

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Laxå bangårdsombyggnad

Laxå kommun, Örebro län

Järnvägsplan, 2024-07-01

Uppdragsnummer: 167980



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE – Laxå bangårdsombyggnad

Författare: Jesper Lundberg, Sweco

Dokumentdatum: 2024-07-01

Ärendenummer: TRV 2020/51145

Uppdragsnummer: 167980

Version: 1.0

Kontaktperson: Anna Kero, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.....	5
3.1.1.	Tidigt samråd med berörd länsstyrelse, 6 december 2021	5
3.1.2.	Länsstyrelsens yttrande över samrådsunderlag, 24 januari 2022	5
3.1.3.	Tidigt samråd med Laxå kommun, 10 december 2021	6
3.1.4.	Laxå kommuns yttrande över samrådsunderlag, 24 januari 2022	6
3.1.5.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget, år 2022	8
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	8
3.2.2.	Samråd med berörd kommun.....	8
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
3.3.	Samråd vid utformning av planförslaget, år 2023-2024	10
3.3.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	11
3.3.2.	Samråd med berörd kommun.....	11
3.3.3.	Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda	13
3.3.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	18

1 Sammanfattning

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 visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Alla inkomna yttranden finns diarieförda hos Trafikverket, under diarienummer TRV 2020/51145. Därunder listas underlag i form av protokoll, minnesanteckningar, tjänsteanteckningar med mera med datum och diarienummer som gör handlingarna spårbara.

Samrådet är en möjlighet att ge och få information. Syftet är att fastighetsägare och andra berörda såväl som myndigheter och organisationer kan bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet.

Arbetet med järnvägsplanen har inletts med att Trafikverket tagit fram ett samrådsunderlag som har använts för inledande samråd med myndigheter och de enskilda som berörs av projektet. Samrådsunderlaget har skickats ut via brev till kommunen, myndigheter och fastighetsägare längs det område som berörs av bangårdsombyggnaden. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 2021-12-20 – 2022-01-25.

Trafikverket har mottagit sju yttranden på samrådsunderlaget, varav fem från enskilda och resterande från länsstyrelsen och Laxå kommun. Samtliga inkomna yttranden finns sammanställda i samrådsredogörelsen.

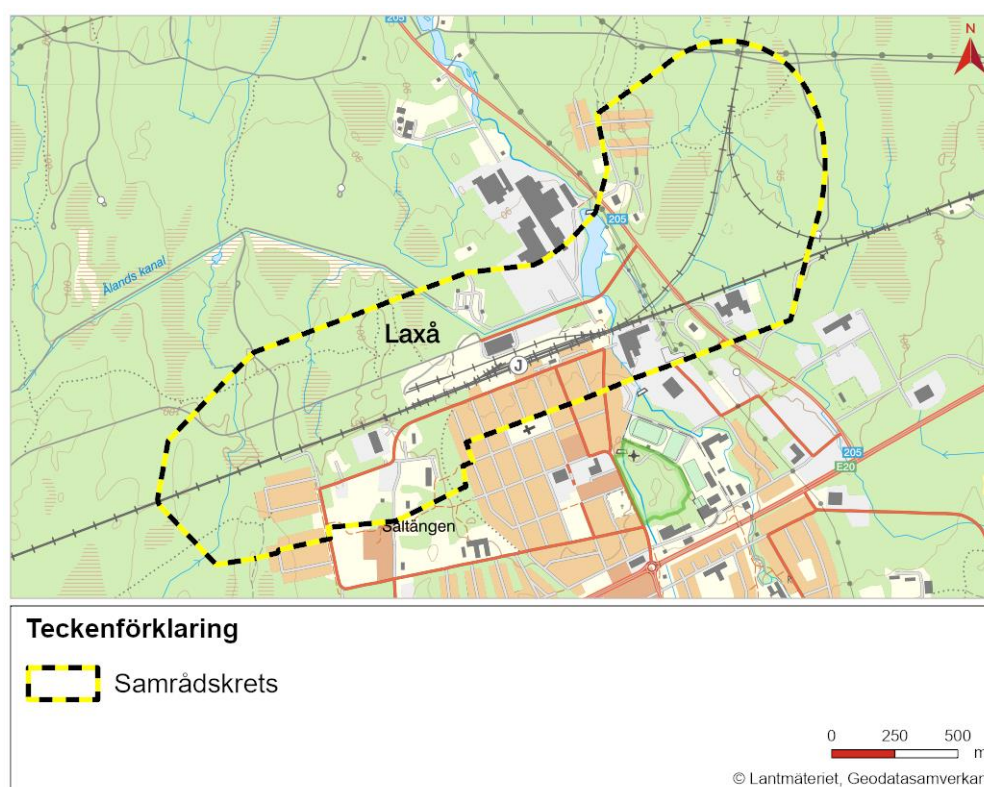
Länsstyrelsen i Örebro län har 2022-03-31 beslutat med stöd av 2 kap. 4 § första stycket lag (1995:1649) om byggande av järnväg att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detta innebär att någon miljökonsekvensbeskrivning inte kommer tas fram. En miljöbeskrivning kommer i stället tas fram och inarbetas i järnvägsplanens planbeskrivning.

I samråd vid utformning av planförslaget har samrådshandlingen skickats till Laxå kommun, myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda. Samrådshandlingen har även funnits tillgänglig för allmänheten i kommunhuset i Laxå samt på Trafikverkets hemsida under perioden 2023-12-04 – 2024-01-19. Ett samrådsmöte på orten har genomförts 2023-12-07.

Trafikverket har mottagit 13 yttranden på samrådshandlingen, varav 7 från enskilda samt företag och resterande från länsstyrelsen, Region Örebro län, Laxå kommun och ledningsägare. Utöver dessa yttranden inkom även ett antal frågor och synpunkter i samband med det samrådsmöte på orten som genomfördes 2023-12-07.

2 Samrådsrets

Samrådsrets är de som informeras om att ett samråd ska äga rum. Omfattningen av samrådsrets varierar mellan olika projekt samt samrådets syfte, karaktär och innehåll. I detta projekt har samrådsrets identifierats utifrån de sakägare och allmänhet som indirekt eller direkt berörs av projektet. Förutom de enskilda som berörs av projektet har även de myndigheter som har ett väsentligt intresse i saken medtagits. Samrådsrets framgår av Figur 1.



Figur 1. Samrådsrets.

3 Samråd

3.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Tidigt samråd med berörd länsstyrelse, 6 december 2021

Ett tidigt samråd har hållits mellan Trafikverket och länsstyrelsen den 6 december 2021 i syfte att presentera projektet och inhämta kunskap.

Länsstyrelsen delade med sig av den information som är av intresse för projektet och som är av vikt att ta med sig i det fortsatta arbetet. Bland annat informerade länsstyrelsen om att det blir viktigt att få stationsmiljön att hänga ihop på ett naturligt och bra sätt fastän plattformarna förskjuts.

3.1.2. Länsstyrelsens yttrande över samrådsunderlag, 24 januari 2022

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.

Länsstyrelsen vill utifrån kulturmiljösynpunkt uppmärksamma Trafikverket om att material, färgsättning och läge m.m. ska anpassas till den befintliga miljön så att kulturvärden inte påverkas negativt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för yttrandet.

Utförningen av gångbron är ännu under utredning, men hänsyn kommer tas till den kulturhistoriska miljön runt stationen. Ett gestaltningsprogram ska tas fram där plattformanslutningen är det enskilt viktigaste objektet. Även plattformsmiljön med möblering, väderskydd, plattformsbeläggning med mera kommer att ingå i gestaltningsprogrammet.

3.1.3. Tidigt samråd med Laxå kommun, 10 december 2021

Ett tidigt samråd har hållits mellan Trafikverket och Laxå kommun den 10 december 2021 i syfte att presentera projektet och inhämta kunskap.

Kommunen informerade bland annat om att den gång- och cykelpassage som finns under järnvägen fungerar som skolväg till centralskolan. Kommunen har även lämnat in en projektansökan för att turister ska kunna utgå ifrån stationen i Laxå och därifrån nå Bergslagsleden eller Tivedens nationalpark. Det är en populär vandringsled för boende i Laxå och det används även som hundpromenad eller cykelslinga.

Kommunens översiktsplanering planeras vara klar under 2022 och det kommer vara ett pågående arbete fram till dess. Kommunen kommer under denna period förmedla tankar kring projektet till Trafikverket.

Laxå Vatten AB önskar att Trafikverket anlägger kulvertar för ledningsdragning om det är möjligt. Det skulle underlätta exempelvis reparationsarbeten. Utmaningen blir det höga grundvattnet och hur det ska hanteras.

3.1.4. Laxå kommuns yttrande över samrådsunderlag, 24 januari 2022

Laxå kommun, via dotterbolaget Laxå vatten AB, önskar få möjlighet att samförlägga ledningar under järnvägen i anslutning till viadukten. Vidare vill Laxå kommun se att behövliga bulleråtgärder vidtas när snabbtågens hastighet ökar efter det att ombyggnationen är klar. Laxå kommun, via Samhällsbyggnad Sydnärke Miljö, önskar löpande få ta del av markundersökningar och grundvattenutredningar. Vi har inget att invända i övrigt och ser fram emot en ny fin bangård med gångbro.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för det inkomna yttrandet.

Trafikverket tar med sig kommunens önskemål om samförläggning av ledningar under järnvägen i det fortsatta arbetet. Eventuellt behov av bullerreducerande åtgärder kommer klarläggas i kommande bullerutredning. Trafikverket kommer genomföra löpande samråd med kommunen under projektets gång.

3.1.5. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Allmänhet

Totalt tre yttranden från allmänheten har inkommit. En nordlig uppgång till gångbron önskas. Detta då det finns en del företag på den norra sidan av bangården. Vidare önskas att en gångbana, som ansluter till den befintliga gång- och cykelbanan öster om stationen, anläggs vid en sådan uppgång. Detta då pendlare idag genar över bangården för att slippa gå runt.

Yttrandena framhåller vidare att tillgängligheten till plattformarna är mycket viktigt. Man önskar att hissar finns för de som inte kan nyttja trappa eller rulltrappa samt att gångbron anpassas för funktionshindrade eller resande med barnvagn. Frågor kring staket längs spåret och kameror vid station/spår lyfts som trygghetshöjande åtgärder.

Det lyfts farhågor gällande utformningen av gångbron. En inbyggd övergång likt den vid Hallsbergs station önskas snarare än en utformning likt den vid Örebro södra, som upplevs mer öppen och osäker.

Det undras även om det är Trafikverket som finansierar gångbron eller om det är någon annan som gör det.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna yttranden.

Huruvida en nordlig anslutning till gångbron anläggs kommer utredas vidare i det kommande skedet.

Tillgängligheten till plattformarna kommer säkerställas genom att gångbron utformas med såväl trappor som hiss vid de två mittplattformarna samt på den södra sidan. Beroende på om en anslutning även byggs på den norra sidan om bangården kommer även denna att förses med trappor och hiss.

Gångbron kommer att inneslutas av väggar och tak. Gångbrons exakta utformning kommer utredas vidare, men kommer ta hänsyn till den kulturhistoriska miljön runt stationen.

Trafikverket finansierar den gångbro som ska ansluta till de två mittplattformarna och ersätta den befintliga plankorsningen. Huruvida gångbron anläggs med en anslutning på den norra sidan bangården eller inte samt eventuella kopplingar till det kommunala gång- och cykelnätet, kommer utredas vidare i den fortsatta planeringen.

Sveaskog

Sveaskog har en väg som norr om bangården löper parallellt med järnvägen. Det är den enda vägen som Sveaskog har i området och den får inte blockeras eller tas bort.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen. Ingen av de planerade åtgärderna bedöms ha en påverkan på Sveaskogs väg.

T-Schakt

T-Schakt arrenderar idag marken väster om den planerade broövergången. På det arrenderade området bedrivs verksamhet med intransporter av skogsprodukter (främst rundvirke) med lastbil samt lagring och utlastning av dessa på tåg.

Arrendetiden med Trafikverket där T-Schakt står som ansvariga infrastrukturförvaltare är 15 år, med slutdatum 2026-12-31. T-Schakt har för avsikt att försöka få en förlängning av rådande avtal, eventuellt ett markövertagande.

Den planerade bangårdsombyggnaden kommer att påverka både lastbils- och järnvägstrafik inom området, varför T-Schakt vill fortsätta samråda med Trafikverket om lösningar. Eventuellt genom att flytta verksamhetsområdet västerut alternativt kanske gångvägar och lastbils- och järnvägstrafik kan separeras beroende på det planerade läget för gångbron.

T-Schakt informerar om att spårens längd måste vara minst 600 meter.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för det inkomna yttrandet.

Trafikverket ämnar fortsatt föra en dialog med T-Schakt gällande eventuell påverkan på verksamheten.

Huruvida en nordlig anslutning till gångbron anläggs kommer utredas vidare i det kommande skedet.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget, år 2022

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2022-03-31

Länsstyrelsen i Örebro län har 2022-03-31 beslutat med stöd av 2 kap. 4 § första stycket lag (1995:1649) om byggande av järnväg att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen vill även upplysa om att gångbron med tillhörande trappor och byggnad så långt som möjligt bör utformas och anpassas med hänsyn till platsens skala, material, färgsättning samt övergripande karaktär.

För att platsens historia ska vara läsbar i framtiden bör den visuella kontakten mellan stationsbyggnaden och den nu befintliga plattformen bevaras i någon form, även om den inte brukas för trafik eller är fysiskt tillgänglig för den resande allmänheten.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Samrådsmöte Laxå kommun 2022-06-08 samt 2022-08-15

Kommunen informerar om att det idag bor barn i skolålder på den norra sidan av järnvägen och som reser med tåg till och från skolan. Dessa använder sig av den befintliga GC-tunneln för att ta sig till och järnvägsstationen och i de fall de inte hinner till tåget genom tunneln är de benägna att korsa spårområdet. Trafikverket betonar att GC-tunneln inte kommer att påverkas under byggtiden.

I anslutning till Laxå station finns ett antal företag som i framtiden har planer på att expandera samt att kommunen förbereder sig för detaljplaneläggning av ytterligare industrimark. Kommunen betonar att det inte finns tillräckligt med kompetens lokalt i Laxå för dessa kommande expansioner och att folk utanför Laxå kommer behöva tågpendla till arbetsplatserna.

Kommunen anser således att den nya gångbron behöver ha en anslutning till den befintliga GC-vägen och tunneln öster om stationen. Kommunen ser även att en koppling till Vattugatan kan bli nödvändig för att undvika att anställda väljer att gå via den diagonala servicevägen (som ansluter till korsningen Vattugatan/Esabvägen) för att ta sig till och från stationen.

Under mötet diskuterades även möjligheten att förlänga en eventuell koppling till Vattugatan till att korsa Ålands kanal och vidare in i ESAB-området. Trafikverket önskade att kommunen funderade vidare över dessa möjligheter.

Samrådsmöte med Laxå kommun 2022-09-20

Trafikverket redogör för de skisser som tagits fram för angöring på den norra sidan om bangården. Kommunen ställer sig frågande till om Trafikverket skissat på några pendlarparkeringar på den norra sidan. Detta då kommunen uppmärksammat att pendlarparkeringarna på den södra sidan allt oftare är fullbelagda. Detta är inte något som Trafikverket vid mötet har tittat på, men att det rent utrymmesmässigt borde vara genomförbart.

Kommunen tycker att förslaget ser bra ut och att det överensstämmer med gällande detaljplaner.

Trafikverket informerar vidare att huvudmannaskapet för den anslutande gatan och GC-vägen kommer behöva vara kommunalt. Kommunen tar med sig frågan.

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

Samrådsmöte med T-Schakt 2022-02-24

T-Schakts terminal har snabba lastningsförlopp tack vare att timret ligger längs spåret, något som många andra terminaler saknar. Inga hjullastare används av T-Schakt och när tågen kommer in är ett 10-tal lastbilar samlade.

Vad gäller utrymme mellan spår klarar sig T-Schakt med ett avstånd på 16-17 meter mellan spår 12 och spärrstaket vid spår 4. De skisser som Trafikverket presenterar med ett avstånd på 7,4 meter borde vara tillräckligt enligt T-Schakt.

För T-Schakt är det viktigt att dagens spårlängd behålls. Sommarmånaderna är minst frekventa på grund av att skog inte får avverkas vissa veckor. T-Schakt önskar att verksamheten störs så lite som möjligt.

T-Schakt anser vidare att gång- och cykelvägar samt transportvägar bör hållas separerade.

Samrådsmöte med T-Schakt 2022-03-28

T-Schakts verksamhet hanterar två tåg i veckan. Spår 12 trafikeras av Sveaskog och Sydved. Spår 13 används ibland för uppställning av entreprenörer som utför underhålls- eller investeringsarbeten. Den lastkaj som finns vid spåren används inte i nuläget, men avsikten var att utföra omlastning av makadam. Marken i anslutningen till spåren används för mätning, lagring och lastning.

T-Schakt och Trafikverket är överens om att påbörja avvecklingen av spår 13 och lastkajen. Spår 12 projekteras för trafik med 600 meter långa tåg, men Trafikverket ska undersöka möjligheterna för att trafik med 630-650 meter långa tåg.

Samrådsmöte med T-Schakt 2022-05-19

Ett samrådsmöte genomfördes med T-Schakt 2022-05-19 för att diskutera lösningar för spår 12 och 13.

Trafikverket presenterade ett förslag som innebär att befintligt spår 12 och 13 nyttjas i så stor utsträckning som möjligt. Justering av spår 12 sker framför allt i öster, till följd av växeljusteringar och att Trafikverket vill minimera längden för ny gångbro. Spår 12 förlängs 600 meter för att kunna behålla samma funktion som idag. Projektet kommer även behöva bygga en ny serviceväg runt spår 12 för att komma åt att underhålla växlar och möjliggöra åtkomst till plattformarna.

Det presenterade lösningsförslaget innebär att ett avvecklingsärende behöver omfatta alla spår utom spår 13.

T-Schakt ska kontaktas för alla förändringar som planeras för spår 12 och 13. Det är även viktigt för T-Schakt att i god tid få veta hur mycket tid som behövs för att bygga om spårerna. T-Schakt har avtal med andra aktörer som också kan påverkas. Trafikverket meddelar att det i detta läge är svårt att ange en exakt tidsuppskattning, men att ett arbete pågår.

Under mötet diskuterades spår 5 och dess funktion som uppställningsspår. Normalt tillåts inte uppställningsspår vid plattformar, men i detta fall är detta förankrat internt hos Trafikverket.

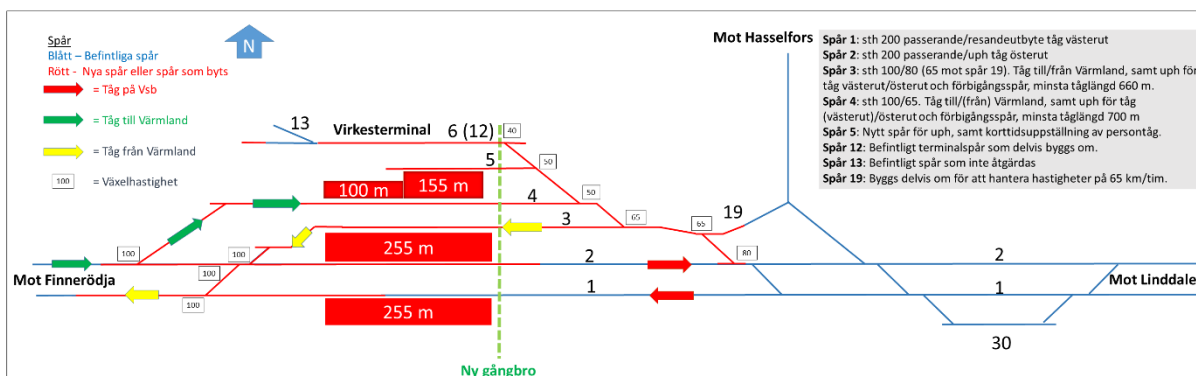
3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Inga samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer har skett under år 2022.

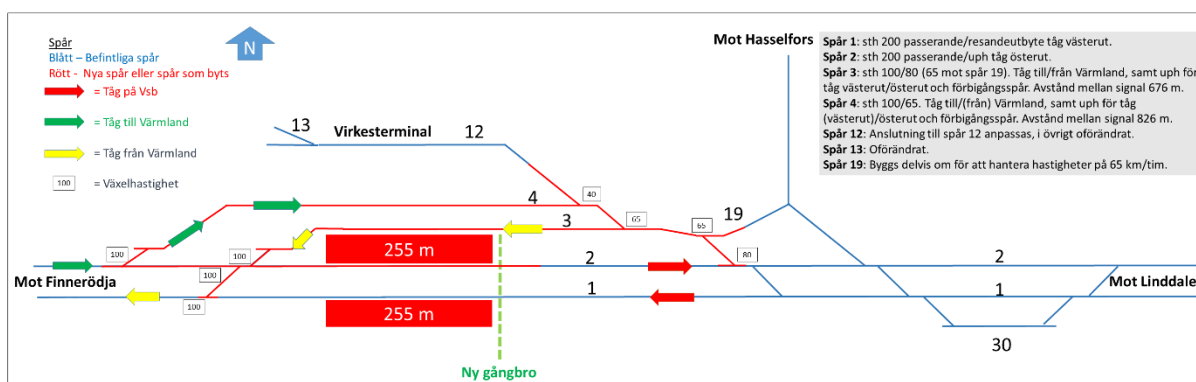
3.3. Samråd vid utformning av planförslaget, år 2023-2024

Under år 2023 har ett omtag i planeringen skett. Se Figur 2 och Figur 3 för jämförande bilder mellan utformning innan och efter omtag. En översyn av spårutformningen genomfördes, där antalet spår minskades från fem till fyra. Förändringar av spår 12 enligt tidigare samråd har efter omtaget utgått, bortsett från en mindre justering med anledning av de justeringar som genomförs av spår 2-4. Med anledning av den förändrade spårutformningen minskades även antalet mittplattformar från två till en.

En översyn genomfördes även av den planerade gångbron.



Figur 2. Föreslagen anläggning innan omtag under år 2023.



Figur 3. Föreslagen anläggning efter omtag under år 2023.

3.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Möte med länsstyrelsen 2023-11-28

Trafikverket genomförde 28 november 2023 ett möte med länsstyrelsen för att informera dem om projektets tidplan och den kommande samrådsperioden. Vid mötet hade länsstyrelsen inget ytterligare att tillägga än vad som tidigare framförts i samband med BMP-beslut 2022-03-31. Länsstyrelsen uppmanar Trafikverket att vara uppmärksamma på gångbrons gestaltning med hänsyn till riksintresset för kulturmiljön.

Yttrande samrådshandling

Länsstyrelsen har tagit del av samrådshandlingen och meddelar att de inte har några ytterligare synpunkter.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar länsstyrelsens yttrande.

Möte med länsstyrelsen 2024-03-26

Trafikverket genomförde 26 mars 2024 ett möte med länsstyrelsen gällande en förändrad placering och utformning av gångbrons entrébyggnad. För att möta upp mot nya krav på redundans för hissar har entrébyggnaden blivit bredare i sin utformning. För att minska den visuella påverkan som en bredare entrébyggnad skulle medföra har utformningen reviderats till en ”smidigare” variant samt att placeringen justerats i sidled för att undvika konflikt med en större korsande kommunal dagvattenledning.

Länsstyrelsen lyfter att det ursprungliga förslaget tog hänsyn till stationshuset i sin färgsättning, något som den nya utformningen tappar. Länsstyrelsen granskar det nya utformningsförslaget och nytt möte bokas.

Möte med länsstyrelsen 2024-04-23

Utformningen av entrébyggnaden diskuteras vidare vid ett uppföljande möte 23 april 2024. Sedan föregående möte har Trafikverket undersökt om entrébyggnadens detaljer och materialval kan anpassas ännu mer så att det hänger ihop med kulturmiljön i området. Detta skulle exempelvis kunna handla om färgval på bropelare och materialval i entrébyggnadens sockel.

Länsstyrelsen meddelar att de tycker att de föreslagna åtgärderna är bra och ser inte någon risk för skada på riksintresset för kulturmiljövård.

3.3.2. Samråd med berörd kommun

Möte med Laxå kommun 2023-01-31

Trafikverket och Laxå kommun genomförde ett möte den 31 januari 2023. Trafikverket informerade om det omtag som skett inom projektet till följd av att kostnaderna för projektet översteg tillgänglig finansiering i nationell plan.

Omtaget medför att spår 5 samt mittplattform mellan spår 4 och 5 utgår. Till följd av denna ändring utgår även anslutningen till gångbron på den norra sidan av bangården. Utöver det sker även en optimering av spårlösningen för att minska kostnaderna och säkerställa ett effektivt genomförande.

Trafikverket har även inlett ett arbete med att utvärdera en tunnel som ett alternativ till en gångbro. Tunnel kontra bro utvärderas mot aspekter såsom byggkostnad, påverkan på grundvatten, trygghetsaspekter och så vidare.

Möte med kommunstyrelsen 2023-04-03

Trafikverket medverkade på ett möte med kommunstyrelsen i Laxå kommun den 3 april 2023 för att informera om planerade åtgärder samt projektets tidplan.

Möte med samhällsplanerarutskottet 2023-11-22

Trafikverket deltog vid möte med samhällsplanerarutskottet den 22 november 2023. Trafikverket informerade deltagande politiker om arbetet med bangårdsombyggnaden, processen för järnvägsplanen, dess tidplan samt kommande samrådsperiod.

Möte med kommunen angående påverkan på detaljplaner 2024-01-09

Trafikverket genomförde 2024-01-09 ett möte med Laxå kommun för att informera om vilka kommunala planer som påverkas av järnvägsplanen samt Trafikverkets bedömning kring hur dessa påverkas. Trafikverket ämnar skicka en formell begäran om yttrande gällande avvikelser mot detaljplaner till kommunen.

Yttrande samrådshandling

Kommunstyrelsen vill att gångbron ska vara möjlig att komplettera med hiss och trappa norr om bangården.

Trafikverkets svar

Gångbron är möjlig att förlänga i framtiden om behov och finansiering finns.

Kommunens yttrande avseende påverkan på berörda detaljplaner

Samhällsbyggnad Sydärke inkom i februari 2024 med en skrivelse kring kommunens ställningstagande gällande järnvägsplanens påverkan på gällande detaljplaner. Kommunens ställningstagande innebär att:

- Ändring eller hävning av delar av detaljplan 1860-P97 samt detaljplan 1860-P94/1 kommer att bli aktuellt för att möjliggöra den planerade anläggningen.
- Resterande detaljplaner påverkas på ett så litet sätt att kommunen i detta stadium inte bedömer att det föreligger något behov av ändring eller hävning av ytterligare detaljplaner.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen och noterar kommunens ställningstagande.

Samrådsmöte med Laxå vatten, 2024-05-30

Trafikverket genomförde 2024-05-30 ett samrådsmöte med det kommunala vattenbolaget Laxå Vatten AB för att redovisa förslag på teknisk avvattningslösning.

Mellan spår 1 och 2 på bangården finns en befintlig avvattningsanläggning som i dagsläget troligen inte uppfyller sin funktion. Trafikverket planerar att ersätta den befintliga dräneringen med en motsvarande utformning med mindre justeringar. Den befintliga dräneringen har två lågpunkter och det är tänkt att den nya dräneringen endast ska ha en lågpunkt. Dräneringen leds till en ny fördröjningsdamm i den nordöstra delen av bangården (inom Trafikverkets fastighet) och ansluts därefter till befintligt system vid kupolbrunn nära Vattugatan.

Utloppet från spårområdet norr om plattformen har varit svår att lokalisera, men Trafikverket bedömer att det så småningom ansluter till krondiket norrut längs ESAB:s fastighet som i sin tur rinner ut i Laxån. Detta bekräftas av Laxå Vatten. ESAB har uttryckt viss oro för att ombyggnationen skulle orsaka ett tillskott av vatten till krondiket. Laxå Vatten tror inte att volymerna från bangården ska vara av sådan storlek att det påverkar krondiket.

Trafikverket informerar även om att placeringen av den nya gångbron har anpassats för att inte hamna i konflikt med den dagvattenledning som korsar bangården.

I samband med ombyggnaden önskar Laxå Vatten infodra dagvattenledning och avvattningsledningarna under spåren. Laxå Värme önskar även att reliniera sin fjärrvärmeledning längs befintlig järnvägsbro över Laxån och gång- och cykelvägen. Trafikverket har tidigare haft dialog med Laxå Vatten om detta och även diskuterat om detta arbete eventuellt skulle kunna ingå i projektet för bangårdsombyggnad. Trafikverket kommer inte utreda eller detaljprojektera mer i detta skede. Frågan hanteras vidare efter det att järnvägsplanen har fastställts.

3.3.3. Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöte med T-Schakt 2023-10-25

Ett samrådsmöte genomfördes med T-Schakt på plats vid bangården i oktober 2023 där Trafikverket informerade om status i projektet. T-Schakt såg positivt på att terminalen stängslas in. T-Schakt ville inte ha någon grind över spår, men såg inte några problem med grindar vid lastbilarnas infart.

Utöver stängslingen diskuterades nu gällande arrendeavtal. Båda parterna var eniga om att verksamheten bör kunna fortsätta om än med viss påverkan under byggtiden.

Samrådsmöte på orten, 2023-12-07

Ett samrådsmöte på orten har erbjudits fastighetsägare och de som kan antas bli särskilt berörda 2023-12-07. Minnesanteckningar finns diarieförda under projektets ärendenummer, TRV 2020/51145. Under samrådet presenterade Trafikverket bland annat identifierade brister och problem, Trafikverkets planeringsprocess och tidplan för projektet, planerade åtgärder samt frågor om markåtkomst. Utöver presentationen fanns även möjlighet för de närvarande att ställa frågor till Trafikverkets representanter.

Under samrådsmötet inkom frågor om åtgärderna på järnvägsspåren. Bland annat varför spåravståndet behöver öka i samband med ombyggnationen. En fråga inkom även gällande vilken hastigheten kommer att vara på Värmlandsbanan efter ombyggnationen.

En synpunkt inkom även från en individ som arbetar som lokförare. Hen tyckte att det saknas möjlighet att ställa upp vagnar och lok när spår 5 utgår.

Trafikverkets svar

Spåravstånden behöver öka för att göra det möjligt att anlägga spärrstaket mellan spår 1 och 2. Spärrstaket anläggs för att förhindra spårspring. Ett ökat spåravstånd gör det även möjligt att bredda och rusta upp mittplattformen mellan spår 2 och 3.

De spår som utgår (spår 5-8) är idag i stort sett outnyttjade och Trafikverket ser därmed inget behov av att behålla dessa. Spår 12 och 13 kommer att kvarstå i befintligt läge och utförande och Trafikverket har en kontinuerlig dialog med T-Schakt som nyttjar spåren.

Ytterligare frågor inkom gällande resandeutbyte och tillgänglighet. En sådan fråga gällde om spår 1 fortfarande kommer vara tillgänglig för resandeutbyte via sidoplattformen.

Frågor lyftes även om det kommer att finnas någon gångväg som ansluter till gångbron och mittplattformen från bangårdens norra sida samt om Trafikverket utrett en tunnel i stället för en bro. Ett exempel från Hallsberg lyftes, där det finns en tunnel som upplevs trygg jämfört med en bro och frågan ställdes varför en sådan tunnel inte kan byggas i Laxå.

Slutligen inkom frågor om gångbron kommer att vara tillgänglighetsanpassad och vad som kommer att hända om en hiss går sönder.

En person ansåg att det är onödigt med uppvärmda bänkar på mittplattformen eftersom resenärer kommer att använda stationen som väntrum vid eventuella tågförseningar.

Trafikverkets svar

Ja, sidoplattformen vid spår 1 kommer att ha samma funktion som idag.

Under arbetet med järnvägsplanen har en anslutning från den norra sidan av bangården utretts, men valts bort. Anledningen till detta är att kostnaderna för en nordlig anslutning har bedömts överväga nyttorna med en sådan utformning. Bangården kommer att stänglas in för att förhindra spårspring. Gående och cyklister norrifrån hänvisas till den befintliga tunneln under järnvägen som ligger öster om stationen.

En tunnel till mittplattformen, som alternativ till gångbro, har studerats men valts bort. Trafikverket bedömer att tunnel skulle medföra en stor påverkan på grundvattennivåerna inom ett cirka 3 kilometer stort område. Vidare skulle en tunnel innebära stora produktionstekniska utmaningar samt avsevärt större kostnader jämfört med en gångbro. Av dessa anledningar bedöms kostnaderna för en sådan tunnel överstiga nyttorna.

Gångbron kommer att vara tillgänglighetsanpassad och förses med väggar och tak. Utöver trapporna förses gångbron med dubbla hissar för att skapa redundans i händelse av att en hiss går sönder.

Bänkarna på mittplattformen kommer inte att vara uppvärmda.

Frågor om trygghet på stationsområdet inkom och om det kommer finnas kameraövervakning i området.

Trafikverkets svar

Frågan om kameraövervakning hanteras inte inom ramen för järnvägsplanen.

Under samrådsmötet lyfts frågor kring bullerfrågan. Trafikverket berättar att bullerberäkningar och åtgärder utförs inom järnvägsplanens område. Detta innebär att fastigheter i bostadsområdet Saltängen i detta projekt inte kommer att erbjudas några bullerskyddsåtgärder. Trafikverket har dock genomfört kompletterande bullerberäkningar i området och är medvetna om bristerna. Resultatet kommer att skickas vidare till ett annat projekt inom Trafikverket (Nationellt buller) för fortsatt hantering.

Frågor lyfts även vad gäller bullerberäkningarna och om dessa har tagit hänsyn till medvind samt hur mycket bullret kommer att öka när tåghastigheten återgår till 200 km/tim.

Trafikverkets svar

Bullerberäkningsmodellen tar hänsyn till medvind. Bullernivåerna bedöms öka med cirka 4-6 dBA till följd av att tåghastigheten återgår till 200 km/tim. Detta har bullerberäkningsmodellen tagit hänsyn till.

En boende längs Järnvägsplanen berättar att hen upplever vibrationer från de godståg som trafikerar bangården.

Trafikverkets svar

Trafikverket har inte bedömt att markförutsättningarna är sådana att risk för komfortstörande vibrationer föreligger, men kommer att undersöka frågan vidare.

Yttranden på samrådshandlingen

En person undrar vilken typ av vindskydd som planeras på plattformarna. Personen reser ofta och brukar frysa till följd av att befintliga vindskydd inte skyddar tillräckligt mot

vinden. Hen önskar att vindskydden utformas som mer av ett kurliknande vindskydd och att vindskyddet placeras med hänsyn till vindriktningen.

Trafikverkets svar

Mittplattformen kommer att utformas med ett kort tak i anslutning till gångbron. Längre västerut på plattformen kommer ett väderskydd anordnas. Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta i det fortsatta arbetet med utformningen av väderskyddet.

Frågor har inkommit huruvida Trafikverket utrett en tunnel i stället för gångbro till mittplattformen. En person anser att en tunnel skulle fungera betydligt bättre och vara bekvämare för resenärerna.

Trafikverkets svar

En tunnel till mittplattformen, som alternativ till gångbro, har studerats men valts bort. Trafikverket bedömer att tunnel skulle medföra en stor påverkan på grundvattennivåerna inom ett cirka 3 kilometer stort område. Vidare skulle en tunnel innebära stora produktionstekniska utmaningar samt avsevärt större kostnader jämfört med en gångbro. Av dessa anledningar bedöms kostnaderna för en sådan tunnel överstiga nyttorna. För att underlätta tillgängligheten till plattformarna kommer gångbron att förses med hiss.

För att minska oljud och spårspring väster om stationen inkommer ett förslag om att bygga ett plank, som vid infarten till Hallsberg. En sådan lösning bedöms inte ta mycket markyta och är en bättre lösning än en jordvall som man ändå behöver sätta staket på för att undvika spårspring och att detta blir en pulkbacke vintertid. Personen anser även att det skulle passa med kolonilott mellan planket och Järnvägsgränd så att marken också kan skötas om.

Trafikverkets svar

Trafikverket har utrett behoven av bullerskyddsåtgärder i området och föreslår en kombination av bullerskyddsskärm och bullerskyddsvall. Dessa anläggs primärt för att minimera bullernivåerna i området, snarare än att förhindra spårspring. Bullerskyddsskärmarna utformas dock för att inte vara klättringsbara. En bullerskyddsskärm är sammantaget en dyrare lösning jämfört med en bullerskyddsvall, vilket medför att kostnaderna för att anlägga en bullerskyddsskärm, i stället för en bullerskyddsvall, på den aktuella sträckan överstiger nyttorna. Det finns vidare ett överskott av massor i projektet som kan nyttjas för att anlägga bullerskyddsvallen, vilket minskar kostnaderna ytterligare.

För att förhindra spårspring kommer bangården att stängslas in samt att spärrstaket kommer att anläggas mellan spår 1 och 2. Vid bullerskyddsvallen kommer stängslet att anläggas på vallens krön.

Frågan om kolonilott är inget som Trafikverket kan ta beslut om.

Det uttrycks glädje över järnvägsplanens intentioner för att säkra en effektivare Västra stambana och för att öka kapaciteten på järnvägsnätet. En person önskar däremot att byggstart tidigareläggs till tidigt 2026 eller så snart järnvägsplanen vunnit laga kraft. Detta för att få till en så snabb standardförbättring som möjligt på en av Sveriges mest belastade stambanor.

Trafikverkets svar

Trafikverket ser inte att det är möjligt att tidigarelägga byggnationen till 2026. Efter att arbetet med järnvägsplanen färdigställts behöver projekteringen och produktionsmetoder

fördjupas i en bygghandling. Slutligen, efter det att järnvägsplanen vunnit laga kraft, behöver en entreprenör upphandlas. Allt detta sammantaget gör att byggnationen tidigast kan inledas under 2027.

Samrådsmöte med företagare i Laxå kommun 2024-01-09

Trafikverket medverkade 9 januari 2024 på Trafikverket på ett frukostmöte med företagare i Laxå organiserat av Laxå kommun. Trafikverket informerade om projektet, Trafikverkets planeringsprocess och tidplanen för bangårdsombyggnaden.

Laxå Special Vehicles och Talent Plastics framförde att de upplever höga bullernivåer vid parkeringen samt på logistikytorna mellan järnvägen och byggnaderna. Trafikverket förklarade att Trafikverket inte kan åtgärda buller ur detta hänseende. Båda parterna avsåg att skicka in samrådsyttranden med dessa synpunkter.

Talent Plastics ansåg även att fastighetsstängslet längs Talent Plastics fastighet inte kan ersätta ett suicidstängsel och att Trafikverket måste ansvara för detta.

Laxå Special Vehicles har upplevt stenskott från järnvägen som orsakat skador, men har hittills inte upplevt något gehör från Trafikverket för detta.

Företagen berättar även om en upplevd farhåga att den höjda hastigheten till 200 km/tim efter ombyggnaden kommer att medföra ett försämrat resandebud för Laxå. Trafikverket uppmanade deltagarna att ta upp frågan med kommunledningen och med politiska företrädare, främst på regional nivå.

Sveaskog

Sveaskog vill att den väg som löper norr om och parallellt med själva stationsområdet inte på något sätt blockeras under själva ombyggnaden. Sveaskog behöver ha full tillgänglighet till vägen för att komma åt sin mark.

Trafikverkets svar

Under byggtiden kan framkomligheten på vägar och gator i bangårdens närhet tillfälligt komma att påverkas till följd av att transporter och arbetsmaskiner förekommer i området. Ingen väg eller gata planeras stängas av under byggtiden.

Laxå Special Vehicles

Utifrån det underlag som presenterats gällande bullernivåer med de planerade förändringarna från Trafikverket ser företaget betydande påverkan på ljudnivån för sina medarbetare. Företaget har en farhåga att nivåerna uppgår till ett behov av att skydda sina medarbetare.

Vad gäller vibrationer bedömer företaget att en ökad hastighet riskerar medföra ökade vibrationer längs järnvägssträckans mot företagens fastigheter, vilket potentiellt kan påverka strukturer och byggnader i närheten. Användning av känsliga utrustningar kan komma att påverkas.

Givet stambanans dignitet och målsättningen med byggprojektet ser företaget risker med att hastighetsökningen och det höga kapacitetsutnyttjandet på sträckan Göteborg-Stockholm på sikt kan leda till färre tågstopp vid Laxå station. Det vore en negativ utveckling inte bara för företaget, utan samtliga arbetsgivare på orten som är beroende av inpendlande kompetens.

Vidare är företagets ambition att skapa ett mer hållbart samhälle. Där alternativ till pendling med bil är ett nyckelområde där företagets personal (och andra företag i kommunen) kan bidra till en markant lägre miljöbelastning. En minskning av antalet tågstopp vid Laxå

station påverkar signifikant attraktionskraften för framtidens arbetskraft, där ett hållbart samhälle är av största vikt.

Företaget ser risker, med en högre hastighet förbi Laxå, med att stenskott från järnvägsspår blir mer frekventa och utgör en utökad fara för företagets medarbetare, fastigheter och fordon.

Företaget har naturligtvis förståelse för att förändringar i tågtrafiken är nödvändig. I deras intresse inte minst för att säkra vägen till och från avstigningen på spårområdet, men även för att underlätta inpendlingen inom Laxås uppsamlingsområde. Potentiella och identifierade risker hanteras inom byggprojektet. Därför ber företaget om att överväga och adressera även potentiella risker som lyfts i detta yttrande och föreslår följande åtgärder:

- Utföra riskanalys för att bedöma identifierade potentiella risker och föreslå lämpliga skyddsåtgärder. Så som att exempelvis förlänga bullerplank. Vilket skulle kunna reducera risken för både ljudnivå och stenskott.
- Att till beslutsinstans bidra med genomförd bedömning i frågor kring eventuella detaljplaneförändringar i närområdet

Trafikverkets svar

Riksdagen har antagit riktvärden för buller som gäller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Riktvärdena har konkretiserats av Trafikverket (Riktlinje TDOK 2014:1021), utifrån vad som anses vara en god eller i vissa fall godtagbar miljö. Värdena ska utgöra ett stöd vid Trafikverkets bedömningar om behov av utredningar och genomförande av skyddsåtgärder mot höga buller- och vibrationsnivåer. Ombyggnationen av Laxå bangård klassas som väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Vid väsentlig ombyggnad av infrastruktur finns inga riktvärden för verksamhetslokaler för Trafikverket att förhålla sig till.

Vad gäller komfortvibrationer (vibrationer som påverkar människors hälsa) finns riktvärden för bostäder och vårdlokaler, men inte för verksamhetslokaler. Således finns inga riktvärden för Trafikverket att förhålla sig till. De riktvärden som finns för komfortvibrationer är lägre än de nivåer som skulle krävas för att skador på byggnader skulle uppstå. Trafikverket bedömer att risken för komfortvibrationer i området är låg. Detta då byggnaderna i området är grundlagda på fasta jordarter (såsom sandig morän, postglacial finsand, berg och isälvs sediment) som har låg till måttlig förmåga att sprida vibrationer.

I kommande skede kan det bli aktuellt att genomföra en riskbedömning avseende risk för skador på närliggande byggnader till följd av vibrationer under byggskedet. Detta är däremot inte en fråga som hanteras inom ramen för järnvägsplanen. Omfattning av denna riskbedömning beror på valda produktionsmetoder samt i vilka områden som vibrationsalstrande arbeten kan vara aktuellt.

Trafikverket råder inte ensam över trafikeringen. Trafikering sker i samråd med trafikoperatörerna och den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Den höjda kapaciteten på Västra stambanan förbättrar förutsättningarna för arbetspendling i regionen då restiderna förkortas. Den förbättrade kapaciteten ger vidare en ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet för såväl medborgares som näringslivets resor.

I arbetet med järnvägsplanen ingår ett arbete med att identifiera risker samt föreslå lämpliga skyddsåtgärder för att hantera dessa. De bullerskyddsåtgärder som föreslås är baserade på de bullerberäkningar som genomförts utifrån de riktvärden som Trafikverket

har att förhålla sig till. Ur ett bullerperspektiv ser Trafikverket inte att det är motiverat att anlägga bullerskyddsåtgärder i form av bullerskyddsskärm öster om bangården. Vad gäller stenskott från järnvägen är detta inte ett vanligt förekommande fenomen då rälen ska ligga fri från omgivande ballast. Särskilda skyddsåtgärder avseende stenskott bedöms således inte vara nödvändiga.

Trafikverket för en dialog med Laxå kommun kring järnvägsplanens påverkan på detaljplaner. Bedömning av påverkan på detaljplaner gäller endast detaljplaner där Trafikverket tar mark i anspråk.

Talent Plastic

Företaget vill inte att deras befintliga stängsel ska svara för säkerheten in till bangården från den nordvästra sidan vid deras fastighet. Företaget önskar att Trafikverket fortsätter med sitt stängsel utanför företagets befintliga stängsel så att Trafikverkets stängsel blir säkerheten in till bangården.

Trafikverkets svar

Verksamhetens stängsel är placerat längst in på en fastighet som är stängslad och försedd med grind mot den Vattugatan och i och med detta har allmänheten inte fritt tillträde till fastigheten. Trafikverket ser inte att det är motiverat med dubbla stängsel mot bangården, bland annat då driften av stängslet skulle försvåras. Trafikverket ämnar fortsatt föra dialog med den aktuella fastighetsägaren i frågan.

Samrådsmöte med ESAB 2024-05-16 samt uppföljande samtal och synpunkt 2024-05-30

Trafikverket träffade ESAB 2024-05-16 på plats i Laxå i samband med ett platsbesök. Vid mötet fick Trafikverket möjlighet att observera ett krondike på ESAB:s fastighet som Trafikverket bedömer är mottagare av del av bangårdens dränering. I samband med detta uttryckte ESAB en oro för att Trafikverket skulle tillföra stora volymer vatten till krondiket som en följd av bangårdsombyggnaden. Detta då ESAB uppger att de har idag har problem med sitt dagvatten i samband med skyfall.

ESAB inkommer även skriftligen med synpunkterna och i ett uppföljande samtal 2024-05-30 meddelar Trafikverket att vatten från bangården kommer att samlas upp och fördröjas i en fördröjningsdamm på Trafikverkets fastighet innan det släpps vidare och att det endast kommer handla om begränsade volymer då flödena från bangården inte bedöms öka jämfört med i dagsläget. Trafikverket har även samrått frågan med det kommunala vattenbolaget som delar Trafikverkets bedömning.

3.3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Region Örebro län – samrådsmöte 2023-12-11

Ett samrådsmöte genomfördes 2023-12-11 mellan Trafikverket och Region Örebro län. Trafikverket informerade om tidplan samt planerade åtgärder.

Vid mötet lyftes en fråga om projektet har samordnats med andra projekt som kommer att genomföras på Västra stambanan under 2028. Trafikverket arbetar internt med frågan om samordning samt samordning med externt med trafikoperatörer. Beslut om banarbetstider fattas 2 år innan tidtabell börjar gälla. Region Örebro län och Trafikverket kommer att undersöka behoven för ytterligare samordning vad gäller trafikpåverkande åtgärder.

Regionen inkommer med önskemål om att Trafikverket kompletterar planhandlingarna med analyser över hur resenärerna tar sig till stationen från den norra sidan om bangården. Trafikverket tar med sig förslaget.

Gångbron och dess anslutning till mittplattformen diskuterades. Trafikverket informerade regionen om att bron endast sträcker sig till mittplattformen från den södra sidan. Tidigare i processen har Trafikverket studerat en gångbro som sträckte sig över hela bangården och med en anslutning även på den norra sidan. Då kostnaderna för ett sådant alternativ däremot bedömts överväga nyttorna har denna utformning valts bort under planläggningsprocessen.

Trafikverket informerar om att samordning skett mellan Trafikverket och Laxå kommun vad gäller placering av gångbron. Regionen skickar med Trafikverket att det redan idag kan vara en idé att samordna sig med Laxå kommun vad gäller att göra gångtunneln öster om bangården mer inbjudande för gående och cyklister.

Regionen lyfte att kommunen upplever att tågen idag passerar för fort. Trafikverket har genomfört samrådsmöten med kommunen samt att kommunen skriftligen yttrat sig på det tidigare samrådsunderlaget. Ytterligare samråd med kommunen är inplanerad. Gällande frågan om tågens hastighet svarade Trafikverket att hastigheten kommer att kunna höjas till 200 km/tim när de planerade åtgärderna finns på plats. Detta kommer att minska restiderna. Kommunen har önskat att fler tåg ska stanna i Laxå samt att fler tågstopp på fler platser i den närmsta regionen, men detta är inte en fråga som Trafikverket kan hantera. Trafikeringen är upp till operatörerna att bestämma.

Slutligen lyftes en fråga om det är möjligt att få till säkerhetshöjande åtgärder såsom stängsel innan produktionen inleds. Trafikverket svarar att det inte är möjligt att inleda sådana åtgärder förrän järnvägsplanen fastställts och entreprenör finns på plats.

Region Örebro län ämnar inkomma med ett formellt yttrande på samrådshandlingen efter årsskiftet.

Region Örebro län – yttrande samrådshandling

Region Örebro län är positivt inställda till att Trafikverket ska bygga om Laxå bangård och station på det vis förslaget beskriver. Tågens framkomlighet behöver prioriteras och åtgärder för att minska spårsporing behövs på flertalet stationer i Örebro län, främst i Laxå, på Örebro Södra och i Frövi.

Laxå bangård ska enligt förslaget anpassas för 750 meter långa tåg. Region Örebro län vill framhålla att det är viktigt att Trafikverket väljer en lösning som inte hindrar framtida utbyggnad till 1 000 meter långa tåg. Genom Örebro län färdas godståg från alla väderstreck och de allra flesta tågen rangeras i Hallsberg. Men även i Hallsberg behöver godsbangården byggas om för ökad kapacitet och så även personbangården. När detta görs vore det klokt av Trafikverket att redan nu planera för att en del av uppställningsplatserna i Hallsberg tillfälligt skulle kunna flyttas till Laxå bangård. Behövs då längre spår än planerat i Laxå kan det tas omhand i denna järnvägsplan.

Region Örebro län tycker att stationsutformningen i förslaget är bra men det saknas en del beskrivningar gällande den anslutande infrastrukturen som behövs för att tågfunktionen ska fungera. Parkeringsplatser för cykel och bilar, bussangöring samt gång- och cykelstråk till och från stationen är några exempel. Region Örebro län ser fram emot att bidra i den fortsatta processen med järnvägsplanen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för regionens yttrande.

Föreslagen utformning av bangården omöjliggör inte en förlängning i riktning västerut i framtiden.

Trafikverket kommer att komplettera plan- och miljöbeskrivningens beskrivningar av anslutande infrastruktur enligt regionens önskemål.

Skanova

Skanova meddelar att de har ledningar i området och att underlag kan hämtas från ledningskollen. Skanova önskar att ledningarna i så stor utsträckning som möjligt får ligga kvar i befintligt läge och att eventuell flytt av ledningarna utförs efter samordning med Skanova.

Trafikverkets svar

Trafikverket har kännedom om Skanovas ledningar och kommer fortsatt att föra en dialog med Skanova i händelse av att flytt av ledning är aktuellt.

Ellevio

Ellevio meddelar att de har elledningar (såväl markförlagda som luftledning) i området som försörjer befintliga byggnader. Från Ellevios fördelningsstation strax söder om det aktuella området utgår en luftledning som passerar över utredningsområdet.

Befintliga elanläggningar ska beaktas i samband med markarbeten och de förändringar som ombyggnaden kommer att medföra. Åtgärder i Ellevios anläggningar utförs efter beställning till Ellevio och bekostas av beställaren.

I övrigt har Ellevio inget att erinra.

Trafikverkets svar

Trafikverket har kännedom om Ellevios anläggning och bedömer att ledningarna inte kommer att påverkas av planerade åtgärder. Trafikverket kommer fortsatt föra en dialog med Ellevio.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen.



TRAFIKVERKET

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se