

SAMRÅDSREDOGÖRELSE - Dubbelspår Avesta Krylbo-Dalslund

Dubbelspår Avesta Krylbo-Dalslund

Järnvägsplan 2022-04-12

Uppdragsnummer: 145016



Trafikverket

Röda vägen 1
781 89 Borlänge
Telefon 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse - Dubbelspår Avesta Krylbo-Dalslund

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2022-04-12

Ärendenummer: TRV 2020/126345

Åtgärdsnummer: B31P017

Uppdragsnummer: 145016

Version: 2.0

Kontaktperson: Fredrik Karlsson, Projektledare Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
1.1.	Samrådsunderlag	4
1.2.	Samrådshandling	4
2	Samrådskrets	4
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	7
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	8
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	9
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	9
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	11
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	11
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	13

1 Sammanfattning

Trafikverket planerar för att bygga ytterligare ett spår bredvid befintligt spår på sträckan Avesta Krylbo till Dalslund i Avesta kommun. Kapacitetshöjande åtgärder behöver göras på Godsstråket genom Bergslagen då banan är hårt belastad.

I denna samrådsredogörelse sammanfattas de samråd som genomförts avseende projektet dubbelspår Avesta Krylbo-Dalslund, i Avesta och Norberg kommuner, Dalarna län. Två presentationsmöten har hållits med Länsstyrelsen i Dalarnas län och Avesta kommun. Samrådsmötena finns redogjorda för i minnesanteckningar.

1.1. Samrådsunderlag

Trafikverket genomförde under perioden 17 december 2020 och 4 februari 2021 samråd i tidigt skede. Aktuella handlingar fanns upplagda på Trafikverkets hemsida och fanns även tillgängliga hos Trafikverkets kontor i Borlänge. Trafikverket har skickat ut samrådsunderlaget till Länsstyrelsen i Dalarnas län och Avesta kommun. De som bedömts bli särskilt berörda av projektet har via brev meddelats att handlingen funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Synpunkter skickades in till Trafikverkets ärendemottagning eller via mejl alternativt webbplats för projektet och finns diarieförda under ärendenummer TRV 2020/126345.

1.2. Samrådshandling

Trafikverket genomförde under perioden 21 juni 2021 och 13 augusti 2021 samråd av samrådshandling.

På grund av Coronapandemi genomfördes inget fysiskt samrådsmöte på orten. I stället fanns en digital presentation med inläsning via PowerPoint samt underlagsmaterial tillgänglig på Trafikverkets projektsida från och med 21 juni 2021 till 13 augusti 2021. Synpunkter kunde lämnas direkt via projektets informationssida via ett synpunktsformulär. Aktuella handlingar fanns upplagda på Trafikverkets hemsida och fanns även tillgängliga hos Trafikverkets kontor i Borlänge samt på biblioteket i Avesta.

Trafikverket har informerat om samråd via annons i Avesta Tidning: 2021-06-21, Annonsbladet Avesta/Norberg: 2021-06-20 samt Post- och Inrikes Tidningar: 2021-06-21. Trafikverket har skickat ut samrådshandlingen till länsstyrelsen och Avesta kommun. De som bedömts bli särskilt berörda av projektet har via brev informerats om samrådet. De har även erbjudits möjlighet att anmäla om de önskat fysiskt möte på orten. Synpunkter skickades in till Trafikverkets ärendemottagning eller via mejl och via ett formulär på Trafikverkets hemsida. Synpunkter finns diarieförda under ärendenummer TRV 2020/126345.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats utifrån projektets omfattning och den påverkan det medför på omgivningen. Förutom de fastighetsägare som är direktberörda genom markinträng har områden med eventuella bullerstörda också ingått i kretsen. Utöver dessa har allmänheten, myndigheter, kommuner och andra som har ett väsentligt intresse i saken varit en del i samrådsretsen.

I skede samrådsunderlag berördes enbart Avesta kommun av de planerade åtgärderna. I skede samrådshandling, då markanspråket klarlades, kom en rättighet i Norbergs kommun att beröras av en tillfällig nyttjanderätt och ett servitut. Avesta och Norbergs kommuners delar sedan år 2006 miljö- och byggförvaltningar, genom Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning. Den gemensamma

förvaltningen är fysiskt placerad i Avesta och svarar för miljö-, bygg- och planfrågor i de båda kommunerna. I skede samrådshandling ingick därför enbart Avesta kommun i samrådskretsen, men till skede granskningshandling kommer även Norbergs kommun att inkluderas.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Trafikverket har tillgängliggjort samrådsunderlaget, under samrådstiden 17 december 2020 och 4 februari 2021, för allmänheten via Trafikverkets hemsida samt på Trafikverket, Röda vägen 1 i Borlänge. Trafikverket har skickat ut samrådsunderlaget till Länsstyrelsen i Dalarna och Avesta kommun. De som bedöms bli särskilt berörda av projektet har via brev meddelats att handlingen funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

3.1.1.1. *Länsstyrelsen i Dalarna och Västmanlands län Samrådsmöte*

Ett möte har hållits för Länsstyrelsen i Dalarna och Västmanlands län. Detta möte syftade till att ge länsstyrelserna inblick i projektet dess tidplan och formella process.

Skriftliga synpunkter

Länsstyrelsen har lämnat synpunkter under samrådsperioden vilka listas nedan:

- I yttrandet informerade de om att Trafikverket har ansökt om förändring av fornlämning och en arkeologisk utredning planeras till våren 2021.
- Trafikverket behöver ta med sig frågan om hur hänsyn till naturmiljö ska tas samt hur barriäreffekter för växt- och djurlivet kan kompenseras.
- PM Gestaltning har inte bifogats vilket innebär att synpunkter kan komma att lämnas i ett senare skede.
- Befintlig järnvägsbro som återfinns vid Kvarnbäcken behöver beskrivas och det är otydligt om den ska rivs, ersättas med ny bro för båda spåren.
- Det är viktigt att kommande bullerutredning tydligt redovisar hur närboende kan komma att påverkas av den planerade ökningen av godstrafik samt förslag på bullerreducerade åtgärder om ljudnivåerna överskrider tillämpbara riktvärden. Hänsyn behöver tas till den framtida trafikmängden för den del där bostäder är lokaliserade.
- För åtgärder som utgör vattenverksamhet ska dessa hanteras i anmälan om vattenverksamhet. Generellt ser Länsstyrelsen att skyddsåtgärder för att minimera grumlingspåverkan nedströms kommer att vara viktiga vid arbete med trummor och broar. Länsstyrelsen vill påpeka att Svartån är kraftigt förorenad och har förorenade sediment, vilket ställer krav på försiktighetsåtgärder att minska grumling och för hantering av eventuella muddermassor.
- Vid redovisning av miljö kvalitetsnormerna, MKN, för berörda vattenförekomster i tabell 1 har MKN för förvaltningscykel 2 använts. De är förvisso beslutade medan MKN för förvaltningscykel 3 är under samråd och kommer beslutas i december 2021. Beslutade MKN

för förvaltningscykel 3 kommer troligen inte förändras i jämförelse med de föreslagna för berörda vattenförekomster och kan därför användas för att redovisa kvalitetsmålen i samrådsunderlaget. Dessutom kopplar de föreslagna MKN till bedömningen av vattenförekomsternas ekologiska respektive kemiska status.

- Av samrådsunderlaget framgår att avståndet till närmaste bostäder är 100 meter. Det framgår dock inte om det finns annan verksamhet närmare spåret där det kortare avståndet till ett nytt spår innebär en ökad risknivå vid transporter av farligt gods.
- Det anges i underlaget att en plankorsning kommer att stängas. Det framgår inte om den kommer att ersättas med någon form av planskild passage eller det finns alternativa passager för enskilda vägar. Friluftsliv samt åtkomst mark för skogsbruk påverkas av att järnvägen blir en barriär i området.

Trafikverkets bemötande:

- *Trafikverket tar med sig frågan om hur hänsyn till naturmiljö ska tas samt hur barriäreffekter för växt- och djurlivet kan kompenseras till fortsatt arbete i skedet Samrådshandling.*
- *PM Gestaltningsprogram kommer att biläggas som underlag i samrådshandlingen. Gestaltningsprogrammet kommer också inarbetas i plan- och miljöbeskrivningen.*
- *Trafikverket avser att beskriva vad som händer med befintlig järnvägsbro vid Kvarnbäcken i skede Samrådshandling.*
- *Trafikverket genomför en bullerutredning. Bullerberäkningar utgår från trafiken som kommer att gå på järnvägen när det nya spåret är utbyggt, den planerade ökningen av godstrafik har beaktats. Bullerreducerande åtgärder kommer att genomföras för de fastigheter som får ljudnivåer över riktvärden för väsentlig ombyggnad. Trafikverket för dialog med kommunen för fortsatt arbete.*
- *Trafikverket tar med sig frågan om skyddsåtgärder för att minimera grumlingspåverkan vid arbete med trummor och broar till fortsatt arbete i skede Samrådshandling.*
- *Trafikverket tar med sig informationen om miljökvalitetsnormerna till fortsatt arbete i skede Samrådshandling. Ingen revidering i samrådsunderlaget utförs då förvaltningsnyckel 2 är beslutande. Medskick tas med till samrådshandlingen där förvaltningsnyckel 3 prioriteras.*
- *Trafikverket tar med sig informationen och ser över om det finns annan verksamhet närmare spåret som kan innebära en ökad risknivå vid transporter av farligt gods.*
- *Synpunkter angående plankorsning noteras och utvecklas i kommande skeden.*

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2020-04-07

Länsstyrelsen lämnar 2020-04-07 ett skriftligt beslut utifrån samrådsunderlaget att åtgärder enligt rubricerat förslag till järnvägsplan inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen kan konstatera att föreslagna åtgärder inte omfattas av 6 eller 7 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966). Det har inte identifierats några större områden med betydande miljövärden i utredningsområdet. Miljöeffekter i form av barriäreffekter, buller, ev. förorenad mark, ev. fornlämningar, risker med farligt gods transporter m.m. kommer att utredas och hanteras i järnvägsplanens fortsatta planprocess. Det planerade järnvägsobjektet är inte av den omfattningen att det bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

3.1.2.1. Avesta kommun

Ett möte har hållits för Avesta kommun. Detta möte syftade till att ge Avesta kommun inblick i projektet dess tidplan och formella process.

Nedan listas de synpunkter som Avesta kommun inkom med under samrådsperioden:

- Stängd plankorsning kommer innebära försämring för rekreation i området. Särskilt sommartid eftersom korsningen används frekvent av cyklister, gående och ridande. Avesta kommun vill att Trafikverket säkerställer en säker övergång på platsen då det finns risk att människor korsar vägen vid passagen trots att den stängs.
- Stängsling anses vara positivt där det behövs för personsäkerhet. Däremot är det inte önskvärt på längs med hela sträckan eftersom det försämrar möjligheten för djurpassage.
- Den mark som Trafikverket benämner som "jordbrukslandskap" används inte som jordbruksmark. Det är en öppen mark som finns inom industriföretagets Outokumpus område.
- Det finns gott om utrymme mellan vägens tänkta sträckning och det nya spårets placering. Anledningen till att Lerbäcksledens sträckning ligger där den ligger beror på Outokumpus önskemål att placera vägen så långt söderut i området som möjligt, att Svenska Kraftnäts låter oss passera i en viss sektion samt att kommunen lämnat plats för förändringar längs järnvägen.
- En bullerutredning har genomförts i projekteringen för Lerbäcksleden. Bullerutredningen visar redan idag för höga bullervärden för en del fastigheter längs Fabriksgatan. Dessa kommer alltså från befintligt spår och en utbyggnad skulle förvärra detta. Det kommer att bli kumulativa effekter av utökad järnvägstrafik och ökat trafikflöde på Fabriksgatan, när Lerbäcksleden är färdigställd. Därför är det önskvärt att Trafikverket och kommunen samverkar i framtagandet av bullerutredningen.
- Det kommer att bli trångt mellan spåret och industrifastigheterna söder om Fabriksgatan. Det är viktigt att dessa fastighetsägare/företag får komma till tals om buller och trängsel.
- Var är det tänkt att massor ska transporteras, läggas, respektive hämtas? Information om hur hantering av massor kommer att gå till är önskvärt att få.
- Genomförandet av kapacitetshöjande åtgärder på Godsstråket genom Bergslagen är viktigt för näringslivet. Banan är också angelägen för Avesta kommun utifrån persontrafik i riktningarna mot Gävle och Örebro.

Trafikverkets bemötande:

- *Synpunkter angående plankorsning noteras och utvecklas i kommande skeden.*
- *Trafikverket tar med sig synpunkten om stängsling i fortsatt arbete med Samrådhandling.*
- *Trafikverket tar med sig informationen och arbetar in ny formulering istället för jordbrukslandskap i det fortsatta arbetet.*
- *Trafikverket tar med sig informationen avseende val av placering av Lerbäcksledens sträckning i fortsatt arbete med Samrådhandling och vid tillfällen där eventuell samordning kan bli aktuellt.*

- *Dialog med kommunen för fortsatt arbete angående buller kommer hållas. Skyddsåtgärder kommer att erbjudas de fastigheter som får ljudnivåer över riktvärden för väsentlig ombyggnad.*
- *Även under nästa samrådsperiod kommer fastighetsägare/företag ha möjlighet att komma till tals avseende buller och stängsel.*
- *Trafikverket kommer att arbeta in information om hur hantering av massor kommer att gå till i det fortsatta arbetet med planbeskrivningen. När detta är klart informeras kommunen.*

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

3.1.3.1. Närboende

Det önskas genomföras en utredning gällande störande buller och vibrationer som beaktar det totala bullret som kommer att påverka närboende. Förutom en ombyggnad av Godsstråket Krylbo-Dalslund kommer även trafiken att öka på Fabriksgatan (som löper parallellt med den planerade sträckan). Avsikten är att öka transport till transport till bland annat AB Karl Hedin, vilket innebära att vägen kommer att trafikeras av ett stort anta timmerbilar per dygn.

Trafikverkets bemötande: *Att göra en uträkning av det totala bullret ligger utanför Trafikverkets uppdrag. Det är svårt att ta hänsyn till sågverkets bullerutbredning eftersom detta är av annan karaktär och inom ett annat verksamhetsområde. Trafikbuller går att samordna. Dialog med kommunen kommer föras.*

3.1.3.2. Privatperson

Privatperson som arbetar som lokförare anser att förslaget med utbyggnaden till dubbelspår är en väldigt bra lösning då många tunga godståg tappar fart och i värsta fall får stopp i backen upp mot Hökmora vilket brukar leda till stopp och tågförseningar.

Trafikverkets bemötande: *Synpunkten noteras.*

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.1.4.1. Sveaskog

Utifrån det samrådsunderlag som finns att hitta på er hemsida är det svårt att avgöra om och i så fall hur mycket mark inom Sveaskogs fastighet som kommer att beröras av projektet. Sveaskog meddelar att de därför att de vid tillfälle kommer att kunna ha synpunkter.

Sveaskog påpekar att den korsning som de använder för att kunna ha möjlighet att vända våra fordon på den östra sidan av järnvägen kommer att stängas. Vid stängning av korsningen måste därför en ny vändplan ordnas på den västra sidan om den stängda korsningen.

Trafikverkets bemötande:

Synpunkter angående plankorsning noteras och utvecklas i kommande skeden, Trafikverket ser över möjligheten att anlägga vändplaner.

Även i nästa skede kommer markanspråk att redovisas till Sveaskog.

3.1.4.2. Svenska kraftnät

Invid aktuellt planområde har Svenska kraftnät en 220 kV-ledning. Svenska kraftnät har ledningsrätt för kraftledningen som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätten innebär att åtgärder/verksamhet som på något sätt inskränker Svenska kraftnäts verksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten.

Korsning med Svenska kraftnäts ledning ska ske på ett sådant sätt att eventuella åtgärder på Svenska kraftnäts ledning minimeras. Om eventuella åtgärder på transmissionsnätet inte går att undvika måste kontakt tas med Svenska kraftnät i ett så tidigt skede som möjligt.

Om Svenska kraftnäts ledningar berörs och åtgärder är oundvikliga bekostas dessa av Trafikverket, om inte annat följer av 2 kap. 22 § ellagen.

Utöver detta listar Svenska kraftnät krav som gäller vid korsning eller parallellgång med Svenska kraftnäts kraftledningar. Svenska kraftnät har inga invändningar mot ombyggnationen om så länge rekommendationer beaktas.

Trafikverkets bemötande: *Trafikverket kommer att beakta att rekommendationer efterföljs och ta kontakt med ledningsägare om eventuella åtgärder som kan påverka ledningsrätten.*

3.1.4.3. AB Karl Hedin

AB Karl Hedin bedriver verksamhet inom sågverk och emballageindustri i Krylbo och har ett industrispår med växel belägen mellan Krylbo bangård och Lastgatan. I samrådsunderlaget framgår att dubbelspårs början är först söder om viadukten vid Lastgatan? Detta medför då att den belastade delen vid deras växel inte kommer att förbättras.

AB Karl Hedin är positiva till satsningen på dubbelspår men ifrågasätter varför inte ombyggnaden sträcker sig ända in till Krylbo bangård?

Alternativt att Trafikverket utreder andra möjliga anslutningar beträffande våra industrispår.

Trafikverkets bemötande:

Utredning kring vilka åtgärder som krävs på Krylbo bangård pågår inom Trafikverket. Det är viktigt att utbyggnadsetapperna möjliggörs oberoende av bangården. När etappen som omfattar åtgärder av bangården är utredd kan AB Karl Hedin återkopplas.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Trafikverket har tillgängliggjort samrådshandlingen, under samrådstiden 21 juni 2021 och 13 augusti 2021, för allmänheten via Trafikverkets hemsida, på Trafikverket Röda vägen 1 i Borlänge samt på biblioteket i Avesta, Kungsgatan 32. Trafikverket har informerat om samrådet via annons i Avesta Tidning: 2021-06-21, Annonsbladet Avesta/Norberg: 2021-06-20 samt Post- och Inrikes Tidningar: 2021-06-21. Trafikverket har skickat ut samrådshandlingen till länsstyrelsen i Dalarna och Avesta kommun. De som bedöms bli särskilt berörda av projektet har via brev informerats om samrådet och var de kunnat ta del av handlingarna, samt erbjudits möjlighet till samrådsmöte.

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

3.2.1.1. Länsstyrelsen i Dalarna

Länsstyrelsen bevakar de allmänna intressena och lämnar synpunkter om järnvägsplanens lokalisering, utformning och miljöpåverkan utifrån innehållet i 2-4 kap. och 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken

(1998:808). Grund för Länsstyrelsens bedömning utgörs bland annat av de nationella miljömålen samt rådgivning kring förväntade prövningar för planens genomförande.

Naturmiljö - Friluftsliv

För att friluftslivets intressen ska tillgodoses är det viktigt att Trafikverket fortlöpande för dialog med Avesta kommun om den planerade nya kommunala vägen, så att den anordnas med möjlighet att användas för fotgängare och cyklister. Ett alternativt förslag på lösning bör tas fram av Trafikverket, i händelse av att vägen inte kommer till stånd eller inte görs framkomlig med annat än motorfordon.

Naturmiljö - Naturvärden

Vad gäller naturvärden så bör behovet av ekologiska kompensationsåtgärder belysas, eftersom det nya spåret kommer att innebära förlust av naturvärden i ravinen med förekomst av ask (NVO 6). Ytterligare exploatering av ravinen kan komma att ske (kommunal väg), vilket kan ge kumulativa negativa effekter på naturvärdet.

Lokalen med månlåsbräken kan komma att påverkas eftersom den växer vid vägen där plankorsningen ska tas bort. Det bör förtydligas om lokalen kan sparas, eller om åtgärder kan vidtas för att bevara växten i området.

Transporter med farligt gods

Synpunkten från yttrandet över samrådsunderlaget kvarstår. Av samrådshandlingen framgår att avståndet till närmaste bostäder är 100 meter. Det framgår dock inte om det finns annan verksamhet närmare spåret där det kortare avståndet till ett nytt spår innebär en ökad risknivå vid transporter av farligt gods.

Trafikverkets bemötande:

- *Trafikverket fortlöpande för dialog med Avesta kommun om den planerade nya kommunala vägen, så att den anordnas med möjlighet att användas för fotgängare och cyklister.*
- *Trafikverket förtydligar i plan- och miljöbeskrivningen att vi föreslår kompensationsåtgärder vid återställning av tillfälligt nyttjanderättsytor. Förslaget är att t ex plantera askplantor vid återställning av ytorna. För att stärka naturvärdena i ravinen planeras att en del avverkad ved ska läggas ut i syftet att öka mängden död ved. För att säkerhetsställa att återställning sker på ett tillfredställande sätt kommer en projektanpassad plan att tas fram innan byggskedet.*
- *Trafikverket förtydligar i plan- och miljöbeskrivningen att den enskilda plantan av månlåsbräken kommer att schaktas bort men avbaningsmassorna kommer att återföras på samma plats efter byggnationen. På så sätt behålls den fröbank som finns intill vägen och månlåsbräken har en chans att återetableras naturligt.*
- *Det bedrivs industriverksamhet så nära som mellan ca 20-30 meter från befintligt spår vilket ligger utom dagens rekommenderade skyddsavstånd för nybyggnation som ger oss en indikation på att avståndet är väl kort. Risknivån avser trots detta inte öka med avseende på farligt gods men däremot finns det idag en befintlig risk som kommer att fortsätta finnas även vid utbyggnad till dubbelspår. Olyckor vid transport av farligt gods är dessvärre ofta komplicerade och omfattande i sin storlek och svåra att eliminera helt. Sträckan är rak och vid en eventuell urspårning antas tåget hamna på motsatt sida av industribyggnaderna då ytterkurvorna vetter från industrin. Detta i kombination med det faktum att hastigheten förväntas vara av lägre karaktär då bangården ligger i nära anknytning till riskområdet och att särskild hantering enligt lag 2006:263 om transport av farligt gods följs, antas inga specifika åtgärder krävas för projektet.*

3.2.2. Samråd med berörd kommun

3.2.2.1. *Avesta och Norbergs kommuner*

Avesta kommun kommer att inkomma med yttrande när planen kungörs för granskning. Detta då missivbrev om samråd inte inkommit till kommunen. Troligt fel i detta är postgången. Norbergs kommun ingick inte i sändlistan i skede samrådshandling, men kommer att inkluderas i sändlistan till skede granskningshandling.

Avesta och Norbergs kommuner erhöll information vid samrådsmöte 2021-06-17 där Samrådshandlingen presenterades. Underlag från mötet översändes till kommunerna i direkt anslutning till mötet för att kunna användas internt.

Ett ytterligare möte med Avesta kommun genomfördes 2022-02-01 med anledning av påverkan på detaljplaner. Vid mötet redogjorde Trafikverket för hur planförslaget påverkar gällande stadsplaner, innan mötet fick kommunen även ta del av underlag som togs fram för att visa beskriva hur stadsplanerna påverkas av planförslaget.

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

3.2.3.1. *Avesta kommuns fritidskontor samt föreningar*

För att identifiera och lokalisera aktivitetsnivån inom Krutboberget, skogsområdet nordväst om befintligt spår och anknypningen där emellan har samråd och kontakt tagits med föreningar samt Avesta Kommuns fritidskontor. Responserna har inte varit så pass stora som man önskat, men den kontakt som erhållits har resulterat i stort sett samma slutsatser.

Krutboberget binds samman med det nordvästra skogspartiet, som vetter mot Lerbäcken och Myrsjö, genom plankorsningen som i framtiden kommer behöva stängas i och med utbyggnaden till dubbelspår. En sådan stängning anses därför hindra rekreation i området och omöjliggöra att på ett smidigt sätt ta sig från Krylbo och Krutboberget till skogsområdet nordväst om befintligt spår.

Plankorsningen används i dagsläget främst av cyklister då järnvägsövergången utgör en del av den cykelrutt som anses mest naturlig. Det förekommer att övergången även används av löpare men inte i lika stor utsträckning eftersom dessa företrädesvis använder Krutbobergets motionsspår. Svamp- och bärplockning förekommer i området men oftast i skogsområdet nordväst om befintligt spår vilket innebär att järnvägsövergången inte används i märkvärdig utsträckning vid sådana aktiviteter. I och med kommunens nya anslutningsväg mot rv 68, Lerbäcksleden, som planeras att byggas hösten 2021 anser vi att skogsområdets åtkomlighet ökar och att boende i Krylbo kan ta sig dit utan att vara i behov av järnvägsövergången. Eftersom antalet aktiviteter som använder sig av båda områdena under en och samma tränings-session är tämligen få, anses inte en planskild passage vara av prioritet då det varken är tekniskt eller ekonomiskt försvarbart.

De föreningar som har sina klubbstugor och verksamheter nordväst om befintlig bana begränsas till viss del av utökad infrastruktur eftersom både järnvägen byggs ut samt att Lerbäcksleden planeras att tillkomma. En av de aktiva inom en av dessa föreningar menar på att en passage över eller under Lerbäcksleden och järnvägen hade öppnat upp möjligheter för människor att ta sig till Krutboberget på ett bättre och framförallt säkrare sätt. En sådan möjlighet hade även gynnat Krutbobergets fortsatta utveckling då denna förening kan ta över det numera nedlagda samarbetet med kommunen för underhåll och dragnings av skid- och skoterspår. Ett sådant alternativ avslås med hänsyn till ovanstående förklaring. I och med Lerbäcksleden, som även kommer inneha GC-väg, blir skogsområdet nordväst om befintligt spår mer åtkomligt. Krutboberget och dess tillgänglighet förvärras inte av utbyggnaden eftersom spåret har funnits där sedan lång tid tillbaka.

3.2.3.2. Krylbo Verkstäder AB

Krylbo Verkstäder konstaterar att inga byggnader eller staket behöver flyttas/rivas på sina berörda fastigheter.

Oroande är den ökade, tunga trafiken som kan skapa vibrationer in i vårt maskinskepp där precisionsbearbetning förekommer dagligdags. Speciellt gäller detta vintertid när tjälen gör sig påmind.

Oroande är även ökad risk för skogsbränder in på vår fastighet då gnistbildning är ett faktum utanför vår fastighetssträcka i samband med tåginbromsning. Räddningstjänsten har till och med fått egen nyckel till vårt område så att de kan släcka de myckna uppkomna bränderna som uppstått under åren. Kan dock lätt avhjälpas med god röjning/bortforsling av sly från Trafikverkets sida.

Bullermängden vet vi inte hur den kommer påverka men här kanske det finns möjlighet till bullervall/plank som TRV bekostar?

Trafikverkets bemötande: En kartläggning av vibrationspåverkan från alstrade vibrationer orsakade av passerande tågtrafik har utförts i samband med projektering av nytt dubbelspår Avesta Krylbo. Insamling av alstrade nivåer har genomförts vid Krylbo verkstäders anläggning i Krylbo. Utförda mätningar under perioden 2021-06-27 – 2021-07-03 vid Krylbo verkstäder AB i Krylbo visar att alstrade vibrationsnivåer från spårbunden trafik är låga. Alstrade nivåer från spårbunden trafik bedöms inte påverka Krylbo Verkstäders AB:s verksamhet.

Trafikverket har inga indicier om högre risk för bränder pga. inbromsningar rapporterade. Industriområdet är inte berättigat till bulleråtgärder.

3.2.3.3. Närboende

Närboende oroas över högre bullernivåer vid den egna bostaden som ligger bredvid spåret. Att byta fönster borde avhjälpa problemet.

Trafikverkets bemötande: Trafikverket gör en bullerutredning och beräknar utbredningen hur långt bullret går och på det sättet avgör vilka som är berörda. De fastigheter som ligger innanför ett område där det finns risk för buller så kommer TRV att göra en fördjupad utredning. Återkoppling till fastighetsägaren har skett per telefon den 18 augusti 2021.

3.2.3.4. Närboende

Boende på Tågmästargränd undrar hur mycket bullernivåerna kommer att öka och om bullerskydd.

Trafikverkets bemötande: Då fastigheten ligger utanför utredningsområdet för projektet så har ingen bullerutredning utförts som omfattar fastigheten. Din inkomna synpunkt vidarebefordras inom Trafikverket till de som arbetet med bullerfrågor längs befintlig järnväg.

3.2.3.5. Närboende

Anser att bullerdämpande åtgärder behöver vidtas för fastigheter utmed Egnahemsvägen. Buller och störningar har ökat sedan trädridån vid slutet av gatan försvann.

Trafikverkets bemötande: Er fastighet kommer inte att överstiga gällande riktvärden för buller till följd av ombyggnaden av spåret. Fastigheten hanteras därmed inte som bullerberörd i järnvägsplanen och det är inte aktuellt med några bullerdämpande åtgärder inom ramen för detta projekt.

I bullerberäkningarna som utförts har hänsyn inte tagits till mellanliggande vegetation varför den utförda avverkningen inte påverkar resultatet av bullerutredningen.

3.2.3.6. Verksamhetsutövare

Önskar sammanhängande täckdike förbi samtliga industrier vid Avesta Krylbo i syfte att minimera markintrånget.

Trafikverkets bemötande: Trafikverket har träffat fastighetsägare och diskuterat lösningen och får vidare med fastighetsägarens önskemål om täckdike.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.2.4.1. Försvarsmakten

Försvarsmakten har delgetts information om projektet, men inte inkommit med något yttrande.

Trafikverkets bemötande: ingen kommentar.

3.2.4.2. Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har inget att erinra.

Trafikverkets bemötande: ingen kommentar.

3.2.4.3. Svenska kraftnät

Svenska Kraftnät har i yttrande avseende projektets samrådsunderlag framhållit synpunkter. Dessa synpunkter kvarstår.

Trafikverkets bemötande: Trafikverket kommer att beakta att rekommendationer efterföljs och ta kontakt med ledningsägare om eventuella åtgärder som kan påverka ledningsrätten.

3.2.4.4. Avesta Vatten och Avfall AB

Avesta Vatten och Avfall AB påtalar att järnvägssträckan korsas av en huvudvattenledning för Avesta kommun. Hänsyn till denna ledning behöver tas i projekteringen av järnvägssträckan. Kontakt med Avesta Vatten behövs under projekteringsfasen.

Trafikverkets bemötande: Trafikverket bekräftar att kontakt kommer att ske under den fortsatta projekteringen.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se