

5.4 Miljö

Detta kapitel består av avsnitten Landskapsbeskrivning, Landskapsbild/Stadsbild, Naturmiljö, Kulturmiljö och Friluftsliv. Dessa aspekter går in i varandra och skapar förutsättningarna för människans aktivitet i landskapet i form av Rekreation och friluftsliv, vilket behandlas sist i kapitlet.

I varje avsnitt redovisas de miljöer som utkristaliserats under utredningsarbetet. Dessa har värderats i en trevärdig skala; mycket högt värde, högt värde och värde. Den samlade bedömningen av de olika utredningsalternativens konsekvens på landskapsbild, naturmiljö, kulturmiljö respektive rekreations- och friluftsmiljö görs genom en sammanvägning av det berörda intressets värde och ingreppets eller störningens omfattning.

Bedömningsskalan är relativ och har som syfte att jämföra utredningsalternativen med varandra. Bedömningen är inte relaterad till någon nationellt vedertagen skala eller liknande. Påverkan beskrivs som stor, måttlig eller liten. Konsekvensbedömningen uttrycks i termerna nedan. Där inte annat anges avses en negativ konsekvens. Positiva konsekvenser tydliggörs.

Landskapsbeskrivning

Inledningsvis beskrivs landskapet mellan Hallsberg och Degerön. Denna beskrivning ligger till grund för de följande avsnitten. Beskrivningen bygger i huvudsak på kartstudier, material framtaget i kulturmiljöanalysen och naturinventeringen (se Bilaga 1 och 2) samt fältbesök. Landskapet utgör den komplexa miljön av naturgivna förutsättningar och människans aktivitet och är under ständig förändring. Berggrund, jordarter, klimat, vattentillgång och topografi har gett förutsättningar och begränsningar för människors rörelser, bosättningar och användning av mark och vatten i olika tider.

Utredningsområdet ligger i ett landskap som sträcker sig från Närkeslätten vid Hallsberg/Östansjö i norr, genom Tylöskog söderut fram till Godegårds-slätten och Degerön i Östergötland. På kartan på nästa uppslag kan befintlig järnväg och utredningskorridorerna följas från Hallsberg och Östansjö vid västra stambanan i norr fram till Degerön i söder. Landskapets utseende präglas av spår från inlandsisens avsmältning samt bergs- jord- och skogsbruket, vilka utgjort basnäringar i området sedan medeltiden. Området som helhet är präglad av många kulturhistoriska lämningar och har nyttjats av människan sedan stenåldern.

Topografi

Topografiskt präglas landskapet av de formationer som inlandsisen lämnat efter sig. Flera markanta förkastningsbranter samt slätterna kring Hallsberg, Åsbro och Godegård utmärker också landskapet. Förkastningsbranterna framträder tydligt på ett par ställen dels som sydgräns för den flacka marken söder om Hallsberg, Skallerudsbergen, dels i form av Mariedammsförkastningen väster om befintlig järnväg vid Mariedamm. Inlandsisens spår är särskilt framträdande genom sandfältet norr om Åsbro, kring Lerbäck i form av deltaplan med åsryggar och kullar som är bildade i ett dödislandskap och längs sprickdalen mellan länsgränsen och Godegård bl.a. i form av åsbildningar och dödisgropar som fyllts med vatten och bildat gölar. Merparten av terrängen har varit helt täckt av vatten och ligger under högsta kustlinjen ca 140 meter över havet, sett utifrån den senaste istiden.

Jordarter

Sandiga jordarter finns i ett stråk utmed hela sträckan Östansjö-Godegård med varierande bredd. Det är mäktiga isälvsavlagringar framförallt norr om Åsbro där tjockleken når upp mot 25 m. Förutom sand består området av moränmark med inslag av berg i dagen och organiska jordar bland annat norr om Degerön. Slätterna i norr och söder vid Godegård består av finkornigare jordarter, lera och silt. Se jordartskartan i kapitlet Hushållning med naturresurser, Vattenresurser.

Vegetation

Naturgeografiskt ligger området i skogsregionen Tiveden-Tylöskog-Kolmården (nr 23 i Nordiska ministerrådets naturgeografiska regionalindelning av Norden) vilken bl.a. skiljer Närkeslätten från Östgötaslätten. Barrskogen dominerar. Utmärkande är de tallskogar som växer på sandig mark, tallmoarna. De finns norr om Åsbro på båda sidor om väg 50 där Vissbodamon är naturreservat, vidare kring Lerbäck, från Klockarhyttan till söder om Rönneshytta (Lerbäcksmon, riksintresse). Ädellövskog lyser upp landskapet på några få platser bl.a. vid Lindhult (Natura 2000-område och naturreservat) söder om

Östansjö, på några platser längs Mariedammsförkastningen bl.a. Solberga äng, Runsala ravin och intill Skeppsjön, i Mariedamm samt vid Åskedalen nära länsgränsen. De naturvärden som förknippas med skogslandskapet är främst knutna till tallmoarnas fältskikt, till områden med ädellövträd på mark som tidigare betats eller varit slätteräng samt till vegetation invid vattendrag.

Sjöar, vattendrag och våtmarker

Utredningsområdet berör flera sjöar och vattendrag. Sjöarna och gölarna är i de flesta fall små med en ordinär fiskfauna. Den största sjön är Tisaren öster om Åsbro. Bladsjön väster om Åsbro är förbunden med Tisaren genom ett å- och sjösystem. Sjöarna Skiren och Skeppsjön vid Mariedamm ligger nära befintlig järnväg liksom systemet av småsjöar/gölar som ingår i Godegårdsåns vattensystem i sprickdalen söder om länsgränsen. De största vattendragen är Åsbroån, Joxtorpaån och Godegårdsån. Godegårdsån från delen strax norr om Godegårds samhälle och söderut har mycket höga naturvärden på grund av sina långa sträckor av naturliga meandrande lopp. Lövsumpskogarna utmed ån och längs Tisarens strand är våtmarker som utmärker sig i storlek och naturvärde. Den största vårmarken i utredningsområdet med myrkaraktär är Tripphultsmossen söder om Östansjö. Detta är en relativt stor mosse med delvis höga naturvärden.

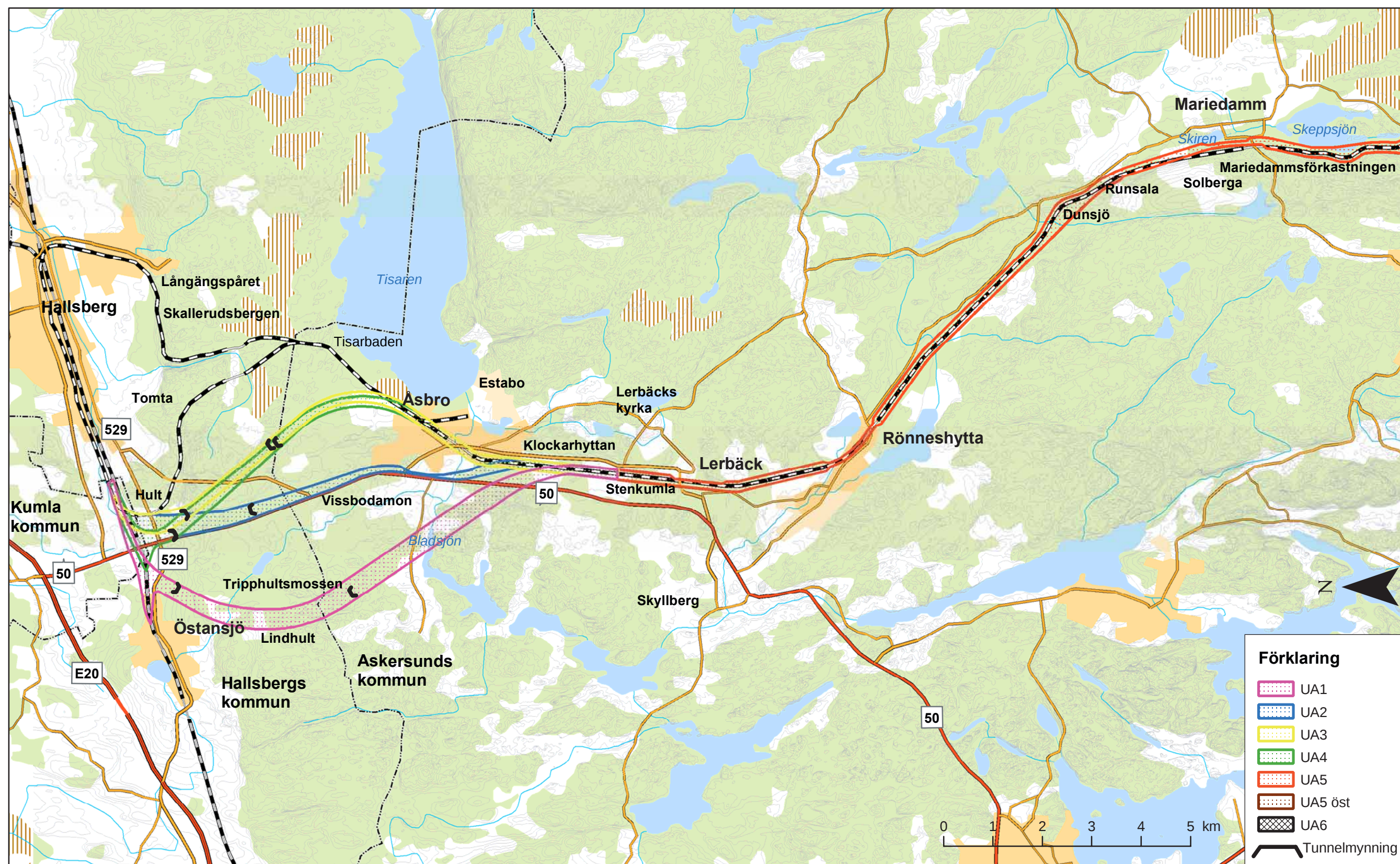
Markanvändning Bergshantering

Bergshanteringen har varit en dominerande utkomst under långa tider i skogstrakterna. Det handlar i första hand om tillverkning och bearbetning av järn. Senare har sulfidmalmerna intagit en central roll. Runtom i landskapet finns otaliga gruvhåll, alltifrån små solitära gropar till större gruvfält. Väster om Mariedammsförkastningen ligger Vena gruvfält. Det är ett stort område av riksintresse som utredningsområdet passerar utan att direkt beröra. I Lerbäcks och Godegårds har bergslag bedrivits sedan medeltid. Lerbäcks bergslag är ett bra exempel på hur bergsbruket format landskapet med hyttor vid vattendragen, ofta i närhet till gruvorna

	Påverkan/effekt			
Miljöns värde	Stor	Måttlig	Liten	KONSEKVENSN
Mycket högt	Stor-Mycket stor	Måttlig-stor	Måttlig	
Högt	Måttlig-Stor	Måttlig	Liten-Måttlig	
Värde	Måttlig	Liten-Måttlig	Mycket Liten-Liten	

Figuren visar bedömningsskalan för miljökonsekvenser.

Karta 1 Landskapsbeskrivning och ortnamn



Karta 2 Landskapsbeskrivning och ortnamn



med sin malm. I landskapet kring masugnarna har bergsmännen odlat upp mark där så varit möjligt. Lämningarna efter bergsbruket är mer framträdande i Närke än i Östergötland. Bergsbruket traditioner försvaras idag av Zinkgruvan, sydväst om Mariedamm, med storskalig malmbrytning och anrikning samt av Skyllbergs Bruks AB, väster om Lerbäck, som bland annat tillverkar produkter för kraftlednings- och järnvägsbyggen.

Jordbruk

Jordbruk har bedrivits i området allt sedan förhistorisk tid. Det gäller inte bara inom de bördigare slättområdena söder och väster om Hallsberg (södra och västra Närkes slättbygder) och kring Godegård utan även i skogsterrängen, exempelvis norr och söder om Mariedamm. I de bergiga skogspartierna förekommer bland annat gravtyper som hör till brons- och järnålder. Igenväxta åkrar, stenröjda ytor och röjningsrösen visar att terrängen periodvis varit mer öppen än idag. Till många övergivna brukningsenheter finns rester av bebyggelse från främst 1800- och 1900-talen. Historiskt kartmaterial indikerar också att en del platser varit bebyggda redan under 1600- och 1700-talen. Idag finns större öppna jordbruksmarker kring Hallsberg, Åsbro (Tisarbygden),

ned mot Lerbäck och i ett område strax öster om Mariedammsförkastningen. De småskaliga enheterna blir allt färre och många åkrar och betesmarker har skogsplanterats eller växer igen.

Skogsbruk

Skogsbruket från medeltiden innebar att förse bergsbruken med träkol och virke. Tusentals kolbottnar visar på milkolningens stora betydelse för att bland annat förse masugnarna med bränsle. Skogsbruket idag betyder inte bara avverkning och transporter utan även förädling. Ett exempel är Åsbro Impregnering AB som hanterar trästolpar.

Kommunikationer

Kommunikationsleder är en viktig del i detta landskap. Vägar och järnväg har dragits där det varit lätt att komma fram genom dalgångar och på välldränerad, lättbyggd sandmark. Stråket har fungerat för kommunikationer mellan Närkes och Östergötlands slättområden sedan lång tid tillbaka även om det inte varit någon huvudled. Redan under förhistorisk tid har troligen området med sina sjöar fungerat som kommunikationsled. Det vägavsnitt som har den mest ålderdomliga karaktären är mellan Mariedamm och Godegård. Vägen börjar öster om Marie-

damm och korsar järnvägen mellan Jakobshyttan och Godegård och ansluter till Godegård väster om järnvägen, se karta ovan. Idag är Väg 50 eller Bergslagsdiagonalen den stora pulsådern söderut från Hallsberg. Den ansluter mot Europaväg 20 nordväst om Hallsberg och leder söderut mellan Hallsberg och Östansjö vidare mot Åsbro och Lerbäck innan den viker av västerut och vidare mot Askersund och utmed Vättern till Motala. Järnvägen mellan Hallsberg och Mjölby öppnades för allmän trafik i december år 1873 och förband orter på ett nytt och revolutionerande sätt. Hallsberg var då sedan drygt tio år redan etablerat som en järnvägsknut genom Västra stambanan och förbindelsen mot Örebro. Sträckvis följer järnvägen befintligt vägnät men mellan Hallsberg och Åsbro samt längst i söder har den brutit ny terräng. Numera stannar inga persontåg på stationerna mellan Hallsberg och Motala.

Bebyggelse

Bebyggelsen i tätorterna är ganska blandad med framförallt många villor från 1900-talets senare hälft. På landsbygden är mycket av bebyggelsen från 1800-talets senare decennier och några årtionden in på 1900-talet. I samband med att järnvägen anlades byggdes stationshus i Åsbro, Lerbäck, Rönneshytta,

Mariedamm, Godegård och Degerön, samt några hållplatser vid bl.a. Tisarbaden. För Åsbro, Lerbäck och Godegård innebar det att nya samhällen växte upp. Idag är alla stationshus rivna förutom det i Åsbro.

Kyrkomiljön vid Lerbäcks kyrka är av riksintresse och av mycket högt kulturhistoriskt värde. Kyrkomiljön berörs inte av utredningsområdet men den tillhörande prästgården ligger ca en km från kyrkan i direkt anslutning till järnvägens västra sida vid Stenkumla norr om Lerbäcks samhälle. Godegårds kyrkomiljö har också mycket högt kulturhistoriskt värde. Järnvägen tangerar västra sidan av kyrkogården idag.

Landskapsbild/stadsbild

Landskapsbilden kan sägas vara det synliga resultatet av växelverkan mellan landskapets naturförutsättningar, politiska beslut och teknisk, ekonomisk samt social utveckling. Begreppet landskapsbild används för att beskriva visuella upplevelser av landskapet, dess beståndsdelar och uppbyggnad. Här beskrivs den påverkan järnvägen förväntas ge på landskapet i form av fysiska ingrepp i terrängen och hur den kan komma att påverka landskapet och stadsbilden i samhällena visuellt.

Förutsättningar

Landskapsbeskrivningen i föregående kapitel redogör för landskapets naturgivna förutsättningar och människans markanvändning i utredningsområdet genom tiderna.

I avsnittet beskrivs landskapskaraktärer som har urskiljts där utredningskorridorerna passerar. Analysen bygger i huvudsak på kartstudier, material framtaget i kulturmiljöanalysen och naturinventeringen (se Bilaga 1 och 2), kommunernas översiktsplaner samt fältbesök. Karaktärerna nedan och kartbilden i slutet av avsnittet visar huvuddragen i landskapet. Avgränsningarna är mer schematiska söder om Åsbro eftersom utredningsalternativen i huvudsak följer befintlig sträckning.

Värdeklassificering

Landskapsbilden för de karaktärsområden som skiljts ut har värderats i en tregradig skala för att göra konsekvensbedömningen tydligare. Kriterierna för värderingen grundar sig främst på värden som finns utpekade av länsstyrelse och kommun vad gäller kultur- och naturlandskap med tilltalande landskapsbilder.

Mycket högt värde för landskapsbild (röd på kartan) har områden präglade av miljöer som pekats ut som riksintressen. Landskapet ska ha naturformer som syns väl på håll. Det ska finnas möjlighet till utblickar. Dessutom ska landskapsbilden inte påtagligt störas av element som splittrar upp och stör intrycket, t.ex. stora kraftledningar eller raka vägar på höga bankar. Hit hör landskapet söder om Hallsberg vid Tomta.

Högt värde för landskapsbilden (gula på kartan) har områden som urskiljts med samma kriterier som ovan men där regionalt intressanta miljöer ingår eller miljöer som särskilt pekats ut för sina landskapsbildsvärden i kommunens översiktsplan. Landskapet kring Vångerud söder om Östansjö har högt värde liksom sjö- och lövskogslandskapet vid Mariedammsförkastningen.

Värde för landskapsbilden (grön på kartan) har områden med särpräglad naturmiljö där landskapet har naturformer som syns väl och det finns möjlighet till utblickar. Dessutom ska landskapsbilden inte påtagligt störas av element som splittrar upp och stör intrycket. Hit hör sprickdalen längs Godegårdsån.

Landskapskaraktärer från norr till söder

Närkeslätten vid Hallsberg

Söder om Hallsberg finns ett väl avgränsat landskapsrum mellan åsen som samhället vilar på och den barrskogklädda förkastningsbranten i söder. Området har mycket högt värde för landskapsbilden.

Väster om Hallsberg bildar jordbruksmarken inte samma tydliga landskapsrum. Järnväg, kraftledningar och skogsdungar ger ett något splittrat intryck. Skogen vid Hult mildrar intrycket av järnvägsbanken när man färdas på Tälleleden norr om järnvägen.

Infrastrukturlandskap mellan Hallsberg och Östansjö

Närmare Östansjö korsar järnvägsspår och vägar varandra på olika sätt. Befintlig järnväg för Godsstråket passerar först över Västra stambanan och sedan under väg 529. Längre västerut finns en planskild korsning där väg 50 går över väg 529. Anslutningarna mellan vägarna består av bågformade ramper.

Ett större och flera mindre kraftledningsstråk passerar området. Kraftledningarna är speciellt framträdande i avsnittet väster om väg 50 kring Perstorp och Sumpen där det också finns större transformatorstationer.

Småskaligt jordbrukslandskap på höjdryggar

Söder om Östansjö finns Bredslättåsen och Vångerudsberget med ett tilltalande natur- och kultur-

landskap. Vångerudsberget ger utblickar mot slätten och är väl synligt från flera håll. Området har högt värde för landskapsbilden.

Godsstråket passerar idag över Västra stambanan i en båge väster om Hult. Hallsbergs bangård ligger längst upp i bilden, mot öster.



Barrskogen mellan Hallsberg/Östansjö och Åsbro
Ovanför förkastningsbranterna utbreder sig barrskogen. I öster präglas skogen av flera relativt stora myrar och tunt jordtäckte. Mindre områden

med öppna jordbruksmarker och bebyggelse finns insprängda i skogen.

Centralt utbreder sig tallhedarna, de relativt plana moarna på sandig mark, på båda sidor om

Korridorerna för UA3 och UA4 passerar åkermarken i övre delen av bilden mellan åkerholmarna och befintlig järnväg. Tisarbadens ligger i bildens nedre vänstra hörn och Åsbro längst bort mot söder.



väg 50. I väster och söder ansluter ett mer kuperat landskap med berghällar och mindre sprickdalar med mindre vattendrag varav det största är Bladsjön i söder. Vid Bladsjön finns fritidshusbebyggelse. Två kraftledningar korsar sjön.

Tisarbygden vid Åsbro

Norr om Åsbro, vid Vissboda bruksherrgård, finns stora arealer åkermark. Den öppna marken är plan och innehåller några större skogsdungar i delen mot järnvägen.

Väster om Åsbro breder ett öppet och svagt kuperat jordbrukslandskap ut sig som inbegriper byggelsen vid Å och Kull. Väg 50 och några större kraftledningar sträcker sig genom landskapet.

Varierat skogs- och jordbrukslandskap mellan Åsbro och Mariedamm

Landskapet utmed järnvägen växlar mellan öppen jordbruksbygd och barrskogar på svagt kuperad mark. Väg och järnväg går mer eller mindre parallellt och turas om att passera igenom den öppna jordbruksmarken eller att ligga invid skogskanten. På flera ställen ligger bostäder mellan väg och järnväg. I norra delen ligger Lerbäcks prästgård vid Stenkumla strax väster om spåret. Vägen mot prästgården som leder över järnvägen är kantad av lövträd.

Sjö- och lövskogspräglad landskap vid Mariedammsförkastningen

Norr och söder om Mariedamm växer ädellövskog på den branta sluttningen väster om järnvägen. Söder om Mariedamm mot Skeppsjön finns ett gammalt herrgårdslandskap med stort inslag av ädellövträd bl.a. finns en ek- och askallé längs järnvägen. Branten och de öppna vyerna vid Skiren och Skeppsjön har stor betydelse för landskapsbilden. Området har högt värde för landskapsbilden.

Sprickdalslandskapet mellan länsgränsen och Godegård

Mellan länsgränsen vid Jakobshyttan tar ett tydligt spricklandskap med särpräglad utseende och landskapsbildsvärden vid. Ett pärlband med gölar löper intill kraftigt kuperad skogsmark i öster. Bebyggel-

sen är sparsam. Dalen är bredare norr om Anders-
torp och smalnar av mot Godegård. Miljön har värde för landskapsbilden även om några av gölarna är påverkade av förstärkningsarbeten i form av tryckbankar.

Godegårdsslätten söder om Godegård

Jordbruksmarken breder ut sig vid Godegårds samhälle och Godegårds kyrka. Kyrkogården ansluter direkt med sina lindar mot befintlig järnväg. Söder om kyrkan tar trivial barrskog vid på plan mark mot Degerön.

Stationssamhällenas stadsbilder från norr till söder
Åsbro och Estabo är två numera sammanbyggda samhällen. De åtskiljs av olika vägar och en dominerande järnvägsviadukt. Åsbro är ett stationssamhälle medan Estabo snarare är ett utbrett sommarstuge- och villasamhälle. Åsbro bestod från början av några gårdar och en mindre by på den ås som löper genom samhället. Idag finns här en relativt intakt stationsmiljö med stationshus, godsmagasin och bangård väster om järnvägen. Vid stationen finns ett mindre centrum med butikslokaler. Öster om järnvägen utbreder sig ett stort impregneringsverk. Under de senaste decennierna har Åsbro expanderat västerut mot Väg 50 med villor och småindustrier.

Lerbäck är beläget omedelbart öster om järnvägen. Närmast spåret finns det kulturhistoriskt intressanta Lerbäcks Hotell och Gästgiveri från början av 1900-talet och några före detta skolbyggnader och banvaktstugor. I övrigt är bebyggelsen i Lerbäck blandad med äldre hus närmast spåret och yngre villabebyggelse i utkanten. Fram till mitten av 1950-talet var Lerbäck en järnvägsknut. De tidigare banvallarna kan delvis följas. En lokomotor står idag uppställd på stationsplanen.

Rönneshytta är uppsplittrat i flera delar av både väg och järnväg. Bebyggelsen utgörs av villabebyggelse där området nordväst om järnvägen är från senare delen av 1900-talet och partiet i sydöst från mitten av 1900-talet. Där ligger också skolan. Bangård och jordkällare finns kvar vid järnvägen.

Mariedamm är ett järnvägssamhälle med bakgrund i järnhanteringen. I och med järnvägen kom

samhället att fungera som en mindre centralort för trakten. Samhället är koncentrerat till södra delen av sjön Skiren öster om järnvägen. Bebyggelsen består huvudsakligen av större villor med stora trädgårdar. Vid järnvägen återstår bland annat ban-

gård, lastkajer och ett godsmagasin samt några äldre byggnader.

Godegårds stationssamhälle ligger huvudsakligen väster om järnvägen. Bebyggelsen är blandad med byggnader från slutet av 1800-talet och framåt,

där den yngsta bebyggelsen finns i samhällets södra del. Några äldre byggnader ligger nära järnvägen där bangård, lastkaj och ett par banvaktstugor återstår. Skola, daghem, ett före detta kommunalhus, en affär m.m. vittnar om de funktioner Godegård har

och har haft som en mindre centralort för bygden.

I Degerön finns villabebyggelse på ömse sidor om järnvägsspåret. Centrala Degerön domineras idag av den gångbro, som leder över järnvägsspåret och bullerplanken på ömse sidor om spåret.

Befintlig järnväg söderut från Åsbro med Estabo och Estabosjön till vänster mitt i bild. Väg 50 ligger till höger om järnvägen.



Lerbäcks samhälle i förgrunden och Rönneshytta i bildens övre vänstra hörn mot söder.



Miljökonsekvenser

Utredningsalternativ UA1-UA4 och UA6 berör inga områden med utpekade värde för landskapsbilden. UA5 och UA5 öst berör sjö- och lövskogslandskapet vid Mariedamm och sprickdalen norr om Godegård vilka har högt värde respektive värde för landskapsbilden.

Konsekvenser för landskapsbilden uppstår när järnvägen tar mark och vatten i anspråk och skärningar, bankar och broar skär av utblickar och fragmenterar landskapet. Korridorerna kommer att få olika konsekvenser för landskapsbilden beroende på var betraktaren befinner sig och vilken landskapstyp som passeras. De upplevelser som tågresenären har av landskapet behandlas senare i järnvägsplaneskedet. Eftersom järnvägen medför ett kraftigt ingrepp i landskapet är det rimligt att trafikantupplevelsen underordnas kraven från dem som befinner sig utanför järnvägsanläggningen. Konsekvenserna på landskapsbilden blir generellt störst där järnvägen dras i en helt ny sträckning i öppna exponerade lägen. Järnvägen blir särskilt påtaglig där den ligger högt t.ex. på bank eller bro i ett öppet jordbruks- eller sjölandskap. Vid tunnelmynningar där marken består av lösa jordarter kan påverkan på landskapsbilden bli påtaglig eftersom slänterna blir långa och tar stora markområden i anspråk. Miljökonsekvensbeskrivningen koncentreras därför till dessa delar.

En möjlig järnvägslinje inom respektive korridor har tagits fram. Det är utifrån dessa linjer som konsekvenserna har beskrivits. Sträckning av broar, bankar, skärningar och tunnlar redovisas översiktligt i avsnitt 4 Studerade alternativ samt mer detaljerat i järnvägsutredningen i avsnitt 5, Studerade alternativ. Vid tunnelmynningarna tas ett brett markområde i anspråk. Området som beräknas bli omkring 30 m brett eftersom järnvägstunneln kompletteras med en parallell räddningstunnel. Markintrånget i dessa lägen är beroende av hur djupt under befintlig marknivå respektive mynning ligger och om marken består av berg eller lösa jordlager.

I samhällena som passeras är dubbelspår redan utbyggt. Det gäller Åsbro, Lerbäck, Rönneshytta, Mariedamm, Godegård och Degerön. Den största påverkan på stadsbilden kommer därför att bli de

eventuella bullerplank och nya planskilda korsningar som byggs. Om bullerdämpning ska ske genom extra fönsterglas eller bullerplank har inte avgjorts i detta skede av järnvägsplaneringen inte heller alla lägen för nya planskilda korsningar. Någon fullständig beskrivning av påverkan på stadsbild och landskapsbild är därför inte möjlig förrän i kommande järnvägsplan. För varje alternativ följer därför en kort och generell diskussion vad gäller respektive stadsbild. Degerön tas inte upp eftersom bullerplank och planskildhet redan har byggts där.

Nollalternativet

I Nollalternativet nyttjas befintligt spår endast med drift- och underhållsåtgärdervarför påverkan på landskapsbilden inte förändras.

Utredningsalternativ 1

Närkeslätten

Ett järnvägsspår i korridoren för UA1 berör jordbruksmarken väster om Hallsberg. De flesta betraktarna av landskapet rör sig längs Tälleden ca 500 m norr om befintliga spår. Spåret ligger först på en bank mindre än två meter hög men övergår till en skärning halvvägs mot väg 50. Korridoren ligger mellan en kraftledning och järnvägsspår på upp till ca 8 m höga bankar. Liten påverkan.

Infrastrukturlandskap

På en sträcka av ca 800 m passerar spåret under väg 50, västra stambanan och väg 529 på. Höjden mellan spår och korsande väg/spår blir ca 10 m vid väg 50 och Västra stambanan och ca 15 m vid väg 529. Skärningarna blir breda trots maximal släntlutning i 1:2 (en meter på höjden och två på bredden). Avståndet från släntkrön till släntkrön på ömse sidor av järnvägen blir upp emot 40 m vid korsning med väg 50, kring 50 m vid Västra stambanan och ca 70 m vid väg 529. Påverkan blir störst vid väg 529 där släntkrönet ligger dikt an mot en tomtgräns. Stor påverkan.

Småskaligt jordbrukslandskap

Eftersom järnvägen ligger i tunnel påverkas inte utpekade värden. Båda tunnelmynningarna

kommer att ligga i skogsmark minst 400 m från bebyggelse och vägar.

Barrskogen i väster och söder

Omkring 800 m norr om Bladsjön kommer spåret att övergå från att ligga i skärning till bank, som mest ca 4 m hög. En bro föreslås som sträcker sig både över vägen norr om sjön och över Bladsjön. Sträckan över sjön är ca 150 m. Stor påverkan.

Varierat skogs- och jordbrukslandskap

Spåret passerar igenom en ca 600x600 m stor öppen jordbruksmark strax norr om anslutningen till befintligt spår. Påverkan blir störst i norra delen där nytt spår ligger ca 150 m från befintligt och på en upp till 4 m hög bank. Längre söder blir avståndet mindre och spåret ligger varierande på lägre bankar eller i skärning. Det nya spåret kommer att bli mest framträdande från väg 50 eftersom befintlig järnväg ligger mellan gårdarna i öster och det nya spåret. Måttlig påverkan.

Utredningsalternativ UA1 medför kraftiga ingrepp på grund av djupa skärningar vid planskilda korsningar och intill norra tunnelmynningen samt på grund av bro över Bladsjön. Miljökonsekvenserna betecknas ändå som liten-måttlig på grund av att inga utpekade värdefulla områden för landskapsbilden berörs.

Utredningsalternativ 2

Närkeslätten

Det nya spåret kommer att ligga på en upp till ca 10 m hög bank alldeles intill befintliga spår och passera Västra stambanan på en bro. Banken blir en fortsättning av banken för befintligt spår som är ungefär lika hög. Den ligger mellan mindre skogspartier. Liten påverkan.

Infrastrukturlandskap

Strax norr om väg 529 kommer spåret att gå ned i en ca 7-12 m djup skärning under vägen och trafikplatsen vid väg 50. Det är fem olika typer av vägar som ska passeras på ca 500 m. Avståndet mellan släntkrönen på skärningen blir 40-60 meter. Det västra släntkrönet kommer att ligga 10-20 m från

väg 50 på en ca 300 m lång sträcka till norra tunnelmynningen. Påverkan på landskapsbilden beror på hur de planskilda korsningarna utformas. Korridoren ger även utrymme för ett spår västerifrån för anslutning mot Västra stambanan. Hur spåret ska passera väg 529 och väg 50 har inte studerats. Bedömningen är att korsningarna innebär komplicerade konstruktioner och en stor inverkan på landskapsbilden lokalt med djupa skärningar, långa slänter, broar och ramper.

Barrskog med tallmoar

Bergtunnelmynning i söder: Höjden mellan spår och befintlig mark blir ca 40 m och avståndet mellan släntkrönen 100-150 m. Förlängs tunneln 2,4 km med en betongdel blir höjden mellan spår och berg ca 10 m vid mynningen och avståndet mellan släntkrönen ca 70 m. Tallskog måste tas bort i båda fallen. Stora ytor krävs för slänterna i anslutning till tunnelmynningen. Ytorna kan minskas om bergtunneln förlängs med en betongtunnel genom de lösa jordlagren. Som jämförelse krävs ca 24 ha mark för en bergtunnel och hälften för bergtunnel kompletterad med betongtunnel. Med betongtunnel kan ytan till stora delar återplanteras. Påverkan på landskapsbilden är beroende av hur bred och tät skogsremsan är som kan sparas ut mot väg 50 och varifrån området betraktas. Det här området utnyttjas flitigt av motionärer och ligger strax norr om Åsbro. Utan spont eller betongtunnel förändras en stor yta radikalt; från en plan tallhed till en trädlös, djup försänkning. Det finns heller ingen möjlighet att återskapa skogen. Mycket stor påverkan eftersom landskapsbilden förändras helt utmed en mycket lång sträcka. Med betongtunnel kan ytan till stora delar återplanteras men det tar flera decennier innan skogen får samma karaktär som idag.

Tisarbygden väster om Åsbro

Spåret löper parallellt med väg 50 genom jordbrukslandskapet. Spåret övergår från att ligga i skärning till att ligga på bank omkring 300 m norr om avtagsvägen mot Bladsjö. Vid avtagsvägen lämnar spåret vägen. Banken är där ca 2 m hög men blir upp mot 7 m hög innan spåret når skogen och befintligt spår i söder. Stor påverkan.

Ingreppen för utredningsalternativ 2 är mycket kraftiga och innebär komplicerade planskilda korsningar med vägar men framförallt djupa schakter intill den södra tunnelmynningen. Skog måste avverkas på en yta motsvarande omkring 50 fotbollsplaner för bergtunnel utan spont respektive 25 fotbollsplaner för bergtunnel med spont eller med betongtunnelförlängning. Dessutom passeras ett jordbrukslandskap på hög bank. Miljökonsekvenserna betecknas enligt modellen för bedömning som liten-måttlig på grund av att inga utpekade värdefulla områden för landskapsbilden berörs. Bedömningen höjs till måttlig-stor för bergtunnel och måttlig för kombinationen med spont eller betongtunnel eftersom området ligger nära Åsbro och väg 50 och kan ses av många på nära håll även om området ligger i skogsmark.

Utredningsalternativ 3

Närkeslätten

Landskapsbilden påverkas inte eftersom spåret går i samma läge som befintligt Godsstråk.

Barrskogen i öster

Skogen passeras via tunnel och berörs inte.

Tisarbygden norr om Åsbro

Spåret passerar på en ca 2 m hög bank i den östra delen av landskapet mellan skogsdungarna och befintlig järnväg. Den stora opåverkade västra jordbruksmarken berörs inte. Måttlig påverkan.

Åsbro

Här kan planskilda korsningar bli aktuella dels för vägen i norr som leder ned mot Tisaren, dels för vägen i söder till impregneringsverket. På båda stäl-lena ligger vägen ungefär i nivå med järnvägen och det är trångt om utrymme framförallt vid den norra punkten. Planskilda korsningar i dessa lägen kan innebära påtagliga broar/schakter och omfattande slänter i landskapsbilden. Ett bullerplank kan både ha positiv och negativ påverkan på stadsbilden. Det avskärmar impregneringsverket från samhället samtidigt som det påverkar en av grunderna för stadsbilden genom att skymma det synliga sambandet mellan spår och stationshus/samhälle.

Miljökonsekvenserna för landskapsbilden blir mycket liten-liten för UA3. Alternativet medför bankar i jordbrukslandskap men inga utpekade värden berörs. Konsekvenserna för stadsbilden i Åsbro kan inte bedömas eftersom underlag saknas när det gäller bullerplank och planskilda korsningar i detta skede.

Utredningsalternativ 4

Närkeslätten

Se UA2 – liten påverkan.

Infrastrukturlandskap

Se UA2 – stor påverkan.

Barrskogen i öster

Se UA3 – berörs inte.

Tisarbygden norr om Åsbro

Se UA3 – måttlig påverkan.

Åsbro

Se UA3.

För UA4 blir de största konsekvenserna komplice-rade korsningar med väg 50 och väg 529 precis som för UA2 med djupa schakter och vägbroar. I övrigt följer alternativet i princip UA3 med lägre bankar i jordbrukslandskap och eventuella planskilda korsningar och bullerplank i Åsbro. Miljökonsekven-serna bedöms som liten-måttlig.

Utredningsalternativ 5

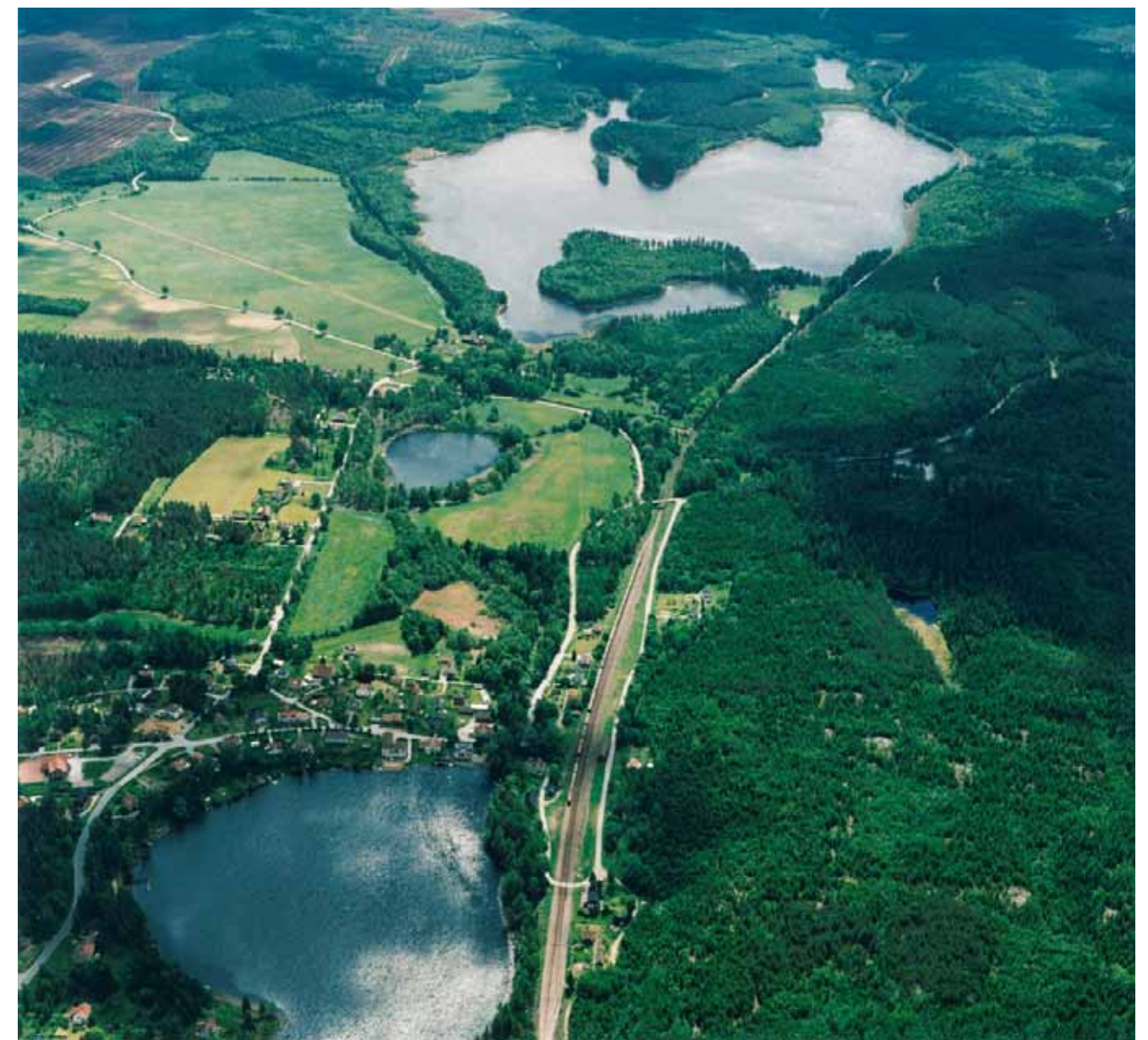
Varierat skogs- och jordbrukslandskap

Dubbelspåret kommer i princip att följa befintligt spår och ligga på samma höjd. Eventuella planskilda korsningar kommer att ligga i eller invid skogen. Vid Lerbäckes prästgård i Stenkumla ligger både vägar och järnväg på 2-3 m höga bankar jämfört med omgivande jordbruksmark. En eventuell plan-skild korsning i Stenkumla innebär stora ingrepp i terrängen och för lövträden intill. Vid Dunsjö rätas spåret ut i kuperad skogsmark och går i upp till ca 14 m djup skärning. Avståndet mellan släntrönen blir upp till 60 m. Liten påverkan.

Sjö- och lövskogslandskap

Vid Mariedamm läggs det nya spåret troligen på östra sidan av det befintliga. Mot sjön Skiren i norr är utrymmet smalt och spåret ligger högt i förhål-lande till sjön. Det finns för lite underlag för att redogöra för vilken påverkan på landskapsbilden den nya banken kan komma få. Eventuellt når banken ut i sjön och påverkar då landskapsbil-den kring Skiren. Närmast söder om Mariedamm

kan delar eller hela ek- och askallén bli tvungen att tas bort. Lokalt blir påverkan på landskapsbil-den stor. Längs Skeppsjöns västra strand kommer rätas spåren ut. I norra delen ligger spåren precis intill strandkanten längs en ca 500 m lång sträcka. Banken blir ca 4 m hög ovanför stranden och fort-sätter med samma höjd ut i sjön. Spårlängden i sjön blir omkring 700 m. Största avståndet från land blir ca 150 m. Påverkan blir stor för landskapsbilden.



Sjö- och lövskogslandskapet vid Mariedamm. Sjön Skiren i förgrunden och därefter Skeppsjön där järnvägen ligger utmed stranden.

Sprickdalslandskapet

Intill länsgränsen i norr sker en kurvrätning i skogs-
mark där spåret går i en 3-7 m djup skärning. Det
nya spåret byggs troligen på östra sidan ovanför
Anderstorp och kommer därmed närmare sjöarna.

Intill stranden av Anderstorpagölen går spåret på
en upp till ca 3 m hög bank på en ca 100 m lång
sträcka. Vid Anderstorp föreslås en planskild kors-
ning där vägen går på bro över spåret. En särskild
förstudie för de planskilda korsningarna mellan

Södra delen av Sprickdalen sedd norrifrån med Anderstorp i förgrunden och Godegård i fjärran.



Anderstorp och Godegård utförs av Vägverket.

Söder om korsningen läggs det nya spåret troligen
mot berget på östra sidan av befintligt spår. Det
innebär att några få längre nya slänter skapas. Ett
av släntrönen sträcker sig ca 30 m från befintligt
spår och når ett hus vid Dammen, gölen väster om
lilla Äspe. Eventuellt behövs ytterligare tryckbankar
läggas ut i sjön för att stadga spåren. Stor påverkan.

Godegårdsslätten

Störst påverkan på landskapsbilden vid kyrkan blir
det om nya spåret läggs öster om befintligt spår.
Detta skulle innebära att de stora lindarna måste tas
bort. En planskild korsning med en eventuell bro
över spåren skulle också innebära en stor påverkan
på landskapsbilden vid kyrkan. Angående planskilda
korsningar hänvisas till Vägverkets förstudie.

Godegårds samhälle sett från sydväst med skolans fotbollsplan i norra delen av tätorten intill järnvägen.



Lerbäck

Inga nya planskilda korsningar planeras. Ett eventuellt bullerplank skärmar av mot skogen och kopplingen mellan lokomotor och spår tappas.

Rönneshytta

Den planskilda korsningen söder om samhället måste byggas om för att två spår ska rymmas under viadukten. Ett bullerplank skulle vara positivt för stadsbilden eftersom det även skärmar av vägen väster om spåret.

Mariedamm

Inga nya planskilda korsningar är aktuella. Ett bullerplank skulle skärma av bebyggelsen på västra sidan av spåren från resten av samhället.

Godegård

Påverkan av en eventuell planskild korsning i samhället behandlas i Vägverkets förstudie. Ett bullerplank skulle skärma av bebyggelsen på östra sidan om spåren från övriga bebyggelsen.

Utredningsalternativ 5 öst

Varierat jord- och skogslandskap

Se UA5 – liten påverkan.

Sjö- och lövskogskovslandskap

Se UA5 – stor påverkan.

Sprickdalslandskapet

Spåret dras troligen på västra sidan om befintligt spår norr om Anderstorp och påverkar därför inte sjöarna ytterligare. Vid Anderstorp föreslås en planskild korsning där vägen går på bro över spåret, se Vägverkets förstudie. Söder därom går korridoren i skärning upp i berget ungefär 200 m öster om den sprickdalen. Den passerar genom två kortare tunnlar. Vid mynningarna blir skärningarna som bredast. Avståndet mellan släntkrönen blir ca 80 m och nivån från spåren till befintlig mark kring 15 meter. Utredningsalternativet gör att befintlig järnväg och störande tryckbankar kan tas bort i den södra sprickdalen vilket skulle ge en positiv effekt för landskapsbilden. Liten påverkan.

Godegårdsslätten och stationssamhällena

Se UA5 .

Både UA5 och UA5 öst berör utpekade värden; Skiren och Skeppsjön vid Mariedamm och Sprickdalen norr om Godegård. Ingreppen består främst i bankar i strandnära lägen och ute i sjön (gäller Skeppsjön). Miljökonsekvenserna för landskapsbilden blir måttliga- stora för båda utredningsalternativen när det gäller sjö- och lövskogskovslandskapet. För sprickdalen medför UA5 stor påverkan och miljökonsekvenserna blir måttliga. UA5 öst medför liten påverkan eftersom spåret läggs längre från sjöarna och miljökonsekvensen betecknas som Mycket liten-liten. Konsekvenserna för stadsbilderna i Lerbäck, Rönneshytta, Mariedamm och Godegård kommer att beskrivas noggrannare i nästa skede då dubbelspårets läge är bestämt.

Utredningsalternativ 6

Sprickdalslandskapet

Ett kompletterande spår intill befintligt innebär en mycket ringa påverkan och Mycket liten-Liten konsekvens för landskapsbilden.

Åtgärder

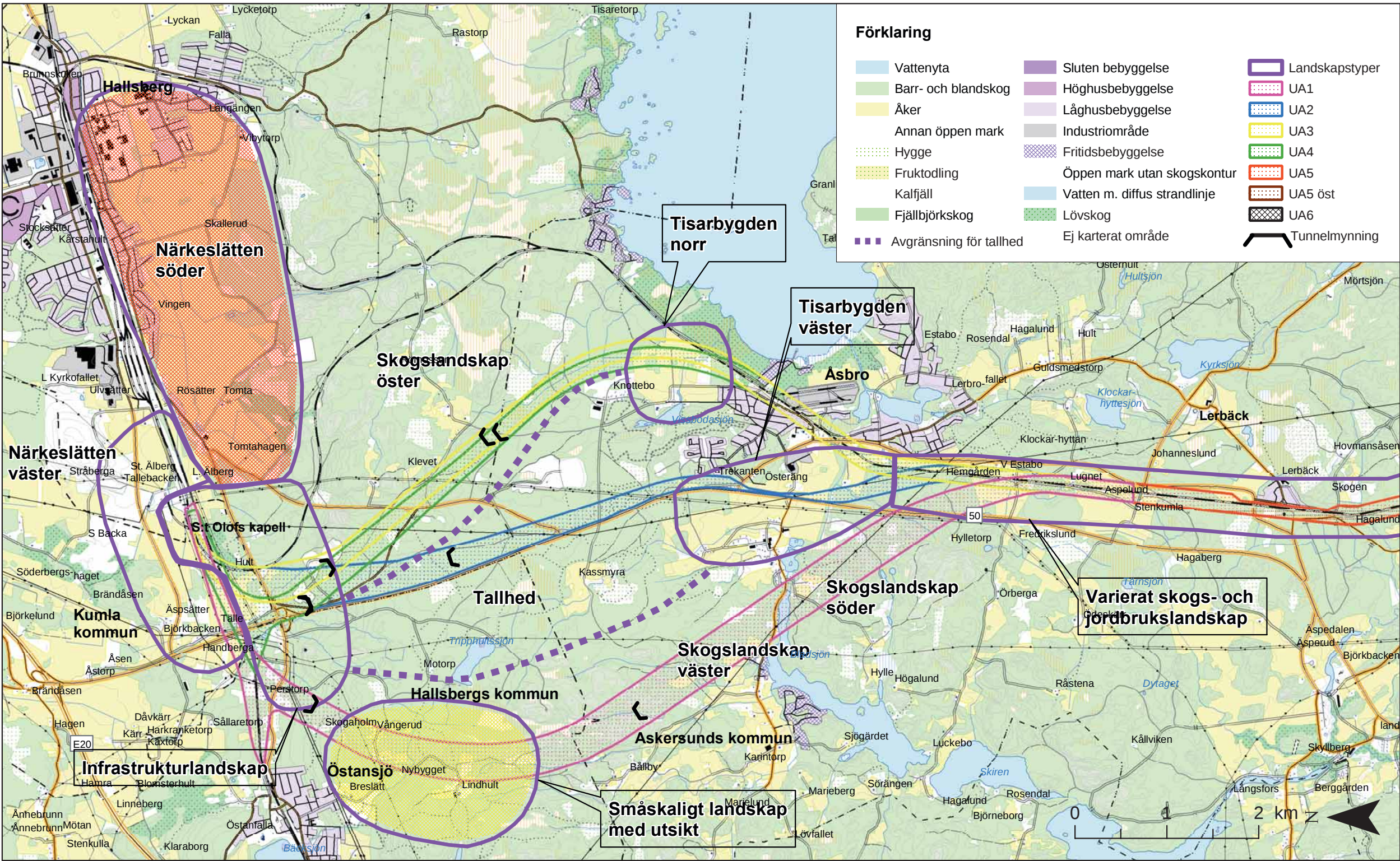
Det är av stor vikt att stor omsorg ägnas åt utformningen av de djupa skärningar som skapas vid tunneldmynningarna för UA1 och UA2 samt banvallens inpassning i landskapet i jordbruksmark och intill sjöar så att ingreppen i landskapet mildras. Byggs betongtunnel återplanteras tallskogen ovanpå. Slänter mot vatten och jordbruksmark utformas på sådant sätt att vegetation snabbt kan få fäste. Planskilda korsningar, broar och bullerplank utformas så att de passar in i intilliggande landskap. I stationssamhällena har järnvägen varit det centrala i stadsbilden. Detta förhållande gör att utformning av eventuella bullerplank och vägbroar kräver särskild omsorg.

I kommande järnvägsplaneskede detaljstuderas frågan hur de negativa ingreppen kan mildras mer ingående. Se även kapitlet om Gestaltningsspår i järnvägsutredningen.

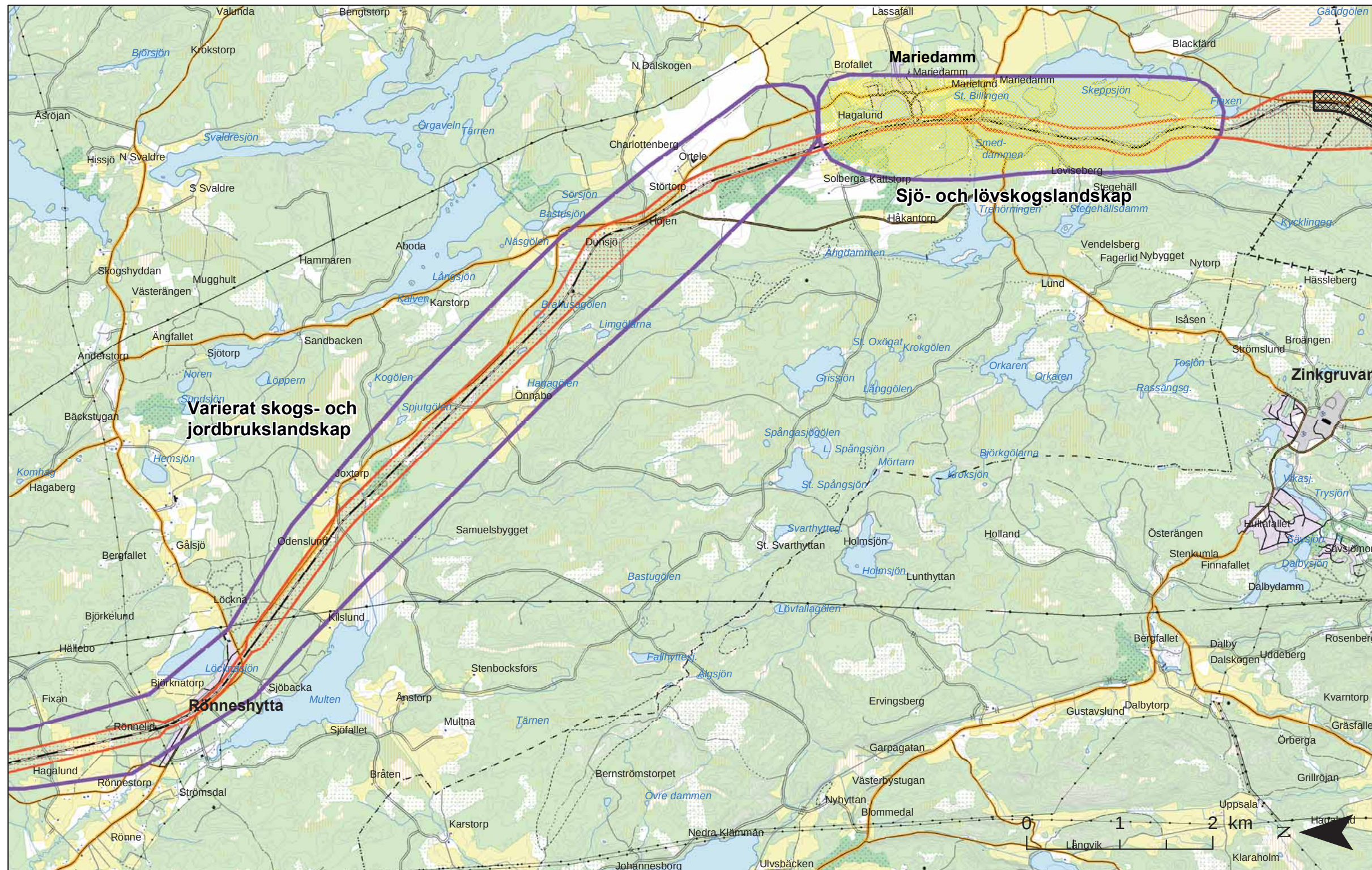


Godegårds kyrka med begravningsplatsen direkt väster om järnvägen och Hälla gård i förgrunden. Degerön i söder skymtar i fjärran.

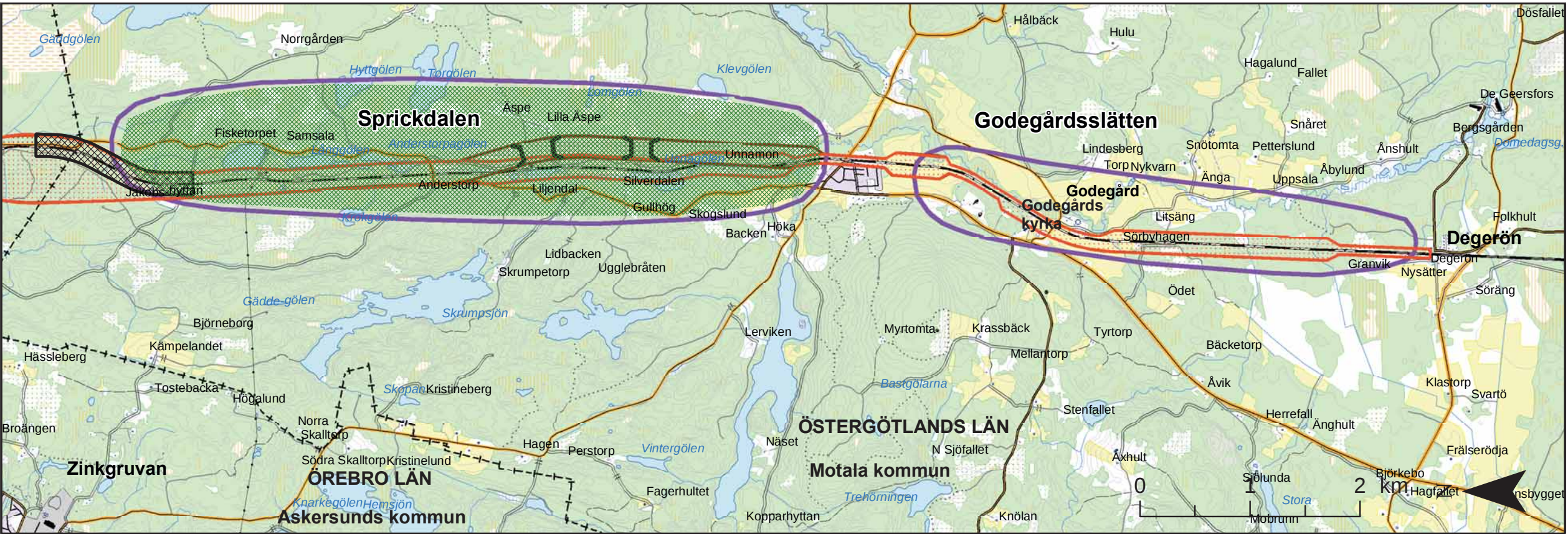
Karta 1 Landskapsbild



Karta 2 Landskapsbild



Karta 3 Landskapsbild



Förklaring		
 Vattenyta	 Sluten bebyggelse	 Landskapstyper
 Barr- och blandskog	 Höghusbebyggelse	 UA1
 Åker	 Låghusbebyggelse	 UA2
 Annan öppen mark	 Industriområde	 UA3
 Hygge	 Fritidsbebyggelse	 UA4
 Fruktodling	 Öppen mark utan skogskontur	 UA5
 Kalfjäll	 Vatten m. diffus strandlinje	 UA5 öst
 Fjällbjörkskog	 Lövskog	 UA6
 Avgränsning för tallhed	 Ej karterat område	 Tunnelmynning

Naturmiljö

Naturmiljöintresset avser att skydda och vårda värdefulla naturmiljöer och biologisk mångfald. Att bevara varierande naturmiljöer i tillräcklig omfattning är en förutsättning för att den biologiska mångfalden ska bestå.

De konsekvenser för naturmiljön som järnvägen får är i första hand fysiska. Järnvägen tar naturmark i anspråk och skapar barriärer som delar upp naturligt sammanhängande områden, s.k. fragmentering. Växter och djurs rörlighet och spridning kan hindras.

Förutsättningar

Flera inventeringar och rapporter ligger till grund för detta kapitel. Kunskap om naturvärden i korridoren har samlats in genom att sammanställa känd kunskap från tidigare inventeringar, utdrag ur Artdatabankens rödlistade arter (rödlistan) och intervjuer med naturkunniga personer. Utöver detta har en flygbildstolkning gjorts och med denna kunskapsgrund har korridorerna inventerats enligt Allmän Ekologisk Inventeringsmetodik (för metodik-beskrivning se bilaga 1, Naturinventering, Calluna AB). Resultat av inventeringar av land- och vattenmiljöer samt geologiska formationer i riksintresset Lerbäcksmon, de regionala intressena vid Vissbodamon och sprickdalen norr om Godegård gjorda under augusti-december 2005 framgår av Bilaga 1. Markerat viltstråk har framkommit vid samråd.

Värdeklassificering

För naturvärdesklassning av naturmiljöer i exploateringssammanhang använder sig Calluna av en tregradig skala enligt nedan. Se även kartorna sist i avsnittet.

Mycket högt naturvärde

Mycket högt naturvärde (klass 1, röda på kartan) motsvaras av objekt som återfinns bl.a. som riksintressen, Natura 2000-områden och miljöer som är upptagna som regionalt intresse i t.ex. kommunala naturvårdsprogram. Hit förs även områden med kända rödlistade arter i kategorierna akut hotad (CR) och starkt hotad (EN). I objekt klassade till den här klassen bör alla typer av ingrepp undvikas.

Högt naturvärde

Högt naturvärde (klass 2, gula på kartan) utgörs av objekt som motsvarar naturmiljöer som klassas till kommunalt intresse för naturvärden i kommunala naturvårdsprogram. Hit förs också som regel naturområden med förekomst av rödlistade arter i kategorierna sårbar (VU) och missgynnad (NT). I objekt av den här typen kan det under vissa förutsättningar vara möjligt att göra intrång om stor hänsyn visas.

Naturvärde

Naturvärde (klass 3, gröna på kartan) utgörs av objekt med naturmiljöer av lokalt intresse samt av objekt med framtidsvärde, d.v.s. naturmiljöer som kan utveckla naturvärden inom överskådlig tid. I objekt av den här typen kan det vara möjligt att göra intrång om hänsyn visas.

Samtliga naturvärdesklassade områden har även fått en känslighetsklassning som bygger på en sammanvägning av hur svårt det är att åstadkomma skydds- och kompensationsåtgärder inom överskådlig tid i kombination med ett områdes naturvärde. I denna bedömning görs ingen skillnad på om påverkan är direkt (t.ex. arealförlust) eller indirekt (t.ex. störning). Förutsättningen vid varje bedömning är att varje område provas utifrån att det ska ske en påverkan.

Irreparabel miljö

Irreparabel miljö: Områden med höga värden där skydds- och kompensationsåtgärder inte är möjliga om naturvärdena ska bibehållas. Typiska miljöer är naturskogar, ekhagar men även miljöer med speciella förutsättningar som t.ex. kalkkärr. Kvartärgeologiska formationer med höga-mycket höga naturvärden hör hit då dessa naturmiljöer grävs bort och inte kan kompenseras.

Mycket känslig miljö

Mycket känslig miljö: Områden med höga värden där skydds- och kompensationsåtgärder är svåra att genomföra eller områden med vissa värden där några åtgärder inte är möjliga för att bibehålla värden, t.ex. lövskogsmiljöer med grova ihåliga träd, vissa våtmarker och en hel del mindre biotoper.



Lilla Unnamogölen.

Kvartärgeologiska formationer med naturvärde hör hit då dessa naturmiljöer grävs bort.

Känslig miljö

Känslig miljö: Områden där skydds- och kompensationsåtgärder är möjliga eller områden med vissa värden där åtgärder är svåra att genomföra. Typiska miljöer är vattendrag, småvatten, olika våtmarker och småbiotoper.

Klassade områden

Ädellövmiljöer öster om Östansjö

Strax öster om Östansjö, söder om järnvägen och norr om vägen till Hallsberg finns en koncentration av ädellövträd kring husen mellan Hagen och Pers-
torp. Det värdefullaste objektet är en askallé med håligheter och mulm med höga naturvärden vid Perstorp samt tre grövre solitärträd och två mindre ädellövskogspartier med naturvärden.

Finnakällan, Ögonakällan och Finnabäcken

Finnakällan, Ögonakällan och Finnabäcken är biotopskyddade och har med sitt slingrande, meandrande lopp och kristallklara vatten mycket höga naturvärden. Vid källorna förekommer de rödlistade arterna dunmossa (NT) och lamellsnäcka (NT) och i bäcken finns bl.a. nattsländan Philopotamus montanus som är en nordlig art och sällsynt söder om Dalarna samt inplanterad öring och bäckröding.

Småskaligt jordbrukslandskap vid Tripphult och Lindhult
De småskaliga jordbrukslandskapen vid Tripphult och i Lindhult bryter skogsdominansen och ökar variationen i naturmiljöer. I Tripphult finns en känd häckning av den rödlistade fågeln mindre hackspett (missgynnad, NT) i kanten av en åkermark. Det mest värdefulla området är Natura 2000-området vid Lindhult med mycket höga naturvärden knutna till de äldre träden framförallt lind och ek, den rika lundfloran och rikligt med död ved. I Lindhult finns flera grova lindar med naturvärden.

Tripphultsmossen och två småmossar

Tripphultsmossen tangeras av tunnelkorridoren i sin västra kant och passerar mossen under den södra utlöparen. Mossen har naturvärden främst knutna till sin storlek och förekomst av gamla tallar och död ved. Till stora delar är den negativt påverkad av skogsbruk men i den södra utlöparen är mossen öppen och opåverkad med intakt hydrologi och höga naturvärden. Två små mossar söder därom har naturvärde.

Hällmarkstallskog Bållby

I Bållby ligger en hällmarkstallskog med naturvärde knutet till den orördhet som förekommer i det relativt svårtillgängliga och lågproduktiva området. Här finns inslag av gamla tallar och död ved som kan hysa t.ex. en intressant insektsfauna.

Blåbergamon

Blåbergamon med dess sandfält och tallhedar har mycket höga naturvärden vilka är knutna till det typiska växt-, insekts- och fågellivet som är knutet till hedmiljöer. Särskilt värdefull är den rödlistade cypresslummern (VU) som växer intill en täkt direkt väster om UA4.

Mosippelokaler norr om Åsbro

Väster om Blåbergamon samt norr om Åsbro finns lokaler för den rödlistade och fridlysta arten mosippa (VU) med höga naturvärden. Mosippa växer numer nästan uteslutande på isälvsmaterial i anslutning till rullstensåsar och sandfält. I Närke och Östergötland finns bara enstaka lokaler kvar.

Tripphultsmon och Vissbodamon, geologiska objekt

Tripphultsmon och Vissbomon är moar av regionalt intresse med högt-mycket högt naturvärde enligt Naturvårdsöversikt Örebro län 1984. De stora sandfälten innehåller bl.a. åsgravar och dödisgröpar och landskapet präglas av tallhedar. Naturmiljöerna är helt inventerade medan endast de områden med mycket högt naturvärde enligt länsöversikten är detaljinventerade. Öster om naturreservatet Vissbodamon finns tre geologiska formationer som ingår i ett regionalt intressant geologiskt objekt; en rullstensås med mycket höga naturvärden samt åsryggar med höga naturvärden.”

Viltstråk norr om Åsbro

Vid samråd har framkommit att ett viltstråk korsar befintlig järnväg och korridorerna för UA3 och UA4.

Åkerholme vid Vissboda

En åkerholme öster om Vissboda har naturvärde vilket är knutet till de äldre och grövre träden samt till den döda veden. Åkerholmen är biotopskyddad enligt det generella biotopskyddet i odlingslandskapet.

Sumpskog vid Tisaren och viltstråk

Lövsumpskogen vid Tisaren har höga naturvärden i form av fuktig snårig miljö och en lugnt flytande bäck. Området har potential att hysa en mångfald

av såväl fåglar och insekter som svampar, lavar och mossor. Ett viltstråk berör områdets norra del.

Tripphultsbäcken och bäck öster om Bladsjön

Bäcken öster om Bladsjön har höga naturvärden knutna till forsande sträckor och de fuktiga omgivningarna med bl.a. signalarten strutbräken. Tripphultsbäcken har värdefulla sträckor med naturvärde.

Bladsjön

Bladsjöns höga naturvärden utgörs främst av förekomsten av den rödlistade ormbunken klotgräs (VU) som har minskat kraftigt i Sverige men som finns talrik på flera platser kring sjön.

Åsbroån och Sagabäcken

Åsbroån har höga naturvärden knutna till sin storlek och sina sumpskogsmiljöer som omger bäcken. Ån och dess omgivning utgör en viktig biotop för många fåglar och insekter. Ån kan även hysa sällsynta fiskar och i omgivningarna finns goda livsmöjligheter för en mångfald av kryptogamer, bl.a. den rödlistade tickan videticka (NT). Sagabäcken har naturvärde knutet till sitt naturliga lopp. Det har dessutom ett värde som biflöde till Åsbroån.

*Åsbroån.**Strandlummerlokal Väster om Åsbro*

Strandlummerlokalen väster om Åsbro har höga naturvärden knutna till den rödlistade arten strandlummer (NT). Strandlummer är en konkurrenssvag liten lummerart som minskat kraftigt i landskapet på grund av upphörd hävd av å- och sjöstränder samt reglering av sjöar och åar.

Klockarhyttfältet, geologiskt objekt

Randdelta söder om Åsbro av högt naturvärde enligt Naturvårdsöversikt Örebro län 1984.

Stenkumla

Vid Stenkumla finns en koncentration av ädellövträd med naturvärde varav en del hör till en allé med biotopskydd.

Lerbäcksmon – geologiskt riksintresse

Lerbäcksmon är ett stort geologiskt riksintresse som i korridoren sträcker sig från Lerbäcks samhälle i norr till strax söder om Rönneshyttan. Området mellan Lerbäck och Rönneshyttan med dess ryggar och kullar är av stort geovetenskapligt värde. Liknande avsättningar hittar man bara på några ställen i Norrbotten och på det sydsvenska höglandet i Småland. I korridoren finns 13 geologiskt värdefulla objekt. Sex av objekten är åsryggar med mycket högt naturvärde. Det är väl utformade åsryggar med hela eller stora delar av sin ursprungliga form intakt. Två av objekten är åsryggar och kullar med högt naturvärde och fem har naturvärde.

Barnabrobäcken

Bäckravinen längs Barnabrobäcken på västra sidan av järnvägen strax söder om Lerbäck har höga naturvärden knutet till sin geologiska formation, alsumpskog, en källa och en naturlig skogsbäck. Proov på bottenfaunan indikerar att bäcken är relativt opåverkad. Området är biotopskyddat och nyckelbiotop.

Ädellövträd söder Rönneshyttan

På västra sidan om befintlig järnväg växer en biotopskyddad allé med sex lönnar och på östra sidan av järnvägen växer två lönnar. Objekten har naturvärde

knutna till att träden börjar bli grova och utveckla håligheter.

Joxtorpaån och Önnabokärret

Joxtorpaån och Önnabokärret har höga naturvärden. Åns värde är knutet till sin storlek och till Önnabokärret som ån rinner igenom. Önnabokärret har betydelse för fåglar. Både ån och kärret är viktiga biotoper för en mängd olika organismer.

Hagagölen och Brahusagölen

Hagagölen och Brahusagölen har naturvärde och ligger på var sin sida av järnvägen. I den här typen av miljöer finns alltid mycket insekter vilket också gör miljön attraktiv för många fåglar. Vattenmiljön med omgivning är också livsrum för grod- och kräldjur.

Bäck vid Dunsjö

Den lilla bäcken väster om Dunsjö har sina naturvärde knutet till sitt naturliga lopp med både forsande sträckor och lugnflytande partier i sumpskog.

Mosippelokal, Södra Björnfall

I Södra Björnfall finns en lokal med höga naturvärden med den rödlistade och fridlysta arten mosippa (VU).

Ortele hagmark

Området har naturvärde i form av hävdgynnade arter och en grov björk. Naturvärdena är hotade p.g.a. igenväxning och upphörd hävd.

Runsala

Runsala ravin med omgivning har mycket höga naturvärden. Värdena är knutna till områdets stora andel lövträd varav flera är äldre samt skogens flerskiktade struktur. Den stora mängden död ved är en förutsättning för flera av de rödlistade svampar som förekommer i området, bl.a. vågticka (NT), veckticka (NT) och vit vedfingersvamp (NT). Det finns även naturvärden knutna till fältskiktet med signalarter som strutbräken och blåsippa. Länsstyrelsen planerar att göra naturreservat av området.


Allé i Mariedamm.

500 m söder om ravinen växer en ädellövskog med gamla och grova askar. Området har liknade strukturer som Runsala ravin vilket innebär att det är möjligt för de arter som förekommer där att sprida sig vidare till detta område med tiden.

Skiren

Skiren har naturvärde som främst är naturgeologiska (dödissjö). Den har också ett värde som rastplats för fåglar. Storlom har tidigare häckat vid sjön. Stränderna är viktiga för insekter.

Mariedamm

Mariedamm har många värdefulla kulturpräglade naturmiljöer, mestadels med höga naturvärden, kring järnvägen från Mariedamm till idrottsplatsen vid Skeppsjön. Värdet är främst knutet till ädellövsträd i lundmiljö, allé och vildvuxen parkmiljö. Bäckens från Smeddammen till Skeppsjön har naturvärdena knutna till bäckens många olika småbiotoper, vilket gynnar en hög mångfald av organismer. Dessutom finns en naturlig källa som springer upp i slutningen strax väster om järnvägen intill bäcken. Källans naturvärden är kopplade till den speciella flora av mossor och kärlväxter som det kontinuerliga tillflödet av kalkrikt vatten ger.

Skeppsjön

Skeppsjön har naturvärde och är rastplats för fåglar. Det finns uppgifter om att storlom häckat vid sjön. En lokal för den rödlistade arten strandlummer (NT) med höga naturvärden finns vid Skeppsjöns västra strand (2002). Strandlummer är en konkurrenssvag art som minskat kraftigt i landskapet på grund av upphörd hävd av å- och sjöstränder samt reglering av sjöar och åar.

Skeppshult

Lövskogskomplexet söder om Mariedamm och väster om järnvägen har höga naturvärden knutna till ädellövskog, lövbrännor med asp, grova hasselbuketter, bergsbranter med en rik mossflora, förekomst av grov död ved och en rik lund- och ängsflora. Områdets heterogenitet ger förutsättningar för en lång rad sällsynta och rödlistade organismer knutna till dessa miljöer att finnas. Den rödlistade arten trumgräshoppa (EN) har noterats i området på 1970-talet och kan finnas kvar vid klippängar och torra miljöer ner mot Skeppsjön. De båda bäckarna i området utgör ytterligare ett naturvärde. Runt dessa skapas en kontinuerligt fuktig miljö som är livsnödvändig för många organismer, bl.a. lavar och mossor.


Almar i Åskedalen.

Flaxen

Flaxens har naturvärde som främst är naturgeologiska (dödissjö). Den har också värde som rastplats för fåglar.

Åskedalen

Ädellövskogen vid det gamla torpstället Åskedalen har mycket höga naturvärden knutna till grova ihåliga hamlade träd och förekomst av en rik lund- och kvarvarande ängsflora med krävande arter. Allt detta ger förutsättningar för en artrikedom av insekter, lavar och mossor som är knutna till denna typ av miljö.

Sprickdalen

Norr om Godegård ligger en sprickdal som sträcker sig upp mot länsgränsen och in i Åskedalen. I dalen rinner Godegårdsån. Ända sedan isens avsmältning har vatten påverkat dalgången, därför förekommer det mycket glacifluviala avlagringar. Avlagringarna är avsatta före och under inlandsisen avsmältning. Sprickdalen norr om Godegård är bara en liten del av ett mycket stort system med åsar, åsnät och deltan omgärdat av djupa dödisgropar. Hela regionens geologi representerar ett unikt geologiskt naturvärdesområde där sprickdalen norr om Godegård är klassat som mycket högt naturvärde. Efter en geologisk naturvärdesinventering har 28 värdefulla geologiska objekt framkommit, varav 15 med mycket högt naturvärde och 12 med högt naturvärde.

Vattensystemet från Fiskgölen till Unnamon har höga naturvärden främst knutna till geologin och dess dödissjöar. Vattensystemet fungerar som transportled för olika organismer, omgivande miljöer som ger häckningsmöjligheter åt olika fåglar, t.ex. sångsvan. Kossbrunnsgölen på västra sidan om järnvägen har naturvärden som främst är knutna till dess orörda naturtyper. De skapar en viktig variation i det hårt brukade skogslandskapet norr om Godegård.

Godegårdsån

Godegårdsån och sumpskogsmiljöerna söder och norr om Godegård har sina mycket höga naturvärden knutna till sin orördhet. Ån tillsammans med det stora sammanhängande sumpskogsområdet


Ek i Godegård.

är av stor vikt för en mängd olika organismer. Den rödlistade mindre hackspetten (NT) som finns i åmiljön är beroende av en riklig tillgång på högstubbar av björk. Den artrika bottenfaunan (53 taxa) har flera indikatorer på låg organisk belastning och flera renvattenindikatorer, bl.a. den tidigare rödlistade nattsländan Beraeodes minutus.

Ädellövträdsmiljöer Godegård

Trakten kring Godegård har en koncentration av grövre ädellövträd. Naturvärdena är knutna till att det finns ädellövträd i olika åldrar där de grövsta träden börjar utveckla höga värden med håligheter, savflöden och grov bark. Det ger potential att kunna hysa hotade arter av t.ex. mossor, lavar och insekter nu och i framtiden. Mitt i Godegårds centrum i en korsning vid järnvägen står en grov ek med högt naturvärde. Ädellövmiljöer med naturvärde finns också öster om järnvägen vid Godegårds centrum, vid Hälla gård och vid Godegårds kyrka.

Vattendrag Godegård-Degerön

Mellan Godegård och Degerön finns två vattendrag med naturvärde. Diket vid Sörbyhagen strax söder om Godegårds kyrka har inga egna naturvärden men ansluter till Godegårdsån. Vattendraget vid Hammaren norr om Degerön har sina naturvärden knutna till sin storlek och heterogenitet. I bäcken finns både översvåmmade områden, lugnflytande delar och korta forsar. Bäckens bottenfauna indikerar att vattenkvaliteten är god.

Antal värdefulla områden inom korridorerna för UA1-UA4.

	UA1	UA2	UA3	UA4
Antal värdefulla områden:	20	8	6	6
Areal värdefulla naturområden (ha):	13,8	3,4	12,1	14,8
Total korridorsarea (ha):	433	225	246	279
Andel värdefulla naturområden:	3,2%	1,5%	4,9%	5,3%
Areal klass 1 (ha):	1,6	0,7	7,8	11,1
Areal klass 2 (ha):	7,7	2,6	4,2	3,1
Areal klass 3 (ha)	4,5	0,1	0,1	0,6
Areal irreparabla naturområden	7,2	2,8	0,1	0,7
Areal mycket känsliga naturområden	5,6	0,5	12	13,4
Areal känsliga naturområden	1	0,1	0	0,7

Antal värdefulla områden inom korridorerna för UA5, UA5 öst och UA6

	UA5	UA5 öst	UA6
Antal värdefulla områden:	72	70	7
Areal värdefulla naturområden (ha):	184,5	165,5	14,6
Total korridorsarea (ha):	647	649	30,7
Andel värdefulla naturområden:	28,50%	25,50%	48%
Areal klass 1 (ha)	50,5	48,4	3
Areal klass 2 (ha)	93,7	76,8	11,6
Areal klass 3 (ha)	40,2	40,3	0
Areal irreparabla naturområden	131,4	126,6	14,6
Areal mycket känsliga naturområden	43,3	29,1	0
Areal känsliga naturområden	9,8	9,8	0
	UA5	UA5 öst	UA6

UA5 och UA5 öst går till stor del i samma sträcka och kan jämföras. Den stora skillnaden är att UA5 öst i en del går öster om sprickdalen. En stor del av ökningen i procent kan förklaras av de geologiska naturvärdesinventeringar som genomförts inom denna sträcka för riksintresset Lerbäcksmon och det regionala intresset sprickdalen norr om Godegård.

Värdefulla naturmiljöer i respektive korridor

Värdena i tabellerna grundar sig på den naturvärdesklassade areal som finns inom gränserna för respektive korridor. Den yta som ligger utanför korridoren räknas ej in i arealen för att värdena ska bli jämförbara. Tabellerna ska vara en fingervisning för hur vardera korridors naturvärden påverkas och hur stor möjlighet det finns att skydda eller kompensera för naturvärdena. Det finns andra aspekter som

måste vägas in i den samlade bedömningen som t.ex. hur den naturvärdesklassade naturen påverkas som ligger utanför korridoren.

Miljökonsekvenser

Nollalternativet

I Nollalternativet nyttjas befintligt spår utan åtgärder med i princip samma trafikbelastning som nu varför påverkan på naturvärdena inte förändras.

Utredningsalternativ 1

Av ytan inom korridoren består 3,2% av värdefulla naturmiljöer, totalt 13,8 ha fördelade på 20 områden, 7,2 ha är irreparabla naturvärden. För de flesta naturvärdesobjekten i UA1 kan göra så att konsekvenserna blir små genom att vidta olika åtgärder under byggtiden, kompensationsåtgärder, skydd och placering av spår. Större delen av korridoren ligger ovanpå tunneldelen. Det mest värdefulla N2000-området i Lindhult ligger ovanpå tunneln och bedöms kunna bibehålla sina naturvärden intakta. Tripphultsmossens naturvärden kräver att en tunnel inte påverkar hydrologin i området. Vid Bållby finns förekomst av hasselsnok som är klassad som sårbar (VU). UA1 berör en relativt stor del av artens utbredningsområde i Bållby. Det mest kritiska området att passera är Bladsjön där den rödlistade arten klotgräs växer utmed stränderna. Det krävs ytterligare kunskap om utbredningsområdet för hasselsnok kring Bållby och växtplatserna för klotgräs vid Bladsjön samt stort hänsynstagande i byggskedet.

Ädellövmiljöer öster om Östansjö

Vid avverkning: Måttlig konsekvens. Om åtgärder vidtas: Liten-Måttlig konsekvens.

Småskaligt jordbrukslandskap vid Tripphult och Lindhult

Området ligger ovanpå den planerade tunneln. Om inga arbetsföretag sker på marken i dessa områden kan naturvärdena bibehållas. Då blir konsekvensen måttlig för Natura 2000-området och mycket liten-liten konsekvens för övriga objekt.

Tripphultsmossen och två småmossar

Det finns indikationer på att sprickzoner korsar tunneln i UA1. Därmed finns en risk att mossarnas hydrologi kan påverkas. Om områdets vattenhållande förmåga försvinner påverkas den flora och fauna som är knuten till den här miljön. Den södra mossen hotar att försvinna i samband med bygge av tunnelmynning om inga åtgärder görs. Värdefull natur försvinner. Liten-måttlig konsekvens för den stora mossen och småmossarna samt måttlig konsekvens för den södra utlöparen om hydrologin påverkas. Om åtgärder vidtas så att inte mossarna dräneras och tunnelmynningen placeras så att den södra lilla mossen kan bibehållas: Mycket liten-liten konsekvens.

Hällmarkstallskog Bållby

Vid en exploatering riskerar området att avverkas och höga naturvärden knutna till de gamla träden försvinner då. Det finns också en överhängande risk att död ved forslas bort vilket är starkt negativt för naturvärdena: Måttlig Konsekvens. Om de gamla och grova träden bevaras och död ved lämnas kvar i området: Mycket liten-liten konsekvens.

Tripphultsbäcken, bäck öster om Bladsjön, samt Sagabäcken

Utan åtgärd: Måttlig konsekvens för bäcken öster om Bladsjön, liten konsekvens för de övriga bäckarna. Med åtgärder: liten konsekvens för bäcken öster om Bladsjön och mycket liten konsekvens för övriga bäckar.

Bladsjön

Växtmiljöer för den rödlistade arten klotgräs försvinner om stränder tas i anspråk. Vattenmiljön kan påverkas av kemiska utsläpp och grumling under byggtiden. Måttlig-stor konsekvens. Om åtgärder vidtas så att de viktigaste växtlokalerna för klotgräs kring sjön kan bevaras: Måttlig konsekvens.

Klockarhyttefältet, geologiskt objekt

Korridoren berör Klockarhyttefältet i den östra kanten. Ett nytt spår intill det befintliga bedöms ge liten-måttlig konsekvens på de geologiska värdena.

Utredningsalternativ 2

Av ytan inom korridoren består 1,5% av värdefulla naturmiljöer, totalt 3,4 ha fördelade på 8 områden, 2,8 ha är irreparabla naturvärden. I korridor UA2 passeras två objekt med mycket höga irreparabla naturvärden; Finnakällan, Ögonakällan och Finna-bäcken i korridorens västra kant och en rullstensås öster om naturreservatet i Vissbodamon. Källorna och bäcken skulle kunna påverkas av norra tunneln i UA2. Om det finns hydraulisk kontakt mellan tunneln och isälvsavlagring via sprickzoner i berget finns det risk för grundvattensänkningar när tunneln byggs och källorna skulle kunna påverkas. UA2 ger störst konsekvens för de geologiska värdena med avseende på Tripphultsmon och Vissbomon. Rullstensåsen är svår att passera utan negativ påverkan. Här finns även en mosippelokal och ytterligare ett objekt med höga geologiska naturvärden centralt i korridoren som är irreparabla. Vid en fortsatt utredning bör även dessa områden detaljinventeras för att utreda konsekvenser och åtgärder för att minska påverkan på de geologiska värdena. Vid Åsbro passeras Åsbroån och Sagabäcken som med skyddsåtgärder kan passeras med liten konsekvens för naturvärdena.

Finnakällan, Ögonakällan och Finna-bäcken

Finnakällan, Ögonakällan och Finna-bäcken skulle kunna påverkas av grundvattensänkningar från norra delen av tunneln i UA2, se ovan. En mycket ovanlig och värdefull vattenmiljö kan hotas om källorna, bäcken och dess närmaste omgivning påverkas: Stor-mycket stor konsekvens. Om åtgärder utförs så att vattenmiljöerna och omgivande skog kan behållas intakta: Måttlig konsekvens.

Mosippelokaler norr om Åsbro

Växtlokalerna försvinner om områdena förstörs: Måttlig-stor påverkan. Om åtgärder utförs som gör att växtlokalerna kan bevaras: Liten konsekvens.

Tripphultsmon och Vissbodamon, geologiska objekt

En järnväg kan förstöra de glaciälviala elementens egenformer och minska naturvärdena som är knutna till dem: Måttlig-stor effekt. Om de geologiska objekten bevaras intakta: Liten-måttlig kon-

sekvens. Mindre intrång utan vidare ytbearbetning eller igenplantering, så att formationen i övriga delar fortfarande är synlig: Måttlig effekt. Konsekvenserna för det regionala geologiska intresset som helhet är osäkert eftersom området inte är detaljinventerat.

Åsbroån och Sagabäcken

Korridoren passerar Åsbroån och Sagabäcken direkt öster om riksväg 50. Ån och bäcken riskerar att påverkas vid anläggningsarbeten. Måttlig konsekvens för Åsbroån. Liten konsekvens för Sagabäcken. Om stor hänsyn tas under byggtiden och om en brolösning väljs för Åsbroån och en kulvertlösning för Sagabäcken kan naturvärdena bibehållas: Liten-måttlig konsekvens för Åsbroån. Liten konsekvens för Sagabäcken.

Strandlummerlokal Väster om Åsbro

Strandlummerlokalen väster om Åsbro tangerar UA2 på östra kanten men ligger ej i korridoren.

Klockarhyttfältet, geologiskt objekt

Konsekvenser se UA1.

Utredningsalternativ 3

4,9% av ytan inom korridoren består av värdefulla naturmiljöer, totalt 12,1 ha fördelade på 6 områden, 0,1 hektar är irreparabla naturvärden. Blåbergamon har mycket höga naturvärden och ligger till stora delar ovanpå tunneln men med tunnelmynning planerad i den sydöstra kanten. Ett ingrepp i området förstör mycket höga naturvärden kopplade till natur och geologi. Korridoren går i huvudsak i tunnel genom Tripphultsmon. Detta bör vägas in vid valet av korridor men går inte att jämföra i tabellerna för respektive korridor på grunda av att större delen av Tripphultsmon inte är detaljinventerat. Sumpskogen vid Tisaren samt Åsbroån passeras men bedöms kunna passeras med liten påverkan på naturvärdena om det nya spåret läggs i anslutning till det befintliga.

Blåbergamon

Området ligger ovanpå den tunnel som planeras i

UA3. Om området tas i anspråk i samband med byggande av tunnelmynning eller andra arbetsföretag: Stor-mycket stor konsekvens. Om området lämnas opåverkat: Måttlig konsekvens.

Tripphultsmon och Vissbodamon, geologiska objekt

Korridoren för UA3 berör området men spåret går i huvudsak genom tunnel. Konsekvenserna är osäkra eftersom området inte är detaljinventerat.

Viltstråk norr om Åsbro

Nytt dubbelspår och ökad trafik innebär en större barriär och ökad dödlighet för viltet jämfört med nollalternativet. Är det möjligt att ordna en viltpassage skulle det innebära positiva konsekvenser.

Åkerholme vid Vissboda

UA3 berör holmens östra del. Om de grova ädel-lövträd försvinner: Liten-Måttlig konsekvens. Om åtgärder vidtas för ädellövträd: Mycket Liten-Liten konsekvens.

Sumpskog vid Tisaren

UA3 berör sumpskogen mer än UA4: Måttlig konsekvens. Liten konsekvens om järnvägen placeras så att sumpskogen och dess vattenförhållande kan lämnas utan påverkan.

Åsbroån

Ån riskerar att påverkas av anläggningsarbeten. Värdefull sumpskogsmiljö med en rödlistad art riskerar att försvinna kring ån: Måttlig-stor konsekvens för Åsbroån och dess sumpskog. Om stor hänsyn tas till vattenmiljön och sumpskogen samt om järnvägen läggs intill befintligt spår: Liten-måttlig konsekvens.

Strandlummerlokal väster om Åsbro

Strandlummerlokalen ligger intill befintligt spår mitt i korridoren och har en kritisk placering beroende på vilken sida av järnvägen ett dubbelspår byggs ut. En lokal för strandlummer kan försvinna och ökar risken för att arten dör ut lokalt. Måttlig-stor konsekvens.

Åtgärd och konsekvens efter åtgärd: En inventering av strandlummerlokalen för att avgöra om

strandlummer fortfarande finns kvar och för att markera ut exakt plats. Växtplatsen ska skyddas helt från arbetsföretag. Eventuella åtgärder i lokalens närhet ska bedömmas av en biolog för att inga oönskade effekter direkt och indirekt ska uppstå. Liten-måttlig konsekvens.

Klockarhyttfältet, geologiskt objekt

Konsekvenser se UA1.

Utredningsalternativ 4

5,3% av ytan inom korridoren består av värdefulla naturmiljöer, totalt 14,8 ha fördelade på 6 områden, 0,7 ha är irreparabla naturvärden. I korridor UA4 passeras Finnakällan, Ögonakällan och Finna-bäcken med mycket höga naturvärden i korridorens västra kant. Det finns en risk att grundvattensänkningar från norra delen av tunneln i UA4 skulle kunna påverka Finnakällan eller Ögonakällan, något som kan hända om det finns hydraulisk kontakt mellan tunneln och isälvsavlagring via sprickzoner i berget. Blåbergamon bedöms kunna bibehålla sina naturvärden om inga ingrepp görs i området. En åkerholme norr om Åsbro med naturvärde passeras och riskerar att försvinna om ett nytt spår utnyttjar den västra delen av korridoren. Korridoren går i huvudsak i tunnel genom Tripphultsmon. Detta bör vägas in vid valet av korridor men går inte att jämföra i tabellerna för respektive korridor på grunda av att större delen av Tripphultsmon inte är detaljinventerat. Sumpskogen vid Tisaren samt Åsbroån passeras men bedöms kunna passeras med liten påverkan på naturvärdena om det nya spåret läggs i anslutning till det befintliga.

Finnakällan, Ögonakällan och Finna-bäcken

Konsekvenser se UA2.

Blåbergamon

Konsekvenser se UA3.

Tripphultsmon och Vissbodamon, geologiska objekt

Konsekvenser se UA3.

Åkerholme med grova träd

Stora delar av holmen med biotopskydd och värdefull ädellövmiljö med grova träd riskerar att försvinna: Måttlig konsekvens. Om åtgärder vidtas för ädellövträd: Liten-måttlig konsekvens.

Viltstråk norr om Åsbro

Konsekvenser se UA3.

Sumpskog vid Tisaren

UA4 tangerar sumpskogen i sydväst. Konsekvenser se UA3.

Åsbroån

Konsekvenser se UA3.

Strandlummerlokal Väster om Åsbro

Konsekvenser se UA3.

Klockarhyttfältet, geologiskt objekt

Konsekvenser se UA1.

Utredningsalternativ 5

En ovanligt stor andel av korridoren är klassad; 28,5%. Mer normalt är 4-8%. Flera anledningar finns till detta varav den viktigaste är att korridorerna går

genom geologiskt mycket värdefulla områden (Lerbäcksmön och Sprickdalen norr om Godegård) och att de geologiska naturvärdena är inventerade och klassade.

Påverkan på naturvärden kan minskas genom val av vilken sida av järnvägen det nya spåret läggs, ostlig eller västlig sida beroende på sträcka. Stenkumla-Lerbäcksmön-riksintresse: Konsekvenserna på irreparabla objekt med mycket höga naturvärden och höga naturvärden på denna sträcka kan minskas kraftigt om järnvägen läggs på den västra sidan av järnvägen. Vid Barnabrobäcken i Lerbäcksmön området som är ett irreparabelt och biotopskyddat område bestående av vattendrag och bäckravin ger en ostlig placering på spåret den minsta påverkan på naturvärdena.

Påverkan på naturvärden kopplade till bäckar och åar längs sträckan kan minimeras med bro eller kulvertlösningar.

Runsala ravin (planerat naturreservat med mycket höga naturvärden) och övriga värdefulla lövskogsmiljöer på västra sidan kan skyddas från ingrepp genom att nytt spår läggs på östra sidan av befintlig järnväg. En hagmark vid Ortele och sjön Skiren har naturvärden som i så fall kommer att påverkas men där den totala påverkan blir mindre.

Mariedammsområdet är svårt att passera utan

att värdefull natur tas i anspråk. Här måste skyddsåtgärder och eventuellt kompensationsåtgärder ske för att minska den negativa påverkan av ett nytt spår på naturvärdena. Grova ädellövträd kommer tas i anspråk och bäckar påverkas oavsett vilken sida som väljs. Vid Skeppsjön kommer sjöstränder, en lokal för en rödlistad art och eventuellt Skeppshult lövskogskomplex att påverkas.

Sprickdalen norr om Godegård har ett stort antal geologiska naturvärden i form av åsar, dödisområden, deltan och lateralterasser. Ett pärlband av dödissjöar med ett vattensystem som leder vidare till Godegårdsån ger också höga naturvärden. Ett stort antal av objekten är irreparabla och svåra att skydda eller kompensera för. Som riktmärke ska ett nytt spår läggas på den sida som vetter från sjöarna för att minimera påverkan på naturvärden.

Godegårdsån har mycket höga naturvärden. Ån ska passeras utan att arbetsföretag sker i vattenmiljön och med minimal påverkan på sumpskogsmiljön. Vid Godegård och söderut ska nytt spår läggas på västra sidan om befintligt för att Godegårdsåns naturvärden ska bibehållas.

Stenkumla

Ädellövträd kan komma att avverkas. Liten-måttlig konsekvens. Vid åtgärd: Liten konsekvens.

Lerbäcksmön – geologiskt riksintresse

En järnväg kan förstöra de glacifluviala elementens egenformer och minska de geologiska naturvärdena knutna till dem och riksintresset som helhet. Områdenas naturvärde är irreparabla om de förstörs. Stor-mycket stor konsekvens. Konsekvenserna kan minskas kraftigt om järnvägen läggs på den västra sidan av järnvägen och om de geologiska objekten skyddas helt från all övrig påverkan av arbetsföretag i samband med järnvägsbygget. Områden med mycket högt naturvärde kan därmed undvikas helt. Ett stort område med kullar och ryggar med högt naturvärde på västra sidan av järnvägen kan med stort hänsynstagande vid byggandet påverkas endast marginellt i sin östra kant. Måttlig-stor konsekvens. Med en ny järnväg på den östra sidan kan den 600 meter långa åsen söder om Lerbäck med växtplats

för en rödlistad art, skrovlig taggsvamp (VU) och den 1800 meter långa åsen norr om Rönneshyttan påverkas i den västra kanten. Båda områdena har mycket högt naturvärde. Måttlig-stor konsekvens.

Barnabrobäcken

Bäckravinens naturvärden är irreparabla och en järnväg som klyver området skulle ge kanteffekter, torrare miljö och ökat ljusinsläpp. Känsliga arter knutna till denna fuktiga miljö och vattendrag skulle försvinna. Stor konsekvens. Bäckan och den biotopskyddade ravinens ska lämnas orörda för att naturvärdena ska bestå. En biologiskt anpassad kulvertlösning och andra åtgärder som bibehåller naturvärdena måste utredas: Liten-måttlig konsekvens.

Ädellövträd söder Rönneshyttan

Grova ädellövträd kan komma att avverkas: Måttlig konsekvens. Vid åtgärd: Liten konsekvens.

Joxtorpaån och Önnabokärret

Om kärret splittras upp och Joxtorpaåns vattenmiljö påverkas: Måttlig-stor konsekvens. Om nytt spår läggs intill befintligt och bro byggs över åns huvudfåra: Liten konsekvens.

Hagagölen och Brahusagölen

Viktiga vattenmiljöer kan försvinna om gölarna och deras närmsta omgivning förstörs: Måttlig konsekvens.

Påverkas strandzonen och vattenmiljön ska en limnolog delta i utformning av skydd för vattenmiljön. Liten-måttlig konsekvens.

Bäck vid Dunsjö

Bäckan riskerar att påverkas vid anläggningsarbeten: Måttlig konsekvens. Hänsyn under byggtiden samt kulvertlösning som tar hänsyn till bäckens naturvärden: Mycket liten-liten konsekvens.

Mosippelokal, Södra Björnfall

Växtlokal för den rödlistade arten mosippa försvinner om området förstörs: Måttlig-stor påverkan. Vid åtgärd: Liten konsekvens.



Barnabrobäcken.

Ortele hagmark

Den hävdgynnade floran är redan hotad av upphörd hävd och därför bedöms konsekvenserna bli liten-måttlig om mark tas i anspråk. Lägg ny järnväg intill den gamla minskas påverkan på betesmarken: Liten konsekvens.

Runsala

Ravinen kan naggas i kanten, det ger större kantefekter, torrare lokalklimat och ökat ljusinsläpp och arter knutna till en lövskog med mycket höga naturvärden kan försvinna. Naturvärdena är irreparabla och konsekvensen blir stor-mycket stor. För lövskogen söder om Runsala ravin är effekterna desamma men konsekvensen måttlig. Om ny järnväg läggs på östra sidan av befintlig järnväg: Måttlig konsekvens för Runsala ravin och mycket liten konsekvens för området söder om Runsala.

Skiren

Häckande fåglar kan störas och strand- och vattenmiljön kan påverkas under byggtiden. Måttlig konsekvens. Efter åtgärder och fågelinventering för att avgöra om storlom fortfarande häckar vid sjön: Liten-måttlig konsekvens.

Mariedamm

Naturvärdena i Mariedamm kommer att påverkas negativt om en ny järnväg byggs oavsett om den byggs på östra eller västra sidan. De naturvärden som påverkas är att ädellövträd försvinner, livsmiljöer för vattenlevande organismer samt lövskogsmiljöer värdefulla för fågellivet och många andra organismer knutna till lövskog: Måttlig-stor konsekvens. Kompensationsåtgärder för ädellövträd och biologiskt anpassad kulvertlösning för bäck: Måttlig konsekvens.

Skeppsjön

Häckande fåglar kan störas och vattenmiljön kan påverkas under byggtiden. En lokal för strandlummer kan försvinna och ökar risken för att arten dör ut lokalt. Måttlig-stor konsekvens. Inventering och skydd av eventuell lummerförekomst samt utformning i samråd med limnolog så att organismer kan



Skeppsjön.

förflytta sig mellan de olika vattenmassorna öster och väster om järnvägen: Liten-måttlig konsekvens.

Skeppshult

En heterogen livsmiljö med möjlighet att hysa sällsynta och rödlistade organismer hotar att fragmenteras om ett nytt spår anläggs väster om befintlig järnväg. Med uppsplittring av området ökar kanteffekterna, ljusinsläppet och klimatet blir torrare. Bäckar som rinner ner mot Skeppsjön riskerar att påverkas genom att bäckfåran kulverteras och vattenmiljön påverkas genom grumling. En livsmiljö för den rödlistade trumgräshoppan (EN) kan försvinna. Måttlig-stor konsekvens. Minimeras ingreppet genom att det nya spåret läggs öster om befintlig järnväg, inventera eventuell förekomst av trumgräshoppa och kulvertera bäckarna med hänsynstagande i samråd med en biolog: Måttlig konsekvens.

Flaxen

Häckande fåglar kan störas och vattenmiljön påverkas under byggtiden: Liten-måttlig konsekvens. Vid åtgärder: Mycket liten konsekvens.

Åskedalen

Områdets naturvärden är irreparabla. En stor mångfald av olika organismer knutna till denna rika ädellövskogsmiljö hotar att försvinna om området fragmenteras: Stor konsekvens. Utförs inga arbetsföretag: Måttlig konsekvens.

Sprickdalen

Naturvärdena är irreparabla. Området med dess egenformer visar hur deglaciationen i regionen gått till och här finns många välbevarade egenformer kvar som riskerar att förstöras. Konsekvenserna för de geologiska formationerna blir olika stora beroende på hur det nya spåret läggs. Som helhet: Stora-mycket stora konsekvenser.

Sträckan norr om Anderstorp påverkar flera delområden med mycket höga-höga naturvärden oavsett vilken sida av järnvägen det nya spåret läggs. Om spåret läggs på västra sidan skyddas miljön i vattensystemet för ytterligare kraftig påverkan. Kossbrunnsgölen kommer däremot att påverkas. Det är viktigt att gölens vattenmiljö skyddas från förändrad hydrologi.

Sträckan mellan Anderstorp-Godegård påverkar vattensystemet med dödissjöar och början på Godegårdsån samt flera geologiskt värdefulla objekt. Om det nya spåret läggs på östra sidan av järnvägen kommer påverkan på både vattenmiljöerna och de geologiska objekten att minska kraftigt och konsekvenserna blir mindre än om det nya spåret läggs på västra sidan. Lägg nytt spår alldeles intill befintligt och vidtas åtgärder minskas påverkan på vattenmiljöerna.

Godegårdsån

Ån och dess omgivning riskerar att påverkas och värdefulla sumpskogsmiljöer med den rödlistade mindre hackspetten (NT) riskerar att förstöras eller utarmas: Mycket stor konsekvens. En brolösning ska väljas som ej påverkar vattenmiljön. Det nya spåret ska läggas intill befintligt spår, för att minimera påverkan på sumpskogsmiljöerna, helst på den västra sidan. Arbetet ska ske i intimt samarbete med biologer: Måttlig-stor konsekvens.

Ädellövträdsmiljöer Godegård

Om ädellövträd avverkas minskar antalet ädellövträd i regionen med betydelse för mångfalden knutna till grova ädellövträd. Måttlig konsekvens. Ett nytt spår på västra sidan av järnvägen gör troligen att samtliga grova träd kan sparas. Vid avverkning ska åtgärder vidtas: Liten-måttlig konsekvens.

Vattendrag Godegård-Degerön

Bäckarna riskerar att påverkas och därmed hotas naturvärden i Godegårdsån: Stor konsekvens med avseende på Godegårdsån. Om åtgärder vidtas och en biologiskt anpassad kulvertlösning utförs vid Hammaren: Mycket liten konsekvens.

Utredningsalternativ 5 öst

En ovanligt stor andel av korridoren är klassad 25,5% mot 4-8% som är mer normalt. Skillnaden mellan UA5 och UA5 öst är till stor del kopplad till att UA5 öst delvis ligger öster om sprickdalens geologiska utbredning. Här är den stora skillnaden mellan UA5 och UA5 öst. UA5 öst har 3% eller 19 ha färre klassade områden. Det är en fördel för områdets naturvärden som helhet att få bort järnvägen från Sprickdalen.

Miljöer norr och söder om Sprickdalen inklusive Godegårdsån.

Se UA5.

Sprickdalen

Korridoren ligger delvis öster om sprickdalsformationerna och vattensystemet och påverkar naturvärdesobjekt i mindre skala än UA5, se ovan. Totalt sett: Stor-mycket stor konsekvens på grund av de geologiska värdena. Påverkan på naturvärdena minskar om åtgärder vidtas för vattenmiljöerna vid Anderstorp.

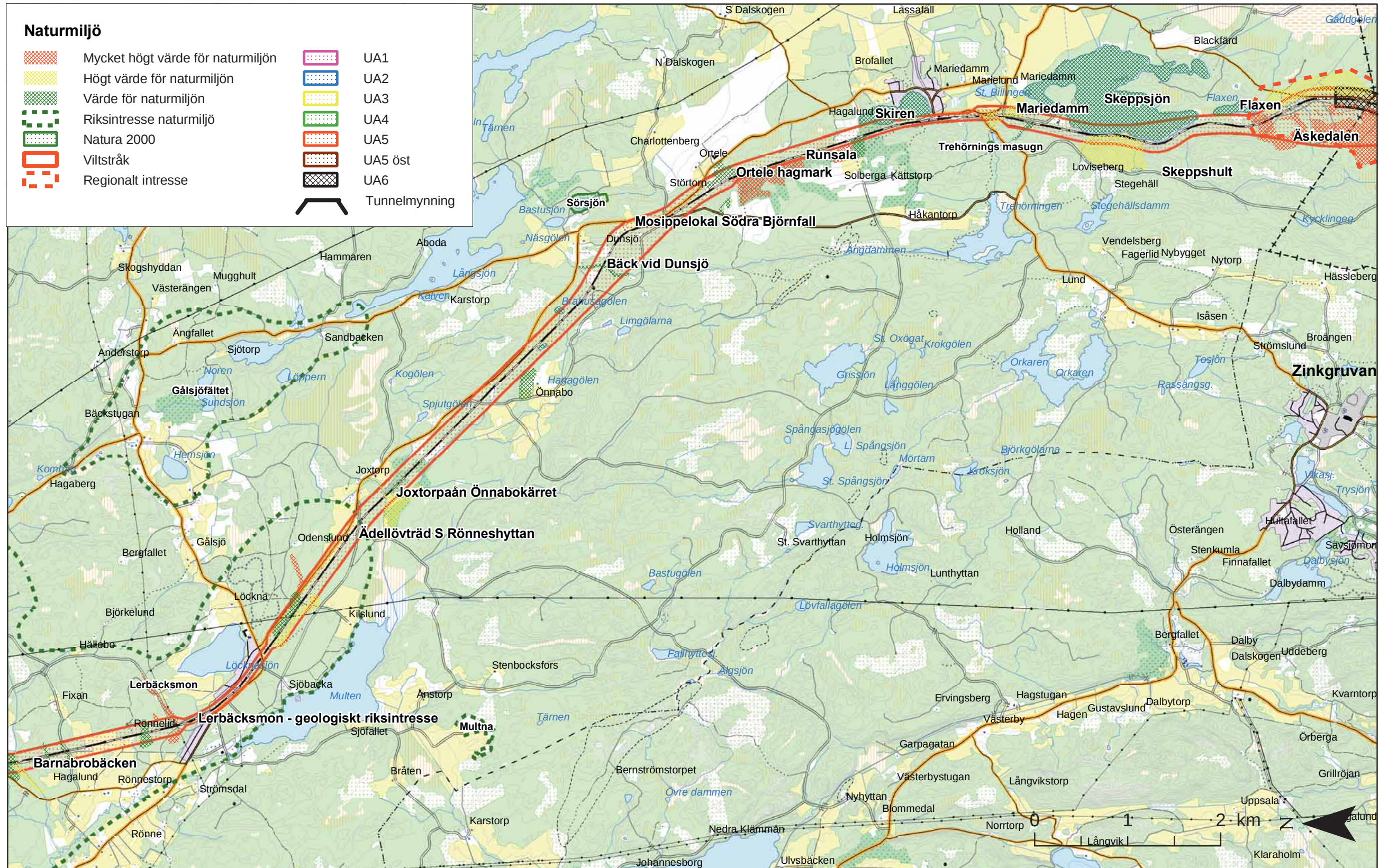
Utredningsalternativ 6

UA6 ligger i den norra delen av sprickdalen norr om Godegård (Åskedalen) med mycket höga naturvärden. 48% av korridoren för UA6 ligger på totalt 7 st geologiska formationer med höga till mycket höga naturvärden för sprickdalen norr om Gode-

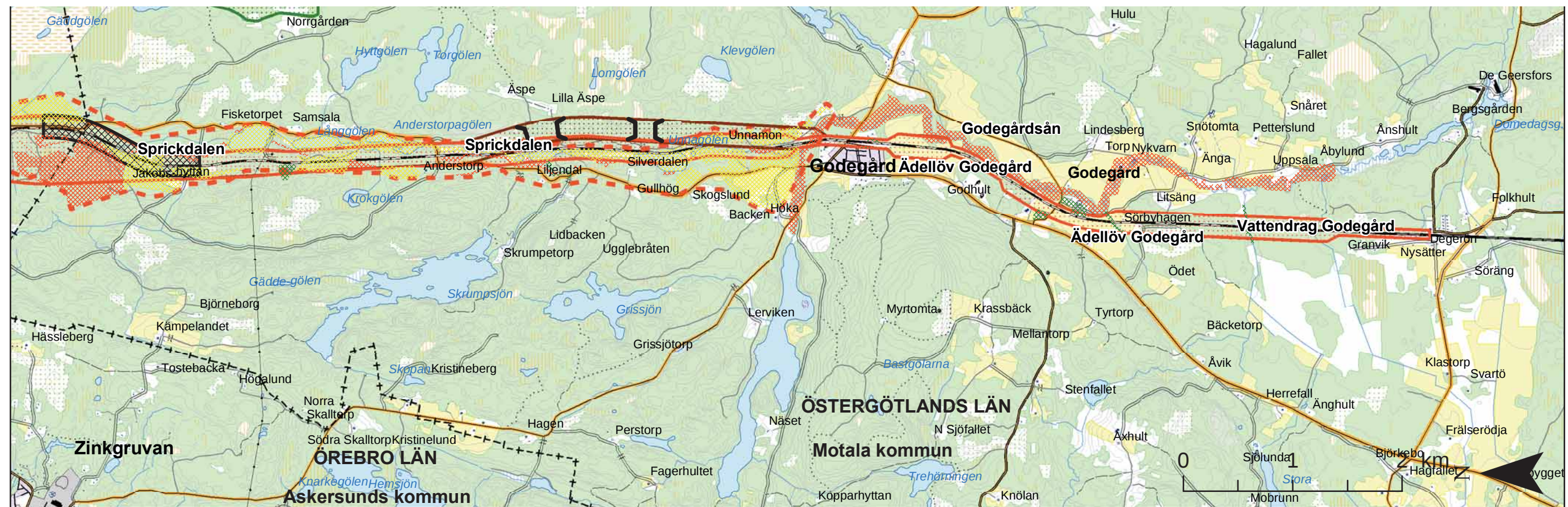
Karta 1 Naturmiljö



Karta 2 Naturmiljö



Karta 3 Naturmiljö



gård. Samtliga objekt är irreparabla. På västra sidan om befintlig järnväg täcks cirka 70 % av ytan av 4 områden med dödislandskap och deltabildningar. Huvuddelen av objekten med mycket höga naturvärden finns på den västra sidan. Den östra sidan består till cirka 30% av områden med höga-mycket höga naturvärden, två områden med glaciälvialt material med dödisgropar samt två mindre områden med åsar i den södra delen.

Konsekvenserna för de geologiska formationerna blir olika stora beroende på hur det nya spåret läggs. På den västra sidan är det svårare att lägga ett spår till utan att höga-mycket höga naturvärden påverkas. På den östra sidan finns längre sträckor utan naturvärdesklassade områden och lättare att ta hänsyn. Stor-mycket stor konsekvens på västra sidan. Stor konsekvens på östra sidan. Om nytt spår läggs i direkt anslutning till befintligt spår på östra sidan och arbetsföretag ej genomförs på klassade områden utöver den yta som järnvägen tar i anspråk: Måttlig-stor konsekvens.

Åtgärder

Vid ingrepp i klassade områden ska ingrepp, skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder planeras i samråd med biologer med kompetens inom exploatering.

Odlingslandskapet

Biotoper som faller in under bestämmelserna i förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken kan medföra krav på kompensationsåtgärder. Skyddet omfattar vissa biotoper i odlingslandskapet, t.ex. alléer, stenmurar, odlingsrösen och åkerholmar.

Ädellövskog

Spara ädellövskogsmiljöerna intakta. Vid avverkning av grova träd ska nya planteras som en kompensationsåtgärd. De avverkade träden sparas och placeras i anslutning till närliggande ädellövmiljö.

Mossar och sumpskogar

Järnvägsbyggets påverkan på hydrologin i våtmarker utreds för att se om särskilda åtgärder krävs så att naturvärdena ska kunna behållas, t.ex. tätning av tunnlar. Fragmentering av sumpskogar ska undvikas.

Vattendrag

Brolösning väljs framför kulvert för att naturvärdena ska bibehållas. Det gäller Åsbroån, bäcken öster om Bladsjön, Joxtorpaån och Godegårdsån. Trummor som tar hänsyn till bäckarnas förutsättningar och naturvärden väljs för mindre bäckar. Hänsyn ska tas under byggtiden för att hindra kemiska utsläpp, grumling och att vandringshinder uppstår senare. Vegetation och stränder intill vattendragen ska skyddas mot onödig påverkan. Vattenmiljöer kräver särskild kompetens om vattendragens och sjöarnas ekologi samt utformning av skyddsåtgärder.

Växtlokaler

Växtlokaler som är värdefulla, t.ex. klotgräs vid Bladsjön och mosiplokalerna norr om Åsbro, kräver noggranna inventeringar av växternas utbredning, detaljutmärkning och särskild varsamhet i byggskedet med skydd från markbearbetning, maskiner, avverkning och utsläpp.

Geologiska formationer

I första hand ska de geologiska objekten bevaras intakta för att naturvärdena ska bibehållas. Om åsryggarna måste påverkas ska minsta möjliga intrång i egenformen ske genom skarpa skärningar utan vidare ytbearbetning eller igenplantering. Skärningen ska ske så att formationen i övriga delar fortfarande är synlig. På detta sätt framträder lagerföljder och kan förklara de glacifluviala processerna i landskapet. De geologiska objekten kräver särskild kompetens inom kvartärgeologi för att bäst skydda objektens naturvärden vid exploatering.

Kulturmiljö

Kulturmiljön speglar ett områdes historia och belyser människans verksamhet från nutid till förfluten tid. Ansvar för att skydda och vårda kulturmiljön delas av alla. Kulturmiljöns komponenter täcker ett brett spektrum som inte bara representeras av fysiska objekt utan även av ortnamn och traditioner, såväl sammansatta miljöer som enskilda platser. Det karakteristiska och värdefulla får en identitet utifrån sina egna värden men också som en del av helheten. Kulturmiljöavsnittet lyfter fram och tydliggör värdefulla miljöer som är av betydelse för landskapets historiska samband. Fornlämningar, kyrkor och byggnadsminnen är skyddade enligt Lag (1988:950) om kulturminnen med mera medan kulturmiljöer, kulturreservat och riksintressen är skyddade enligt Miljöbalken.

Förutsättningar

Kulturmiljöerna baseras på det faktaunderlag som redovisas i kulturmiljöanalysen (bilaga 2). Inom utredningsalternativen finns det också ett stort antal kulturlämningar utanför de redovisade miljöerna. Kulturlämningar omfattar såväl fasta fornlämningar som andra lämningar eller platser med anknytning till kulturmiljön. Genom att använda kulturlämning som benämning kan kulturmiljöerna med sina sammansättningar syntetiseras och förklaras på ett mer övergripande sätt. I bedömningen har även den bebyggda miljön beaktats, dels utifrån befintliga byggnadsinventeringar varav flertalet är av äldre datum, dels nu genomförda studier. Alla fältstudier för både bebyggelse och kulturlämningar är utförda som besiktningar, vilka inte ersätter regelrätta inventeringar. Nya inventeringar kommer i vissa delar att förändra bilden av kulturlandskapet. Samtliga kulturmiljöer presenteras på karta och beskrivs i den löpande texten samt i tabeller. Områdena är schematiskt markerade (skrafferade) för att betona att det inte rör sig om exakta avgränsningar. En kulturmiljö är många gånger svår att avgränsa eftersom den har lyfts upp från en omgivning där den har och haft möjlighet att utvecklas.

Värdeklassificering

De värdegrundande parametrar vi utgått från är bruksvärde, kunskapsvärde samt upplevelsevärde och de beskrivs närmare i kulturmiljöanalysen (bilaga 2). Bedömningsskalan är relativ och har som syfte att jämföra miljöerna med varandra. Kulturmiljöernas värde har, utöver de allestädes närvarande spåren efter mänsklig aktivitet, delats in i tre nivåer: mycket högt värde för kulturmiljön, högt värde för kulturmiljön och miljöer som har värde för kulturmiljön. Bedömningarna grundas på en skala som arbetats fram utifrån de värdegrundande parametrarna.

Kulturlandskapet

Landskapet vi rör oss genom har en historisk prägel med flera verksamheter som ännu idag är basnäringar för bygden, nämligen bergsbruk, jordbruk och skogsbruk. En omfattande beskrivning finns i kulturmiljöanalysen (bilaga 2). Nedan följer en kortare version av hur kulturlandskapet vuxit fram till att se ut som det gör idag och där betydelsefulla komponenter är agrara regioner, bergsbruk, bebyggelsestruktur och kolonisationsmönster.

Den bebyggda miljön har två huvudkaraktärer, landsbygd respektive tätort. På landsbygden är mycket av bebyggelsen från 1800-talets senare decennier och några årtionden in på 1900-talet. En del av dessa byggnader är idag mer eller mindre förändrade. Traditionella timrade hus från tiden före industrialismen är betydligt färre. Ekonomibyggnaderna kan i stor utsträckning placeras under 1900-talets första hälft. För tätorternas del är det en ganska blandad bebyggelse med framförallt många villor, några från 1800-talets slut men de flesta från 1900-talet. I samhällenas utkanter breder villaområden ut sig med typhus från 1900-talets senare decennier. Inslag av industrianläggningar finns, men de är relativt fåtaliga. Längs den befintliga järnvägssträckningen har det vuxit upp flera stations-samhällen som en följd av järnvägens lokalisering.

Södra Närkes slättbygd, ett intensivt brukat område som berörs marginellt. Kumlabygden karakteriseras av stora byar som utskiftats längs de gamla vägsträckningarna. Västra Närkes slättbygd antas ha varit tätbebyggd redan under förhistorisk tid.

Ängsmarkerna var under tidigt 1800-tal föremål för uppodling. Åtminstone sedan 1600-talet har den dominerande näringen varit åkerbruk. Under medeltid fanns jämte byarna flera stora gårdar.

Södra Närkes bergslag täcker det sydöstra hörnet av Örebro län. I Tisarbygden är Åsbro en central punkt. ”Norr om Tisaren upp till slättbygden finns ett landskap som är präglad av skog och mossar.” ”Insprängt i landskapet finns mindre öppna områden där man huvudsakligen finner bebyggelse med namn som antyder att de har varit små torp eller nybyggen” (Jansson 2003:64). ”Söder om Tisaren, ovanför förkastningen, fanns under 1800-talet ett antal små jordbruk som låg i krönlägen i skogsmarken. Bebyggelsen ligger vanligen högt upp och i söderläge, med åkermarken runt om. Idag finns brukad åkermark endast på ett fåtal ställen och den öppna mark som återstår växer snabbt igen. Längs sträckan Rönneshyttan-Mariedamm har exempelvis stora arealer gammal åkermark planterats igen. I södra delen av området finns större öppna landskap från Ortele till Södra Björnfall och norr om Storsjön” (Jansson 2003:65).

Bergshanteringen i Lerbäcksborg har pågått sedan medeltid och de äldsta urkunderna kan föras till 1300-talets första hälft. Kärnområdet var Hammars och Lerbäcksborg socknar. Bergshanteringen var relativt småskalig fram till 1600-talet då ett flertal masugnar uppfördes. Mot slutet av 1700-talet och under 1800-talet lades de ned efterhand och verksamheten koncentrerades till järnbruket, exempelvis Skyllberg med anläggningar i bland annat Rönneshytta. Sista hyttan i drift utmed nu aktuell sträcka i Lerbäcksborg bergslag var Trehörnings masugn i Mariedamm som stängdes år 1889. Runtom i landskapet finns otaliga gruvhål, alltifrån små solitära ”hål” till större gruvfält.

Godegårds bergslag är ansedd som Östergötlands äldsta och går åtminstone tillbaka till mitten av 1200-talet. Under 1600-talet sinade malmtillgångarna markant och år 1691 upphörde Godegård formellt som bergslag. En sammanhängande bruksbygd uppstod där samhällena låg utmed de större vattendragen. Under 1600-talet bildades järnbruket vid Godegårds säteri och under 1700-talet tillkom bland annat De Geersfors, ligger något öster om

Degerön.

Produktionen av järn ska inte helt läggas i historisk tid utan förekom även tidigare och då genom blästbruk. Träkol var ett vanligt bränsle och små mängder kunde framställas i kolningsgropar medan hyttornas enorma förbrukning krävde större resurser. Milkolning har satt sitt signum på landskapet med tusentals kolbottnar, huvudsakligen efter runda resmilor. Den miltypen har använts i stor omfattning långt in på 1900-talet.

Blandat med de bergshistoriska lämningarna och dess samhälle finns ett förhistoriskt landskap. I skogarna syns spår efter äldre tiders jordbruk i form av övergivna åkrar, röjningsrösen och stenmurar. Mycket av det senare hör samman med bergsbrukets kolonisation och senare aktiviteter, men en del platser har en så ålderdomlig karaktär att det förmodligen rör sig om förhistorisk tid. I de bergiga skogspartierna förekommer också gravtyper som hör till brons- och järnåldern. De förhistoriska bosättningarna finns företrädesvis i de öppna och jordbruksdominerade landskapsavsnitten samt de sjönära partierna. Vattenvägarna fungerade redan under förhistorisk tid som kommunikationsleder i förbindelserna mellan nuvarande Närkes och Östergötlands slättområden. Avsnitten längst i norr och i söder kan ha varit permanent befolkade under stenåldern. Områdena däremellan har troligen nyttjats för säsongsbetonade aktiviteter som efterhand mynnat i att det senast under järnåldern funnits mer stadigvarande bosättningar.

Kulturmiljöer

De riksintressanta kulturmiljöer som en järnvägsutbyggnad kommer att passera, dock utan att direkt beröra, är belägna utmed UA5 och UA5 öst. I Närke är det Lerbäck (KT8), Skyllberg (KT7) och Vena gruvfält (KT49) samt i Östergötland Godegård (KE12), vilka beskrivs närmare i kulturmiljöanalysen (bilaga 2).

Även områdena mellan de utpekade kulturmiljöerna rymmer kulturhistoriskt intressanta komponenter, men då mer i form av enstaka objekt. Vi har valt att inte lyfta fram kolbottnarna som enskilda kulturmiljöer, däremot kan de tillsammans med andra komponenter skapa en sammansatt kultur-

miljö. Milkolningen i sig utgör en av grundförutsättningar inom bergshantering och visar därmed på kolbottnarnas värde insatta i ett större system som belyser sambanden. Själva kolbottnarna, här avses resmilor, är att se som en massföreteelse, men i den aspekten också en egen kulturmiljö länkad till skogsbruket inom bergshanteringen.

Utbredningen av tidigare utpekade kulturmiljöer kan variera något beroende på lokalt eller regionalt perspektiv och det gäller Godegårds kyrkby (lokalt intresse för kulturmiljön) respektive Godegårds kyrkomiljö (regionalt intresse för kulturmiljön).

Hult, Getabrotorp och Tälle

Hult, Getabrotorp och Tälle är ett stort område med högt värde för kulturmiljön genom rester av ett äldre jordbrukslandskap, ännu brukad mark, bebyggelse samt spår av tidigare bebyggelse. Vid Tälle finns anläggningar kvar efter ett numer nedlagt mindre sågverk. Kulturmiljön ligger i övergången mellan skog och jordbruksmark. Inslaget av fossil åker är påtagligt, främst genom röjningsrösen. Gränsen mellan Hardemo och Hallsbergs socknar är i anslutning till befintlig järnväg delvis markerad med vall och stenmur i terrängen. Det historiska kartmaterialet visar på flera bebyggelselägen kring Hult. I första hand ska området ses med perspektiv på historisk tid, men också in i järnålder genom förhistoriska gravar. Järnproduktion genom blästbruk visar också på förhistorisk verksamhet. Bebyggelsen utgörs av jordbruksfastigheter, nu huvudsakligen med nya funktioner. Norr om den tidigare Europaväg 3 finns bland annat en gårdsmiljö med flera tätt liggande byggnader. Boningshus från slutet av 1800-talet med tillbyggnader, mindre flygelbyggnad från slutet av 1800-talet – början av 1900-talet samt tre olika ekonomibyggnader av olika ålder och utseende. Hult är numera en församlingsgård, byggnaderna är från slutet av 1800-talet och 1900-talets första decennier.

Perstorp

Vid Perstorp samt sträckan in mot Östansjö utmed före detta Europaväg 3 finns äldre gårds- och torp-liknande bebyggelse, omväxlande med modernare villor, särskilt i en rad på norra sidan. Byggnaderna

har generellt värde för kulturmiljön som ett exempel på en ännu bebodd utkantsbebyggelse längs en äldre landsväg. Högt värde har en traditionellt utformad timrad, vinkelbyggd enkelstuga från 1800-talet med äldre vinkelbyggd ladugård. Fram till bebyggelsen leder en allé. På gårdsplanen är en modern villa uppförd. Upplevelsen av området påverkas delvis negativt av ett flertal kraftledning samt närhet till andra anläggningar för kraftförsörjning.

Vångerud

Vångerud, en plats som har högt värde för kulturmiljön genom ett småskaligt och delvis ännu nyttjat jordbrukslandskap, huvudsakligen betesmark, samt tillhörande bebyggelse. I Vångerud och angränsande Högtorp finns bostadshus från början respektive slutet av 1900-talet samt ekonomibyggnader av skiftande ålder. Nybygget är en mindre fastighet med bland annat ett boningshus av egnahemstyp.

Lindhult

Lindhult, ett område med högt värde för kulturmiljön genom ett småskaligt och delvis ännu nyttjat jordbrukslandskap. Bebyggelsen domineras av de moderna anläggningarna till en ridskola, men det finns också ett par äldre timrade ekonomibyggnader. Röjningsrösen utgör ett påtagligt inslag i området, särskilt i skogsavsnitten. Häradskartan från 1800-talets andra hälft visar på ett betydligt mer öppet och odlad landskap än vad som syns idag.

Västra Å

Området vid Västra Å har högt värde för kulturmiljön. Här finns en vitputsad kvarnbyggnad på hög naturstensgrund samt ett vinkelbyggt falurött bostadshus i två våningar från tiden kring sekelskiftet 1900. I skogsterrängen på Bladsjöns södra sida ligger en fastighet med ett tidstypiskt bostadshus, även detta från tiden kring 1900, med tillhörande uthus. Lämningarna efter Västra Å hytta, verksamheten upphörde år 1847, ger området ett tidsdjup med brukningsperspektiv åtminstone till mitten av 1600-talet.



Kulturmiljön Åsbro. Stationshuset av tegel uppfördes i samband med att järnvägen genom Åsbro invigdes år 1873 och är frånsett Hallsberg den enda kvarvarande stationsbyggnaden längs den aktuella sträckan. Foto: Olof Pettersson.

Åsbro

I Åsbro finns en relativt intakt stationsmiljö med stationshus, godsmagasin och bangård. Stationsbyggnaden av tegel uppfördes i samband med att järnvägen genom Åsbro invigdes år 1873 och är den enda kvarvarande längs den aktuella sträckan. Godsmagasinet av trä är av traditionell typ. Intill stationen ligger sedan början av 1900-talet ett impregneringsverk som både visuellt och doftmässigt präglar orten. Samhället har en blandad bebyggelse från senare delen av 1800-talet samt 1900-talet, de äldsta husen ligger närmast järnvägen och yngre byggnader i Åsbros utkanter. Mittemot stationen finns ett mindre centrum med byggnader av blandad ålder. Innan järnvägen byggdes fanns i området endast ett fåtal gårdar samt en by, belägen på åsen strax väster om dagens impregneringsverk. Mitt bland villabebyggelsen i Åsbro ligger en mindre grupp med gravar som i första hand kan placeras i järnålder. Åsbro är ett stationssamhälle som bland

annat utvecklats till en mindre industriort, men ändå behållit centrumfunktionerna i anslutning till stationen. Samhället har sammantaget värde för kulturmiljön som dock är högt för järnvägsmiljön och stationsbyggnaden.

Estabo

Söderut följer Estabo, ett utbrett och villa- och sommarstugesamhälle sammanbyggt med Åsbro, som har värde för kulturmiljön. Bebyggelsen är blandad med såväl äldre villor med stora tomter som sommarstugor samt yngre villaområden från 1900-talets senaste decennier. Vid Åsbrohammar finns bland annat en äldre delvis ombyggd gårdsmiljö samt ett äldre magasin. Ytterligare bebyggelse har funnits och den kan spåras till 1600-talet och framåt. Vägen söderut mot Lerbäck passerar över järnvägen på en mäktig bro som delar landskapet i skilda rum. Väster om bron finns en mindre miljö med två äldre bostadshus från 1800-talets mitt och slut samt en stenvalvbro.

Klockarhytteområdet

Klockarhytteområdet, en småskalig jordbruksmiljö med värde för kulturmiljön, ligger huvudsakligen i ett öppet landskap öster om befintlig järnväg. Här finns en gles bebyggelse av mindre gårdar och torp med tidstypiska byggnader från slutet av 1800-talet och 1900-talets första decennier. Landskapsbilden är markant påverkad av kraftledningarna.

Lerbäcks prästgård

Lerbäcks prästgård vid Stenkumla har högt värde för kulturmiljön. Prästgården är från 1880-talet och ligger väster om befintlig järnväg samt drygt en kilometer västnordväst om kyrkan och det tidigare sockencentrumet. Infarten österifrån kantas av en dubbelsidig allé som fortsätter till Stenkumla gård, före detta prästgårdsarrendatorsbostället. Till miljön kring prästgården är också fört en av de få välbevarade banvaktstugorna längs den aktuella järnvägssträckningen. Det är ett vinkelbyggt mindre hus med tillhörande uthus som ligger direkt öster om befintligt järnvägsspår.



Kulturmiljön Lerbäcks stationssamhälle. Nära dagens järnvägsspår ligger det kulturhistoriskt intressanta Lerbäcks hotell (Lerbäck hotell och Gästgifveri AB) från början av 1900-talet. Foto: Olof Pettersson.

Lerbäcks stationssamhälle

Lerbäcks stationssamhälle ligger omedelbart öster om dagens järnvägsspår och har högt värde för kulturmiljön. Fram till mitten av 1950-talet var orten en järnvägsknut med förbindelse mot bland annat Askersund. Stationsbyggnaden är riven sedan 1970-talets mitt. Nära järnvägen finns två delvis ombyggda bostadshus som använts av järnvägspersonal. Till järnvägsmiljön kan också räknas det kulturhistoriskt intressanta Lerbäcks hotell (Lerbäck Hotell och Gästgifveri AB) från början av 1900-talet. På stationsplanen står en lokomotor uppställd. Bebyggelsen i övrigt är blandad med äldre byggnader närmast spåret och yngre villor liksom ett servicehus i utkanten.

Rönneshytta

Rönneshytta är ett samhälle som har högt värde för kulturmiljön genom sin bakgrund i järnhanteringen. Här har bland annat funnits hytta med medeltida ursprung, hammare, smältsmedja (nedlagd på 1930-talet) och sågverk (nedlagt på 1960-talet).

Den äldsta miljön, "Smedbacken", ligger vid sjön Multens norra ände och längs den bäck som rinner ut ur sjön. Samhället är uppsplittrat i flera delar av både väg och järnväg. Bebyggelsen utgörs av villabebyggelse – ett slags modernare "bruksbebyggelse" – där området nordväst om järnvägen består av villor från 1900-talets sista decennier, men där partiet öster om järnvägen/landsvägen till största delen är uppfört vid mitten av 1900-talet. Därutöver finns centrala i denna del av orten två större, äldre arbetarlängor från slutet av 1800-talet – början av 1900-talet. En skogsvaktarbostad från tidigt 1900-tal finns i skogsområdet väster om järnvägen. Stationshuset är rivet sedan mitten av 1970-talet, men två jordkällare återstår. Utmed befintlig järnväg, på ömse sidor om kulturmiljön, finns lämningar efter milkolning.

Joxtorp

Joxtorp utgör en bebyggelsemiljö som har värde för kulturmiljön. Bebyggelsen utgörs av två koncentrationer av hus, dels utmed befintligt spår, dels utmed landsvägen mellan Rönneshytta och Mariedamm. Vid plankorsningen har det tidigare stått en banvaktstuga, men nu återstår bara husgrund och källare. Den delvis ombyggda bebyggelsen invid järnvägen är uppförd vid slutet av 1800-talet och början av 1900-talet. Byggnaderna invid landsvägen är mera blandade, från äldre jordbruksanknutna byggnader – däribland en enkelstuga – med ekonomibyggnader till en modernare villa. Till miljön hör också före detta Önnabo skola med sin välbevarade tidigare lärarbostad.

Brahus och Dunsjö

Området kring Brahus och Dunsjö har högt värde för kulturmiljön genom att vara en sammansatt kulturmiljö med flera tidsskikt, främst historisk tid. Kulturmiljön har huvudsakligen tydliga lämningar efter äldre jordbruk. Vid Brahus finns rester efter torpbebyggelse samt ett före detta jordbrukslandskap med rötterna åtminstone i slutet av 1600-talet. I nära anslutning ligger Limmet, ett torp som ännu är bebott, med delvis förändrade byggnader från slutet av 1800-talet – början av 1900-talet. Vid Dunsjö är bebyggelsen blandad med såväl jordbruksfastigheter av olika ålder som en verkstadsbyggnad.

Den enstaka bebyggelsen är av egnahemstyp eller utgörs av mindre torp- och jordbruksfastigheter från slutet av 1800-talet samt början av 1900-talet. På västra sidan av järnvägsspåret har det stått en banvaktstuga. Bergsbruket visar sig genom gruvhål. En förhistorisk grav i den östra delen av kulturmiljön förstärker tidsdjupet.

Ortele och Runsala

Ortele och Runsala (sammanfaller delvis med riksintresseområdet Vena gruvfält) är ett område med högt värde för kulturmiljön som förutom ett stort tidsdjup är tydligt präglad av ett äldre jordbrukslandskap. Den del som sammanfaller med Vena gruvfält bedöms ha samma värde som riksintresseområdet, det vill säga mycket högt värde för kulturmiljön. Ortele var fram till mitten av 1800-talet ett torp under Runsala men har sedan blivit en större gård. Två alléer leder fram till gården med ett bostadshus och fyra flyglar samt stora ekonomibyggnader. Bebyggelse finns också mellan Ortele och befintlig järnväg. Runsala gamla tomt med sina bebyggelselämningar ligger i den övre delen av Mariedammsförkastningen. Ett äldre jordbrukslandskap breder ut sig såväl nedan som ovan branten samt delvis i densamma. Områdets tidsdjup förstärks av några järnåldersgravar som ligger i den övre kanten av förkastningen. Med stor sannolikhet kan säkert en del av röjningsrösenas föras till samma period. Runsala ravin ingår i kulturmiljön och fungerar som ett strövområde med markerad vandringsled.

Vena gruvfält är en kulturmiljö av riksintresse och har därmed ett mycket högt värde för kulturmiljön. Korridoren för den nya järnvägen passerar på behörigt avstånd men nybyggnation kan ge ökad barriäreffekt.

Mariedamm

Området kring Mariedamm har mycket högt värde för kulturmiljön genom att vara en sammansatt kulturmiljö med tidsdjup ned i stenåldern. Mariedamm, i äldre tid enbart Dammen, är ett järnvägs-samhälle med bakgrund i den järnhantering, som bedrivits här åtminstone från 1600-talet och till en bit in på 1900-talet. Sedan järnvägen kommit hit

fungerade samhället som en mindre centralort för trakten. Här finns byggnader från mitten/slutet av 1800-talet och 1900-talets första decennier. Det är större villor men också fastigheter för handel och annan offentlig verksamhet, i vissa fall nu med nya funktioner. Mycket nära spårets östra sida ligger det välbevarade Skirtorpet, ett gulputsat boningshus från tiden före järnvägen. Stationsbyggnaden är riven sedan mitten av 1970-talet, återstår gör utom bangård samt lastkaj även ett godsmagasin och en banvaktstuga väster om spåren. Ytterligare en välbevarad banvaktstuga, men öster om järnvägen, finns söder om samhället.

Trehörnings masugn är en mulltimmerhytta uppförd år 1636 och nedlagd år 1889. Det är den enda bevarade mulltimmerhyttan i Örebro län och en av få i landet. Smedsstugan, vanligen kallat Port Arthur, är ett bostadshus från slutet av 1800-talet. Troligen har det hört samman med den kättingsmedja som var i drift under perioden 1889–1919. Vid det närbelägna Solbacken ligger källare och husgrunder efter smedbostäder. Dammens hytta eller Damshyttan är en annan masugn som funnits i området. Den uppfördes omkring år 1650 och revs år 1870 inför

järnvägsbygget Hallsberg – Mjölby. Rester av anläggningarna finns på ömse sidor om befintlig järnväg.

Mariedamms bruksherrgård har endast kvar en äldre flygelbyggnad från 1700-talet, några arbetarbo-städer samt ekonomilängor. En putsad slaggstensmur från mitten av 1800-talet – ”Kinesiska muren” – omger delvis den tidigare engelska parken, som från början var större och även sträckte sig på andra sidan om järnvägen. Rester av parken finns i det senare partiet i form av stigar, kanaler, brunn samt plats för lusthus. Mariedamm var först ägt av släkten de Geer men från 1770-talet och till slutet av 1800-talet av familjen Grill, vars kulturhistoriskt intressanta och av ett järnstaket inramade gravplats är belägen nära befintligt järnvägsspår.

Mariedamms idrottsplats ligger utmed befintligt spår nära Skeppsjön. Vägen dit följer järnvägen och kantas inledningsvis av en mäktig och delvis dubbelsidig allé. Idrottsplatsen representerar vårt nutida kulturarv med föreningsverksamhet. Skiren och Skeppsjön har också gett förutsättningar för bosättningar under förhistorisk tid och det finns lämningar från yngre järnålder (ligger vid Skiren och utanför markerat område) och bondestenålder.



Kulturmiljön Mariedamm. En putsad slaggstensmur från mitten av 1800-talet – ”Kinesiska muren” – omger delvis den tidigare engelska parken till Mariedamms bruksherrgård. Foto: Olof Pettersson.

Åskedalen – Sträckan mellan Mariedamm och Norra Lyckorna

Åskedalen utgör ett långsträckt område med högt värde för kulturmiljön genom sitt stora tidsdjup med talrika lämningar i ett skogslandskap. Kulturmiljön präglas av lämningar efter bergsbruket, främst gruvor och kolbottnar, samt ett äldre jordbrukslandskap med tillhörande rester av bebyggelse, såsom Berget, Flaxstenabråten och Åskedalen. Mördarekullen är en plats med traditionsbundet namn. Det historiska kartmaterialet visar att några av platserna åtminstone varit bebyggda från senare delen av 1700-talet och de har successivt övergetts under 1900-talet. Merparten av kulturmiljön speglar historisk tid men visar också på en förhistorisk fas genom Åskedalsröset, en grav från brons-/järnåldern. Åskedalen är den miljö som får företräda området. Norra Lyckorna som ligger i gränsområdet mellan Närke och Östergötland utgör en fortsättning av miljön sett från Åskedalen. Här finns bland annat fossil åker som vittnar om odling under äldre tider. Hela sträckan är ödlig och saknar bebyggelse, vilket innebär att kulturmiljön inte störts i nämnvärd utsträckning av moderna aktiviteter.

Jakobshyttan

Jakobshyttan är en bebyggd och delvis brukad miljö. Sammantaget har platsen högt värde för kulturmiljön, medan bebyggelsen har värde för kulturmiljön. Kring själva gården, som ligger väster om befintligt järnvägsspår, finns lämningar efter byggnader från efterreformatorisk tid. Idag är det en mindre jordbruksfastighet med byggnader från slutet av 1800-talet – början av 1900-talet. Var själva hyttan har legat är inte känt, men sannolikt utmed Stenbäcken som passerar nära gården. Vägförbindelsen med Jakobshyttan är redan idag svår. Förbindelsen österut mot landsvägen Mariedamm – Godegård är bruten vid den befintliga järnvägen.

Bankällan är en så kallad offerkälla som ligger alldeles invid järnvägens västra sida. På andra sidan spåret finns ett järnåldersgravfält, vilket är sällsynt förekommande i denna trakt. Fossil åker vittnar om ett tidigare odlat landskap. Även stenåldern avtecknar sig genom fynd av stenredskap.



Kulturmiljön Jakobshyttan. Ett litet järnåldersgravfält med bland annat en domarring och resta stenar ligger nära befintlig järnväg, vilken skymtar i bakgrunden. Foto: Olof Pettersson.

Dammen

På ömse sidor om befintlig järnväg vid sjön Dammen finns en mindre bebyggelsemiljö med byggnader från slutet av 1800-talet – början av 1900-talet. Särskilt bebyggelsen på järnvägens östra sida har ett vackert läge med utsikt över sjön. Ett av husen här har tidigare varit missionshus. I Dammens sydligaste del finns en dammvall från 1700- och 1800-talen som tillhört sågverket i Äspe. Här har även funnits ett snickeri. Området har värde för kulturmiljön. Öster därom ligger fastigheten Lilla Äspe med byggnader från tiden kring sekelskiftet 1900.

Godegårds stationssamhälle

Godegårds stationssamhälle har högt värde för kulturmiljön och ligger huvudsakligen väster om dagens järnväg. Sedan tidigare finns dubbelspår inom stationsområdet medan stationsbyggnaden är riven. Strax öster om samhället ligger riksintresset Godegård, tillika byggnadsminne.

Godegård är ett levande samhälle som i trakten är en naturlig centralplats med bland annat skola och affär. Korridoren berör delar av bebyggelsen i Godegårds samhälle. Det nuvarande samhället växte upp kring järnvägsstationen och har därefter utvidgats med bland annat villabebyggelse. Den miljö som etablerades i samband med järnvägsbyggnaden under slutet av 1800-talet är i stort avlägsnad. Vid stationsområdet finns förutom bangården, en lastkaj samt två tidigare banarbetarbostäder. En tidigare gästgivaregård är riven sedan 1970-talet. Särskilt värda att framhålla i Godegård är det tidigare kommunalhuset, som är det bäst bevarade i Motala kommun från perioden med ”storkommuner”, samt angränsande skolmiljö från slutet av 1950-talet, liksom det tidigare mejeriet från år 1932 med sin skorsten.

Godegård var dock delvis bebyggt och bebott redan innan järnvägen etablerades. Inne i samhället har den medeltida Unna by-/gårdstomt legat och som var i bruk fram till någon gång under 1800-talet. Det finns även indikationer på bosättningar under järn- och stenåldern kring platsen för stationshuset.

Godegårds festplats

Godegårds festplats med teaterscen, dansbana, idrottsplats med mera ligger drygt en halv kilometer sydsydväst om Godegårds stationssamhälle. Festplatsen är belägen väster om befintlig järnväg. Spåret löper i dalsänkans botten och ett stråk av skog avskiljer festplatsen från järnvägen. Festplatser av denna sort växte fram under första hälften av 1900-talet i Folkhemssverige och det är viktigt att värna om dem som finns kvar. Förutom de löpande evenemangen används festplatsen varje vår sedan drygt tio år tillbaka för en stor marknad som drar till sig långväga besökare. Festplatsen har högt värde för kulturmiljön då den än idag används och brukas enligt de ursprungliga intentionerna.

Godegårds kyrkomiljö

Godegårds kyrkomiljö har mycket högt värde för kulturmiljön. Kyrkan och dess närområde har flera tidsskikt. Området omges till största del av öppen

åkermark och Godegårdsån passerar med sitt meandrande lopp nära kyrkan. Kulturmiljön utbreder sig på båda sidor av nuvarande järnvägsspår. Kyrkogård och minneslund angränsar direkt till befintlig järnväg som löper väster om samt parallellt med kyrkogårdsmuren.

Godegårds kyrka uppfördes under 1200-talet och har därefter om- och tillbyggt i omgångar. Nära kyrkan finns en klockstapel och Grillska gravkoret. I miljön ingår också en skolbyggnad samt en före detta klockarebostad, båda med nya funktioner. De är kulturhistoriskt värdefulla som exempel på ett mindre sockencentrum. Öster om kyrkan och Godegårdsån finns den bebyggda platsen By. Den omnämns i skriftligt material från år 1655 där det framgår att By verkar vara en av de sist nedlagda hyttorna i Godegård. I anslutning till kyrkan och kyrkogården, på västra sidan av befintligt spår, finns lämningar efter smidesverksamhet från historisk tid.

I kulturmiljön ingår Hälla herrgård som varit ett gästgiveri. Gården är bebodd och markerna brukas än idag. Huvudparten av byggnaderna är belägna på västra sidan av järnvägsspåret, en del i mycket nära anslutning därtill. På östra sidan av spåret ligger resterna efter ett bränneri.

Till kulturmiljön hör det före detta ålderdomshemmet Lugnet, nu kraftigt ombyggt, som är uppfört invid landsvägen väster om järnvägen. I anslutning till Lugnet har det enligt äldre uppteckningar funnits en etablering redan under förhistorisk tid. Den idag obebyggda Sörby gårdstomt ansluter direkt till nuvarande järnvägsspår.

Degerön

Degerön är en relativt nybildad bebyggelse som har värde för kulturmiljön. Samhället är avskildat från det närbelägna Uppsala och har vuxit fram kring järnvägsstationen. Idag finns främst bebyggelse av villakarakter samt friliggande bostadshus från 1900-talet på båda sidor av järnvägen. I norra delen finns väster om befintligt spår en byggnad som tidigare varit Folkets Hus. Stationshuset är rivet men en tidigare banarbetarbostad ligger kvar. Centrala Degerön domineras av den gångbro som uppförts över den delvis till dubbelspår nyligen ombyggda järnvägen.



Kulturmiljön Godegårds kyrkomiljö. Kyrkan är en vitputsad, tornlös stenkyrka under spåntak. Här uppfördes under 1200-talet en salskyrka som under senmedeltid tillbyggdes med vapenhus i söder. Till höger syns en fristående klockstapel. Till vänster ligger den före detta klockarebostaden. Foto: Olof Pettersson.

Kulturmiljöer UA1

Kulturmiljö	Typ av miljö	Klassificering
Perstorp	Bebyggelsemiljö	Värde för kulturmiljön, dock högt värde för en enskild byggnad
Vångerud	Sammansatt kulturmiljö	Högt värde för kulturmiljön
Lindhult	Sammansatt kulturmiljö	Högt värde för kulturmiljön
Västra Å	Sammansatt kulturmiljö	Högt värde för kulturmiljön
Klockarhytteområdet	Bebyggelsemiljö	Värde för kulturmiljön

Kulturmiljöer UA2

Kulturmiljö	Typ av miljö	Klassificering
Hult, Getabro och Tälle	Sammansatt kulturmiljö	Högt värde för kulturmiljön
Klockarhytteområdet	Bebyggelsemiljö	Värde för kulturmiljön

Kulturmiljöer UA3

Kulturmiljö	Typ av miljö	Klassificering
Hult, Getabro och Tälle	Sammansatt kulturmiljö	Högt värde för kulturmiljön
Åsbro	Bebyggelsemiljö och sammansatt kulturmiljö	Värde för kulturmiljön, dock högt för järnvägsmiljön och stationsbyggnaden
Estabo	Bebyggelsemiljö	Värde för kulturmiljön
Klockarhytteområdet	Bebyggelsemiljö	Värde för kulturmiljön

Kulturmiljöer UA4

Kulturmiljö	Typ av miljö	Klassificering
Hult, Getabrotorp och Tälle	Sammansatt kulturmiljö	Högt värde för kulturmiljön
Åsbro	Bebyggelsemiljö och sammansatt kulturmiljö	Värde för kulturmiljön, dock högt för järnvägsmiljön och stationsbyggnaden
Estabo	Bebyggelsemiljö	Värde för kulturmiljön
Klockarhytteområdet	Bebyggelsemiljö	Värde för kulturmiljön

Kulturmiljöer UA5 och UA5 öst

Kulturmiljö	Typ av miljö	Klassificering
Lerbäcks prästgård	Bebyggelsemiljö	Högt värde för kulturmiljön
Lerbäcks stationssamhälle	Bebyggelsemiljö	Högt värde för kulturmiljön
Rönneshytta	Bebyggelsemiljö och sammansatt kulturmiljö	Högt värde för kulturmiljön
Joxtorp	Bebyggelsemiljö	Värde för kulturmiljön
Brahus och Dunsjö	Sammansatt kulturmiljö	Högt värde för kulturmiljön
Ortele och Runsala	Sammansatt kulturmiljö	Högt värde för kulturmiljön
Mariedamm	Bebyggelsemiljö och sammansatt kulturmiljö	Mycket högt värde för kulturmiljön
Åskedalen – Sträckan mellan Mariedamm och Norra Lyckorna	Sammansatt kulturmiljö	Högt värde för kulturmiljön
Jakobshyttan	Sammansatt kulturmiljö	Högt värde för kulturmiljön, medan bebyggelsen har värde för kulturmiljön
Dammen	Bebyggelsemiljö	Värde för kulturmiljön
Godegårds stationssamhälle	Bebyggelsemiljö och sammansatt kulturmiljö	Högt värde för kulturmiljön
Godegårds festplats	Folkhemsmiljö	Högt värde för kulturmiljön
Godegårds kyrkomiljö	Sammansatt kulturmiljö	Mycket högt värde för kulturmiljön
Degerön	Bebyggelsemiljö	Värde för kulturmiljön

Kulturmiljö UA6

Kulturmiljö	Typ av miljö	Klassificering
Jakobshyttan	Sammansatt kulturmiljö	Högt värde för kulturmiljön, medan bebyggelsen har värde för kulturmiljön

Miljökonsekvenser

Oavsett vilka utredningsalternativ som kombineras medför det på många platser en påverkan på kulturmiljön. Förutom de rent fysiska ingreppen i terrängen påverkas de kulturhistoriska sambanden så att upplevelsen och förståelsen kan försvåras. Landskapets kulturmiljöprofil har däremot stärkts genom att ytterligare miljöer lyfts fram jämfört med tidigare.

Påverkan och effekt av en järnvägsutbyggnad beskriver de förändringar som kommer att ske vid fysiskt intrång. Konsekvensen därav beskrivs i en skala från mycket stor till mycket liten.

Nollalternativet

Nollalternativet medför, förutom verksamheter för drift och underhåll samt eventuella bullerdämpande åtgärder, ingen ytterligare påverkan av kulturmiljön jämfört med dagens situation.

Utredningsalternativ 1

Perstorp

En ny järnväg skapar en barriär som kan skärma av och fragmentera miljön och därmed bryta de visuella sambanden i området. En stor del av den bebyggda kulturmiljön kan komma att beröras direkt eller indirekt beroende på avståndet till järnvägen. Det kan i värsta fall betyda att bebyggelse måste överges. Konsekvensen av en ny järnväg genom kulturmiljön riskerar att bli mycket stor. Delar av bebyggelsen kanske måste överges och kulturmiljön mister då delvis sin prägel.

Vångerud

En ny järnväg är planerad att passera området i tunnel och det kan ge en indirekt påverkan av miljön. Direkt påverkan kan uppkomma genom schakt och liknande förbindelser till tunneln. Genom en sänkning av grundvattennivån riskerar exempelvis floran att förändras och möjligheten till ett fortsatt aktivt nyttjande av jordbrukslandskapet kan begränsas. Om den nya järnvägen passerar i tunnel blir konsekvensen mycket liten för kulturmiljön, oaktat eventuella förändringar av grundvattennivån och liknande. Markingrepp för eventuella

schakt och liknande förbindelser till tunneln kan ställvis ge stor konsekvens.

Lindhult

En ny järnväg är planerad att passera området i tunnel och det kan ge en indirekt påverkan av miljön. Direkt påverkan kan uppkomma genom schakt och liknande förbindelser till tunneln. Genom en sänkning av grundvattennivån riskerar exempelvis floran att förändras och möjligheten till ett fortsatt aktivt nyttjande av jordbrukslandskapet kan begränsas. Om den nya järnvägen passerar i tunnel blir konsekvensen mycket liten för kulturmiljön, oaktat eventuella förändringar av grundvattennivån och liknande. Markingrepp för eventuella schakt och liknande förbindelser till tunneln kan ställvis ge stor konsekvens.

Västra Å

Om den nya järnvägen placeras i den östnordöstra delen av korridoren påverkas kulturmiljön av fysiskt intrång och bebyggelse kan komma att rivas. Likaså kan delar av Västra Å hyttområde ödeläggas. Kulturmiljön fragmenteras och upplevelsevärdet försämras. Även en placering av järnvägen utanför men i nära anslutning till kulturmiljön ger en visuell påverkan av densamma. Konsekvensen av en järnväg inom kulturmiljön bedöms bli mycket stor. Hamnar järnvägen utanför området, men i dess närhet, kan konsekvensen bli stor.

Klockarhytteområdet

Den sydvästra delen av Klockarhytteområdet kan komma att påverkas av fysiskt intrång. Den bebyggda kulturmiljön påverkas, vilket kan innebära att delar av bebyggelsen måste överges. Kulturmiljön kan därmed gå miste om sin karaktär. En ny- och utbyggnad berör även jordbruksmarken som finns väster om befintligt spår. Nya spår kan medföra en ökad barriäreffekt mellan bebyggelsen på östra sidan och den brukade marken på västra sidan. Kulturlandskapet fragmenteras då åkermark tas i anspråk. Konsekvensen av en ny järnväg bedöms bli stor då delar av kulturmiljön kan behöva överges och landskapet fragmenteras.

Utredningsalternativ 2

Hult, Getabrotorp och Tälle

Korridoren berör kulturmiljöns västra och norra ytterområden, vilket innebär att inga bebyggda delar inom miljön påverkas direkt av fysiskt intrång förutom det före detta sågverket vid Tälle. Däremot berörs främst omfattande områden med fossil åker som liksom landskapet vid Tälle trafikplats kan komma att fragmenteras, det senare är redan idag styckat i mindre områden. Stora arealer jordbruksmark kan komma att tas ur drift om det fragmenteras i för små delar. Barriäreffekter kommer att uppstå och de visuella sambanden riskerar att brytas upp, vilket medför att förståelsen av kulturlandskapet försvåras. Konsekvensen för den bebyggda delen av kulturmiljön bedöms som måttlig. Däremot bedöms konsekvensen bli stor för de äldre delarna av kulturmiljön då upplevelsevärdet påverkas negativt av de barriäreffekter som kan uppstå.

Klockarhytteområdet

En utbyggnad av järnvägen på den östra sidan av befintligt spår kommer fysiskt att påverka kulturmiljön vid Klockarhytteområdet. Delar av bebyggelsen kan tvingas att överges och kulturmiljön mister då sin karaktär. En utbyggnad på den västra sidan ger en påverkan mer av visuell karaktär. En ny järnväg riskerar att fragmentera kulturlandskapet om den hamnar på avstånd från befintligt spår. Utbyggnaden kan också medföra ökad barriäreffekt mellan bebyggelsen på östra sidan och den brukade marken på västra sidan. Konsekvensen av en ny järnväg riskerar att bli mycket stor om det nya spåret placeras öster om befintlig järnväg, vilket kan innebära att delar av bebyggelsen måste överges. Konsekvensen blir måttlig av en utbyggnad i direkt anslutning till västra sidan av befintligt spår.

Utredningsalternativ 3

Hult, Getabrotorp och Tälle

Oavsett hur järnvägen placeras inom korridoren kan det ge en stor påverkan på kulturmiljön. Det gäller dels det äldre jordbrukslandskapet, dels stående bebyggelse och på annat sätt brukade avsnitt. Kulturlandskapet kan komma att fragmenteras genom

barriäreffekter och bebyggelse kan tvingas att överges. Jordbruket kan försvåras om markerna splittras i mindre delar. Vid en fragmentering av kulturlandskapet riskerar de visuella sambanden att brytas och förståelsen av kulturmiljön försvåras. Konsekvensen av en ny järnväg bedöms bli mycket stor och den gäller inte bara kulturmiljön, utan även boende i området samt jordbruket.

Åsbro

Redan idag utgör järnvägen genom Åsbro en barriär som skärmar av delar av samhället från varandra, denna effekt riskerar att förstärkas med en utbyggd järnväg. Väg- och gångtrafiken kan idag använda flera plankorsningar inom samhället, men en utbyggd järnväg kan komma att begränsa detta och förändra trafikflödena. Längre färdväg kan bli en effekt. Om planskild korsning i form av bro/ar eller undergång/ar byggs kan den visuella påverkan på landskapet bli stor. Nya järnvägssträckningar på avstånd från befintligt spårområde kan ge mycket stor påverkan på bebyggelse (främst nordvästra sidan) respektive vid platsen för den ursprungliga byn samt industrimark (sydöstra sidan). Delar av bebyggelse och industrimark kan tvingas att överges. En utbyggd järnväg i anslutning till befintligt spårområde ger en måttlig konsekvens för Åsbro då merparten av samhället ligger samlat nordväst om banan. Däremot kan konsekvensen bli stor för befintlig stationsmiljö med det enda ”intakta” stationshuset utmed sträckan. Sker utbyggnaden på avstånd från dagens spårområde kan konsekvensen bli mycket stor främst beroende på om bebyggelse berörs. Konsekvensen för kommunikationerna inom samhället beror på vilka trafiklösningar som väljs.

Estabo

Korridoren berör kulturmiljöns perifera delar och tangerar bebyggelsen vid Åsbrohammar. En utbyggnad av järnvägen kan komma att påverka kulturmiljön oavsett vilken sida om befintligt spår som väljs. En utbyggnad i anslutning till befintligt spår kan på västra sidan innebära stor påverkan för bostads- huset vid bron, vilket kanske måste överges. Om

utbyggnaden sker på östra sidan kan tomtmark tillhörande Åsbrohammar komma att påverkas av fysiskt intrång. På ömse sidor om befintlig järnväg finns platser som tidigare hyst bebyggelse, delvis av äldre karaktär. En utbyggd järnväg i anslutning till befintligt spår bedöms medföra en måttlig konsekvens på kulturmiljön, dock stor om den hamnar i anslutning till bebyggelse som måste överges.

Klockarhytteområdet

Se UA2

Utredningsalternativ 4

Hult, Getabrotorp och Tälle

Se UA2

Åsbro

Se UA3

Estabo

Se UA3

Klockarhytteområdet

Se UA2

Utredningsalternativ 5

Lerbäcks prästgård

En utbyggnad av järnvägen kan påverka allén utmed vägen som finns på båda sidor av befintligt spår. Allén kan komma att förkortas. Om utbyggnaden sker på den västra sidan förstärks intrånget mot prästgårdsmiljön då en del av den tillhörande trädgården kan komma att påverkas. Läggs nytt spår på den östra sidan kan den välbevarade banvaktstugan tvingas att rivas. Skulle dagens vägförbindelse brytas får Prästgården ett försämrat samband med kyrkomiljön. Till båda alternativen ska läggas en ökad barriäreffekt och visuell förändring av landskapet. Läggs den nya järnvägen direkt väster om befintligt spår blir konsekvensen måttlig genom att det främst är allén som påverkas. Längre västerut inom korridoren blir konsekvensen stor eftersom prästgårdsmiljön då påtagligt berörs. Ett östligt alternativ får stor konsekvens då såväl delar av allén som en banvaktstuga riskerar att beröras.

Lerbäcks stationssamhälle

En utbyggnad av järnvägen på västra sidan av befintligt spår har endast liten påverkan på kulturmiljön, som breder ut sig på östra sidan av spåret. Inom korridoren finns där ett fåtal fastigheter som kan komma att påverkas av fysiskt intrång. Tas bebyggd mark i anspråk kan det betyda att husen måste rivas, vilket har negativ effekt på samhället. En utbyggd järnväg på västra sidan av befintligt spår ger liten konsekvens, medan ett spårläge i det bebyggda avsnittet på östra sidan ger mycket stor konsekvens.

Rönneshytta

Vid en utbyggnad av järnvägen kan den spårnära bebyggelsen i samhället komma att påverkas av fysiskt intrång. Det gäller främst utmed östra sidan av spåret där ett stort antal fastigheter finns, men också på västra sidan i norra delen av samhället. Ett omfattande område med kolbottnar breder vardera ut sig på båda sidor av befintligt spår både norr och söder om bebyggelsen. Dessa områden kommer att påverkas av fysiskt intrång. Konsekvensen av en utbyggd järnväg genom samhället bedöms som måttlig för den spårnära bebyggelsen, i övrigt liten.

Joxtorp

Större delen av den bebyggda kulturmiljön är belägen nordöst om korridoren. Fastigheter tillhörande miljön och inom berört avsnitt finns på ömse sidor om befintligt spår. Bebyggelse kan komma att behöva överges vid en utbyggnad och skulle medföra att kulturmiljön delvis mister sin prägel. En utbyggnad kan medföra en förstärkt barriäreffekt mellan bebyggelse och omgivande landskap. Konsekvensen blir stor för spårnära bebyggelse, men liten i övrigt.

Brahus och Dunsjö

Vid en ny- eller utbyggnad inom sydvästra delen av korridoren kan Brahusområdet med husgrunder och röjningsrösen komma att påverkas av fysiskt intrång. Om ny terräng bryts för kurvrätning berörs främst partier med fossil åker och lämningar efter bergsbruket samt en torpfastighet. Även inom den nordöstra delen av korridoren finns ett äldre jord-

brukslandskap samt enstaka bebyggelse som kan påverkas. Effekten kan bli att kulturlandskapet fragmenteras och en barriäreffekt uppstår. Konsekvensen bedöms bli måttlig, med undantag för vissa partier där konsekvensen blir stor, såsom vid Brahus och delar av det äldre jordbrukslandskapet samt om bebyggelse måste överges.

Ortele och Runsala

Om utbyggnaden sker på västra sidan av befintlig järnväg kan järnåldersgravar och stora områden med röjningsrösen påverkas av fysiskt intrång. Dessa kulturlämningar ligger ovan kanten samt i och på förkastningsbranten ner mot befintligt spår. Strukturen med det äldre sammanhängande jordbrukslandskapet och gravarna kan komma att fragmenteras vid en utbyggnad på västra sidan. På östra sidan av spåret kan delar av bebyggelsen i Ortele komma att påverkas av fysiskt intrång och riskerar därmed att få överges. Konsekvensen av en utbyggd järnväg bedöms som stor för kulturmiljön då utbyggnaden sker på västra sidan av befintligt spår. Konsekvensen kan bli mycket stor för delar av bebyggelsen i Ortele om utbyggnaden sker på östra sidan, i övrigt måttlig.

Mariedamm

Påverkan på kulturmiljön kan bli mycket stor oavsett vilken sida av befintligt spår som kommer att väljas. På västra sidan kan enstaka bebyggelse, lämningar efter järnhantering samt resterna efter smedbostäderna vid Solbacken beröras. Om spåret läggs på östra sidan kan bland annat en stenåldersboplat, bostadsbebyggelse, delar av ”Kinesiska muren”, Grills gravplats och banvaktstugan vid Dammen beröras. Även idrottsplatsen hamnar inom området och allén utmed vägen till den senare riskerar att försvinna. På ömse sidor om spåret finns rester av en engelsk park som hört till Mariedamms bruksherrgård samt lämningarna efter Dammens hytta. En utbyggnad av järnvägen genom kulturmiljön kan medföra en påtaglig barriäreffekt som dels ökar de visuella avstånden mellan komponenterna, dels bidrar till att de väl sammanhållna strukturerna går förlorade. Konsekvensen av en utbyggd järnväg vid Mariedamm bedöms som mycket stor, oavsett

vilken sida som väljs. Kulturmiljön riskerar att fragmenteras och samhället kan delvis komma att mista sin karaktär och prägel.

Åskedalen – Sträckan mellan Mariedamm och Norra Lyckorna

En ny- eller utbyggnad av järnvägen genom denna utbredda kulturmiljö kan medföra en fragmentering av kulturlandskapet. Utmed Skeppsjön och Flaxen kan ett flertal kulturlämningsområden komma att påverkas av fysiskt intrång. Det rör sig främst om fossil åker, lämningar kopplade till bergsbruket samt platser för torp och liknande. Förutom fragmenteringen kan en kraftig barriäreffekt uppkomma mellan kulturmiljön och sjöarna, vilka en gång delvis varit en förutsättning för etableringarna. Vid Åskedalen finns ett liknande landskap samt det välkända Åskedalsröset (brons-/järnåldersgrav). Effekten av en ny- eller utbyggnad kan medföra att sambanden och strukturerna i den sammanhängande kulturmiljön bryts upp. Barriäreffekten kan bli påtaglig. Konsekvensen av dels en utbyggd, dels en nybyggd järnväg bedöms som stor, oavsett placering inom korridoren.

Jakobshyttan

En utbyggnad av järnvägen på västra sidan av befintlig spår kan indirekt påverka miljön vid Jakobshyttans gård och landskapet kan komma att fragmenteras. Jakobshyttan ligger redan idag isolerat genom att vägförbindelsen österut är bruten av järnvägen och isoleringseffekten kan än mer förstärkas av en järnvägsutbyggnad. Bankällan är en idag spårnära kulturlämning som kan komma att beröras. Om utbyggnaden sker på östra sidan kan järnåldersgravfältet och den fossila åkern påverkas av det fysiska intrånget. En utbyggnad av järnvägen medför en påtaglig barriär i kulturmiljön. Konsekvensen av en utbyggnad blir stor för kulturmiljön oavsett vilken sida som kommer att väljas, men med särskild betoning på avsnittet kring det för trakten mycket ovanliga gravfältet.

Dammen

En järnvägsutbyggnad på västra sidan av befintligt spår kan komma att påverka bostadsbebyggelse

samt resterna efter tidigindustriell verksamhet. En utbyggnad på östra sidan kan ge fysiskt intrång på bebyggelsen vid Dammens sydöstra del. Effekten kan bli att fastigheterna helt eller delvis måste överges, vilket medför att sprickdalen mellan Jakobshyttan och Godegård mister sitt tätast bebyggda avsnitt. Konsekvensen av en utbyggnad blir stor för kulturmiljön oavsett vilken sida om befintligt spår som väljs och bebyggelse riskerar att få rivas.

Godegårds stationssamhälle

En utbyggnad på västra sidan av de nuvarande spåren kan komma att påverka en del av Godegårds bebyggelse genom fysiskt intrång. Det gäller del av skolans område och flera bebyggda fastigheter. Även stationsområdet kan komma att förändras. Om utbyggnaden sker på östra sidan av befintligt spår är påverkan betydligt mindre. Utökad tågmängd medför en ökad barriär som i viss del kan minska tillgängligheten mellan Godegårds västra och östra delar. Kontakten mellan samhället och riksintresseområdet vid Godegård kan påverkas visuellt. I det fall planskild korsning planeras bör lösningar diskuteras som anpassas till den närliggande bruks- och herrgårdsmiljön. Konsekvensen av en utbyggnad blir måttlig om den sker i direkt anslutning till befintligt spår, oavsett sida. Däremot kan den bli stor för enskilda fastigheter och om bebyggelse eventuellt måste rivas.

Godegårds festplats

Godegårds festplats ligger direkt utanför korridorens västra sida, som närmast 20 meter. Om utbyggnaden sker i dalsänkans botten i anslutning till befintligt spår så påverkas kulturmiljön inte direkt av fysiskt intrång. Utbyggnad i anslutning till befintligt spår, oavsett sida, medför liten konsekvens för kulturmiljön under förutsättning att stråket av skog fortsätter att skärma av järnvägen.

Godegårds kyrkomiljö

En järnvägsutbyggnad kan medföra mycket stor påverkan på de kulturhistoriska sambanden i miljön kring kyrkan. Närmiljön till kyrkan kan komma att förändras och miljön i stort kan påverkas genom

ökad barriäreffekt. En järnvägsutbyggnad på västra sidan av befintligt spår kan medföra fysiskt intrång vid Hälla herrgård med tillhörande byggnader. De äldre strukturerna mellan platserna för Lugnet och kyrkan kan komma att påverkas, liksom sambandet med Sörby bytomt som ligger på östra sidan av spåret. En eventuell planskild korsning i området måste vara väl anpassad till kyrkomiljön så att det inte påverkar upplevelsevärdet i negativ riktning. Konsekvensen av en utbyggnad genom Godegårds kyrkomiljö blir mycket stor, oavsett vilken sida av befintligt spår som väljs, eftersom den sammanhållna kulturmiljön kommer att fragmenteras.

Degerön

Genom samhället är järnvägen redan delvis utbyggd till dubbelspår. Bullerplanken har skapat en barriäreffekt i bebyggelsemiljön och brutit de visuella sambanden. Konsekvensen bedöms bli liten eftersom järnvägen delvis redan är förberedd för ökad trafik.

Utredningsalternativ 5 öst

Här redovisas enbart avvikande sträckning från UA5, för övriga miljöer hänvisas till den senare.

Dammen

Järnvägen är i detta avsnitt planerad att byggas i tunnel. Den södra mynnings placering innebär att delar av den bebyggda kulturmiljön kan påverkas av fysiskt intrång. Bebyggelse kan komma att överges och området riskerar en stor visuell påverkan. En barriär skapas mot det österut belägna Lilla Äspe genom att befintlig vägsträckning inte kan ligga kvar. Det norra tunnelinslaget ligger utanför kulturmiljön, men bryter dagens vägförbindelse mot Äspe och förstärker därigenom barriäreffekten. Konsekvensen vid en nybyggnad bedöms som stor för kulturmiljön eftersom delar av bebyggelsen kan behöva överges liksom att en ny barriär skapas österut mot Äspe och Lilla Äspe.

Utredningsalternativ 6

Jakobshyttan

Se UA5

Åtgärder

Oavsett vilka utredningsalternativ som kombineras ger det en stor påverkan på landskapet. Därför är det viktigt att anpassa en ny- och utbyggnad av järnvägen samt tillhörande nya anläggningar så att de i största möjliga utsträckning smälter in i de kulturhistoriskt känsliga miljöerna. Särskilt viktigt är det att i anslutning till de bebyggda avsnitten filtrera bort nya störande inslag, exempelvis buller från järnvägen och visuella barriärer.

Förvandlingen av landskapet är en naturlig process och med de tekniska möjligheter vi har idag kan förändringen ske snabbt och med omvälvande resultat. Dagens kulturlandskap uppvisar stora tidsdjup med miljöer som kan härledas ända till stenåldern. De som bor och vistas utmed järnvägssträckningen bör även fortsättningsvis kunna känna en identitet mellan det nya och det gamla.

För ett mer detaljerat ställningstagande till hur kulturmiljön påverkas av de olika utredningsalterna-

tiven föreslås särskild arkeologisk utredning enligt Lag (1988:950) om kulturminnen med mera samt en mer detaljerad bebyggelseinventering än vad som hittills utförts. Genom den arkeologiska utredningen kommer man bland annat åt den del av landskapet som ligger dold under mark, exempelvis rester av bosättningar från förhistorisk tid. För bebyggelsen behövs ett större kunskapsunderlag om dess kulturhistoriska sammanhang för att bättre kunna hantera den gentemot det framtida landskapet. Dessa arbeten kan med fördel koncentreras till det eller de utredningsalternativ man väljer att studera vidare. Delar av utredningsalternativen har tidigare och i varierande omfattning varit föremål för arkeologiska utredningar. För de senare partierna kan det bli aktuellt med kompletteringar.

De fornlämningar som kan beröras av planerat järnvägsbygge föreslås enligt Lag (1988:950) om kulturminnen med mera bli föremål för arkeologisk förundersökning och vid behov särskild arkeologisk

undersökning. För övriga berörda kulturlämningar kan det vara aktuellt med andra typer av dokumentation.

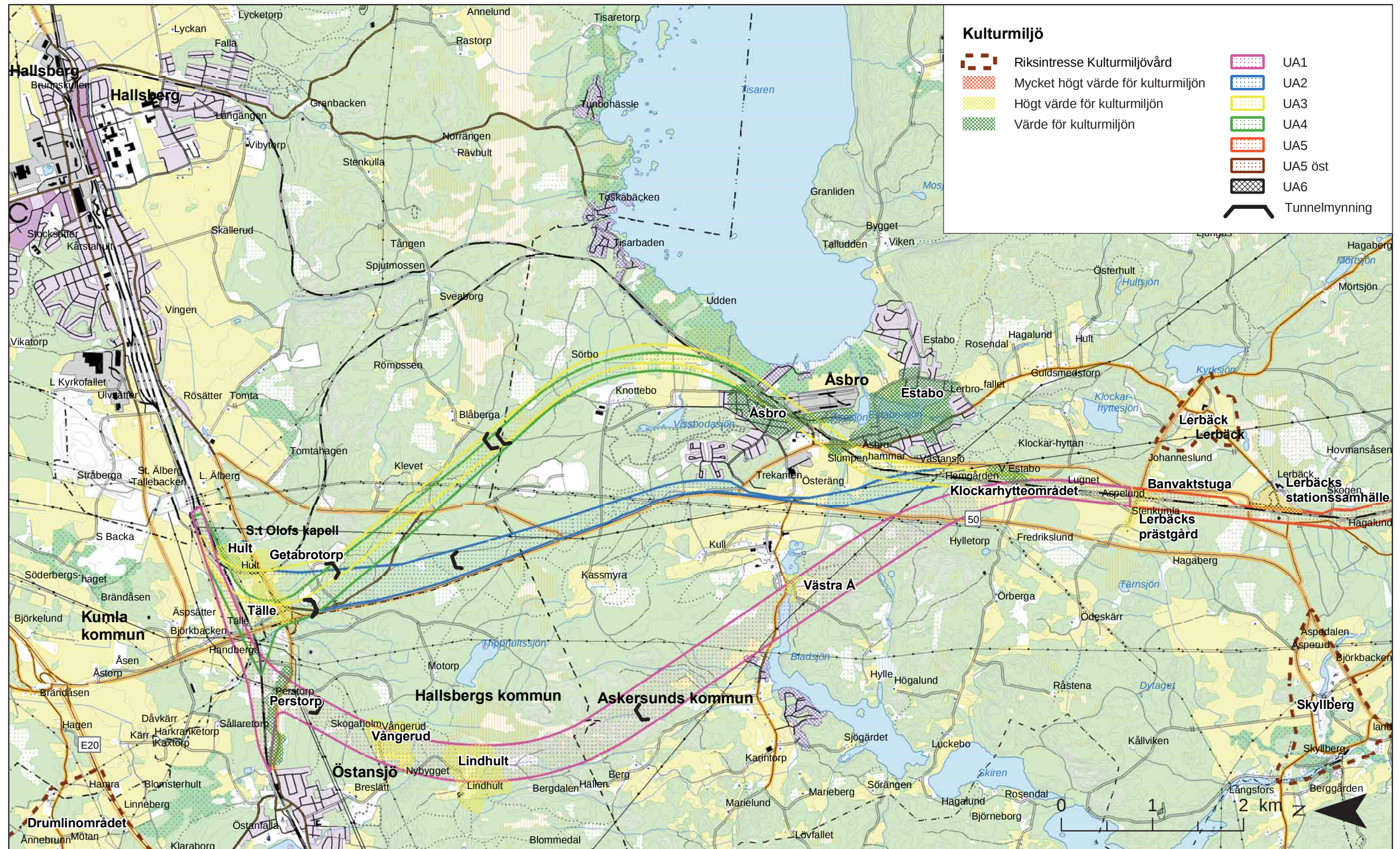
Av stor betydelse är att den nya kunskap om områdets historia som framkommer görs tillgänglig för allmänheten. De primära mottagarna är inte bara de som bor och verkar utmed sträckan utan även de som färdas på densamma.

De åtgärder som sätts in för att skydda kulturmiljön bör främst vara bevarande, i andra hand anpassande och därefter kompenserande om ingrepp i miljöerna inte kan undvikas. Anpassning kan vara att en skogsskärm behålls, att spåret får följa naturliga formationer eller att en planskild korsning utformas med hänsyn till kulturmiljön. Kompensation kan vara dokumentation men också återskapande åtgärder, exempelvis att ersätta träd i en allé. För flera objekt kan en kombination av åtgärder vara en lösning.

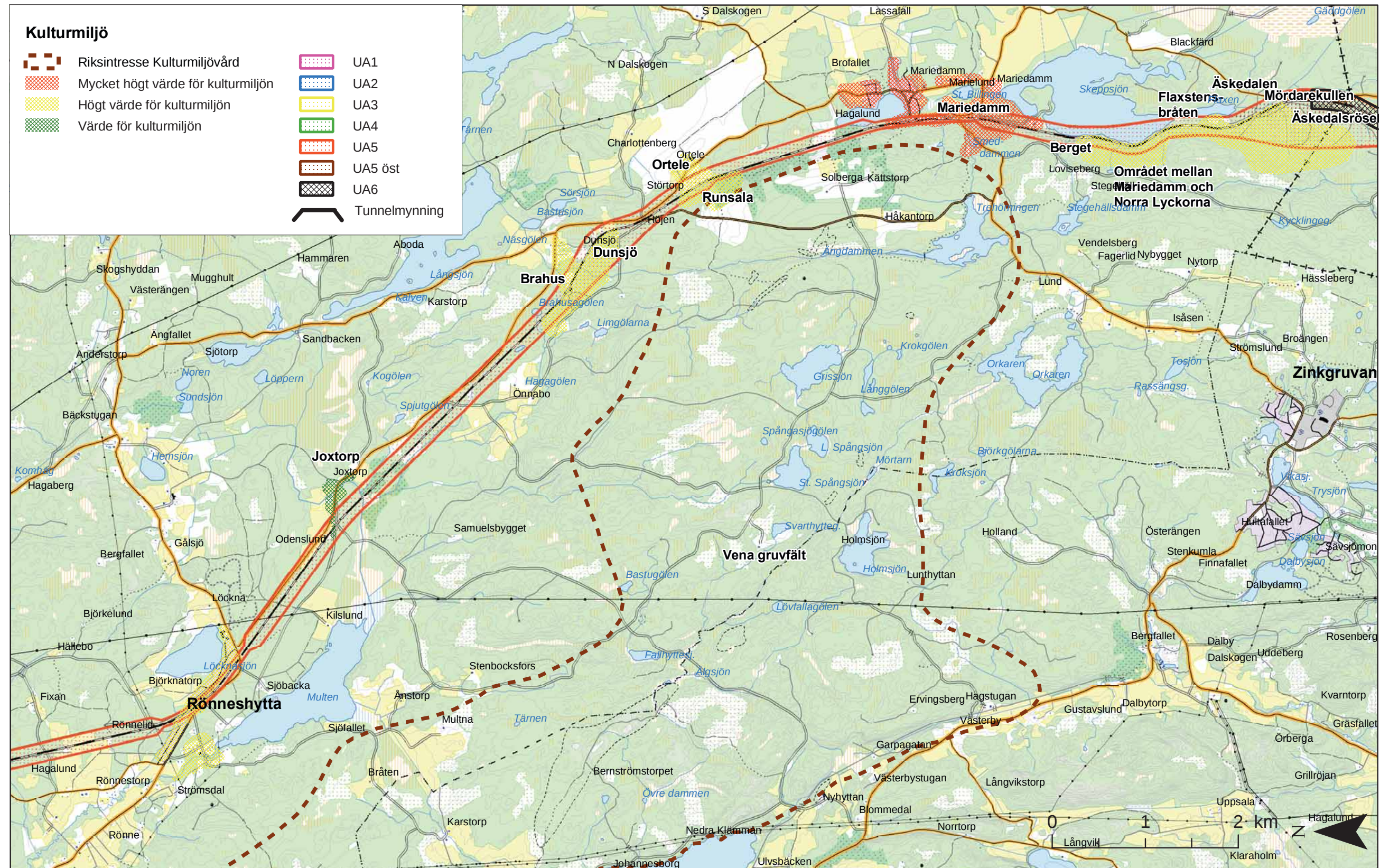


Godegårds samhälle.

Karta 1 Kulturmiljö



Karta 2 Kulturmiljö



Karta 3 Kulturmiljö



Friluftsliv

Rekreations- och friluftslivsintressen omfattar dels markområden som på grund av naturbeskaffenhet, skönhet och geografiskt läge har en särskild betydelse för allmänheten, dels anläggningar för människor som vistas i naturen och utövar olika fritidsaktiviteter. Skogsområdena och vattnen utgör som helhet en resurs för det rörliga friluftslivet i utredningsområdet med möjligheter för svamp- och bärplockning, jakt, promenader, bad, båtutflykter, fiske m.m. En av de vanligaste fritidsaktiviteterna i Sverige idag är motion och promenader i skog och mark.

Enligt Miljöbalken 3 kap. 6§ ”ska mark och vattenområden som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas”. I det transportpolitiska målet i En god miljö (regeringens proposition 1997/1998:56) står bl.a. att transportsystemet ska utformas så att det inte negativt påverkar människors möjlighet till ett rörligt friluftsliv eller ytterligare splittrar upp rekreatiomsområden.

Förutsättningar

Nedan beskrivs de friluftsområden som utredningskorridorerna passerar. De anläggningar för rekreation som finns i utredningsområdet framgår av kartorna i avsnittet. Markområden har urskiljts vars värde höjer sig över vardagsnaturen. Analysen bygger i huvudsak på Örebro läns naturvårdsöversikt (1984) och kommunernas översiktsplaner men också på samtal med kommunernas plan- och/eller fritidskontor, synpunkter från boende efter samråd i Åsbro och företrädare för föreningar, kartstudier, fältbesök i samband med kulturmiljöanalysen och naturinventeringen samt Naturinventering utförd av Ekologigruppen AB 1996.

Värdeklassificering

Friluftsområdena som skiljts ut har värderats i en tregradig skala, enligt nedan. Se även kartorna sist

i avsnittet. Kriterierna för värderingen grundar sig främst på värden som finns utpekade av länsstyrelserna och kommunerna samt beskrivna i skriften Konsekvenser för friluftsliv (Naturvårdsverket 2001).

Mycket högt värde

Mycket högt värde för friluftslivet har ett område som är särskilt utpekat i Örebro läns naturvårdsöversikt, tätortsnära och mer än 300 ha stort. Området ska ha etablerad friluftsverksamhet, vara mångsidigt användbart året om, ha upplevelsekvaliteter i natur- och kulturmiljö och/eller landskapsbild, ha god tillgänglighet och framkomlighet för allmänheten samt vara fri från störningar. Hit hör Tripphultsmon-Vissbodamon på båda sidor om väg 50 (röd på kartan). Det är flitigt använt trots att väg 50 skär av och sprider buller.

Högt värde

Högt värde för friluftslivet har områden som är särskilt utpekade i Örebro läns naturvårdsöversikt men 300 ha eller mindre och/eller utpekade som friluftsområden i kommunernas översiktsplaner eller turistbroschyrer och i övrigt urskiljts med samma kriterier som ovan. Tomta, Tystingeberget, Lindhults- och Tripphultsområdet, Klockarhyttefältet, Runsala-Solberga samt Krassbäck vid Godegård hör hit (gula på kartan).

Värde för friluftslivet

Värde för friluftslivet har områden som används för rörligt friluftsliv med särpräglad natur- och/eller kulturmiljö som framkommit i samband med fältbesök, samråd eller i tidigare naturinventering. Hit hör Hult, Bållby, Kassbäck, Lerbäck, Löckna söder om Rönneshytta, område söder om Mariedamm, Åskedalen-Jakobshyttan samt sprickdalen mellan Anderstorp och Godegård (gröna på kartan). Gränserna för dessa områden är osäkra och inte närmare studerade.

Observera att sjöar och vattendrag utanför dessa friluftsområden inte är medtagna i klassificeringen även om de är viktiga för friluftslivet. Det fiskas i stort sett i alla vattnen i utredningsområdet

utom i de allra minsta gölarna. Mest handlar det om abborre och gädda. Tisaren och Bastusjön vid Dunsjö redovisas av länsstyrelsen som fiskevatten. Skiren vid Mariedamm har särskilt pekats ut i naturinventeringen från 1996 som viktig för friluftslivet. Bladsjön väster om Åsbro är viktig för de boende intill enligt samråd. Dessa sjöar är också medtagna nedan.

Klassade områden

Tystingeberget, Lindhults- och Tripphultsområdet

Området har högt värde för friluftslivet då delar särskilt nämns i länets naturöversikt och hela området redovisas i kommunens översiktsplan. Det innefattar även Breslättaåsen och odlingslandskapet vid Vångerud söder om Östansjö där det finns ett elljusspår. I Lindhult finns en ridanläggning. Området ansluter mot Tripphultssjön och Tripphultsmon, se nedan.

Hult

Denna skogsdunge har värde för friluftslivet enligt naturinventering 1996 och kulturmiljöanalysen och ligger mellan Hallsberg och Östansjö. En välfrekventerad promenadstig löper genom området som utgår från S:t Olofs kapell väster om Hult. Hult fungerar som församlingsgård med lägerverksamhet.

Tomta

Tomta hagar har högt värde för friluftslivet. Det tilltalande landskapet och det mångsidiga naturvärdet (Natura 2000-område) med rik flora och tydliga geologiska formationer gör det värdefullt som exkursionsområde.

Tripphultsmon-Vissbodamon (Vissbomon)

Området har mycket högt värde för friluftslivet (naturvårdsöversikt för Örebro län). Barrskogarna med övervägande tallmoar ligger på den mäktiga isälvsavlagringen på båda sidor om väg 50 och inbegriper även Klevsbergen nordost om vägen. De är flitigt använda och innehåller flera spår och stigar mellan och kring Tripphultssjön, Kassmyra och Knottebo. Elljusspår finns vid Knottebo i sydöstra



Jakt bedrivs i de flesta skogarna i utredningsområdet. Foto: Ylva Åström.

delen. Tillgängligheten från Åsbro har förbättrats genom en gång- och cykelväg längs östra sidan av väg 50 och en gångtunnel under riksvägen vid Kassmyra. I nordväst ligger Tripphultssjön med badplats och möjlighet till fiske. I sjöns närhet finns Motorps friluftsgård som används av skolklasser, privatpersoner och företag. Orienteringskarta finns för Tripphultsområdet. I området finns även sevärdheterna Finn- och Ögonakällan samt naturreservatet Vissbodamon. Vid Kassmyra finns flera flitigt använda skidspår.

Tisaren

I Tisaren, som är det största och mest frekventerade fiskevattnet, finns gös förutom abborre och gädda. Vid Tisarbaden i norr finns bad och camping och omfattande sommarstugebebyggelse. Sommarstugeområde finns även öster om Åsbro.

Bållby

I detta tilltalande kulturlandskap används vägarna för promenader.

Bladsjön

Denna sjö dämades upp i början av 1700-talet och var tidigare en å. Den används för fiske och bad. Mellan vägen och stranden finns sommarhusbebyggelse.

Klockarhyttfältet

Området kring Klockarhyttesjön har högt värde för friluftslivet. Det nämns i länets naturöversikt och är avsatt för rörligt friluftsliv i kommunens översiktsplan. Tallskogen överväger och växer på svagt kupeade isälvavlagringar. Inom området finns många stigar samt två sjöar där badplatsen vid Estabosjön (Hemsjön) sköts av kommunen. I områdets utkant går den lokala cykelleden Åsbro-Skåle-Lerbäcks kyrkby-Åsbro.

Lerbäck

Områdena söder om Lerbäck har värde för friluftslivet. Dödisåryggen öster om järnvägen är en del av riksintresset för naturmiljön, enligt inventering 1996. Den mycket tydliga, höga och långa åsryggen ligger lättillgänglig och är därför värdefull som exkursionsmål. I samrådsyttrande framkommer att rekreationsområdet för lerbäcksborna ligger väster om järnvägen. Tillgängligheten mellan Lerbäcks stationssamhälle och skogen väster om spåret är bruten genom dubbelspåret då korsningen i plan togs bort. En planskild korsning finns norr om samhället och en bevakad övergång mellan Lerbäck och Rönneshytta. Fotbollsplaner och skidbacke finns i Skyllberg.

Bastusjön

I Bastusjön nordost om Dunsjö finns ädelfisk i form av regnbåge och öring.

Löckna

Löcknamon har värde för friluftslivet med elljusspår i tallskogen nära skolan och Rönneshytta. På andra sidan väg och järnväg i väster ligger en kommunalt skött badplats vid sjön Multen. Befintlig viadukt är smal och olämplig för gående och cyklande enligt samrådsyttrande.

Runsala - Solberga

Området intill Mariedammsförkastningen har högt värde för friluftslivet. Delen närmast branten är avsatt för rörligt friluftsliv i kommunens översiktsplan och nämns i länets naturöversikt. Landskapsbilden är vacker och natur- och kulturmiljöerna rika

och omväxlande med bl.a. Runsala ravin och Solberga äng. Området i väster innehåller vandringsleder med rastplatser samt vindskydd och eldplats. De utgår från Trehörnings masugn och marknadsförs på hemsidan för fritidsområden i Örebro län samt av Askersunds Turistbyrå.

Skiren

Sjön ligger mitt i Mariedamms samhälle och har en fin badplats vid östra stranden längst i söder värdet för det tätortsnära friluftslivet är därmed högt.

Mariedamm

Området längs vägen ned till Mariedamms idrottsplats och strax väster om järnvägen har värde för friluftslivet på grund av den säregna kultur- och naturmiljön, förbindelsen med idrottsplatsen samt den anordnade Blå stigen väster om järnvägen. Stigen leder från vägen i väster ned mot järnvägen genom den Engelska park som fanns här under 1800-talet fram till en paviljong där en källa springer fram.



Idrottsplatsen i Mariedamm kommer att påverkas av alternativ UA5 och UA5 öst om nytt spår läggs öster om det nuvarande. Skogsridån som nu är ett skydd mellan planen och järnvägen måste troligen tas bort. Foto: Ylva Åström.

Åskedalen-Jakobshyttan

Området har värde för friluftslivet på grund av Åskedalsformationen, de geologiska former som bildats genom inlandsisen, talrika kulturlämningar samt det storslagna skogslandskapet och inslaget av hamlade (beskurna) stora ädellövträd. Området är svårtillgängligt. Det nås via långa skogsvägar västerifrån även om vägen mellan Mariedamm och Godegård ligger nära i öster. Järnvägen ligger som en barriär däremellan.

Sprickdalen med sjöar mellan Anderstorp och Godegård

Sprickdalen har värde för friluftslivet genom sin närhet till Godegårds samhälle och säregna naturmiljö med topografin, sjöarna och Godegårdsån. Skogsvägen fungerar bl.a. som ridväg. Cykelleden Sverigeleden följer vägen i väster och passerar järnvägen vid Anderstorp. Järnvägen är idag en barriär för friluftslivet.

Krassbäck

Friluftsområdet vid Krassbäck har högt värde för friluftslivet. Det fanns redovisat i den tidigare översiktsplanen för Motala kommun och gäller fortfarande. Motionsspår utgår från Krassbäck och löper runt Hökeberg. De är omtyckta skidspår även för motalabor och används bl.a. för den årliga "gruvlunken". Orienteringskartor finns för området. Friluftsgården/skidstugan används för lägerverksamhet. I områdets norra del finns Hökabadet vid Höksjöns södra strand, och skolidrottsplatsen invid järnvägen. I väster finns Bastugölarna där ädelfisk planteras in. I öster ligger DeGeer-Vallen mellan samhället och kyrkan. Den består av två gräs- och en grusfotbollsplan samt klubbstuga. Intill ligger Godegårds festplats, där det under sommarhalvåret bedrivs dans och utomhusbingo. Anläggningarna används även som marknadsplats vid Godegårds marken 1 maj varje år. De två cykellederna Sverigeleden och Runt Vätternleden passerar genom området. De korsar järnvägen vid Godegårds samhälle och vid kyrkan och passerar Godegårds säteri däremellan.



Det är fortfarande möjligt att dricka brunn vid Herrgårdskällan utmed Blå stigen sydväst om Mariedamm på västra sidan av järnvägen. Foto: Ylva Åström.



Ögonakällan är en välbesökt sevärdhet i friluftsområdet Tripphultsmon-Vissbodamons norra del. Foto: Ylva Åström.

Miljökonsekvenser

Beskrivningar av konsekvenser för rekreation och friluftsliv har sin utgångspunkt i påverkan på attraktivitet och tillgänglighet. Mark- och vattenområden som används för rekreation och friluftsliv är känsliga för påverkan på naturvärden, aktivitetsmöjligheter och minskad tillgänglighet i form av barriäreffekter. En ny bullerkälla eller en ökning av bullret i ett rekreatiomsområde samt visuell påverkan kan bidra till att minska områdets attraktivitet. För friluftsområden avsatta i kommunernas översiktsplaner gäller ekvivalentnivån 40 dB(A) som riktvärde för buller. Nivån bör inte överskridas vid nybyggnad av järnväg. Som jämförelse motsvarar svagt vindbrus eller en viskning en ljudnivå på 30 dB(A). Normal samtalston ger ljudnivån 55-65 dB(A). Riktvärdet för friluftsområden ligger däremellan och motsvarar vindbruset i träden när det blåser lite mer.

Nollalternativet

I Nollalternativet nyttjas befintligt spår utan åtgärder varför påverkan på friluftslivet inte förändras jämfört med dagens situation. Tomta hagar ligger alldeles intill befintlig järnväg.

Utredningsalternativ 1

Tystingeberget, Lindhults- och Tripphultsområdet
Järnvägsspår i korridoren för UA1 passerar friluftsområdet i tunnel. Tillgängligheten i och till området påverkas inte. Järnväg i det här området innebär ytterligare en bullerkälla med ökat buller vid norra tunnelmynningen. Var gränsen för 40 dB(A) går är inte beräknad. Liten påverkan. Liten-måttlig konsekvens.

Tripphultsmon-Vissbodamon (Vissbomon)

Vattenområden i friluftsområdet kan komma att påverkas även om korridoren ligger utanför. För Tripphultsjön finns det risk att vattnen dräneras, om den hydrauliska kontakten är god mellan dessa och tunneln i UA1 via sprickzoner. Tunneln kan komma att ligga 20-40 meter lägre än Tripphultsjön och det finns indikationer på att sprickzoner korsar tunneln i UA1 (se geologiska kartan i kapitlet Hushållning med naturresurser, avsnittet vattenre-

surser). Det ställer krav på tätningen av tunneln. Bullernivåerna vid Finnakällan och Ögonakällan kan öka något. De ligger nära väg 50 och är påverkade av buller idag. Stor påverkan om vattnen dräneras: Stor-mycket stor konsekvens. Ingen påverkan eller konsekvens om vattnen förblir intakta.

Bållby

Området påverkas av en ny bullerkälla i ett område som är ostört idag. Stor påverkan. Måttlig konsekvens.

Bladsjön

En järnvägsbro över Bladsjön innebär att sjön efter byggtid fortfarande kan användas för fiske och bad men att upplevelsen av sjön kraftigt förändras. Bullerpåverkan blir stor inom ett nu tyst område, särskilt när bullerkällan är upphöjd över vattnet och bullret kan spridas långt. Mycket stor påverkan utan bullerskärm och stor konsekvens. Med bullerskärm stor påverkan och måttlig konsekvens.

Klockarhyttefältet

Ett dubbelspår som ansluter till befintligt kan som mest innebära ett marginellt intrång i västra delen av friluftsområdet. Vägen längs västra sidan av järnvägen kan troligen behållas eftersom en serviceväg behövs intill spåret. Tillgängligheten blir därför oförändrad. Bullernivåerna ökar jämfört med befintlig järnväg. Gränsen för ekvivalentnivån 40 dB(A) ligger 1,0-1,5 km från spåret d.v.s. hela Klockarhyttefältet omfattas. Området är bullerpåverkat både av järnväg och av väg idag. Måttlig påverkan. Måttlig konsekvens.

Ny järnväg i UA1

En ny järnväg i UA1 innebär en ny bullerkälla framförallt i området söder om tunneln kring Bladsjön där det är förhållandevis tyst idag. Tillgängligheten inom eller till friluftsområden påverkas inte nämnvärt men upplevelsen av Bladsjön kommer att förändras kraftigt av en järnvägsbro över sjön. Vid Klockarhyttefältet ökar bullernivåerna.

Utredningsalternativ 2

Tripphultsmon-Vissbodamon (Vissbomon)

Järnvägen kommer i det här alternativet att ta stora mark- och skogsytor i anspråk. Det innebär upplevelsen av området kraftigt kommer att förändras, se avsnittet Landskapsbild i detta kapitel. Cykelvägen längs väg 50 norr om Åsbro måste rivas och gångporten under väg 50 vid Kassmyra kan bli obrukbar. Tillgängligheten försämras betydligt från Åsbro och mellan motionsspåren vid Kassmyra och Knottebo. De viktigaste motionsspåren i området påverkas inte. Friluftsområdet påverkas idag av buller från väg 50. Bullret kommer att öka i området jämfört med dagens situation där spåret inte går i tunnel. Det finns en risk att Finnkällan och Ögonakällan skulle kunna påverkas av norra tunneldelen, se vidare under avsnittet Naturmiljö i detta kapitel, Miljökonsekvenser UA2. Stor påverkan utan åtgärder och stor-mycket stor konsekvens. Måttlig påverkan och måttlig-stor konsekvens om åtgärder utförs med bibehållen tillgänglighet, tätning av tunnel och förlängd bergtunneln.

Klockarhyttefältet

Se UA1 – Måttlig konsekvens.

Ny järnväg i UA2

En ny järnväg i UA2 innebär att Tripphultsmon-Vissbodamon, det enda friluftsområdet med mycket höga friluftsvärden i utredningsområdet, splittras upp och fragmenteras än mer jämfört med dagens situation. Området blir än mer bullerpåverkat, tillgängligheten försämras om inte åtgärder vidtas och upplevelsen påverkas negativt av de stora ingreppen som krävs. Vid Klockarhyttefältet ökar bullernivåerna.

Utredningsalternativ 3

Hult

Tillgängligheten inom och till friluftsområdet påverkas inte eftersom spåret går i samma läge som befintligt Godsstråk. Bullret ökar eventuellt något. Den stora bullerkällan är Västra stambanan. Liten påverkan. Mycket liten-liten konsekvens.

Tripphultsmon-Vissbodamon (Vissbomon)

Det finns en risk att Finnkällan och Ögonakällan skulle kunna påverkas av norra tunneldelen, se vidare avsnittet Naturmiljö, under miljökonsekvenser UA3, i detta kapitel. Tillgängligheten inom området påverkas inte eftersom alternativet går i tunnel genom friluftsområdet. Däremot påverkas tillgängligheten från Knottebo mot skogen i öster. Bullernivåerna ökar norr och söder om tunneln. Gränsen för 40 dB(A) ligger 1,0-1,5 km från järnvägsspåret. Det innebär att minst hela friluftsområdet öster om väg 50 ligger har bullernivåer över riktvärdet. Måttlig påverkan. Måttlig-stor konsekvens.

Tisaren

Sjön påverkas inte visuellt av nytt dubbelspår. Bullerstörningen ökar på grund av fler tåg med högre fart. Tillgängligheten till sjön från Åsbro påverkas kraftigt om inte överfarten norr om samhället ersätts med en planskild korsning. Stor påverkan utan åtgärd och måttlig-stor konsekvens. Liten påverkan om korsning åtgärdas och liten-måttlig konsekvens.

Klockarhyttefältet

Cykelleden på järnvägsviadukten berörs inte eftersom viadukten byggts för dubbelspår. I övrigt se UA1 – Måttlig konsekvens.

Ny järnväg i UA3

En ny järnväg i UA3 innebär att Tripphultsmon-Vissbodamon blir bullerstört även österifrån. För friluftslivet har det stor betydelse att en planskild korsning skapas i Åsbro så att tillgängligheten till Tisaren behålls. Vid Klockarhyttefältet ökar bullernivåerna.

Utredningsalternativ 4

Ny järnväg i UA4

En ny järnväg i UA4 berör Hult, Tripphultsmon-Vissbodamon, Tisaren och Klockarhyttefältet. Alternativet innebär ungefär samma konsekvenser som för UA3. UA4 är något gynnsammare eftersom korridoren ligger längre från Hult och har något längre tunnel.

Utredningsalternativ 5

Lerbäck

Åsen kommer att påverkas marginellt om spåret läggs på östra sidan. De båda områdena kommer att påverkas av ökat buller. Gränsvärdet 40 dB(A) nås först 1,0-1,5 km från spåret. Måttlig påverkan. Liten-måttlig konsekvens. Byggs en gång- och cykeltunnel i närheten av det gamla stationsområdet ökar tillgängligheten markant till friluftsområdet väster om järnvägen. Det skulle ge positiva konsekvenser för friluftslivet.

Löckna

Området kommer att påverkas av ökat buller. Måttlig påverkan. Liten-måttlig konsekvens. Viadukt bättre utformad för gående och cyklister ger positiv konsekvens.

Runsala-Solberga

Friluftsområdet kommer att beröras av ett visst fysiskt intrång om dubbelspåret läggs på västra sidan. Tillgängligheten inom området påverkas inte. Däremot påverkas tillgängligheten för de boende i Mariedamm. Stigar utgår från gamla stationsområdet där det finns en korsning i plan idag. Korsningen kommer troligen att stängas och gående hänvisas till vägbron 0,7 km söderut. Bullret kommer att öka. Vid Runsala nås gränsvärdet 40 dB(A) först 1,0-1,5 km från spåret och vid Solberga 900 m från spåret in i området. Påverkan blir stor för området närmast spåret och för tillgängligheten från Mariedamm. Måttlig-stor konsekvens. Måttlig påverkan och konsekvens om en gång- och cykeltunnel byggs nära Mariedamms f.d. stationsområde.

Skiren

Sjön kan beröras om dubbelspåret byggs på östra sidan av befintligt spår. Järnvägsbanken kan nå ut i sjön. Upplevelsen av sjön kommer att påverkas marginellt om byggandet nära vattnet sker med försiktighet och om åtgärder vidtas för att få slänten snabbt bevuxen med busk- och trädvegetation igen. Sjön och badplatsen kommer att påverkas av ökat buller. Gränsvärdet 40 dB(A) nås först 1,0-1,5 km från spåret. Stor påverkan och måttlig-stor konsekvens.

kvens utan åtgärder. Måttlig påverkan och konsekvens med åtgärd.

Mariedamm

Fysiskt intrång sker oavsett vilken sida om befintlig järnväg dubbelspåret byggs. På östra sidan måste vägen till fotbollsplanen flyttas och åtminstone en rad av ek- och askallén tas ned. På västra sidan kan Blå stigen komma att beröras, men den är lätt att flytta enligt Mariedamms Samhällsråd. Tillgängligheten förändras troligen inte till idrottsplanen eftersom ny serviceväg behövs intill järnvägen. Fotbollsplanen närmast järnvägen berörs och kan behöva flyttas mer eller mindre beroende på hur nära det nya spåret läggs i förhållande till befintligt. Ökat buller kommer att påverka fotbollsspel. Det kan bli svårt att höra tränaren och domarens signaler när tågen kör förbi. Säkerhetsmässigt måste åtgärder vidtas för att hindra personolyckor intill bollplanen. Hur stor påverkan på idrottsplatsen blir kommer att preciseras i järnvägsplaneskedet där spårläge och bulleråtgärder läggs fast. Byggs järnvägen på västra sidan innebär det måttlig påverkan och liten-måttlig konsekvens. Järnväg på östra sidan innebär stor påverkan och måttlig konsekvens. Med åtgärder liten-måttlig konsekvens.

Åskedalen-Jakobshyttan

Området kommer att splittras upp när nytt, uträtat spår byggs i västra delen av korridoren. Det innebär att fyra skogsvägar i området skärs av och förbindelsen väster ut försvinner. Rivs det befintliga spåret ökar tillgängligheten mot vägen i öster. Upplevelsen av området försämras och bullernivåerna ökar. Stor påverkan. Måttlig konsekvens.

Sprickdalen med sjöar mellan Anderstorp och Godegård

Dubbelspår ökar barriäreffekten och bullernivåerna. Upplevelsevärde försämras. Tillgängligheten bibehålls troligen utmed skogsvägen längs östra sidan av spåret eftersom det behövs en serviceväg utmed järnvägen. Vid Anderstorp byggs troligtvis en planskild korsning vilket förbättrar framkomligheten för Sverigeleden. Måttlig påverkan. Måttlig konsekvens.

Krassbäck

Det stora friluftsområdet påverkas marginellt av fysiskt intrång. Däremot berörs några anläggningar. Skolidrottsplanen påverkas om ett dubbelspår läggs på västra sidan om befintligt spår. Dels tas mark i anspråk, dels ökar bullret. Hur stor påverkan blir kommer att preciseras i järnvägsplaneskedet där spårläge och bulleråtgärder läggs fast. Säkerhetsmässigt måste åtgärder vidtas. Sverigeleden och Runt Vätternleden berörs av passagerarna vid Godegård och Godegårds kyrka. Dessa planskilda korsningar behandlas i Vägverkets förstudie. Påverkan på cykellederna är beroende av var de planskilda korsningarna placeras och hur de utformas. Festplatsen berörs marginellt om spåret läggs på västra sidan. Upplevelsevärde påverkas inte om den trädbevuxna slänten mellan festplats och spår behålls. Däremot kommer bullret att öka och även påverka DeGeer-Vallen. Ekvivalentnivån 40 dB(A) nås först 1,0-1,5 km från spåret d.v.s. östra halvan av det stora friluftsområdet kan bli påverkat. Stor påverkan med måttlig-stor konsekvens för skolidrottsplatsen om spåret läggs på västra sidan. Järnväg på västra sidan innebär stor påverkan och måttlig-stor konsekvens. För området i övrigt och som helhet; måttlig-liten påverkan och konsekvens.

Dubbelspår i UA5

Ett dubbelspår i UA5 tangerar kanten av två områden med höga friluftsvärden. Två idrottsplaner ligger delvis inne i korridoren (Mariedamm och vid Godegårds skola) och en strax utanför (DeGeer-Vallen). Där krävs särskilda åtgärder föra att begränsa påverkan av fysiskt intrång, säkerhet och buller. Ökad och förbättrad tillgänglighet med nya planskilda korsningar centralt i Lerbäck, Mariedamm och Godegård samt en ny bredare viadukt i Rönneshytta med bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik skulle ge positiva konsekvenser för friluftslivet.

Utredningsalternativ 5 öst

Sprickdalen med sjöar mellan Anderstorp och Godegård Tillgängligheten mellan Sprickdalen och Godegård bryts eftersom järnvägen korsar skogsvägen öster om nuvarande järnväg strax norr om Godegård. Däremot förbättras tillgängligheten inom området både utmed gölarna där befintlig järnväg tas bort och mot skogen i öster där det nya spåret går i tunnel. Bullret minskar betydligt nere i Sprickdalen. Påverkan blir negativ och stor för tillgängligheten till området men positiv inne i området.



Järnvägen är en barriär för att nå badplats och sommarstugeområde m.m. vid sjön Tisaren från Åsbro. Foto: Fredrik Andersson.



Klart för sjösättning i Anderstorpagölen. Sjöarna är en stor tillång för friluftslivet i utredningsområdet. Foto: Fredrik Andersson.

Måttlig konsekvens. Byggs en gång- och cykelpassage för skogsvägen och en planskild korsning nära nuvarande övergång i Godegård innebär alternativet enbart positiva konsekvenser.

Dubbelspår i UA5 öst

Ett dubbelspår i UA5 öst skiljer sig från UA5 endast i Sprickdalen. UA5 öst innebär positiva konsekvenser för tillgängligheten inom Sprickdalen. Ska tillgängligheten för Godegårdsborna bibehållas behövs planfria korsningar både i Godegård och för skogsvägen strax norr om samhället.

Utredningsalternativ 6

Åskedalen-Jakobshyttan

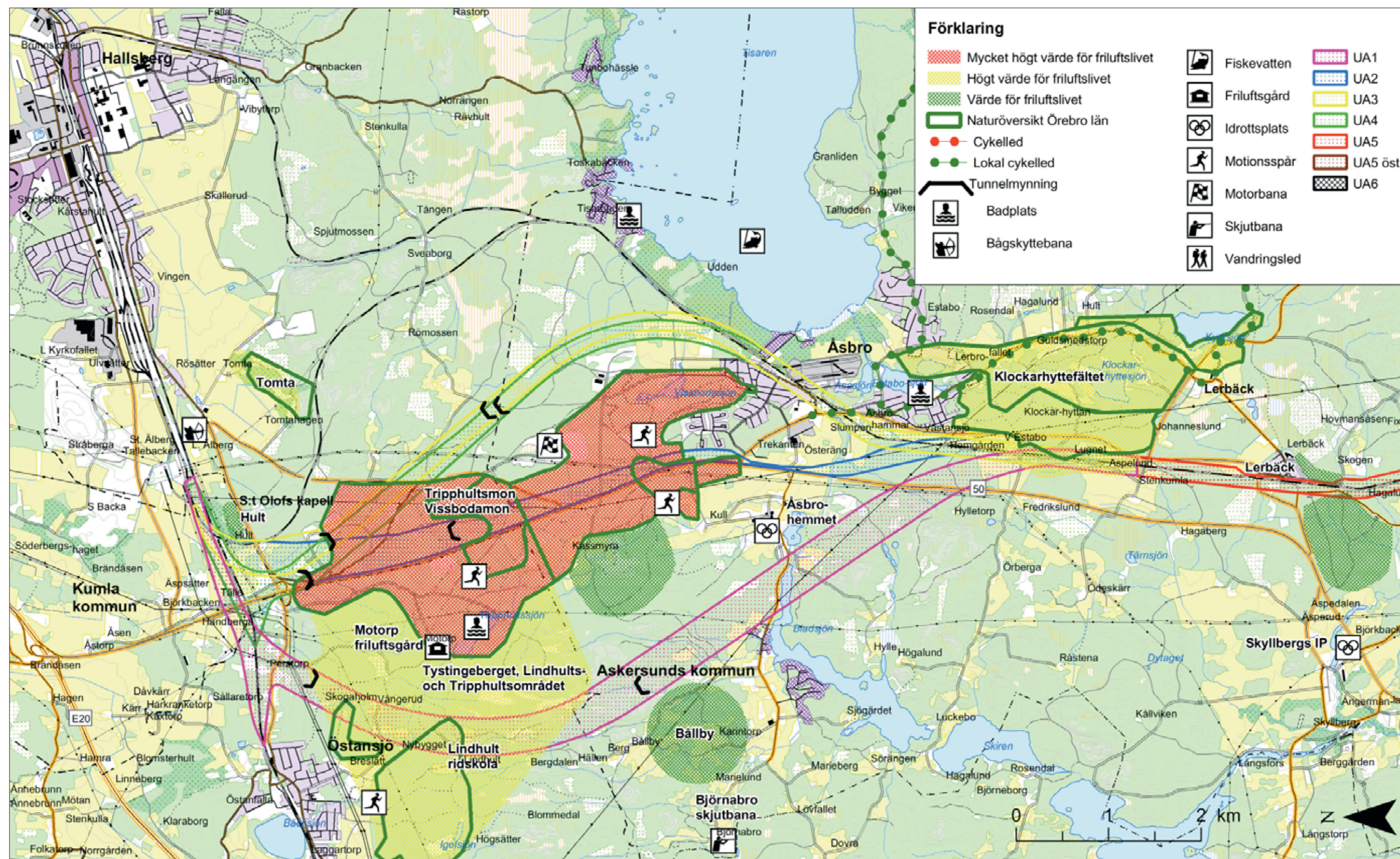
Ett dubbelspår inkräktar marginellt på friluftsområdet förutsatt att det läggs nära befintligt spår. Bullernivåerna ökar något. Tillgängligheten blir oförändrad. Liten påverkan. Mycket liten-liten konsekvens.

Åtgärder

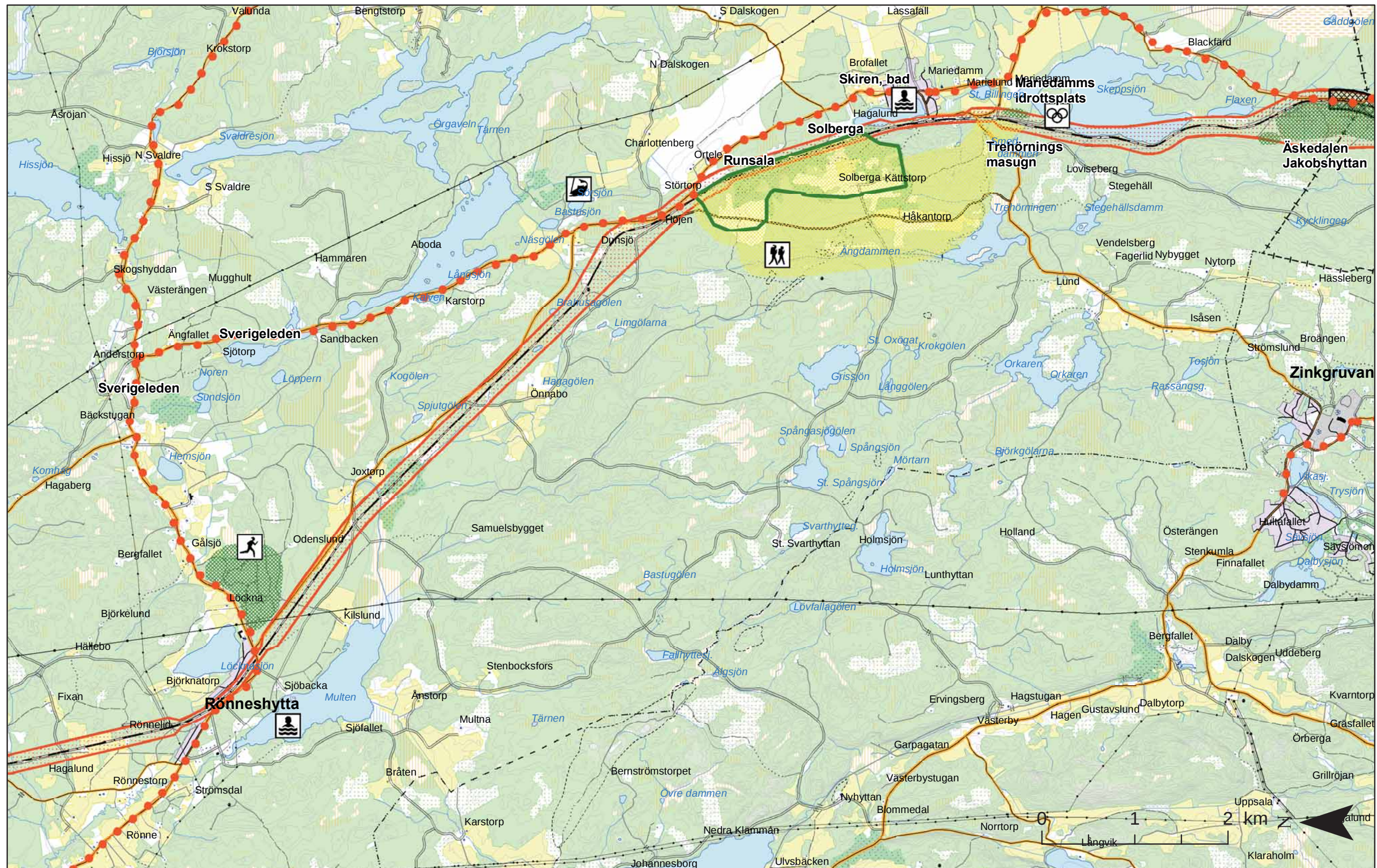
Det är viktigt att stor omsorg ägnas åt tillgängligheten till friluftsområdena när järnvägen byggs. Lägen för passager av järnvägen bör studeras noggrant i järnvägsplaneskedet utifrån friluftsutövarnas intresse som fotgängare, skidåkare, cyklister m.fl. Särskilt viktigt är det att bibehålla tillgängligheten mellan Åsbro och Tripphultsmon-Vissbodamon (UA2) och mellan Åsbro och Tisaren (UA3-UA4) samt mellan Godegårds samhälle och sprickdalen (UA5/UA5 öst). Gång- och cykeltunnlar vid Lerbäcks- och Mariedamms f.d. stationsområden skulle ge positiva konsekvenser för friluftslivet.

Bulleråtgärder är särskilt aktuella där järnvägen passerar sjöar och går nära idrottsplaner. Vid idrottsplanerna måste även säkerhetsåtgärder vidtas. Det är även viktigt att tunnlar täts så att inte betydelsefulla vatten dräneras.

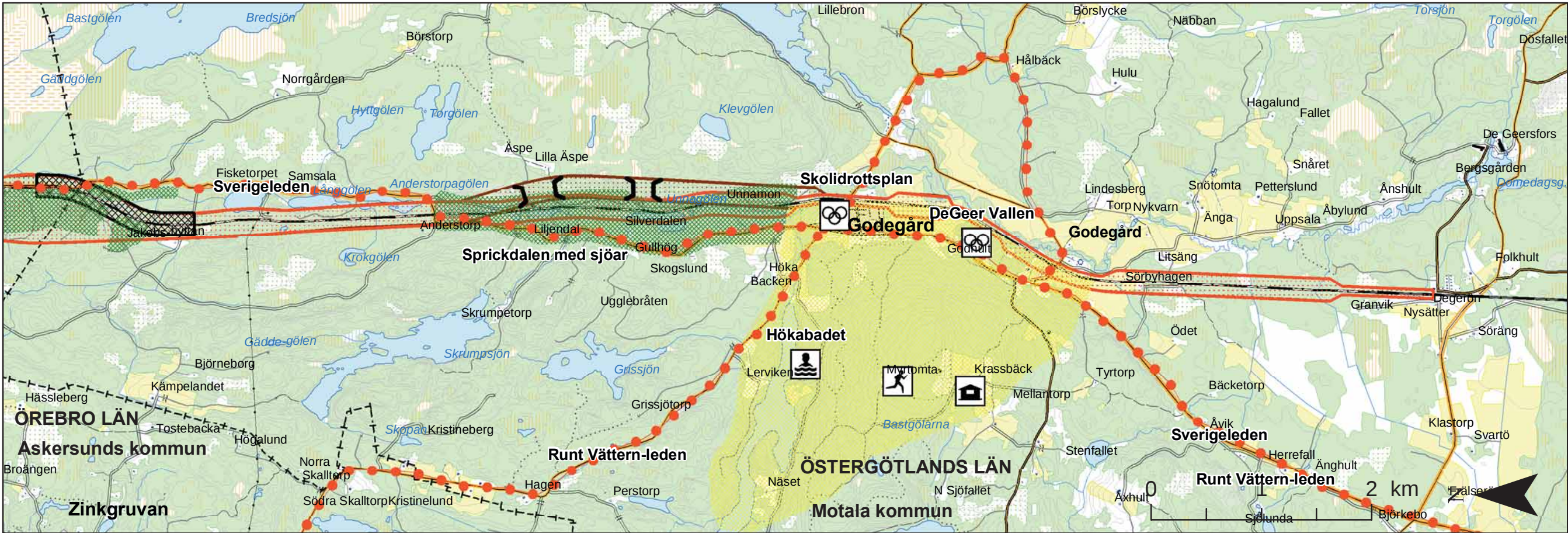
Karta 1 Friluftsliv



Karta 2 Friluftsliv



Karta 3 Friluftsliv



Förklaring

Mycket högt värde för friluftslivet

Högt värde för friluftslivet

Värde för friluftslivet

Naturöversikt Örebro län

Cykelled

Lokal cykelled

Tunnelmynning

Badplats

Bågskyttebana

Fiskevatten

Friluftsgård

Idrottsplats

Motionsspår

Motorbana

Skjutbana

Vandringsled

UA1

UA2

UA3

UA4

UA5

UA5 öst

UA6