

SAMRÅDSREDOGÖRELSE Hallsberg-Degerön, delen Dunsjö-Jakobshyttan

Askersunds kommun, Örebro län

Järnvägsplan, 2017-09-11

Projektnummer: 150011



Trafikverket

Postadress: Box 1133, 701 13 Örebro

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Louise Svenman, COWI

Foto ägs av Trafikverket

Dokumentdatum: 2017-09-11

Ärendenummer: TRV 2015/78114 "Järnvägsplan i projekt Dunsjö-Jakobshyttan".

Projektnummer: 150011

Version: 1.1

Kontaktperson: Linda Lindberg

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
SAMRÅD I TIDIGARE SKEDEN	4
Samråd under förstudien	4
Samråd under järnvägsutredningen	5
Samråd med allmänheten och enskilda som kan antas bli berörda	5
Samråd med berörda kommuner	5
Samråd med myndigheter och organisationer	5
SAMRÅD UNDER JÄRNVÄGSPLANEN, DELEN DUNSJÖ- JAKOBSHYTTAN	6
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	6
SAMRÅDSKRETS	6
SAMRÅD	7
Samråd med berörd länsstyrelse	7
Samråd med berörd kommun	8
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	13
Samråd med allmänheten	19

I samrådsredogörelsen 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 kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Sammanfattning

Samrådet är en fortlöpande process som pågår under hela planlägningsprocessen fram till kungörande för granskning. Samråden ser olika ut under olika skeden av processen.

Inför samråd har Trafikverket via brev och telefon informerat enskilda som särskilt berörs, länsstyrelsen, kommunen och övriga som kan tänkas bli berörda om var och när underlag funnits tillgängligt samt hur och när eventuella synpunkter tas emot av Trafikverket.

Sträckan Dunsjö-Jakobshyttan har ingått som en del i förstudie Hallsberg-Degerön som togs fram under 2002-2004. Efter förstudien genomfördes en järnvägsutredning som år 2010 resulterade i att en korridor valdes för lokalisering av den utbyggda järnvägen. Inom den valda korridoren har dubbelspårsutbyggnaden mellan Dunsjö och Jakobshyttan utretts. Trafikverket har regelbundet haft samråd med berörda länsstyrelser och berörda kommuner under hela planlägningsprocessen, från förstudie och järnvägsutredning till aktuell järnvägsplan.

Inkomna synpunkter och yttranden på järnvägsplanen samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns i sin helhet hos Trafikverket med diarienummer 2015/78114.

Samråd i tidigare skeden

Samråd under förstudien

Samrådsmöten med berörd allmänhet, föreningar och företag genomfördes 2002-06-03 i Åsbro, 2002-06-04 i Hallsberg och 2002-06-10 i Godegård. Samrådsmöten genomfördes även med referensgrupper för myndigheter samt trafikutövare vid ett flertal tillfällen.

Länsstyrelsen i Örebro län beslutade 2002-08-14 i samråd med Länsstyrelsen i Östergötlands län att den planerade åtgärden kan medföra betydande miljöpåverkan i enlighet med 6 kap. 4 § tredje stycket miljöbalken (1998:808).

Förstudiens förslagshandling var under våren 2004 på remiss hos berörda myndigheter och företag. Samtliga remissinstanser som yttrat sig förordade att dubbelspår byggs på hela sträckan mellan Hallsberg och Degerön. Banverket tog 2004-10-18 beslut om vilka alternativ som genom en järnvägsutredning skulle studeras vidare.

Förstudien i sin helhet med information om samråd som bedrivits finns att tillgå på Trafikverkets hemsida under projektet "Hallsberg-Degerön, dubbelspårsutbyggnad".

Samråd under järnvägsutredningen

Under järnvägsutredningen hölls samråd med myndigheter, organisationer, kommuner, enskilt berörda samt allmänheten. Samrådsmöten ägde rum genom referensgrupper med deltagare från Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Hallsbergs kommun, Kumla kommun, Askersunds kommun, Motala kommun, Vägverket Region Mälardalen, Vägverket Region Sydöst, Östgötatrafiken, Länstrafiken i Örebro samt Nerikes Brandkår. Samråd har också hållits med tågoperatörerna.

Järnvägsutredningen i sin helhet finns att tillgå på Trafikverkets hemsida under projektet "Hallsberg-Degerön, dubbelspårsutbyggnad". Här finns bland annat mer information kring vad de olika utredningsalternativen (UA) som studerades under järnvägsutredningen innebar. I "Slutrapport för delen Åsbro-Degerön" från september 2010 finns även en redogörelse över samråd som hållits och yttranden som inkommit.

Med järnvägsutredningen som grund kunde Trafikverket i oktober 2010 besluta att projektet, för delen Åsbro-Degerön, skulle drivas vidare med järnvägsutredningens alternativ UA5 öst som grund för fortsatt planering.

Samråd med allmänheten och enskilda som kan antas bli berörda

Samrådsmöten med allmänheten genomfördes i Hallsberg 2005-08-22, i Åsbro 2005-08-30 samt i Godegård 2005-08-31. En informationsfolder med kortfattad beskrivning om projektet och information om samrådsmötena har upprättats och skickats till allmänheten. Vidare har telefonsamtal, mail och brev från privatpersoner mottagits och besvarats. Under samråd med allmänheten och enskilt berörda har synpunkter inkommit gällande de olika utredningsalternativen (UA).

Samråd med berörda kommuner

Yttranden som har betydelse för delen Åsbro-Degerön har inkommit från Askersunds kommun och Motala kommun.

Samråd med myndigheter och organisationer

Yttranden över järnvägsutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning har inhämtats av dåvarande Banverket från berörda länsstyrelser, järnvägsföretag samt centrala verk och myndigheter. Det kan noteras att remissinstanserna uppehållit sig betydligt mera vid delen Hallsberg-Åsbro, det vill säga den del som vid tillfället inte var föremål för beslut, än vid delen Åsbro-Degerön. Myndigheter och organisationer som inkom med yttranden som hade betydelse för delen Åsbro-Degerön var Boverket, SMHI, Riksantikvarieämbetet, SGU (Sveriges geologiska undersökning), Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Länstrafiken i Örebro, Östgötatrafiken, Vägverket Region Sydöst, Räddningstjänsten i Motala kommun. I yttrandena framgår vilket alternativ som förordas av respektive myndighet och organisation samt vad respektive myndighet och organisation anser bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Samråd under järnvägsplanen, delen Dunsjö-Jakobshyttan

I ett tidigt skede i arbetet med järnvägsplanen har Trafikverket genomfört samråd med Länsstyrelsen i Örebro, Askersunds kommun samt räddningstjänsten. På samråden presenterade Trafikverket skisser, tidplan, planering och organisation. Informationsmöten har hållits med de boende i Mariedamm 2014-12-11 samt 2016-03-07 där Trafikverket har redovisat hur arbetet med järnvägsplanen kommer att bedrivas samt besvarat de boendes frågor och samlat in synpunkter.

Efter publicering av samrådshandlingen 2016-12-21 på Trafikverkets hemsida har ytterligare samråd hållits med Askersunds Kommun (2017-01-17) och Länsstyrelsen i Örebro län (2017-01-12). 2017-01-17 hölls även ett samrådsmöte i Mariedamm med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda. Samrådsperioden pågick fram till 2017-01-27.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2016-10-28, 2016-12-12 och 2017-05-29.

Samrådsrets

Samråd sker med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Då Länsstyrelsen tar beslut om projektet medför betydande miljöpåverkan ska samråd även ske med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd

Samråd med berörd länsstyrelse

Möte med Länsstyrelsen 2016-05-10

Trafikverket presenterade hur arbetet kommer att genomföras gällande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) de olika aktuella tillståndprocesserna.

Trafikverket redogjorde även för de tankar som finns för passagen av Skeppsjön. Två förslag för passage av sjön presenterades; ett broalternativ och ett bankalternativ. Båda alternativen kommer att medföra vattenverksamhet och påverka sjön. Trafikverket redovisade ytterligare ett alternativ med en sträckning på land, vilket Trafikverket vid detta tillfälle hade för avsikt att utreda vidare. Alternativet innebär sannolikt att en, eller möjligtvis två, bergtunnlar anläggs, vilket medför en tillståndprocess med anledning av grundvattenbortledning. Synpunkter från Länsstyrelsen var att detta alternativ skulle verka positivt för Skeppsjön och friluftslivet om det är en möjlighet.

Gällande det sistnämnda alternativet lyfte Trafikverket frågan angående den lilla gölen mellan de två alternativa bergtunnlarna och om den kan hanteras som ett anmälningssärende förutsatt att ytan är mindre än 3 000 m². Länsstyrelsen ville föra en fortsatt diskussion om detta.

Länsstyrelsen lyfte fram att det är viktigt att frågan om det befintliga spåret som kommer utgå hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen. Vidare informerade Länsstyrelsen om att det finns planer på en framtida utökning av Runsala naturreservat och ska översända information om detta.

Övriga synpunkter från Länsstyrelsen:

- Masshantering bör ligga under "mark och vatten".
- Masshanteringsplan likt den i delprojektet "Stenkumla-Dunsjö" önskas.
- Viktigt att visa vilka biotopsskyddade objekt som tas bort och vilka kompensationsåtgärder som föreslås.

Möte med Länsstyrelsen 2017-01-12

Trafikverket informerar om att inriktningen gällande passagen av Skeppsjön har ändrats från de tidigare presenterade alternativen med bro och bank till ett alternativ med bergskärning och tunnel.

Trafikverket redovisar vad samrådshandlingen kommer innehålla gällande natur- och kulturmiljö, påverkan på landskapsbilden samt rekreation och friluftsliv.

Trafikverket presenterar arbetet med buller. Bullerkartor för nuläge och efter utbyggnad presenteras samt preliminära förslag till bulleråtgärder.

Naturvärdesinventering är utförd inom planområdet. Några förekomster av objekt inom klass 2 och klass 3 har påträffats i anslutning till Runsala naturreservat. Inga arter inom artskyddförordningen har hittats längs med sträckan.

Kulturarvsanalys samt landskapsanalys är genomförd. Projektet har för avsikt att anpassa den nya anläggningen till omgivningen. Trafikverkets bedömning är att projektet inte kommer påverka kulturmiljön i någon större grad.

Länsstyrelsen informerar om att Runsala inte har betats tidigare, men från och med i år kommer det att ske i den södra delen av reservatet.

Övriga synpunkter från Länsstyrelsen:

- Ett rekreationstråk skärmas av genom att stänga den befintliga plankorsningen. Detta innebär att det kommer att bli en längre sträcka för att ta sig från Mariedamm till Runsala naturreservat.
Trafikverkets kommentar: Befintlig vägbro ett par hundra meter söderut kan även i fortsättningen användas för att passera spåret och ta sig till Runsala. Den befintliga banvallen vid Skeppsjön kommer att nyttjas som nytt rekreativstråk.
- Har projektet tittat något på vibrationer?
Trafikverkets kommentar: Projektet kommer att genomföra vibrationsmätningar.
- Kommer konsekvenserna med i MKB?
Trafikverkets kommentar: Ja detta kommer att läggas till inför slutgiltig leverans av MKB.

Samråd med berörd kommun

Samrådsmöte med Askersunds kommun 2016-04-22

Trafikverket presenterade allmän information om hela projektet Godsstråket genom Bergslagen, Hallsberg-Degerön, och redovisade i stora drag hur delen Dunsjö-Jakobshyttan planeras att utformas.

Genom Mariedamm finns idag fyra spår vilket innebär att det finns gott om utrymme för dubbelspår utan något större markintrång. Trafikverket informerar om att ett par fastigheter på västra sidan behöver lösas in. Det kommer även att krävas bulleråtgärder genom samhället, troligtvis bestående av bullerskärmar och fönsteråtgärder.

Trafikverket informerar om att en plankorsning i Mariedamm planeras att stängas. Askersunds kommun meddelar att allmänheten använder plankorsningen som gångstråk och att kompensation för denna kan vara nödvändigt.

I norra delen av Skeppsjön kommer dubbelspåret förmodligen att göra intrång på fotbollsplanen, dessutom skulle fotbollsplanen kunna fungera som etableringsplats för eventuellt brobygge över Skeppsjön. Trafikverket informerar även om att marken här troligen är förorenad av en tidigare kreosotanläggning. Askersunds kommun informerar om att fotbollsklubben inte har någon verksamhet just nu, men att Mariedamms

förening/samhällsråd anordnar träningsläger för andra klubbar. Kommunens anser att möjligheterna att ersätta fotbollsplanen med en ny i nytt läge, gärna närmare samhället, bör utredas i det fortsatta arbetet. Askersunds kommun tar en kontakt med samhällsrådet angående detta. Kommunen vill dock att vägen till Storön ska vara kvar.

Övriga synpunkter/frågor från kommunen:

- Hur kommer samhället påverkas av vibrationer?
Trafikverkets kommentar: Trafikverket utreder detta i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.
- Kommunen har en vattentäkt öster om Skiren, vilken kan komma att flyttas till ett nytt läge norr om sjön.
Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar med sig informationen till det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Samrådsmöte med Askersunds kommun 2017-01-17

Trafikverket informerar om att inriktningen gällande passagen av Skeppsjön har ändrats från de tidigare presenterade alternativen med bro och bank till ett alternativ med bergskärning och tunnel. Kommunen har ingen invändning mot tunnelalternativet.

Trafikverket informerar att den gamla banvallen som utgår i söder vid Skeppsjön blir kvar som serviceväg. Den kan även fortsätta söderut till anslutande etapp där den gamla banvallen byggts om till gång- och cykelväg.

Trafikverket upplyser om att tågstopp i Mariedamm inte är aktuellt.

Askersunds kommun informerar att Mariedammsföreningen har köpt skolan från kommunen och påbörjat restaurering av den. En ny lokalisering av fotbollsplanen är nu framtagen, dock har ingen ansökan om bygglov inkommit.

Kommunen informerar om att det idag inte finns någon kommunal badplats vid Skeppsjön vilket finns vid sjön Skiren. Vidare informerar kommunen om att det kommunala vattenverket i anslutning till sjön Skiren blir kvar då det inte har gått att finna en mer lämplig lokalisering av verket.

Övriga synpunkter/frågor från kommunen:

- Kommun informerar om att invånarna i Mariedamm önskar en gångbro vid plankorsningen som stängs.
Trafikverkets kommentar: Det finns en övergång vid befintlig vägbro ett par hundra meter söderut som har utrymme för oskyddade trafikanter.

Yttrande från Askersunds kommun på samrådshandling (2016-12-21) 2017-01-30

Tunnel och gång- och cykelväg

Kommunen är positiva till föreslagen lösning om bergskärning och tunnel istället för bro eller bank vid passage av Skeppsjön. Tunnelalternativet har många fördelar, bland annat möjligheten att kunna behålla den befintliga banvallen som serviceväg och gång- och cykelväg. För att kunna förverkliga tunnelloösningen bedöms att man måste göra avsteg från korridoren på en kortare sträcka. Kommunen har inget emot att detta avsteg görs.

Trafiksäkerhet

Då plankorsningen i Maridamm försvinner kommer gående att vara hänvisade till den befintliga bron över järnvägen. Kommunen ser gärna att Trafikverket undersöker möjligheten att etablera en trottoar med kantsten mot körbanan för oskyddade trafikanter i syfte att öka trafiksäkerheten.

Gestaltning

Kommunen ser positivt på planerna på att bevara den gamla lastkajen i Mariedamm för att markera var det gamla stationsområdet en gång i tiden fanns. Kommunen ser även positivt på förslaget med en genomsiktig bullerskärm förbi det område där stationshuset stått för att bevara ortens tradition som järnvägsort. Övriga delar av bullerskärmen får gärna utföras enligt de skisser som har presenterats i förslaget.

Buller och vibrationer

Kommunen är mycket angelägna om att Trafikverket är tillmötesgående mot traktens befolkning när det gäller deras önskemål om åtgärder för att skapa en fortsatt bra boendesituation. Åtgärder för att minska buller och vibrationer, såväl vid källan som på byggnader är helt avgörande för att detta ska uppnås. Kommunen betonar även vikten av bullerdämpande åtgärder för de boende runt sjön Skiren som kommer att beröras av järnvägsprojektet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket välkomnar idén om anläggande av en trottoar och har arbetat in en utformning utifrån den i järnvägsplanen. Bullerutredningen är nu klar och bullerdämpande åtgärder presenteras i järnvägsplanen.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samråd med räddningstjänsten 2016-10-31

Trafikverket presenterar projektet och informerar kring de tidigare alternativen (bro och bank) för passagen av Skeppsjön har utgått och ersatts med en tunnel på 295 meter vilket är huvudanledningen till mötet. Trafikverket tog emot synpunkter på vilka krav räddningstjänsten har kring utformning och åtkomst till denna.

Räddningstjänsten har inga föreskrifter som reglerar tillgänglighet till tunnel. Räddningstjänsten har dock flera önskemål. Bland annat önskas förslag på hur åtkomst till tunneln upprätthålls vid till exempel urspårning, släckningsarbeten eller för att kunna göra en insats. Det finns även önskemål om vilken belysning som bör finnas, att det ska finnas möjlighet till att sätta upp stängsel vid tunnelmynningen samt att

möjlighet för gångtytor på ömse sidor bör tillses. Vidare önskas att risker för driftskedet beskrivs.

Ytterligare diskussioner fördes kring den befintliga banvallen längs Skeppsjön som Trafikverket planerar bygga om till serviceväg och huruvida den kan användas som tillfartsväg för Räddningstjänsten.

Yttrande från Nerikes brandkår (NB):

1. NB ser inget behov av installation av fast radiosystem i tunneln. Rökdykarradios ska klara aktuella avstånd.
2. NB ser inget behov av förinstallerat brandvatten. Tillgång till naturligt vatten med möjlighet att använda motorsprutor och flytpumpar finns i närheten och detta bedöms uppfylla våra krav.
3. Installation av nödbelysning i tunneln är en mycket stark rekommendation från Nerikes Brandkår. Det finns många scenarion där evakuering av ett tåg kan bli nödvändig och detta ska med risk för fördröjning och osäkerhet hos passagerare inte ske i totalt mörker.
4. Räddningsväg ska vara minst 3 meter bred. Våra standardfordon är 2,6 meter och den extra marginalen behövs för att våra fordon ska kunna framföras på ett säkert sätt.
5. Räddningsvägar bör vara försedda med bommar som enkelt kan forceras av räddningstjänsten men som förhindrar andra privata fordon från att nyttja dessa.
6. Tillgängligheten till spåret från räddningsväg/gång-/cykelväg med eventuella vändfickor bör utredas utifrån risk för suicid.

Trafikverkets kommentar: Vändyta placeras vid cirka 231+600 samt vid norra tunnelmynningen. Trafikverket tar med sig frågan om suicidalprojektet kring utformning och stängsel. Trafikverket återkommer när projektering är klar för placering av telekiosker. I övrigt tar Trafikverket med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet och fortsätter samrådet med räddningstjänsten vartefter projektet fortskrider.

Yttrande från SGI (Statens geotekniska institut) på samrådshandling (2016-12-21) 2017-02-02

SGI vill peka på att det finns branta moränslänter i området och därför bör förutsättningarna för erosion och slamströmmar uppmärksammas även för dessa. SGI anser också att risken för bergras bör beskrivas. Eventuella åtgärder kan komma att påverka erforderligt markanspråk. SGI vill påminna om att behov av åtgärder även kan beröra befintliga slänter.

SGI anser att handlingarna bör kompletteras med anledning av ovanstående synpunkter.

SGI förutsätter att kompletterande undersökningar utförs vid misstanke om ytterligare förorenade områden och påminner om skyldigheten att genast underrätta tillsynsmyndigheten om förorenade massor påträffas. (10 kap 11§ miljöbalken)

SGI vill även påpeka att man bör säkerställa fyllnadsmassornas innehåll av föroreningar och potential för spridning av dess innan de används på platsen. Vidare menar SGI att det behövs en strategi för hur uppkomst av förorening i mark eller vatten i samband med åtgärden ska förhindras och/eller kontrolleras.

I samrådshandlingen anges vidare att bergskärningar och tunneln sannolikt kommer medföra en grundvattensänkning i berget. SGI vill här uppmärksamma att förändrade strömningsriktningar hos grundvattnet kan påverka eventuell föroreningsspridning.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar med sig synpunkterna i fortsatt arbete med järnvägsplanen och utvecklar samt förtydligar de delar som Trafikverket anser nödvändiga.

Yttrande från SMHI 2017-01-26

SMHI ställer sig positivt till att den aktuella järnvägen byggs ut. Mer gods kommer troligen att fraktas med tåg istället för lastbil, vilket innebär att utsläppen av koldioxid och avgaser minskar. Dessutom kommer förhoppningsvis fler bilister att välja det miljövänligare tåget vilket minskar utsläppen ytterligare.

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Förändrade risker för översvämningar bör också tas hänsyn till. Mer information finns på SMHI:s hemsida, smhi.se.

Vid utformning av järnvägen bör hänsyn tas till översvämningrisker vid sjöar och vattendrag, Även förändrade översvämningrisker i framtida klimat bör beaktas. Tågtunneln bör konstrueras så att den inte översvämmas vid kraftig nederbörd.

Sträckningar nära sjöar, vattendrag och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

Hur stor kommer miljövinsten vara efter den aktuella ombyggnaden? En emissionsinventering bör göras. Det bör framgå i utredningen hur stora de totala utsläppen av växthusgaser och av luftföroreningar kommer att vara i området efter ombyggnaden i förhållande till nuläget.

Ur bullersynpunkt är det en fördel om den nya sträckningen går utmed en redan befintlig väg eller järnväg så att inte nya områden störs. Det måste också säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området.

Trafikverkets kommentar: Vid utformningen av spår och tunnel har hänsyn tagits till synpunkterna angående översvämning och påverkan på de naturliga hydrologiska förhållandena. En bullerutredning är utförd och redovisas i järnvägsplanens skede granskningshandling.

Yttrande från Skogsstyrelsen 2017-01-30

Skogsstyrelsen har inget att erinra i ärendet.

Yttrande från SGU på samrådshandlingen (2016-12-21) 2017-02-20

I miljökonsekvensbeskrivningen bör texten under geotekniska förutsättningar ses över, jordartsförhållandena är ställvis felaktigt beskrivna.

Det grundvattenmagasin som berörs av utbyggnaden är väl summariskt beskrivet. Skyddsåtgärder som planeras för att undvika att grundvattenförekomsten påverkas negativt under utbyggnaden bör beskrivas.

Trafikverkets kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen är nu framtagen och redovisas i järnvägsplanens skede granskningshandling.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöte med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda 2017-01-17

På samrådsmötet informerade Trafikverket om projektet i stort och presenterade samrådhandlingens förslag och dess konsekvenser och effekter avseende natur- och kulturmiljö, landskapsbild, rekreation och friluftsliv samt buller.

Som ett komplement till samrådspresentationen presenterades en 3D-modell över den planerade anläggningen på den aktuella sträckan. Synpunkter och frågor inkom under presentationens gång och redogörs därav under rubriker för respektive ämnesområde.

Synpunkter och frågor som inkom:

Allmänt

- Ett förslag från en deltagare på samrådsmötet är att man kan lägga en ljudvall med en gångväg längs Skiren.
Trafikverkets kommentar: Trafikverket har tittat på ett sådant förslag men detta skulle medföra intrång i Skiren. Trafikverket har valt att inte gå vidare förslaget utan föreslår en väg vid Skeppsjön istället.
- Huset mitt emot godsmagasinet, i underlaget som skickades ut före jul så skulle det stå kvar, ska det rivas?
Trafikverkets kommentar: Ja, huset rivs.
- I delen av spåret som går vid Mariedamms centrum finns en kurva, det gnisslar väldigt mycket där.
Trafikverkets kommentar: Den nya järnvägen har utformats så ska klara alla krav.
- Plankorsningen, tas den bort?
Trafikverkets kommentar: Ja, nu får man ta sig över vid vägbron.
- Går det inte att anlägga en trumma vid fastigheterna som ska rivas? Går det att anlägga en trumma liknande den i Ortele?
Trafikverkets kommentar: En utredning kring en passage under järnvägen har gjorts och redovisas i järnvägsplanens granskningshandling.
- Blir det en ny gång- och cykelväg och hur långt söderut hamnar den?
Trafikverkets kommentar: Ja, den gamla banvallen som utgår längs

Skeppsjön blir en ny gång- och cykelväg. Nästa korsningspunkt söderut blir vid Anderstorp.

Buller

En bild visas av hur bullernivån ser ut idag i området och hur den kommer se ut när det byggs dubbelspår. Fler fastigheter kommer att påverkas av en hög bullernivå, det vill säga >85 decibel efter utbyggnaden. Alternativ som kan skydda mot bullret från järnvägen är under utredning. Det är maxvärdet i bullerutredningen och inte medelvärdet som är dimensionerande för åtgärder.

- Ska det bli en bullervall?
Trafikverkets kommentar: Ett alternativ med bullervall har studerats men det saknas utrymme för en sådan.
- Kan man få ett annat utseende på planket än det som finns i Örebro? Hur högt måste planket vara?
Trafikverkets kommentar: Hur bullerplanken bör utformas för att ge ett tillräckligt skydd ska utredas vidare.
- Ger träd och växtligheter något skydd?
Trafikverkets kommentar: Nej, de ger inget utslag i de mätningar som genomförts. Däremot bidrar de med en finare gestaltning vid bullerplanket.
- Invånarna i Mariedamm är oroliga för bullernivån utomhus.
Trafikverkets kommentar: Det finns riktvärden för decibelnivå inom- och utomhus och när ombyggnaden sker blir bullerkraven strängare än vad de har varit tidigare.
- Går bullerplanket runt hela sjön (Skiren)?
Trafikverkets kommentar: Olika alternativ är fortfarande under utredning.
- Mäter ni bullernivån från alla våningar om man har ett två våningshus?
Trafikverkets kommentar: Ja.
- Studsar bullret mot vattnet?
Trafikverkets kommentar: Vattenytan reflekterar och bär ljud. Detta har tagits med i beräkningen.
- Hur stor betydelse har höjderna mot berget för bullret?
Trafikverkets kommentar: I beräkningarna som utförts har hänsyn tagits till den topografin i området. Beräkningarna visar att bullret studsar mot berget och sedan vidare upp i en vertikal rörelse.
- Hur tillförlitlig är beräkningen?
Trafikverkets kommentar: Den är vetenskapligt framtagen och försök med faktiska mätningar visar att den verkliga bullernivån är lägre än beräknad bullernivå. Vi har även kalkylerat för med- och motvind.
- Kan man klaga på bullernivån?
Trafikverkets kommentar: Ja, det går alltid bra att kontakta Trafikverket.

Utformning av spårlinje

- Vilken sida om det befintliga spåret kommer det nya att anläggas?
Trafikverkets kommentar: Det kommer att anläggas på den östra sidan.
- Kommer järnvägen att gå ut i Skiren?
Trafikverkets kommentar: Nej, järnvägen kommer inte att gå ut i Skiren.
- Ska skogen mellan spåret och Skiren tas bort?
Trafikverkets kommentar: De träd som infaller i trädsäkringszonen kommer att avverkas.
- Om man flyttar järnvägen mer västerut så blir det mer avstånd till Skiren och får en mjukare sväng till tunneln.
Trafikverkets kommentar: Gränsen för Runsala naturreservat går ända ned till befintligt spår. Intrång i naturreservatet måste undvikas. Kurvradien blir två kilometer.
- Definieras Solhaga äng som Runsala?
Trafikverkets kommentar: Det är den befintliga gränsen för naturreservatet vi förhåller oss till.
- Vad är höjden på rälsen längs Skeppsjön?
Trafikverkets kommentar: Höjden blir lite högre än nuvarande spår.

Tågtrafik

- Hur många tåg går det idag jämfört med i framtiden?
Trafikverkets kommentar: Trafikering 2050 ligger till grund för våra uträkningar.
Persontåg: 16 st/per dygn
Godståg: 61 st/per dygn

I dagsläget går det:
Persontåg: 16 st/per dygn
Godståg: 42 st/per dygn.
- Hur blir hastigheten för tågen?
Trafikverkets kommentar: Järnvägen kommer att dimensioneras för 200 KM/H för persontåg och 160KM/H för godståg.
- Varför ökar ni inte kapaciteten för godstågen?
Trafikverkets kommentar: Det är tågoperatören som styr denna fråga, inte Trafikverket.

Kulturmiljö

- Lastkajen som finns har inget värde, kan man inte riva den och flytta spåret närmare där?
Trafikverkets kommentar: Kajen har inte någon påverkan på utformningen av

spårlinjen. De som har gjort kulturmiljöinventeringen har sett till helheten och anser att den har ett kulturarv för järnvägen i Mariedamm och bör bevaras.

Övriga frågor

- Ska Trafikverket lösa in mer mark längs med Skiren?
Trafikverkets kommentar: Ja, Trafikverket kommer att äga all mark ned mot vattnet.
- Önskemål om att Trafikverket ser över ett alternativ med en trumma under järnvägen i höjd med plankorsningen som stängs.
Trafikverkets kommentar: En utredning kring en passage under järnvägen har gjorts och redovisas i järnvägsplanens granskningshandling.
- När är planerad byggstart?
Trafikverkets kommentar: Byggstart planeras till år 2020.

Inkomna yttranden på samrådshandlingen (2016-12-21) från de som kan bli särskilt berörda:

Björnfall Norra 1:58

- Önskemål om att spåren dras så långt västerut som möjligt.
*Trafikverkets kommentar: Spåret har utformats utifrån parametrar som i kombination med varandra gör att en mer västlig placering av spåret är omöjlig. Spåret har utformats utifrån följande parametrar:
- Radier för att klara en hastighet av 200 kilometer i timmen.
- Undvika intrång på Runsala naturreservat.
- Komma under befintlig vägbro.
- Undvika att påverka vattenområdet i Skiren.*
- Önskemål om att bullerreducerande åtgärder vidtas på hela sträckan förbi Mariedamm. Önskemål om att bullervall istället för bullerplank anläggs.
Trafikverkets kommentar: Fortsatt arbete pågår kring bullerpåverkan och detaljerade lösningar för påverkade fastigheter. En bullervall kräver en bred yta att anläggas på. Det utrymmet finns inte längs Skiren eller i passagen förbi Mariedamm.
- Önskemål om att befintlig trädridå längst Skirens västra sida inte tas bort eller glesas ur ytterligare utan istället förstärks med nyplantering där uthuggning skett för något år sedan. Den genomförda avverkningen har medfört ett avsevärt ökat buller.
Trafikverkets kommentar: Trädridån sparas i så pass stor utsträckning som är möjligt med tanke på kravet för trädsäkring 20 meter från spåret.
- Önskemål om att Skirens vatten fullt ut skyddas under och efter bygget från alla typer av föroreningar och läckage.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket avser att följa gällande regler kring vattenhantering under och efter byggtiden.

- Önskemål om att Trafikverket genomför en ny bullermätning på fastigheten Björnfall Norra 1:58. Bullernivån uppfattas som högre än vad som anges i underlaget till projektet. Önskar diskussion med Trafikverket om byte till bullerreducerande fönster i fastigheten.

Trafikverkets kommentar: Arbetet med bullerpåverkan och vilka åtgärder som ska utföras pågår. Ytterligare kontakt om åtgärder kommer att tas med berörda fastighetsägare.

Mariedamm 4:1

- Vid stängning av plankorsningen kommer vägen öster om järnvägen inte längre att användas för biltrafik. Fastighetsägaren tror att en vändplan i slutet, nära järnvägsövergången skulle vara svår att få till. Fastighetsgränsen går nästan ända fram och ägaren vill inte ha en vändplan på fastigheten. Förslaget är därför att markera eller vidga den vändmöjlighet som redan finns utanför Skirsjögården och i kröken av vägen där gamla busshållplatsen finns. Syftet är att avvärja biltrafik på vägen. Ska vägskylt sättas upp med återvändsgränd?
- Trafikverkets kommentar: Ingen vändplan kommer att byggas. Vägar som påverkas av ombyggnaden kommer att skyltas enligt gällande lagstiftning, i detta fall som återvändsgata.*

Norra Björnfall 1:43

- Önskemål om placering av en gångtunnel cirka 200 meter norr om järnvägsövergången (som tas bort) i Mariedamm, liknande den som är vid Ortele. Detta för att undvika korsande gångtrafik till Solberga ängar och Runsala ravin, som är ett omtyckt promenadstråk från Mariedamm. Vi vill från Mariedamms samhälle kunna passera under spåren upp mot vandringsleden och Solberga och använda gamla upptrampande stigar. För några år sedan togs passagen över spåret, nedanför Solberga äng bort, det vill säga norr om Skiren. Nu försvinner även överfarten med bommar. Vi önskar en gångtunnel under spåren i nära anslutning till nuvarande korsning. Det minskar även risken att någon passerar på "fel" ställe.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket arbetar för att öka säkerheten längs järnvägar och det är beslutat att stänga plankorsningar i så stor utsträckning som möjligt. En utredning kring en passage under järnvägen har gjorts och redovisas i järnvägsplanens granskningshandling. Den visar att det är för trångt att få plats med en trumma och nedgång mellan banvall och Skiren utan att påverka befintliga byggnader i området. I stället kommer en trottoar att anläggas på vägbron för att öka säkerheten för gående och cyklister.

Norra Björnfall 1:127

- Önskemål om att spåren måste dras tillräckligt långt västerut för att skogskulissen vid sjön Skirens västra strand ska kunna bevaras. Detta med motiveringen att Mariedammbornas livssituation idag ska prioriteras framför en diffus naturvärdering av Runsala naturreservat, vars tillgänglighet ändå syns

nedprioriterad.

Trafikverkets kommentar: Trädridån sparas i så pass stor utsträckning som är möjligt med tanke på kravet för trädsäkring 20 meter från spåret. I övrigt har spåret utformats utifrån följande parametrar, vilka i kombination med varandra gör att en mer västlig placering av spåret är omöjlig:

- Radier för att klara en hastighet av 200 kilometer i timmen.
- Undvika intrång på Runsala naturreservat
- Komma under befintlig vägbro.
- Undvika att påverka vattenområdet i Skiren.

- Kopplingen mellan järnvägens båda sidor i norra delen av stationsmiljön i Mariedamm bör finnas kvar, antingen med tunnel eller bro för att Solberga ängar (Runsala naturreservat) även i fortsättningen på rimligt sätt ska kunna finnas tillgängligt som fritidsområde för Mariedammborna.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket arbetar för att öka säkerheten längs järnvägar och det är beslutat att stänga plankorsningar i så stor utsträckning som möjligt. En utredning kring en passage under järnvägen har gjorts och redovisas i järnvägsplanens granskningshandling. Den visar att det är för trångt att få plats med en trumma och nedgång mellan banvall och Skiren utan att påverka befintliga byggnader i området. I stället kommer en trottoar att anläggas på vägbron för att öka säkerheten för gående och cyklister.

- Fastighetsägaren ifrågasätter starkt att föreningarna som hittats i Skiren kommer från den nämnda impregneringsanläggningen (1887 – 1905) vid Skeppsjön (med placering i närheten av den nuvarande fotbollsplanen). Den totalt förgiftade marken vid Skeppsjön gjorde att Mariedamms IK som enda fotbollsklubb i södra Närke som fotbollsplan bara hade tillgång till en grusplan; ingenting kunde växa på den platsen. Genom stora frivilliginsatser från orsksbefolkningens sida skapades i slutet av 1950-talet och början av 1960-talet genom övertäckning den nuvarande fotbollsplanen av gräs. Vid Skiren låg fram till 1940-talet längs den nuvarande Skirsjövägen såväl ett mejeri som ett slakteri. Det är svårt att tänka sig att de skulle ha funnits där, om impregneringsverket med sin totalt döda mark skulle ha haft inverkan på området.

Trafikverkets kommentar: Vi tar med oss den här informationen som är ny för projektorganisationen i det fortsatta arbetet men ser i nuläget inte att den kommer att påverka den tänkta utformningen.

En fastighetsägare i närheten av spåret i Mariedamm

- Önskemål att pendeltåget T.I.B. stannar i Mariedamm. har varit i kontakt med SJ som hänvisat till Askersunds kommun. Kommunen kommer att ta upp frågan på kommunfullmäktige 27 Februari 2017.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket beslutar inte om trafikering och stopp längs spåren. För tågtrafik kontaktas länstrafiken, Tågkompaniet etcetera. Frågan har varit uppe tidigare och det finns inga indikationer på att det kommer bli ett stopp i Mariedamm.

Samråd med allmänheten

Informationsmöte i Mariedamm för allmänheten 2014-12-11

I tidigt skede hölls ett informationsmöte för allmänheten där Trafikverket presenterade projektet Hallsberg-Degerön och delsträckan Dunsjö-Jakobshyttan. Trafikverket redogjorde för planprocessen och allmänhetens möjligheter till medverkan.

Synpunkter och frågor som inkom:

- Var ställs planen ut?
Trafikverkets kommentar: Trafikverkets kontor i Örebro, kommunhuset i Askersund och på Trafikverkets hemsida.
- Fråga om eventuell ökning av biltrafik i Mariedamm när plankorsningar försvinner längs sträckan norrut. Svar från boende vid den borttagna korsningen: Det handlar om väldigt lite trafik.
- Fråga om persontågstrafik, varför inte möjliggöra att bygga stopp i Mariedamm?
Trafikverkets kommentar: För tågtrafik kontaktas länstrafiken, tågkompaniet etc. Dessa aktörer måste se vinning med ett stopp för att det ska bli aktuellt. Askersunds kommun tror inte att man ska ha för höga förhoppningar baserat på erfarenheter från till exempel Åsbro.
- Fråga om väg längs järnvägen. Kan allmänheten yrka på planskild korsning för promenad?
Trafikverkets kommentar: Allmänheten kan lämna sådan synpunkt under samrådet, men med den trafikmängd som vägen har kan det vara svårt att motivera en separat gångbro.
- Fråga om befintlig vägbro ska byggas om.
Trafikverkets kommentar: Tanken är att bron ska behållas, att vi kan anlägga dubbelspår i befintlig öppning under bron.
- När kommer ni igång med eventuella arkeologiska undersökningar?
Trafikverkets kommentar: 2015 – Första studier 2016 – Kommer det ske mer ute i fält
- Fråga om träimpregnerings anläggning.
Trafikverkets kommentar: Trafikverket är medvetna om detta och kommer ta fältprover på marken.
- Fråga om processen för fastighetsinlösen
Trafikverkets kommentar: Vi försöker att lösa in husen så tidigt som möjligt för att ägarna ska ha möjlighet att hitta nytt boende.
- Fråga om påverkan av området runt spår.
Trafikverkets kommentar: Påverkan blir cirka 10 meter från spårmittpunkt vid plattmark. Vid kraftigare lutning medför det att ett större område tas i anspråk.
- Önskemål inkom om att bli inlöst (den fjärde fastigheten på östra sidan), Askersund Mariedamm 5:7.
- Åsikter om att bullret har ökat efter att träsäkring genomförts.

Informationsmöte i Mariedamm för allmänheten 2016-03-07

Trafikverket presenterade projektet med skisser, tidplan och planering för kommande arbeten. Bland annat presenterades hur bullernivåer längs sträckan kommer att studeras.

Synpunkter och frågor som inkom:

- Stannar tågen i Mariedamm?
Trafikverkets kommentar: Nej, det kan bli så att de stannar i Godegård men det är inte troligt.
- Kommer plankorsning i norra änden av bangården slopas?
Trafikverkets kommentar: Ja, gående hänvisas till planskild korsning i södra änden av bangården.
- Stängningen av plankorsningen medför att vi får svårare att nå naturreservatet.
Trafikverkets kommentar: Av säkerhetsskäl stängs övergången. Det blir en liten omväg men möjligheten att ta sig till naturreservatet finns via befintlig vägbro.
- Vi önskar bullerskydd mellan järnvägen och Skiren.
Trafikverkets kommentar: Bullerberäkningar ska utföras och efter detta kommer Trafikverket se vilka bullerreducerande åtgärder som kan vara aktuella i området.
- Det vore bra med en gång- och cykelväg mellan järnvägen och Skiren.
Trafikverkets kommentar: Det är trångt och kan medföra påverkan på Skiren men Trafikverket tittar på detta i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.
- Hur hanteras buller under byggtid?
Trafikverkets kommentar: Eventuella åtgärder dokumenteras och tas upp i framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen.

Inkommen synpunkt på samrådshandling (2016-12-21) från allmänheten 2017-01-11

Det är bra att järnvägsplanen har ett särskilt fokus på kulturmiljö genom att bland annat innehålla en separat kulturarvsanalys. Dock finns dessvärre brister i kulturarvsanalysen då den saknar ett direkt järnvägshistoriskt fokus som kan kopplas till den fysiska kulturmiljön.

Önskemål om en mer övergripande beskrivning av kontexten Hallsberg-Motala-Mjölby järnväg (HMMJ), som utgjorde grunden till järnvägsmiljön.

Värderingen i kulturarvsanalysen om att stationsmiljön i Mariedamm har ett mycket högt värde borde även inkludera den södra banvaktstugan i Mariedamm.

Önskemål om att följande rättelser bör göras i kulturarvsanalysen:

- Det anges felaktigt att persontrafiken på sträckan Hallsberg-Mjölby lades ned 1971, trots att persontågen har fortsatt använda banan även efter dess. Årtalet avser troligen istället det år då den så kallade lokala persontrafiken till de mindre orterna längs sträckan upphörde. Först 2013 utökades det enda uppehållet i Motala med ett andra i Skänninge.
- Det godsmagasin som nämns på sidan 16 avser troligen en enklare förrådsbyggnad, för Mariedamms godsmagasin är rivet. Formuleringen »Flera delar av stationsmiljön finns kvar« bör snarare ändras till det mer sanningsenliga »Enstaka delar av stationsmiljön finns kvar« på samma sida.
- Huset som pekas ut i text och bild på sidorna 16-17 är ingen banvaktsstuga, utan ett bostadshus som inte tillhört järnvägen – troligtvis rör det sig om det hus som kallas för fru Lundqvists hus på bangårdsplanen från 1937. Själva banvaktsstugan, som har haft nummer 329, ligger idag istället på fastigheterna Mariedamm 1:2 och 5:5, direkt norr om järnvägsövergången. På fastigheten Mariedamm 5:7 ligger för övrigt den tidigare banmästarbostaden som har haft nummer 330B.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig dessa till det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.



Trafikverket, 701 13 Örebro. Besöksadress: Järnvägsgatan 7.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
www.trafikverket.se