

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Gustafs – Kapacitetshöjande åtgärder

Dalabanan

Sätters Kommun, Dalarnas Län

Järnvägsplan, 2020-03-01

Projektnummer: 146568



Trafikverket

Röda vägen 1

781 89 BORLÄNGE

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse – Gustafs - Kapacitetshöjande åtgärder Dalabanan

Författare: Atkins Sverige AB

Dokumentdatum: 2017-05-19

Ärendenummer: TRV 2017/33978

Objektsnummer: BVST016

Uppdragsnummer: 146568

Version: 1.0

Kontaktperson: Riitta Petterson

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
SAMRÅDSKRETS	4
SAMRÅD	4
2017-03-27 Samråd med Länsstyrelsen i Dalarna, tidigt skede	5
2017-03-27 Samråd med Sätters kommun, tidigt skede	6
2017-05-04 Samråd med Ledningsägare, tidigt skede	6
2017-05-09 Samråd med allmänheten och enskilda berörda, tidigt skede	7
Synpunkter som kommit in skriftligen till Trafikverket före 2017-05-17	9
2017-05-10 Kompletterande samråd med Säter kommun, tidigt skede	12
2018-06-13 Kompletterande Samråd med allmänheten, tidigt skede	13
Synpunkter som kommit in skriftligen till Trafikverket under Samrådsmötet och efter samrådsmötet	14
2019-04-23 Samråd med Sätters kommun, samrådshandlingsskede	16
2019-04-23 Samråd med Länsstyrelsen Dalarna, samrådshandlingsskede	17

Sammanfattning

Järnvägsplanarbetet gällande ombyggnad av befintlig driftplats i Gustafs har pågått från slutet av 2016. Under projektets gång har justeringar gjorts för driftplatsens placering. En gc-tunnel har också tillkommit för att höja säkerheten bland annat för den skolväg som passerar järnvägen idag.

Under projektets gång har flera samråd genomförts, dessa sammanfattas under rubriken samråd. Synpunkter som framkommit under eller i anslutning till samråden samt Trafikverkets svar redovisas också under rubriken samråd.

Planläggningsbeskrivning

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. I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråden, vilka samrådsformer som planeras, när samråden är tänkta att genomföras och den tänkta samrådsplatsen.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet finns tillgänglig på trafikverkets hemsida.

Samrådsplats

Samrådsplatsen har valts utifrån de som kan komma att bli berörda av ombyggnaden: berörda enskilda fastighetsägare, berörda ledningsägare samt Sätters kommun. Dalabanans intressenter har bjudits in till samråd då de är aktiva vad gäller upprustning av Dalabanan.

Samrådsplatsen utgörs av de som anses kan bli berörda av ombyggnaden:

- Länsstyrelsen Dalarna
- Sätters kommun
- Berörda enskilda fastighetsägare kring mötesstationen Gustafs i Mora by
- Allmänheten
- Berörda ledningsägare
- Dalabanans intressenter

Samråd

Under projektets gång har följande samråd hållits:

- 2017-03-27 Samråd med Länsstyrelsen Dalarna i tidigt skede
- 2017-03-27 Samråd med Sätters kommun i tidigt skede
- 2017-05-04 Samråd med ledningsägare i tidigt skede

2017-05-09	Samråd med allmänheten tidigt skede
2017-05-10	Kompletterande samråd med Sätters kommun tidigt skede
2018-06-13	Kompletterande samråd med allmänheten tidigt skede
2019-04-23	Samråd med Sätters kommun, samrådshandlingsskede
2019-04-23	Samråd med Länsstyrelsen Dalarna, samrådshandlingsskede
2019-04-24	Samråd med Ledningsägare. samrådshandlingsskede
2019-05-03	Samråd med Ledningsägare Sätters kommun, samrådshandlingsskede
2019-06-18	Samråd med allmänheten, samrådshandlingsskede

Redogörelse för samråden samt synpunkter från och i anslutning till dessa redovisas nedan:

2017-03-27 Samråd med Länsstyrelsen i Dalarna, tidigt skede

Trafikverkets projektledning och representanter från konsulten Atkins Sverige AB träffade representanter från Länsstyrelsen den 17/03/27. Trafikverket visade gällande förslag för ombyggnad av befintlig driftplats i Gustafs. Nedan redovisas de synpunkter som framkom under samrådet.

Synpunkt 1

Buller och vibrationer lyftes i förhållande till fördjupad översiktsplan och detaljplan och till planerad bebyggelse söder om spårområdet. Hur hanteras detta? Kommunen har väl räknat med nuvarande nivåer när de planerat bebyggelse – hur hanteras detta? Hur ska kommunen ta hänsyn till de förmodade förhöjda nivåerna av buller och vibrationer som uppstår genom den ökade trafik som dessa åtgärder möjliggör?

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar fram en bullerutredning inom järnvägsplanearbetet och vidtar eventuella nödvändiga åtgärder som påkallas av projektet. Därutöver utreds buller i Säter kommuns pågående detaljplanearbete.

Synpunkt 2

Länsstyrelsen uppmärksammade att två plattformar eventuellt kommer att anläggas vid mötesstationen. Beslut kring placeringen/förlängningen av mötesplatsen blir därför styrande för den framtida utvecklingen av hela Mora by. Ett sådant scenario skulle troligtvis leda till att Mora by utvecklas kring denna station med nya byggnader och service vilket kan leda till att mer jordbruksmark tas i anspråk, vilket inte är önskvärt.

Trafikverkets svar:

I detta läge övervägs flera olika alternativ till utformning. Lokalisering av mötesstation bestäms efter samråd för att finna den bästa lösningen för berörda intressen. I detta beslut vägs även inanspråktagande av jordbruksmark och annan mark in.

Synpunkt 3

En förlängning norrut innebär att hela Mora by delas i två delar och skulle i så fall kräva att man bygger en planskild korsning där.

Trafikverkets svar:

Trafikverket inser den barriäreffekt som en stängning av befintlig plankorsning skulle innebära. En planskild gång- och cykeltunnel övervägs som ersättning. Övrig fordonstrafik kan åka via väg 790 för att ta sig mellan den östra och den västra delen av Mora by. Samtliga alternativa placeringar av driftplatsen som diskuteras i detta skede kan kombineras med en planskild undergång.

2017-03-27 Samråd med Sätters kommun, tidigt skede

Vid ett första tidigt samråd med Sätters kommun angående åtgärder vid Gustafs mötesstation i Mora by 2017-03-27 framkom följande:

Synpunkt 1

Hänsyn behöver tas till möjligheten att anlägga framtida sidoplattform/-ar.

Trafikverkets svar:

Utbyggnaden av driftplatsen ska möjliggöra framtida plattformar.

Synpunkt 2

Sätters kommun lyfte behovet av vidare utredning kring plankorsningen. Driftplats med och utan plankorsning påverkar hastigheten på denna del av banan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har utrett flera alternativa placeringar av driftplatsen i Gustafs. Frågan om det går att göra korsningen planskild kvarstår att utreda.

2017-05-04 Samråd med Ledningsägare, tidigt skede

Inbjudan till samråd via Skype har skickats till ledningsägare den 2017-05-04 kl 12, men ingen av dem deltog.

De ledningsägare som kallades till Samråd var:

- Tarmo Loikas, Tarmo.Loikas@skanova.se
- Malin Åkesson, Malin.Akesson@skanova.se
- Samuel Marklund, Samuel@sanwigsolutions.se
- Anna Nygren, anna.nygren@kommun.sater.se
- Per Gilen, per.gilen@hedemoraenergi.se
- Andreas Evaldsson, andreas.evaldsson@hedemoraenergi.se

Det var endast Hedemora Energi som svarade att de inte har ledningar där och de ledningar som de har ansvar för slutar mot gränsen till Säter. De andra ledningsägarna har fått chansen att delta i mötet, men svarade aldrig.

I samrådsunderlaget finns en kort redogörelse för vilka ledningar i Mora by som påträffats vid utdrag ur www.ledingskollen.se.

2017-05-09 Samråd med allmänheten och enskilda berörda, tidigt skede

Samråd med allmänheten 2017-05-09 annonserades i Dalarnas tidningar (Borlänge tidning och Södra Dalarnas tidning) och Dala Demokraten 170429. Mötet annonserades även i Annonsbladet 170430 samt i Post och inrikes Tidningar 170502.

Brev till enskilda berörda skickades ut 2017-04-20.

Trafikverket och konsult redogjorde för planeringsläget inom järnvägsplanarbetet. Synpunkter som framkom under detta möte redovisas nedan:

Synpunkter om plankorsningen generellt

Det finns boende på båda sidor om plankorsningen och det finns service i form av exempelvis skola och förskola på båda sidor om korsningen. Exempelvis finns förskola på den västra sidan och skola finns på den östra sidan om järnvägen. Barn med och utan sällskap av lärare och föräldrar passerar denna korsning dagligen. Samhället växer på den västra sidan av spåret och korsningen är den enda lämpliga passagen till den östra delen för gång och cykeltrafik. Det finns alltså ett uppenbart behov att passera korsningen dagligen på ett säkert sätt. Ersättningsvägen som finns kan fungera för bil, men inte för gång och cykeltrafik, men man vill ändå helst även ha en planskild passage för bil på platsen.

Flera boende i Mora by vill alltså att Trafikverket gör något åt befintlig plankorsning som de upplever och vittnar om är osäker och dessutom orsakar vibrationer.

Synpunkter om säkerhet

Olika risksituationer och incidenter kring plankorsningen togs upp av flera närboende, flera vittnar om exempel där tåg har passerat korsningen trots att bommarna har varit uppe. När det gäller bussar och skolbusstrafik så uppges att föraren inte har fullgod sikt längs spåret när han skall passera plankorsningen, han måste köra ända ut i spåret för att kunna se längs spåret. Närboende vittnar om att barn ofta leker och cyklar på spåren. Det finns säkerhetsstaket uppsatta runt driftplatsen så den enda tillgången till spårområdet är via den befintliga plankorsningen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket menar att det befintliga vägskyddet är så kallad helbom med ljud- och ljussignaler och fullt godkänt skydd för den befintliga spår och signallösningen. Därför finns heller inga krav på att passerande trafikanter ska ha fullgod sikt längs spåret vid passage. Bommarna kan vara uppe i enstaka fall då banarbetsfordon passerar korsningen med låg hastighet under banarbeten, men inte i övrigt när tåg passerar.

Synpunkter om säkerhet, fortsättning

En kvinna har kört igenom bommarna vid ett tillfälle och in i en trädgård.

Trafikverkets svar:

Trafikverket menar att bommarna är gjorda så att man ska kunna köra igenom dem med en bil. Det är viktigt att det går relativt lätt att köra med bil genom bommarna om det genom en olyckshändelse skulle bli så att en bil råkar fastna mellan bommarna vid fällning för tågpassage.

Synpunkter om vibrationer

Vibrationer från plankorsningen har också noterats. Närboende menar att man upplever det som att det är själva plankorsningen som orsakar vibrationerna i marken. Man har anmält och de har varit och mätt på platsen, men inga avhjälpande åtgärder har genomförts. När tjälen sätter in så blir det värre. Vad gäller buller så har närboende fått nya bullerfönster i sina hus, vilket har avhjälpt problemen något och minskat bullernivåerna inne i husen, men vibrationerna upplever man att inte att man gjort något åt.

Synpunkter/önskan om planskildhet för bil

Man vill ha en ordentlig planfri vägpassage även för bil, inte bara för cykel och gångtrafik. Detta tycker man att Trafikverket kan kosta på sig när de bygger så många andra stora projekt som kostar väldigt mycket pengar. Kostnaden för en ny planskild bilkorsning jämförs med andra stora åtgärder och lösningar längs tågsträckor som har betydligt mindre trafik, exempelvis längre norrut i Sverige.

En fråga från en närboende: Har man gjort någon mätning av hur mycket trafik som går över plankorsningen? Man menar att det är mycket "nyttotrafik" som passerar befintlig plankorsning som ligger mitt i byn. Det skulle bli en omständlig omväg för dessa att åka runt på ersättningsvägen som passerar väster om Mora by. Man anser att det finns gott om plats för att åstadkomma en planfri korsning även för bil.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har inte undersökt hur mycket trafik som passerar korsningen. Någon utredning kring att bygga en planskild korsning på platsen har ännu inte gjorts. Trafikverket överväger om förutsättningarna för en planskild korsning skall studeras närmare inom projektet. Det skulle innebära stora kostnader som måste vägas mot kostnader för andra åtgärder inom Trafikverkets olika projekt.

Synpunkter om användning av vägar

Man uttrycker oro över hur Trafikverket ska använda enskilda vägar och samfällighetsvägar i samband med projektering och entreprenad. Vägar har redan använts i samband med markundersökningar utan att samfällighetsföreningarna har blivit kontaktade.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har avtal med vissa vägsamfälligheter och hänvisar entreprenörer i första hand till dessa vägar.

Synpunkter om användning av vägar, fortsättning

Vems är då ansvaret? Trafikverket eller deras underkonsulter? Undrar en av de boende som upplevt dessa problem.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har alltid ansvar för sina underkonsulter.

Synpunkter som kommit in skriftligen till Trafikverket före 2017-05-17

Synpunkt 1

Närboende anser att det bästa alternativet vore att bygga en tunnel för fordon och fotgängare där den nuvarande korsningen är placerad och att man jobbar på att få plattformar för att eventuellt kunna göra av- och påstigningar.

Trafikverkets svar:

Frågan om en eventuell planskildhet som ersättning för befintlig plankorsning hanteras i det fortsatta arbetet.

Synpunkt 2a

Ni borde ha kommit ut med information till alla boende i Mora by angående detta möte som ägde rum igår och inte bara kontaktat företagen i byn.

Trafikverkets svar:

Annonsering har skett enligt beskrivning ovan i flera olika tidningar som finns tillgängliga för allmänheten.

Synpunkt 2b

Ska hastigheten höjas till 160 km/h genom Mora by, bör järnvägsövergången stängas helt för våra barns säkerhet.

Trafikverkets svar:

Utformningen är i dagsläget inte beslutad. Nuvarande hastighet 160 km/h bibehålls vid vissa utformningar. För att kunna höja hastigheten över 160 km/h måste plankorsningen stängas. Beslut om utformning beslutas i det fortsatta arbetet.

Synpunkt 2c

Om järnvägs korsningen stängs måste en trygg väg till Enbacka skola byggas för våra barn. Helst en tunnel för gång och cykel. Som vägen ser ut idag skulle våra barn helt bli instängda här upp, det finns ingen cykel/gångväg ner mot Gustafs i dagens läge, utan vår trygghet har varit att de har kunnat cykla/promenerat ner längs med bullerbacken, men då måste de i dagsläget korsa järnvägen.

Trafikverkets svar:

Frågan om eventuell planskildhet hanteras i kommande planskeden.

Synpunkt 3

Från boende utanför Mora by. Efter mötet blev det ännu mera uppenbart att ni bör överväga att bygga bort den befintliga plankorsningen och ersätta den med en underfart. Om den ska vara enbart för gång och cykel eller för fullhöga motorfordon eller underfart med begränsad höjd för typ räddningsfordon eller jordbruksfordon, det får väl utredas vidare.

Personligen tycker jag att det borde räcka med en gång och cykelunderfart, men förstår ortsborna som får en rejäl omväg. Man åker ju känslomässigt ut ur "bymiljö" för att åka en liten bit på "landsväg" för att sedan åka in i "bymiljö" igen. Kan man förändra den känslan genom några åtgärder på vägsystemet? I så fall kan man kanske blidka ortsborna. Ett förslag är att ta fram alternativ för en gång- och cykeltunnel och biltunnel (enkel skiss) som visar vilka ingrep som dessa skulle innebära för miljön i Mora by. Säter kommun borde även fundera vidare hur en framtida hållplats med tillhörande parkeringar med mera ska utformas. Det fungerar ju med en GC-tunnel med parkeringar för bilar på båda sidor.

Vägen/underfarten bör ju samtidigt rätas ut och gå rakt istället för den krök som den gör idag.

Min andra åsikt var att ni bör, i samband med ombyggnaden av mötesstationen, även baxa den befintliga kurvan så att den klarar minst 200 km/h. Enligt tidigare utredning så gäller det cirka 1 m sidledes men ca 400 m i längd. Den klarar idag väl 180 km/h, men bör framtidssäkras för en höjning av sth till 200 km/h. Sträckan Stora Tuna till strax norr om Säter klarar 200 km/h. Dock inte kontaktledningen men den dag man byter den så kan man höja hastigheten till 200 på den sträckan. Hitintills den enda sträckan på Dalabanan som klarar det. Men vi hoppas det blir flera för att minska restiden för såväl pendlare som resenärer till Stockholm/Mälardalen.

Trafikverkets svar:

Frågan om eventuell planskildhet hanteras i det fortsatta arbetet. Fortsatt samråd kommer att ske i kommande skeden med bland andra kommunen och allmänheten angående hur kommunens planer påverkas av och påverkar dessa planer. Kurvrätningar finns även med som ett tänkbart alternativ i diskussionerna i detta läge. Utformning beslutas i senare skede.

Synpunkt 4

Från boende i Mora by:

Jag läste lite om projektet på trafikverket.se och har hört om det ett tag. Det samråd som hölls igår den 9 Maj i Gustafs (Kommentar: det hölls i Säter) kände jag inte till. Det berör ombyggnation på driftplats Gustafs (järnvägsövergången). Jättebra att järnvägen underhålls och effektiviseras så att fler tar tåget (gärna också fler godståg i stället för vägtransporter).

Jag undrar (tillsammans med andra boende och föräldrar till barn som går/cyklar över denna övergång på väg till skolan i Enbacka, Gustafs) om det kommer att finnas någon trygg alternativ väg att ta om den stängs temporärt eller permanent. Har ni kanske någon i åtanke?

Trafikverkets svar:

Det finns flera olika alternativa utformningar i detta planskede. Beslut om utformning sker i det fortsatta arbetet. Trafikverket förstår att det finns behov att passera över järnvägen i Mora by och håller med om att den väg som hänvisas till för biltrafik (väg 790) inte är lämplig för cykel och gångtrafik. Hur passage ska hanteras beslutas om i kommande planskede.

Synpunkt 5

Beträffande plankorsningen: Sätters kommun har de senaste 10 – 15 åren projekterat och sålt tomter (2 områden) inklusive större dagiscenter inräknat idrottsplan och idrottsplats. Dessa användare använder nämnda passage inklusive industritransporter m.m. Bästa och enda möjlig lösning är inlösen och byggande av en viadukt med mötesmöjlighet och fri höjd (4,5 m) inklusive sidoseparerad gc-väg.

Trafikverkets svar:

(Delar av synpunkten utelämnade på grund av svårighet att tyda den handskrivna texten. För att ta del av originaltexten, kontakta Trafikverket). Det finns flera olika alternativa utformningar i detta planskede. Beslut om utformning sker i kommande planskede. Trafikverket förstår att det finns behov att passera över järnvägen i Mora by. Hur passage ska lösas hanteras i kommande planskede.

Synpunkt 6

Är införstådd med att ni ska förlänga sidospåret för att öka kapaciteten, men om det även gäller höjning av hastigheten igenom Mora by så vill jag påminna om att det finns en plankorsning mitt i byn där det passerar både gående och cyklande trafikanter. Dessutom så åker även skolbussen över där. Vill inte tänka tanken vad som kan hända om det är halt väglag och bussen glider ut och kolliderar med ett tåg i 180 km/h. Att planera in en viadukt i Mora by, tvåfilig med separat gc och fri höjd måste väl ligga med i planeringen redan från början? Och att stänga plankorsningen är definitivt inget alternativ då det skulle dela byn i två delar.

Trafikverkets svar:

Det finns flera olika alternativa utformningar i detta planskede. Beslut om utformning sker i det fortsatta arbetet. Trafikverket förstår att det finns behov att passera över järnvägen i Mora by och håller med om att den väg som hänvisas till för biltrafik (väg 790) inte är lämplig för cykel och gångtrafik. Hur passage ska hanteras beslutas om i kommande planskede.

2017-05-10 Kompletterande samråd med Säter kommun, tidigt skede

Kompletterande samråd med Sätters kommun

Trafikverket bjöd in Sätters kommun till ett kompletterande samrådsmöte i tidigt skede gällande Järnvägsplan Gustafs. Syftet med mötet var att gå igenom de alternativa spårförslag som framkommit under arbetets gång. Spårförslagen som diskuterades på mötet var:

- En förlängning av befintlig mötesstation söderut, ny växel i norra änden. Plankorsningen kan bibehållas. Banans hastighet på 160 km/h bibehålles.
- En förlängning av mötesstationen norrut för att erhålla ett bättre växelläge samt en förlängning av den befintliga mötesstationen söderut. Plankorsningen kan bibehållas – tillåtet på grund av att mötesstationen inte medger samtidig infart över plankorsningen. Banans hastighet på 160 km/h bibehålles.
- En förlängning norrut mot den befintliga vägbron samt en förlängning söderut. Detta innebär att plankorsningen stängs och förslagsvis ersätts med en G7C-port. Hastigheten kan höjas till 180 km/h.
- Flytt och förlängning av mötesstationen söderut – för att få ett sydligt läge på eventuella framtida plattformar.

I samtliga alternativ kan plankorsningen stängas och eventuellt ersättas med en planskild passage.

Vid val av alternativ bör bland annat följande parametrar beaktas:

- Bästa tekniska lösningen inte minst utifrån ett underhållsperspektiv
- Möjlig hastighet på banan (STH)
- Säkerhet vad gäller bland annat plankorsningar
- Ett eventuellt framtida plattformsläge

Synpunkt 1

Kommunen vill se över sina detaljplaner och se om det är något som krockar.

Trafikverkets svar:

Eventuella synpunkter vägs in i senare planskede.

Synpunkt 2

Kommunen vill vara delaktiga och synliga i detta arbete för att få med de boende i och omkring Mora by med syfte att skapa en förståelse för läget när det gäller ombyggnation längs Dalabanan. Kommunen är angelägen om att få till en bra lösning för tågtrafiken och

en eventuell framtida plattform samt att finna en bra lösning för plankorsningen som alla berörda parter ser som riskfylld. Förvaltningsrätten har även pekat ut passagen som osäker när man har utrett skolskjutsärenden från ena sidan Mora by till den andra.

Trafikverkets svar:

Trafikverket menar att det är hård press att få igenom rådande tidplan som den ligger annars kan finansieringen av hela projektet försvinna. Ett scenario är att projektets finansiering kan utebli vid en tidsförskjutning, till exempel på grund av en överklagan av Järnvägsplanen. Det vill man undvika så långt det är möjligt. Här har kommunen en mycket viktig roll som kommunikatör mellan Trafikverket och politiker, boende, allmänhet och intressenter för att skapa en samsyn. Medel för eventuella planskildheter finns inte avsatta i projektet.

Synpunkt 3

Sätters kommun undersöker vidare om alternativa utformningar av en bättre industriinfart till Mora by, i syfte att fånga industri och näringsintressen i Mora by. Utveckling av industrier sker även ute närmare längs väg 790. Industriinfarten behöver byggas om vilket eventuellt leder till en reviderad detaljplan. Detta bör samordnas med järnvägsplanarbetet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har fortsatt och nära samarbete med Sätters kommun för att fånga upp alla intressen som finns.

Synpunkt 4

Sätters kommun erbjuder sig att sammanfatta en skrivelse som beskriver planprocessen i förutsättningarna för detta projekt och hur Sätters kommun ser på projektet.

Trafikverkets svar:

Industriinfarten behöver byggas om vilket eventuellt leder till en reviderad detaljplan. Detta bör samordnas med JP-arbetet.

Sätters kommun har önskemål om att säkra skolvägen till skolan i Mora.

2018-06-13 Kompletterande Samråd med allmänheten, tidigt skede

Ett kompletterande Samråd med allmänheten hölls den 2018-06-13 vilket annonserades i Borlänge tidning och Södra Dalarnas tidning 2018-06-09, Post och inrikes Tidningar 2018-06-08, samt Annonsbladet Hedemora/Säter 2018-06-10.

Brev till enskilda berörda skickades ut inför samrådet.

Samrådet, för allmänheten och enskilda berörda, rörde de planerade åtgärderna vid mötesstation Gustafs i Mora by. Det som tillkommit sedan föregående samråd är ett förslag

på en mer nordlig placering av mötesstationen samt en G/C-port placerad vid befintlig plankorsning med syfte att ersätta den befintliga plankorsningen. Synpunkter som framkom under detta möte redovisas nedan:

Synpunkter om en mer västlig respektive östlig placering av mötesstationen generellt

En placering av mötesstationen mer västerut leder till att Stationsvägen om befintlig plankorsning påverkas i större omfattning. Önskemål om en mer östlig placering framkom under mötet. Placeringen av driftplatsens läge har valts utifrån aspekter som teknisk lösning, behov av underhåll, eventuell framtida placering av plattformar, anspråkstagande av jordbruksmark, kostnader etc.

Synpunkter på en G/C-tunnel som ersätter dagens plankorsning i Mora by

Förslag på en G/C-tunnel placerad vid dagens plankorsning med syfte att ersätta denna innebär att vägnätet kring Morbyvägen påverkas i större eller mindre omfattning. Den innebär också att flera infarter kring Morbyvägen och från vägar i anslutning till Morbyvägen kommer att påverkas. Vid mötet framkom såväl positiva som negativa synpunkter, då intrång och förändrade vägnät upplevs ge påverkan för de boende i det aktuella områden. Det framfördes också missnöje över att dagens plankorsning ska ersättas med en G/C-tunnel istället för en planskild vägunderfart med G/C-väg. Man menar att detta leder till betydligt försämrad tillgänglighet för såväl boende som för de lantbrukare som berörs.

Synpunkter som kommit in skriftligen till Trafikverket under och efter samrådsmötet

Synpunkter om en mer östlig placering av planskild korsning

Många upplever stängning av plankorsningen som positiv då den ersätts med en planskild undergång. Flera fastighetsägare har dock önskemål om av en planskild korsning i form av en vägtunnel med utrymme för biltrafik, jordbruksmaskiner, gående och cyklister. Vidare menar flera fastighetsägare att det behövs fler än en möjlighet för fordonstrafik att korsa järnvägen i Mora by än passagen över järnvägen via väg 790.

Flera fastighetsägare har framfört att borttagningen av plankorsningen bör kompenseras med en fullhöjds passage för fordon-, gång- och cykeltrafik öster om den befintliga korsningen. Detta skulle förbinda idrottsområdet med villabebyggelsen norr om järnvägen. Fastighetsägare betonar även vikten av en utfart till åkrar och skogar. Det framkommer också önskemål om en cykelbro över järnvägen längs med väg 790.

Trafikverkets svar:

Vi flyttar växeln västerut för att få den i rakt läge. Krökta växlar kräver mer underhåll och är dyrare att hantera. Flytt av växeln enligt ovan medför att det blir dubbelspår vid plankorsningen, vilket inte är tillåtet vid ombyggnad. Ur trafiksäkerhetspunkt är det säkrare med en planskildhet, då vägen är skolväg. Det är orimligt stort ingrepp att anlägga en kombinerad järnvägsbro för bil och gång- och cykelväg i befintligt läge.

Samtliga övriga lokaliseringar som utretts innebär för stora ingrepp i befintlig miljö.

Säters kommun och Trafikverket har bedömt att befintligt läge är lämpligast för ny planskildhet. Vidare är vi överens att järnvägsbro över gc väg är tillräcklig ur ett tillgänglighetsperspektiv då omledningsvägar finns.

Synpunkter som rör förändringar i vägnätet och fastigheter

Att bygga underfart vid Morbyvägen påverkar många boende och leder till nya infarter till ett antal berörda fastigheter.

I och med utbyggnad av Mora by idrottsplats, ökar trafiken i området. Då plankorsningen stängs, och fordonstrafiken leds via väg 790, kommer resvägarna att förlängas mellan den norra och södra sidan av Mora by. Detta leder till ökad miljöpåverkan.

Boende i Mora by undrar hur bussförbindelserna påverkas av ombyggnaden.

Fastighetsägare som idag har fler infarter till garage/uthus och carport framför oro för att infarterna kommer att försämrats. De undrar också hur deras fastighetsgräns påverkas av planerad G/C-tunnel.

En fastighetsägare undrar hur deras fastighet kommer att nås via Stationsvägen i framtiden, då Sågvägen inte kommer att vara aktuell att belasta med trafik. Fastighetsägare menar att all tung trafik måste ledas bort från området kring lekparken.

Fastighetsägare i området menar att de inte ser någon anledning till att öppna Postvägen för trafik ut mot brandstationen. En sådan lösning skulle innebära mer trafik in på en väg som det idag är omöjligt att mötas på.

Trafikverkets svar:

Att ersätta dagens plankorsning med en gc-tunnel leder till att fordonstrafik kommer att ledas via väg 790 mellan den södra och den norra delen av Mora by. För ett begränsat antal fordonstransporter kommer detta att leda till längre resvägar vilket i sig leder till en negativ miljöpåverkan. Åtgärdens sammantagna inverkan på transportmönster och resvanor och därmed miljön är dock komplex och svår att bedöma.

Ombyggnaden till en gc-tunnel kommer att påverka kringliggande infarter och vägnät, vilket hanteras i kommunens pågående detaljplanearbete. I detaljplanearbetet hanteras också utformningen av framtida bussförbindelser i Mora by. Synpunkter på framtida infarter och vägnät kan lämnas inom ramen för kommunens detaljplanearbete.

Synpunkter på vibrationer

Flera fastighetsägare är oroliga för hur buller och vibrationer kommer att påverka deras fastigheter under ombyggnationen och med planerad utbyggnad. En fastighetsägare undrar hur buller och vibrationer kommer att åtgärdas då de idag får skador på fastigheten på grund av vibrationer. En annan fastighetsägare önskar att få vibrationsmätningar utförda på fastigheten före och efter ombyggnationen.

Trafikverkets svar:

Eventuella vibrationsskador under nuvarande förhållanden anmäls på Trafikverkets hemsida.

Inom järnvägsplanarbetet har en buller- och vibrationsutredning utförts utifrån den planerade driftplatsen. Järnvägsplanen kommer att inkludera buller- och eventuella vibrationsåtgärder utifrån såväl beräkningar av buller som mätningar av vibrationer.

Inga invändningar gällande förslaget

Flera fastighetsägare i det berörda området har inga invändningar gällande förslaget med ersättning av befintlig plankorsning med en gång- och cykeltunnel.

2019-04-23 Samråd med Sätters kommun, samrådshandlingsskede

I Samrådshandlingsskedet för Järnvägsplan Gustafs hölls ett samrådsmöte med Sätters kommun den 2019-04-23. Mötet hade dels ett informativt syfte från projektets sida och dels syftet att samråda med och låta kommunen lyfta eventuella särskilda frågor som kan antas vara av betydelse. Samrådet fokuserade på förlängningen av mötesstationen i Gustafs. Bakgrunden till projektet är kapacitetshöjande åtgärder längs en längre sträcka, varav en av dessa är mötesstationen i Gustafs. Samrådet redovisas nedan:

Fråga: Hur beräknas nuvarande och blivande kapacitet?

Svar: *Kapaciteten beräknas utifrån hur många tåg som "får plats" på banan samtidigt. Detta påverkas av bl a restider, tillåten hastighet på banan, mötesmöjligheter, tidsåtgång för tågmöten etc. Dalabaneprojektet medger fler mötesmöjligheter, snabbare tågmöten och bitvis högre hastigheter. Detta leder till en högre kapacitet på Dalabanan.*

Trafikverket presenterar det arbete som gjorts med åtgärdsval och förstudie. Arbetet består just nu i att ta fram systemhandling och järnvägsplan för Gustafs. Systemhandlingen beräknas vara klar i början av juni 2019. Järnvägsplanen beräknas vara klar för fastställelse under 2020.

Projektet är ett typfall 2. Trafikverket påvisar vid vilka tillfällen i processen det finns möjlighet att påverka. Projektet bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan. I nuläget håller Trafikverket på att ta fram samrådshandling. Denna kommer senare att stämpas om till Granskningshandling och gå ut på granskning. Inkomna synpunkter tas om hand och ev. justeringar görs.

Trafikverket går igenom en grov tidplan för projektet. Allmänhetens granskning sker under hösten 2019/våren 2020, inlämning för fastställelse sker under 2020. Möjlig byggstart tidigast 2021. Finansieringen för projektet är fastställd.

I mötesstationen Gustafs föreslås följande åtgärder; förlängning av sidospår mot Borlänge och Säter, byte av växlar, tillägg av skyddsväxlar.

Fråga:

Är elsäkerhetsavståndet mellan spår och intilliggande industribyggnad tillräckligt?

Svar: *Avståndet är uppmätt och är tillräckligt.*

Fråga:

Tas hänsyn till ökad del godstrafik, särskilt med farligt gods?

Svar: *Denna typ av risk hanteras på generell nivå för hela projektet. Skyddsväxlar etc följer gällande bestämmelser.*

Fråga: Hur hanteras ledningar som kommer att påverkas i och med byggande av gc-tunneln?

Svar: *Trafikverket behandlar endast de ledningar som ligger inom området för järnvägsplanen, övriga delar tas om hand i kommunens detaljplan. Hur dessa ska koordineras och sammankopplas hanteras i det fortsatta arbetet.*

Fråga: Hur länge pågår Samråd på orten?

Svar: *Samråd på Orten sker under en kväll i Samrådshandlingsskedet (även tidigare i Samrådsunderlagsskedet). När Järnvägsplanen går ut på granskning kommer Granskningshandlingen att finnas tillgänglig på TRV hemsida, kommunhus m.m. under en månad.*

Fråga: Hur hanteras en eventuell urspårning i och med ombyggnad?

Svar: *Skyddsväxel och stoppbockar uppfyller gällande säkerhetskrav. Därmed tillkommer ingen ökad risk i samband med ombyggnad.*

2019-04-23 Samråd med Länsstyrelsen Dalarna, samrådshandlingsskede

I Samrådshandlingsskedet för Järnvägsplan Gustafs hölls ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Dalarnas län den 2019-04-23.

Mötet hade dels ett informativt syfte från projektets sida och dels syftet att samråda med och låta länsstyrelsen lyfta eventuella särskilda frågor som kan antas vara av betydelse ur miljösynpunkt.

På mötet presenterades de åtgärder som ska genomföras i projektet samt miljöaspekter och miljövärden. Åtgärderna presenterades även utifrån ett större perspektiv eftersom projekt Gustafs är en del av planerade åtgärder som gäller Dalabanan i stort längs de sträckor som går genom Dalarna.

Vid tidigare samråd, inför beslut om betydande miljöpåverkan, visades ett utbyggnadsförslag där hela driftplatsen, inklusive förlängningen, är placerad söder om dagens plankorsning. Placeringen har sedan förskjutits längre norrut, vilket innebär att stationen är placerad över befintlig plankorsning. Plankorsningen ska enligt förslaget stängas och ersättas med GC-tunnel. Länsstyrelsen har tidigare beslutat att denna flytt av den ombyggda driftplatsen inte kräver något nytt beslut angående betydande miljöpåverkan. Därmed behöver samrådsunderlaget heller inte göras om utifrån den nya placeringen av driftplatsen.

Miljöaspekter och miljövärden som diskuterades inkluderade vattendrag i de södra delarna av åtgärdsområdet, strandskydd och ett mindre kulturminnesområde öster om spåret som troligtvis inte kommer att beröras. Anmälan om vattenverksamhet kan dock bli aktuellt för

det aktuella vattendraget om man i bygghandlingsskedet beslutar att byta eller flytta trumman i den södra änden av driftplatsen.

Länsstyrelsen angav att det ur samhällsskyddsperspektiv är positivt med en separat gc-tunnel.

Kontakt bör tas med Länsstyrelsen angående ev. arkeologisk utredning eller undersökning.

TRV önskade få in synpunkter på samrådet senast fredag den 2019-05-03.

Inga synpunkter inkom från Länsstyrelsen.

2019-04-24 Ledningssamordning Dala Energi, samrådshandlingsskede

Atkins presenterade projekts innebörd, nytt spårförslag samt ny vägutformning.

Dala Energi förklarar att deras ledningar inom projektområdet är fiberstråk samt lågspänningskablar.

Korsande kabel i ca km 50+360 är en fiberkabel. Enligt ledningsägaren är den förmodligen utförd som en styrbar borrhning. Kabeln är förlagd 2016.

Stora delar av lågspänningskablarna i området är äldre plastkablar förlagda kring 70-talet. Enlig ledningsägaren ligger kablarna på cirka 60 centimeters djup.

Dala Energi ser inga direkta problem med planerade åtgärder på väg- och järnvägsnätet. Dala Energi påpekar att de lågspänningskablar som påverkas går att skarva om och fiberkabeln med tillhörande skarvbrunnar går att flytta. De ser möjligheter att byta ut och lägga om sina gamla kablar om det, i projektet, ändå ska schaktas i områden där deras kablar är förlagda.

El-kablar förlagda längsmed befintlig väg kommer att påverkas då vägen sänks för att anpassas till ny GC-tunnel.

Ny stödmur påverkar befintliga el-kablar, främst norr om ny GC-tunnel.

Samrådsmöte via Skype med Skanova 2019-04-29

Atkins presenterade projekts innebörd, nytt spårförslag samt ny vägutformning.

Korsande kabel i ca km 50+360 är markförlagd kopparkabel.

Korsande kabel i ca km 50+350 är markförlagd fiberkabel. Kablarna består av 5xPV50 (dimension 50mm) och 2xPV95 (dimension 95 mm). Denna behöver förmodligen läggas om i vägen eftersom vägen sänks för att anpassas till nya CG-tunneln. Vi diskuterade eventuella möjligheter att dra med den i GC-porten.

Befintlig telebrunn 2025 är en stor och viktig knutpunkt som Skanova vill undvika att bygga om. Till brunnen ansluter minst 320 kopparkablar.

Norr om CG-tunnel kommer fiberkabeln att behöva läggas om. Troligtvis räcker det om kabeln sänks i samband med att vägen sänks.

Skanova ser att bekymmer kan uppstå mellan deras kablar och ny stödmur. Detta behöver diskuteras vidare. Det är framförallt norr om ny CG-port som ny stödmur och Skanovas kablar hamnar i konflikt.

2019-05-03 Samrådsmöte ledningar med Sätters kommun, samrådshandlingsskede

Kommunen planerar att göra åtgärder på spillvattenledningen som går parallellt med Stationsvägen. I dagsläget planeras spolåtgärder men man ser att åtgärder på ledningen måste göra även på längre sikt. Kommunen behöver därför veta vilka behov av VA den ombyggda driftplatsen kommer att generera. Kommunen tror att det är problem med fallet på ledningen på grund av sättningar etc.

Kommunen säger att stora delar av ledningsnätet i Gustafs är kombinationsledningar. Dagvattenledningarna mynnar så småningom ut i Dalälven.

Kommunen kollar hur dag- och spillvattennätet "lutar" för att kunna avgöra vilka åtgärder som krävs vid omläggningarna omkring ny GC-tunnel. Kommunen är osäker på flödesriktningen.

Kommunen önskar en uppdaterad modellfil över den justerade vägutformningen.

2019-06-18 Samrådsmöte med allmänheten, samrådshandlingsskede

Samrådsmötet är ett samråd på orten för berörda enskilda samt för allmänheten. Samrådet hölls i samrådshandlingsskedet. Samrådet annonserades i DalaDemokraten den 2019-06-11 samt kungjordes i Post- och Inrikes Tidningar den 2019-06-11.

Samrådet inleddes med en presentation av deltagarna från Trafikverket och Atkins, som är Trafikverkets konsult i järnvägsplanarbetet, samt deltagarna från Sätters kommun.

Trafikverket och Atkins redogjorde för det gällande utbyggnadsförslaget som innebär att befintlig driftplats förlängs såväl västerut (mot Borlänge) som österut (mot Säters). Det

innebär också att dagens plankorsning stängs och ersätts med en gc-tunnel varvid befintligt vägnät kring Morbyvägen kommer att behöva byggas om.

Säters kommun redogjorde för läget kring det detaljplanearbete som pågår, bland annat utifrån det pågående järnvägsplanearbetet.

Synpunkter kom upp angående driftplatsens placering – vore det inte bättre att bygga en helt ny driftplats längre österut (mot Säter) för att minimera påverkan på Mora by? Trafikverket svarar att en ny driftplats är betydligt dyrare än att förlänga den befintliga.

Det framkom också önskemål om en planskild korsning för biltrafik och för jordbruksfordon. Trafikverkets svar var att ur trafiksäkerhetssynpunkt är det säkrare med en planskildhet, då vägen är skolväg. Det är ett orimligt stort ingrepp att anlägga en kombinerad järnvägsbro för bil och gc-väg i befintligt läge. Samtliga övriga lokaliseringar som utretts innebär för stora ingrepp i befintlig miljö.

Skriftliga synpunkter:

I samband med samrådet och efter samrådet inkom nedanstående synpunkter.

Synpunkter angående planskild korsning för fordonstrafik

Flera fastighetsägare motsätter sig den planerade ombyggnationen om det inte görs en ny planskild korsning med fri höjd för fordonstrafik. Korsningen ska kunna tillgodose bilar så väl som arbets- och jordbruksfordon. Det finns idag bara två möjligheter att korsa järnvägen med fri höjd, bron på väg 790 samt plankorsningen vid Morbyvägen, som förbinder den norra och södra delen av Mora by. Det är därför av stor vikt att om den ena vägen blir blockerad måste ett alternativ finnas. Större delen av byggande av bostäder sker i södra delen av Mora by och även idrottsplatsen finns där. Omvägen via 654 är lång och i mycket dåligt skick. Väg 790 är inte trafiksäker idag och försämras ytterligare med högre trafikflöden.

En fastighetsägare föreslår att det bör byggas en GC-väg under järnvägen öster om nuvarande driftplats där det tidigare gick en grusväg (från Lugna vägen och över åkrarna). Detta för att knyta ihop båda sidorna om järnvägen och att skapa alternativ väg som gör att folk lättare kan ta sig upp mot skog och skidspår och grusvägen mot Backa. Bra för folkhälsan.

Ett alternativ till GC-väg är att förlänga grusvägen på norra sidan bort mot Backa och göra så att man kan passera under järnvägsbron bredvid riksvägen för att sedan ansluta till befintlig grusväg på södra sidan.

En fastighetsägare framför att det verkar fullt möjligt att låta Morbyvägen passera under järnvägen om man gör en passage som går snett under järnvägen. Då slipper man många stödmurar. En sådan passage innebär även att jordbrukarna kommer fram med sina maskiner.

Trafikverkets svar:

Vi flyttar växeln västerut för att få den i rakt läge. Krökta växlar kräver mer underhåll och är dyrare att hantera. Flytt av växeln enligt ovan medför att det blir dubbelspår vid plankorsningen, vilket inte är tillåtet vid ombyggnad. Ur trafiksäkerhetspunkt är det säkrare med en planskildhet, då vägen är skolväg. Det är orimligt stort ingrepp att anlägga en kombinerad järnvägsbro för bil och gc väg i befintligt läge.

Samtliga övriga lokaliseringar som utretts innebär för stora ingrepp i befintlig miljö.

Säters kommun och Trafikverket har bedömt att befintligt läge är lämpligast för ny planskildhet. Vidare är vi överens att järnvägsbro över gc väg är tillräcklig ur ett tillgänglighetsperspektiv då omledningsvägar finns.”

Synpunkter angående ökade vägkostnader

Flera fastighetsägare har uttryckt oro över att arbetstrafiken och transporter på enskilda och samfälliga vägar kommer att öka om den befintliga järnvägs korsningen tas bort. En fastighetsägare framför att det är helt olämpligt med arbetstransporter genom byn. Arbetsvägen i östra delen av Mora by är en vägsamfällighet vilket gör att ersättning ska utgå för användning som arbetsväg. Ombyggnationen befaras förlänga transportvägarna samt öka kostnaderna för vägunderhållet och för att driva näringsverksamheter. Hur ersätts detta?

Trafikverket svar:

Vid ombyggnationer av järnväg och väg är det ofta oundvikligt att arbetsfordon måste passera bebyggelse. Trafikverket försöker att ta så stora hänsyn som möjligt under byggperioden.

Arbetsvägar besiktigas före och efter byggnationen med respektive väghållare. Eventuella skador på vägnätet åtgärdas eller ersätts till ursprungligt skick efter byggnationen.

Synpunkter när det gäller transparens när det gäller kostnadsjämförelser av alternativa lösningar

Brevledes och under mötet framfördes önskemål om transparens när det gäller kostnadsjämförelser för alternativa utformningar och placeringar av driftplats och av planskild passage under järnvägen.

Trafikverkets svar:

Inga kostnadsjämförelser är gjorda vad gäller placering av driftplatsen, placering av gc-tunnel eller mellan gc-tunnel och väg/gc-tunnel.

Driftplatsen placering grundar sig på att en ombyggnad av dagens driftplats är mindre kostsam än en ny driftplats öster om dagens driftplats. Placeringen utgår också från växelplaceringar som minimerar framtida underhållskostnader.

Placering av en gc-tunnel vid befintlig plankorsning grundar sig på Sätters kommuns önskemål om en gc-tunnel i sådant läge. Placeringen överensstämmer med kommunens översiktsplan och pågående detaljplanering. Sätters kommuns önskar också att leda om tung trafik från Mora by samt att minimera ianspråktagande av jordbruksmark.

Synpunkter kring buller

Fastighetsägare vill ha bullerskärmar längs hela genomfarten samt vibrationsdämpande åtgärder. Detta för att få så låg ljud- och vibrationsnivå som möjligt.

Trafikverkets svar:

Buller- och vibrationsutredning har utförts och beslut om bulleråtgärder redovisas i den Granskningshandling som går ut för granskning under våren 2020.

Trafiksäkerhet

Trafikflöden kommer att ändras när överfarten över järnvägen stängs för fordon och cyklisterna. Då blir det viktigt att trafiksäkerhetsåtgärder vidtas i Mora by.

Trafikverkets svar:

Vägsystemets utformning samt eventuella trafiksäkerhetsåtgärder kommer att hanteras i Sätters kommuns pågående detaljplanearbete.

Positiva till stängning av plankorsningen

Boende är positiva till att järnvägsövergången försvinner. Det innebär att tung trafik kommer att ledas om.

Trafikverket svar:

Trafikflödena kommer att förändras i Mora by. Ett av syftena med den planskilda gc-vägen är att höja säkerheten för skolvägen.

Påverkan på vattendrag genom Digerdalen

Vattendrag genom Digerdalen får ej påverkas! På fastighet Mora 4:11 finns en damm avsedd för dricksvatten för djur.

Trafikverkets svar:

Åtgärderna leder inte till någon förändring för det vatten som leds till Digerdalarna. Dagvatten och eventuellt grundvatten från den nya gc-tunneln tas omhand i kommunens VA-anläggning.



Trafikverket, 781 89 BORLÄNGE, Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
www.trafikverket.se