller och vibrationer vid bebyggelse. 46 dB motsvarar ungefär ljudet av en diskmaskin. Transformatorn är dessutom placerad i en byggnad vilket innebär att ljudnivån utanför byggnaden är ännu lägre. Då aktuell bostad ligger ca 100 m från den planerade etableringen av AT kommer bullernivån, genom avståndsdämpning, att vara ännu lägre, sannolikt under 25 dB (frifältsvärde) vid fasad. Detta innebär att ev. buller från transformatorn försvinner i annat omgivningsbuller. Svagt vindbrus ligger på ca 35 dB som jämförelse.

3. Magnetfält

Jordens statiska magnetfält ger mellan 25-65 mikrottesla medan en AT-transformator producerar några mikrottesla, ofta mindre än 1 mikrottesla mätt 5 meter från objektet. Dvs, jordens egna magnetfält är högre än vad transformatorn genererar. Det har att göra med transformatorns konstruktion där de inre ledarna läggs motriktade och med det så blir magnetfältet nästan obefintligt.

Ärendenummer
TRV 2026/72988
Motpartens ärendenummer
BMN 2026-000112

Dokumentdatum
2026-09-30

Det magnetfält som järnvägen skapar kommer dessutom minska när man konverterar till AT-system och innebär en halvering av magnetfälten jämfört med det befintliga systemet.

Det finns en europeisk standard (SS-EN 50 121-2) som uppger vilken elektromagnetisk strålning som järnvägen och tågen tillsammans får generera för att inte störa varken omgivning eller Trafikverkets anläggning. Den AT-transformator som Trafikverket planerar att använda ligger långt under gränsvärdena.

4. Utsikt och förändring av omgivning

Trafikverket bedömer att den valda placeringen är den mest fördelaktiga sett till tekniska aspekter, tillgänglighet samt påverkan på omgivningen. Transformatorstationens färg är vald utifrån att smälta in i omgivningen.

5. Säkerhet och brandskydd

Den transformator som kommer att användas är en Autotransformator modell KYRU 36NC3250 från Hitachi.

Transformatorbyggnadens fundament (tät betong) är konstruerat för att förhindra oljeläckage. Om det skulle uppstå ett läckage innebär det att oljan kommer att samlas upp i fundamentet som är konstruerat som ett uppsamlingskärl och oljan kan därför inte komma i kontakt med omgivningen. Fundamentet är utrustat med släckgaller och byggnaden, med tillhörande tak, är tillverkat i plåt.

Sammanfattningsvis är hela byggnaden utfört i icke brandfarliga material.

6. Tillträde, underhåll och eventuella reparationer

Risken för haveri är cirka 1 fel/115 år. Det vanligaste underhållet för en transformator genomförs av en tekniker med personbil. En hårdgjord yta kommer att anordnas för byggnationen, underhåll samt eventuellt utbyte av transformator i framtiden.

Transformatorstationen är placerad på Trafikverkets fastighet i anslutning till en allmän väg vilket innebär att inget nyttjande- eller tillträdesavtal behövs.

7. Möjlig påverkan på bostadens värde

Trafikverket bedömer inte att den nya transformatorstationen bör påverka bilden av den totala järnvägsmiljön eller att förändringen ska ge upphov till att minska bostadens värde.

Ärendenummer
TRV 2026/72988
Motpartens ärendenummer
BMN 2026-000112

Dokumentdatum
2026-09-30

8. Undersökning av alternativa placeringar

Placeringen väljs utifrån tekniska, praktiska, ekonomiska och miljömässiga förutsättningar. Det är styrande dokument som ligger till grund för hur och var systemet ska byggas och utrustning placeras.

Vid placering av autotransformatorer (AT) tas bland annat följande tekniska faktorer in i beslutet: Avstånd mellan två AT får ej överstiga 12 km. AT placeras på driftplatserna för att erhålla gynnsammare förhållanden för rälspotentialen. AT ska placeras med fördel på driftplaster där flest tågmöten sker. Den befintliga järnvägen ligger ofta i närhet till bebyggelse vilket försvårar möjligheten till alternativa placeringar.

Emma Fahlman

Projektledare

emma.fahlman@trafikverket.se

Mobil: 070-255 98 66

Trafikverket

Box 3057

903 02 Umeå

Besöksadress: Storgatan 60, 903 30 Umeå

Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2026/72988, Motpartens ärendenummer BMN 2026-000112, Dokumentdatum 2026-09-30, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.[Konfidentialitetsnivå]

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.