

GRANSKINGSHANDLING

Katrineholm förbigångsspår

Katrineholms kommun, Södermanlands Län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Järnvägsplan, 2022-04-14



Trafikverket

Postadress: Box 1140
631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Katrineholm förbigångsspår

Författare: Magnus Olofsson och Erica Löfqvist

Dokumentdatum: 2022-04-14

Ärendenummer: TRV 2020/27300

Åtgärdsnummer: 16513

Uppdragsnummer: 169487

Version: 1.0

Kontaktperson: Erik Fridén, Trafikverket

Innehåll

1. Sammanfattning	4
2. Samråds-krets	5
2.1. Annonsering och inbjudan till samråd tidigt skede	6
3. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
3.1. Samråd med berörd länsstyrelse	7
3.2. Samråd med berörd kommun	7
3.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
3.4. Samråd med myndigheter, företag och organisationer	8
3.4.1. Region Sörmland	8
3.4.2. Tekniska verken Katrineholm nät AB	9
3.4.3. Västra Sörmlands räddningstjänst	9
3.4.4. Amazon Data Services Sweden AB	9
3.4.5. Ericsbergs Fideikommiss AB	10
3.4.6. Sörmland vatten och avfall AB	10
3.4.7. Vattenfall	10
3.4.8. Skanova	10
4. Samråd av järnvägsplaneförslaget	11
4.2. Samråd med berörd länsstyrelse	11
4.3. Samråd med berörd kommun	11
4.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
4.4. Samråd med myndigheter, företag och organisationer	12
4.4.1. Region Sörmland	12
4.4.2. Tekniska verken Katrineholm nät AB	14
4.4.3. Västra Sörmlands räddningstjänst	14
4.4.5. Sörmland vatten och avfall AB	14
4.4.6. Vattenfall	15
4.4.7. Skanova	16
4.4.8. Försvarsmakten	16
4. Underlag	17

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen redovisar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna har beaktats.

Skriftliga inkomna synpunkter, mötesanteckningar och protokoll finns diarieförda under ärendenummer TRV 2020/27300

1. Sammanfattning

Planeringen av järnvägsplan Katrineholms förbigångsspår påbörjades under 2021. Syftet med järnvägsplanen har varit att öka kapaciteten på Västra stambanan mellan Gnesta och Hallsberg för godstransporter. Genom att anlägga förbigångsspår öster om Katrineholm C skapas bättre möjligheter för godståg att trafikera den aktuella sträckan genom att godstågen kan köra åt sidan på förbigångsspåren och låta de snabbare persontågen passera utan onödiga stopp.

Järnvägsplanen har varit ute på samråd under följande perioder:

Samrådsunderlag 2021-04-21 till 2021-05-19

Samrådshandling 2021-12-20 till 2022-01-31

Vid samtliga tillfällen som järnvägsplanen varit ute på samråd har samråds-krets, allmänhet, myndigheter, kommunen och rättshavare givits möjlighet att lämna synpunkter på lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

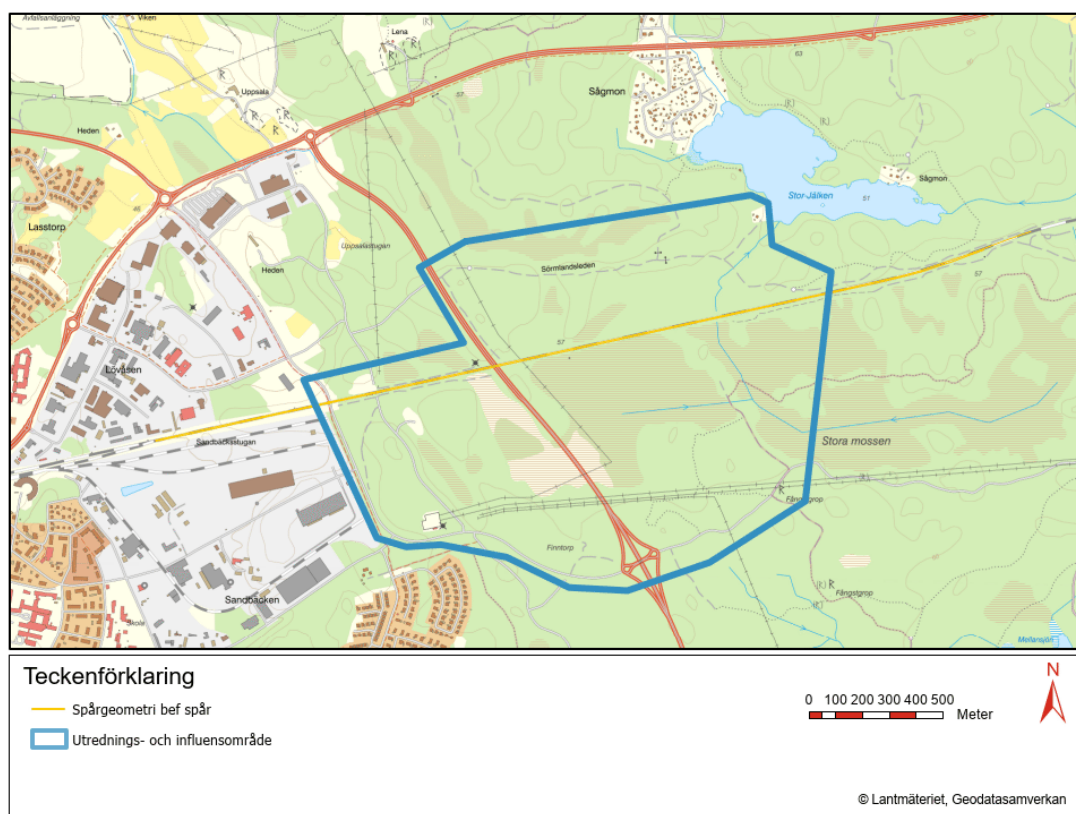
Inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har Trafikverket genomfört möten med aktörer som Trafikverket har bedömt att kommer påverkas av projektet. Syftet har varit att ha en tidig dialog för att hämta in synpunkter och information som kan fungera som underlag för den kommande planeringen. Sammanfattningar kring vilka frågor som har diskuterats under dessa möten samt hur Trafikverket hanterar frågorna i det fortsatta arbetet sammanfattas under kap 3.

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt digitalt på Trafikverkets webbplats och fysiskt på Katrineholms kommuns kontaktcenter och på Trafikverkets regionkontor i Eskilstuna. Under perioden då samrådsunderlaget fanns tillgängligt mellan 2021-04-21 till 2021-05-19 inkom totalt nio skriftliga synpunkter inkommit från myndigheter, berörda verksamhetsutövare och företag. Under perioden då samrådshandlingen fanns tillgängligt mellan 2021-12-20 och 2022-01-31 inkom totalt 13 skriftliga yttranden. Synpunkter sammanfattas i samrådsredogörelsen tillsammans med Trafikverkets bemötande under kap 4.

Länsstyrelsen i Sörmlands län har 2021-08-13, baserat på samrådsunderlaget och genomförda samråd, beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att samråds-kretsen ska bestå av berörd länsstyrelse, berörd kommun och enskilda som kan bli särskilt berörda. Samråds-kretsen är definierad enligt nedan.

2. Samrådsrets

Samrådsretsen har valts utifrån vilka som bedöms bli berörda av projektet i byggskedet och i driftskedet. Till samrådshandlingskedet har Trafikverket tagit fram plankartor som redovisar markanspråket som den planerade anläggningen ger upphov till. Markanspråken är inte slutgiltiga och kan ändras till granskningshandlingskedet. Därför görs en vid definition av samrådsretsens storlek och geografiska omfång som successivt minskar när planeringen av åtgärderna och dess konsekvensbedömningar blir mer konkreta. Samrådsretsen definieras som alla enskilda som kan antas bli särskilt berörda, myndigheter och organisationer, ledningsägare och fastighetsägare inom utredningsområdet i figur 1. Till samrådsretsen tillhör även verksamheter och boende som är anslutna till Österleden och därigenom kan komma att påverkas under byggtiden.



Figur 1 Samtliga enskilda som kan antas bli särskilt berörda, myndigheter och organisationer, ledningsägare och fastighetsägare.

Utöver de som är berörda inom eller i anslutning till utredningsområdet ingår även följande myndigheter, organisationer och företag i samrådsretsen.

- Länsstyrelsen i Sörmlands län
- Region Sörmland (inklusive Mälardalstrafik som ansvarar för regional kollektivtrafik i Mälardalen, se mer i 3.4.1)
- Katrineholms kommun
- Västra Sörmlands räddningstjänst
- Riksantikvarieämbetet
- Lantmäteriet
- Skogsstyrelsen
- Försvarsmakten

- Företagarna Katrineholm-Flen-Vingåker

Av ovan nämna myndigheter och organisationer har Riksantikvarieämbetet, Lantmäteriet, Skogsstyrelsen, Forsvarsmakten och Företagarna Katrineholm-Flen-Vingåker ej lämnat synpunkter på samrådsunderlaget.

2.1. Annonsering och inbjudan till samråd tidigt skede

Utskick med inbjudan till samråd har gjorts till identifierade samrådsparter, dock inte till privatpersoner. Enskilt berörda och den övrig allmänhet som kan bli berörd informerades om samrådet genom annons i Katrineholms Kuriren den 17 april 2021.

3. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Trafikverket har genomfört samrådsmöte med Länsstyrelsen i Sörmlands län vid följande tillfälle

- 2020-12-09

Huvudfokus för mötet var vilka miljömässiga förutsättningar som finns i området och hur Trafikverket preliminärt bedömer påverkan på dessa. Länsstyrelsen lyfte att Trafikverket bör undersöka om klimatsäkring behövs för ytor söder om järnvägen då dessa är låglänta och pekas ut som riskområde för översvämningar av länsstyrelsen. Länsstyrelsen pekar också på att Trafikverket bör utreda om stängsel bör finnas på båda sidor av anläggningen då nuvarande suicidstängsel på norra sidan ger upphov till vissa problem med vilt på sträckan. Länsstyrelsen återkommer med mer synpunkter i samband med samrådet för samrådsunderlaget och beslut om betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen har också lämnat ett yttrande i samrådet att de avstår från att lämna ytterligare synpunkter inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Trafikverkets svar

Trafikverket kommer utreda behovet av suicid- och viltstängsel i den kommande planprocessen. Trafikverket kommer också utreda vattensituationen i området kopplat till planerade åtgärder för att vidta eventuella skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

3.2. Samråd med berörd kommun

Trafikverket har genomfört samrådsmöte med Katrineholms kommun vid följande tillfälle

- 2021-02-17

Syftet med mötet var att informera kommunen om projektets syfte, vilka åtgärder som planeras, tidplan och att samla in kunskap och information som Trafikverket har nytta av det fortsatta arbetet. Mötet har också hållits med kommunen i egenskap av fastighetsägare då kommunen utgör en av de stora fastighetsägarna i området.

På mötet diskuterades servicevägen från Österleden till den västra delen av det planerade förbigångsspåret på nedspårssidan. I området planerar Amazon en större etablering som projektet behöver ta hänsyn till och det finns gällande detaljplaner att förhålla sig till. Den aktuella servicevägen berör ett område som är detaljplanelagt. Hur åtgärden planmässigt förhåller sig till detaljplanen hanteras i samrådshandlingsskedet. Kommunen informerar att det pågår detaljplanearbete för området norr om järnvägen (väster om väg 52, 55, 56) för ytterligare etableringar för verksamheter.

Katrineholms kommun har även lämnat skriftliga synpunkter på Trafikverkets samrådsunderlag. I det skriftliga yttrandet betonar kommunen vikten av att projektet genomförs för att säkerställa tillgängligheten och framkomligheten på järnvägen för godstrafiken. Samtidigt lyfts också behoven av kapacitetshöjande åtgärder för persontrafiken för att minska störningskänsligheten på järnvägen. Kommunen vill att detta perspektiv lyfts in tydligare i kommande skeden av projektet.

Kommunen anser att Trafikverket bör göra en djupare bedömning av vilka effekter projektet kan ha avseende vibrationer. I övrigt delar kommunen de synpunkter som Region Sörmland har framfört skriftligen till Trafikverket (vilket sammanfattas och bemöts i stycke 3.4.1)

Trafikverkets svar

Projektet syftar till att skapa bättre förutsättningar för godstrafik på Västra och Södra stambanan. Förbigångsspåren bidrar också till att minska störningskänsligheten på järnvägen vilket har positiva effekter även på persontågen. Övriga åtgärder för att skapa höjd kapacitet för persontrafiken ingår inte det aktuella projektet.

Eventuella vibrationer som projektet ger upphov till hanteras i senare skede.

3.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inga möten har hållits med enskilda som kan bli särskilt berörda i det här skedet och inga skriftliga synpunkter har inkommit från enskilda. Erbjudanden om möten med enskilda som berörs kommer ges i samrådshandlingsskedet.

Ett informationsbrev angående projektet och tillhörande bullerutredning skickades den 26 mars 2021 till berörd fastighetsägare med upplysning om att denne ingår i samrådskretsen.

3.4. Samråd med myndigheter, företag och organisationer

3.4.1. Region Sörmland

Region Sörmland har tillsammans med Mälardalstrafik lämnat skriftliga synpunkter på samrådsunderlaget. Mälardalstrafik (MÅLAB) ägs av Regionerna i Sörmland, Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötland och ansvarar för kollektivtrafik inom och mellan nämnda regioner med huvudfokus på tågtrafik.

Region Sörmland och MÅLAB önskar förtydligande i plan- och miljöbeskrivningen kring förbigångsmöjligheter i Katrineholm och Flen. Regionen menar att regionaltåg har samma största tillåtna hastighet på den aktuella platsen som snabbtåg och menar att kapacitetsproblemen beror mer på olika uppehållsmönster än olika hastigheter för olika tågtyper. Regionen ifrågasätter att ett godståg som avgår från Hallsberg behöver en tidslucka på 50 minuter innan ett snabbtåg kan avgå för att snabbtåget inte ska hinna i kapp godståget och behöva köra långsammare.

Att förbigångsspåren förläggs så nära en station med resandeutbyte gör att det blir svårt att utnyttja förbigångsspåren för persontrafiken annat än i undantagsfall. Hastigheten bör ändå vara 100 km/tim för att förbigångsspåren ska kunna utnyttjas bättre också av persontrafiken. Regionen efterlyser en förlängning av förbigångsspåren hela vägen till Katrineholm C för att på så sätt skapa bättre flöden även för persontrafiken.

Regionen påpekar att tågtypen ER1 inte tas upp i kapitlet som rör buller och vibrationer trots att det utgör stommen av MÅLAB:s trafik. Det efterfrågas också en mer detaljerad spårskiss som visar den planerade anläggningen i förhållande till den nya.

Regionen påpekar också att det är önskvärt med en samordnad byggnation för att minimera störningar och få full effekt direkt.

Trafikverkets svar

Trafikverket ska förtydliga vilka förbigångsmöjligheter det finns i Katrineholm och Flen i kommande planskede. Eftersom godstågen är betydligt långsammare än övriga tåg (framför allt snabbtåg) är gångtiderna för dessa betydligt längre. Det gör att ett godståg behöver en stor tidslucka för att köra Hallsberg-Järna för att inte bli upphunnet av ett snabbtåg. Spårgeometrin på den aktuella platsen gör att ett snabbtåg har en större tillåten hastighet än regionaltåg.

Projektet syftar till att öka tillgängligheten och framkomligheten för godstrafik på Västra och Södra stambanan. Med det som bakgrund anser Trafikverket att det inte är motiverat att bygga förbigångsspåren för högre hastigheter än 80 km/tim. Att förlänga förbigångsspåren till Katrineholms station ingår inte i projektet och Trafikverket kommer inte att lägga till åtgärden i det aktuella projektet. Trafikverket ser fram emot diskussioner i andra forum med regionen och andra intressenter om hur järnvägen i Katrineholm kan utvecklas på lång sikt.

I de genomförda bullerberäkningarna ska tågtypen X60 (SJ AB:s grå dubbeldäckartåg) betraktas som en beräkningskategori som representerar ett flertal olika tågtyper. Tågtypen ER1 (MÄLAB:s nya blå/vita dubbeldäckartåg) är en av dessa tågtyper som ingår i beräkningskategorin.

Plan- och illustrationskartor där det framgår hur anläggningen kommer utformas och vilken mark som behöver tas i anspråk ingår i nästa skede av planprocessen. Hur byggnationen ska genomföras är inte färdigplanerat i nuläget men Trafikverket eftersträvar alltid att minimera effekterna för trafiken under byggtid. Om anläggningen tas i drift samtidigt eller etappvis kommer utredas vidare i senare skeden av processen.

3.4.2. Tekniska verken Katrineholm nät AB

Tekniska verken har meddelat att de inte har något att erinra på järnvägsplanen i det här skedet men ser fram emot fortsatt dialog kring Tekniska verkens ledningar i området.

Trafikverket svar

Trafikverket noterar synpunkten och ser fram emot fortsatt dialog.

3.4.3. Västra Sörmlands räddningstjänst

Västra Sörmlands räddningstjänst har lämnat en skriftlig synpunkt och efterfrågar hur riskutredningar som finns för detaljplaner kommer påverkas av utbyggnaden och fler tåg på Västra stambanan.

Trafikverkets svar

Hur redan framtagna riskutredningar för omkringliggande detaljplaner påverkas av det aktuella projektet och den tillkommande förbigångsspåren kan inte Trafikverket svara för. Däremot kommer Trafikverket göra en egen riskutredning i senare skede av planeringsprocessen för projektet och den föreslagna anläggningen.

3.4.4. Amazon Data Services Sweden AB

Amazon är ett amerikanskt e-handels och molntjänstföretag som genom sitt svenska bolag Amazon Data Services Sweden AB (förkortat Amazon) äger fastigheten Sothönan 21 i anslutning till de planerade förbigångsspåren. Samrådsmöten har därför hållits med Amazon vid följande tillfällen

- 2021-01-29
- 2021-02-03
- 2021-02-25

- 2021-04-12

Syftet med mötena har varit att informera Amazon om Trafikverkets projekt och utbyta information då åtgärder planeras i nära anslutning till Amazons fastighet Sothönan 21 där Amazon planerar en exploatering. Mötena har syftat till att föra dialog om servicevägar, stängsel mot järnvägen och produktionsplanering för att hitta samordningsvinster och undvika att skapa onödiga problem för varandra. Mycket fokus har lagts för att hitta en lämplig utformning av servicevägen som ska ansluta till järnvägsanläggningen från Österleden som fungerar även för Amazon. Även Katrineholms kommun har varit delaktig på mötena för att bevaka hur servicevägen ansluter till Österleden.

3.4.5. Ericsbergs Fideikommiss AB

Ericsbergs Fideikommiss AB har i egenskap av fastighetsägare lämnat skriftliga synpunkter att de önskar fortsatt dialog kring Trafikverkets projekt och att de önskar att bolagets verksamhet inte påverkas av utbyggnaden.

Trafikverkets svar

Trafikverket kommer ha dialog med Ericsbergs Fideikommiss AB i den fortsatta processen. Trafikverket eftersträvar att inte påverka bolagets verksamhet i området.

3.4.6. Sörmland vatten och avfall AB

Samrådsmöte med Sörmland vatten och avfall AB har hållits 2021-01-21. Sörmland vatten och avfall har ledningar i området och planerar för ombyggnader och anläggande av ytterligare ledningar. Sörmland vatten och avfall har också lämnat skriftliga synpunkter i samrådet där de understryker vikten av fortsatt dialog.

Trafikverkets svar

Trafikverket avser att hålla fortsatt dialog med Sörmland vatten och avfall för att samordna kommande projekt.

3.4.7. Vattenfall

Samrådsmöte med Vattenfall har hållits 2021-04-06. På mötet har Trafikverket och Vattenfall fört dialog om eventuell påverkan på Vattenfalls luftledning i området som korsar järnvägen. Troligen kommer en stolpe behöva flyttas för att göra plats för de tillkommande anläggningsdelarna av järnvägen. Vattenfall ansvarar för en eventuell flytt av stolpen och arbetet bekostas av Trafikverket. Vattenfall har också lämnat ett skriftligt yttrande med att de inte har mer att tillföra än vad som framkommit under mötet mellan parterna.

3.4.8. Skanova

Skanova har lämnat ett skriftligt yttrande i ärendet att de önskar behålla befintliga teleledningar inom utredningsområdet om det är möjligt. Om Skanova måste flytta ledningar till följd av det aktuella projektet är det Skanova som genomför flytten och Trafikverket som bekostar åtgärden.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar synpunkter och återkommer med mer information i kommande skeden av planprocessen.

4. Samråd av järnvägsplaneförslaget

4.1. Annonsering och inbjudan till samråd

Samrådshandlingen för förbigångsspår Katrineholm fanns mellan perioden 2021-12-20 till 2022-01-31 tillgängliga på Katrineholms kommuns kontaktcenter och på Trafikverket i Eskilstuna. De fanns även på Trafikverkets projektspecifika webbsida, <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Sodermanland/vi-bygger-och-forbattrar/katrineholmforbigangsspar/>

Under samradsperioden hade myndigheter, kommun, särskilt berörda och allmänhet möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Ett digitalt samrådsmöte genomfördes den 2022-01-17 med två personer som deltagande. En skriftlig synpunkt från allmänheten kom in till Trafikverket inför det digitala samrådet och frågan besvarades muntligt och skriftligen i en tjänsteanteckning.

Inbjudan till samråd för järnvägsplanens skede Samrådshandling skickades till berörda fastighetsägare den 2021-12-10. I brevet informerades bland annat om var samrådshandlingarna finns tillgängliga, sista datum för att lämna synpunkter samt inbjudan till samrådsmötet.

Allmänheten informerades om samrådet genom annonsering i Katrineholms Kuriren den 2021-12-18 och Post-inrikes tidning den 2021-12-16. Trafikverket erbjöd ett samrådsmöte på orten i Katrineholm den 2022-01-18 men det ställdes in på grund av inget anmält intresse.

4.2. Samråd med berörd länsstyrelse

Under perioden har Länsstyrelsen i Södermanland fått järnvägsplanen skickat till sig för yttrande och har lämnat ett skriftligt yttrande på förslaget. Länsstyrelsen upplyser om att det krävs en ansökan om ingrepp i fornlämning och/eller fornlämningsområde enligt 2 kap.12§ kulturmiljölagen (1988:950). Det är främst L 1983:782 (Kolningsanläggning) som troligen är aktuell för tillståndsansökan.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar till sig informationen och planerar att ansöka om tillstånd för berörd kolningsanläggning.

4.3. Samråd med berörd kommun

Trafikverket har genomfört samrådsmöte med kommunen den 2021-11-25.

Trafikverket presenterade samrådshandlingen i en presentation baserat på Plan-och miljöbeskrivningen, illustrationskartor, plankartor och lyfte även det eventuella behovet av en av en anslutning av en serviceväg till Österleden. I samrådshandlingen redovisas ett alternativ som är beroende av den kommande exploateringen på detaljplan Lövåsen 3:1. Trafikverket informerade om att det kan komma att bli aktuellt med en annan lösning för att kunna genomföra järnvägsplanen. Om exploatering detaljplanen Lövåsen 3:1 blir senare än väntat blir det svårt att genomföra järnvägsplanen. Förslaget som finns i som reserv innebär en anslutning till Österleden i närhet av viadukten. Kommunen är markägare för

den aktuella marken och meddelade på mötet att en sådan lösning skulle vara möjlig att genomföra och att kraven för trafiksäkerhet skulle kunna uppfyllas.

Katrineholms kommun har inkommit med ett skriftligt yttrande till Trafikverket om de föreslagna åtgärderna i järnvägsplanen. Katrineholms kommun anser att det är angeläget att kapacitetsförstärkande åtgärder i anslutning till Katrineholm kommer till stånd och att det i framtiden finns möjlighet till en järnvägsanslutning av Katrineholms logistikcentrum. Kommunen påpekar att det även är angeläget med kapacitetsförstärkande åtgärder även för persontrafiken för att kunna upprätthålla en robust trafik i enlighet med beslutade planer.

Trafikverkets svar

Projektet syftar till att skapa bättre förutsättningar för godstrafik på Västra och Södra stambanan. Genom att anlägga förbigångsspår öster om Katrineholm C skapas bättre möjligheter för godståg att trafikera den aktuella sträckan genom att godstågen kan köra åt sidan på förbigångsspåren och låta de snabbare persontågen passera utan onödiga stopp. Därmed skapar förbigångsspåren en ökad störningskänslighet på järnvägen vilket har positiva effekter även på persontågen. Övriga åtgärder för att skapa höjd kapacitet för persontrafiken ingår inte det aktuella projektet.

4.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

På grund av den rådande Covid19-pandemin togs det beslut om att genomföra samrådet på orten via digital kanal (Teams) samt en frågestund med max 2 i sällskap lokalt i Katrineholm. Anmälningar till digitalt samråd resulterade i två anmälda personer.

Anmälan till fysisk frågestund resulterade i noll anmälda personer, vilket gjorde att aktiviteten ställdes in. Personerna (2 st.) som var anmälda till det digitala samrådet har fastigheter i Katrineholm i anslutning till projektområdet men utanför utredningsområdet.

Trafikverket presenterade Samrådshandlingen i en presentation baserat på Plan-och miljöbeskrivningen, illustrationskartor, plankartor och särskilda utredningar som under samrådsperioden funnits tillgängliga på projektets websida. Deltagare hade tagit del av handlingarna på websidan innan samrådet.

Fråga från deltagare: ”Hur Laggarhults Gård påverkas av före, under och efter byggnation?”

Trafikverkets svar

Viss byggtrafik kommer att gå på Österleden och därmed passera utanför Laggarhults Gård (fastighet *BJÖRKTRASTEN 1*). Detta kan märkas i området under byggperioden. Dock är endast cirka 25 procent av projektets totala arbete på denna sida riksväg 52/55/56.

Resterande byggtrafik går annan sträckning. Även buller är identifierat i området med marginell höjning för endast en annan fastighets uteplats (cirka 300 meter från spåren).

Laggarhults Gård (cirka 600 meter från spåren) bedöms inte ha ökning av buller.

Sammanfattningsvis är påverkan på Laggarhults Gård mycket liten av projektet.

4.4. Samråd med myndigheter, företag och organisationer

4.4.1. Region Sörmland

Region Sörmland har tillsammans med Mälardalstrafik (MÅLAB AB) inkommit med ett skriftligt yttrande till Trafikverket om de föreslagna åtgärderna i järnvägsplanen.

Gällande kapitel 2

Regionen anser att det är angeläget att kapacitetsåtgärder genomförs för persontrafiken och att åtgärder runt Katrineholm bör nämnas.

Regionen anser även att det är viktigt att felavhjälpning kan ske utan att det påverkar trafiken på intilliggande spår.

Gällande kapitel 3

Region Sörmland att tidsplanen och informationen om ERTMS i samrådshandlingen inte är korrekt och att den bör uppdateras.

Gällande kapitel 4

Det framförs även synpunkter om hastighetsskillnaderna mellan olika tågtyper och att det bör förtydligas i kapitlet om förutsättningar.

Regionen framför även beskrivningen om olika tågtyper inte är korrekt och att det är angeläget att rätt tågtyp ligger till grund för exempelvis bullerberäkningar. Det bör även kompletteras med att det går ER 1 (Mälartåg) på den aktuella sträckan.

Regionen önskar även att stycket om Lokalsamhälle och regional utveckling, skulle bestå av några meningar om tågens roll och funktion för regional utveckling.

Gällande kapitel 5

Regionen är positivt till att Trafikverket har beaktat en förlängning av förbigångsspåret (nedspår) västerut mot Katrineholm. De framför att en principiellt liknande lösning kan också ses på uppspårssidan: En förlängning västerut och anslutning till spår 1, som samtidigt delas i två plattformslägen, kan bidra till en kapacitetsförstärkning i och med att det möjliggör för en förbigångsmöjligheter för två persontåg norrut med uppehåll i Katrineholm, samt för vändande tåg i Katrineholm.

Regionen anser vidare att det är mycket angeläget att åtminstone inte försvåra för en framtida förlängning av förbigångsspåren. För att förbigångsspåren ska kunna utnyttjas av persontåg framöver behöver hastigheten vara högre än 80 km/tim., jämför 2.5. Funktionella krav på järnvägsanläggningen.

Trafikverkets svar

Gällande kap 2

Projektet syftar till att skapa bättre förutsättningar för godstrafik på Västra och Södra stambanan. Genom att anlägga förbigångsspår öster om Katrineholm C skapas bättre möjligheter för godståg att trafikera den aktuella sträckan genom att godstågen kan köra åt sidan på förbigångsspåren och låta de snabbare persontågen passera utan onödiga stopp. Därmed skapar förbigångsspåren en ökad störningskänslighet på järnvägen vilket har positiva effekter även på persontågen.

Förbigångsspåren byggs på ett väl tilltaget avstånd från befintliga spår vilket talar för att viss typ av felavhjälpning kommer kunna utföras med liten påverkan på befintlig tågtrafik på den befintliga järnvägen. Ambitionen är att felavhjälpning ska utföras med så liten påverkan på trafiken i övrigt men beroende på vilken typ av fel som inträffar så kommer en del av påverkan vara oundviklig.

Gällande kap 3

Trafikverket beaktar kommentaren om ERTMS och uppdaterar handlingarna så att den stämmer överens med förslaget till nationell planen 2022-2033.

Gällande kap 4

Trafikverket förtydligar beskrivningen rörande hastighetsskillnader mellan olika typer av tåg genom att komplettera med information om detta.

Vidare är de genomförda bullerberäkningarna och tågtypen X60 (SJ AB:s grå dubbeldäckartåg) så betraktas de som en beräkningskategori som representerar ett flertal olika tågtyper. Tågtypen ER1 (MÅLAB:s nya blå/vita dubbeldäckartåg) är en av dessa tågtyper som ingår i beräkningskategorin. Tågtyper i beräkningarna skiljer sig något från de tågtyper som trafikerar tågspåret i verkligheten. Detta beror på att det finns en begränsad mängd tågtyper i nordisk beräkningsmodell som beräkningarna baseras på.

När det gäller tågtrafikens roll för den regionala utvecklingen så håller Trafikverket med om att den har en stor betydelse för den regionala utvecklingen. Plan- och miljöbeskrivningen kommer inte kompletteras med ytterligare text om detta.

Gällande kap 5

Projektet syftar till att skapa bättre förutsättningar för godstrafik på Västra och Södra stambanan. Det föreslagna läget och utformning är framtaget för bästa tänkbara måluppfyllelse för projektet. En förlängning västerut och anslutning till spår 1 ingår inte i projektet.

Växlar för dimensionerad hastighet på 100 km/tim kräver mer utrymme och innebär en större kostnad i projektet. Skillnaden mellan de växlar som är projekterade (80 km/Tim) och växlar för 100 km/tim ger inte sådan kapacitetseffekt att det är ekonomiskt försvarbart. Projektet kommer därmed utformas med växlar för 80 km/tim.

4.4.2. Tekniska verken Katrineholm nät AB

Tekniska verken informerar om att kablar som korsar järnvägen måste skyddas av rör om det blir aktuellt att bygga förbigångsspåren innan 2023. Vidare informeras det om att det finns en kanalisation under järnvägen och att Ledningskollen ska användas för att veta var de är placerade.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar synpunkterna och informerar om att förbigångsspåren inte kommer att byggas innan år 2023. Vidare kommer Ledningskollen användas för att säkerställa att lokaliseringen av aktuella ledningar i det fortsatta arbetet med förbigångsspåren.

4.4.3. Västra Sörmlands räddningstjänst

Västra Sörmlands Räddningstjänst har inga invändningar mot framtaget projektförslag.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för yttrandet.

4.4.4. Ericssbergs Fideikommiss AB

Ericssbergs Fideikommiss AB har inkommit med information om att parterna behöver komma överens om det tillfälliga behovet av väg i anslutning till järnvägen. Bolaget har inget emot Trafikverkets planer men påpekar att en överenskommelse mellan parterna ska träffas.

Trafikverkets svar

Trafikverket ser fram emot ett fortsatt samarbete med bolaget och har för avsikt att inte påverka bolagets verksamhet i området.

4.4.5. Sörmland vatten och avfall AB

Sörmland Vatten och avfall AB har inkommit med ett yttrande och upplyser om att det finns befintliga ledningar inom utredningsområdet och kommer behöva flyttas Sörmlands vatten

upplyser även om att VA-ledningar ska skyddas med u- områden och att krävs tillstånd gällande tryckning av ledningar i spårområdet.

Trafikverkets svar

Trafikverket avser att hålla fortsatt dialog med Sörmland vatten och avfall för att samordna kommande projekt. När det gäller u-område som innebär att ”mark som ska vara tillgänglig för underjordiska ledningar” så tolkar Trafikverket det och att den beteckningen tillhör detaljplaner och plan- och bygglagen. Järnvägsplanen redovisar järnvägsmark och redovisar inte ledningar under mark som inte tillhör järnvägsanläggningen.

4.4.6. Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har inkommit med ett yttrande med information om elnätsanläggningar i närområdet av järnvägen.

De upplyser Trafikverket om att flytt av att typen av kraftledning innebär stora kostnader samt att tillståndsprocessen för en flytt av en kraftledning, från förstudier till lagakraftvunnen koncession, är mycket tidskrävande och kan i normalfallet ta cirka 3-5 år. En eventuell flytt eller andra förändringar av befintliga elnätsanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploitören.

Vattenfall Eldistribution AB informerar om att hänsyn måste tas till de elnätsanläggningar som finns inom berört område så att konflikt mellan järnvägsanläggning och deras anläggning kan undvikas i så stor utsträckning som möjligt. Det gäller även i samband med placering av till exempel upplagsplatser, master och servicevägar. Det är av stor vikt att påverkan på elnätsanläggningarna blir minimala och att riktlinjer följs.

Upplag av materiel får inte finnas i ledningsgata. För 145 kV ledning gäller 30 meters avstånd till område med brandfarlig vara med hänsyn till risken för elektrostatisk uppladdning. De säkerhetsavstånd som gäller för kraftledningarna och tillhörande stolpar anges i yttrandet och även de säkerhetsbestämmelser som finns för schaktning, grävning och brukande av mobilkran invid luftledning.

Det framgår även att en samrådsträff med representanter från Vattenfall Eldistribution och Trafikverket höll i det tidigare skedet gällande en eventuell flytt av stolpe tillhörande en av Vattenfalls ledningar inom området och att Vattenfall Eldistribution önskar en fortsatt dialog och samordning med Trafikverket om hanteringen av detta ärende.

Trafikverkets svar

Trafikverket har för avsikt att följa riktlinjer och krav och arbetar för att inte påverka befintliga ledningar i större utsträckning än nödvändigt. Hänsyn har tagits till de elnätsanläggningar som finns inom berört område och placering av till exempel upplagsplatser, master och servicevägar planeras utformas så att så liten påverkan som möjligt på aktuella ledningar kommer ske. Gällande flytt av en stolpe som inte innebär flytt av kraftledning kommer Trafikverket att ha en fortsatt dialog och samordning med Vattenfall om hanteringen av detta ärende.

4.4.7. Skanova

Skanova har inkommit med ett yttrande och informerar om företagets markförlagda ledningar. De önskar så lång det är möjligt behålla befintliga ledningar i nuvarande läge och att Trafikverket bekosta en eventuell flyttning.

Trafikverkets svar

Trafikverket avser att hålla fortsatt dialog för att samordna arbetet samt säkerställa att lokaliseringen av aktuella ledningar i det fortsatta arbetet påverkas i så liten utsträckning som möjligt.

4.4.8. Försvarmakten

Försvarmakten har inga invändningar mot framtaget projektförslag.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för yttrandet.

4. Underlag

Inlämnade synpunkter diarieförs och blir därmed offentliga. Allt inkommit material (tjänsteanteckningar, brev, protokoll, yttranden, inkomna synpunkter med mera) rörande järnvägsplanen finns diariefört hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2020/26007 (för korrespondens med allmänheten) respektive TRV 2020/27300 (för korrespondens med myndigheter).

Detta innebär att allt underlag till samrådsredogörelsen går att hämta ut för den som önskar, genom att ange diarienummer och önskat underlag. Diarieförda underlag till samrådsredogörelsen i skede granskningshandling framgår av nedanstående lista:

Möte med Länsstyrelsen Södermanland, datum: 2021-11-23.

Möte med Katrineholmskommun, datum: 2021-02-17, 2021-06-04, 2021-11-25.

Möte med markägare, datum: 2021-11-30, 2021-01-29, 2021-02-03.

Samordnat underlag inför järnvägsprojekt, datum: 2020-11-02.

Brevutskick till markägare, datum: 2022-01-11.

Möte med ledningsägare (Vattenfall), datum: 2021-04-07.

Möte med allmänheten (digitalt samråd), datum: 2022-01-17.

Yttrande av samrådshandling Skanova, datum 2021-12-27.

Yttrande av samrådshandling Region Sörmland, datum: 2022-01-07.

Yttrande av samrådshandling Tekniska verken i Linköping AB, datum 2022-01-19.

Yttrande av samrådshandling Katrineholms kommun, datum 2022-01-25.

Yttrande av samrådshandling Länsstyrelsen Södermanland, datum 2022-01-28

Yttrande av samrådshandling Västra Sörmlands Räddningstjänst, datum 2022-01-31.

Yttrande Ericssbergs Fideikommiss AB, datum 2022-01-31.

Yttrande av samrådshandling Vattenfall eldistribution AB, datum 2022-01-31.

Yttrande av samrådshandling Sörmlands vatten, datum 2022-01-25.

Yttrande av samrådshandling Försvarsmakten, datum: 2022-1-31 och 2022-02-10.

Tjänsteanteckning, digitalt samråd, datum: 2022-01-17.

Tjänsteanteckning, mailkorrespondens med AWS, datum: 2022-02-08.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Tullgatan 8
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020 600 650

www.trafikverket.se