

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Jakobshyttan - Degerön

Motala kommun, Östergötlands län

Järnvägsplan, 2019-10-10

Projektnummer: 144747



**Trafikverket**

Postadress: Järnvägsgatan 7, 703 62 Örebro

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Anneli Guttormsson, WSP

Dokumentdatum: 2019-10-10

Objektsnummer: 144747

Konsultens uppdragsnummer: 261770

Version: 2.0

Kontaktperson: Linda Lingdell

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>	<b>4</b>
<b>SAMRÅD I TIDIGARE SKEDEN</b>	<b>4</b>
Samrådsrets för samråd av lokalisering av vägar i Godegård	6
<b>SAMRÅD FÖR LOKALISERING AV VÄGAR I GODEGÅRD</b>	<b>6</b>
Samråd med berörd länsstyrelse	7
Samråd med berörd kommun	8
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	9
Samråd med allmänheten	11
<b>SYNPUNKTER SOM INKOM I SAMBAND MED SAMRÅD I DECEMBER 2016:</b>	<b>16</b>
Samråd med berörd länsstyrelse	17
Samråd med berörd kommun	18
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	19
Samråd med allmänheten	19
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	21

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna. Denna samrådshandling belyser de synpunkter som inkom under samrådet för lokalisering av vägar i Godegård, maj 2016 samt synpunkter som inkom under samrådet för hela sträckan Jakobshyttan - Degerön.

## Sammanfattning

Samrådet är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen fram till kungörande för granskning. Beroende på var i processen vi befinner oss kommer samråden att se olika ut.

Inför samrådet utifrån samrådsunderlaget har Trafikverket via brev och telefon informerat enskilda som särskilt berörs, Länsstyrelsen, kommunen samt kollektivtrafikmyndigheten om att samrådsunderlaget funnit tillgängligt på Trafikverkets hemsida samt hur och när eventuella synpunkter skulle ha inkommit till Trafikverket.

Inför samrådet utifrån samrådshandlingen har Trafikverket via mail, brev och annons i lokaltidningarna informerat enskilda som särskilt berörs, Länsstyrelsen samt kommunen om att samrådsunderlaget funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida samt hur och när eventuella synpunkter skulle ha inkommit till Trafikverket.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättande minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV2015/78109

## Planläggningsbeskrivning

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

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2015-06-10, 2016-05-24, 2016-12-05, 2017-11-27 samt 2019-10-10

## Samråd i tidigare skeden

Samråd har skett i både förstudien och järnvägsutredningen för sträckan Hallsberg - Degerön. I förstudien förespråkar alla remissinstanser ett dubbelspår mellan Hallsberg

och Degerön. Samråd har även skett i förstudierna för plankorsningarna i Godegård samt i Anderstorp. I Godegård förespråkas en planskild korsning söder om Godegård och vid Godegårds kyrka förespråkas en bro norr om den befintliga korsningen. I Anderstorp förespråkas en bro över järnvägen med förbehåll att hänsyn till kringliggande naturvärden tas.  
I järnvägsutredningen förespråkas utredningskorridor UA 5 öst.

## Tidigt samråd i projektets startskede

Det första samrådet hölls i Godegård 2015-02-02. Projektet presenterades och följande synpunkter inkom:

Synpunkt: Hur kommer privata brunnar och grundvatten att påverkas under byggtiden?

Kommentar från Trafikverket: Alla brunnar ska inventeras och mätas. JP ska visa ev. konsekvenser.

Bli det en tunnel kommer det att krävas tillstånd från Mark- och miljödomstolen som innebär en särskild process med separat MKB och samråd.

Synpunkt: Kommer projektet att titta på vibrationer?

Kommentar från Trafikverket: Det är en miljöförutsättning som ska hanteras i MKB-arbetet.

Synpunkt: Boende i Sprickdalen påtalar också att det går ett viktigt vattenflöde i dalen vid Sprickdalen med bävvar, fiskvandring etc samt att man hittat fornlämningar i form av spiksmide.

Kommentar från Trafikverket: Det kommer att beaktas i MKB-arbetet och i arbetet med järnvägsplanen för hela sträckan.

Synpunkt: Fråga om man inte tar hänsyn till miljön när man väljer lösning för vägarna i Godegård?

Kommentar från Trafikverket: Det kommer att beaktas i MKB-arbetet.

Landskapsanalys ligger till grund för MKB:n och miljö är en av aspekterna som vägs in vid val av lösning. Samråd kommer att ske med Länsstyrelsen.

Synpunkt: Hur kommer brunnar inventeras?

Kommentar från Trafikverket: Genom brunnsregistret SGU, lämna synpunkter och kompletterande information vid samråd. Nivåer och kvalitet kommer att mätas.

Synpunkt: Vid ett möte tidigare så lovade någon att Trafikverket inte skulle "sabba för samhället".

Kommentar från Trafikverket: Det är inte heller nuvarande projekts ambition. Att bygga en planskild korsning i befintligt läge innebär ett stort intrång i landskapsbilden och den solitära eken skulle behöva avverkas och ett antal fastigheter inklusive macken, minigolfen och affären skulle behöva rivas. Det skulle dessutom innebära att alla anslutande vägar skulle skäras av på grund av höjdskillnaderna. Trafikverket ansvarar inte för hur olika verksamheter påverkas vid ändrade trafikflöden.

Synpunkt: Hur blir det med plankorsningen i Anderstorp?

Kommentar från Trafikverket: Plankorsningen vid Anderstorp flyttas några hundra meter söderut och kommer att utföras som en bro över järnvägen.

Synpunkt: Val av läget för överfart i Godegård.

Kommentar från Trafikverket: Lösningen kommer att påverka trafikering på befintliga vägar, men det kommer utredningen att ta hänsyn till.

Synpunkt: Hur tänker Trafikverket kring massor och transporter? Det är många som kommer att påverkas inte bara de som är markägare?

Kommentar från Trafikverket: Det är för tidigt att säga eftersom det inte finns något förslag ännu var det nya spåret ska gå.

## Samråd för lokalisering av vägar i Godegård

Denna del av samrådsredogörelsen hanterar de synpunkter som inkommit i samband med samrådshandlingen för lokalisering av vägar i Godegård.

### Samrådsrets för samråd av lokalisering av vägar i Godegård

Följande har innefattats i samrådsretsen för lokaliseringen av vägarna i Godegård:

- Berörda sakägare och samfälligheter
- Motala kommun
- Länsstyrelsen i Östergötland
- Östgötatrafiken
- Region Östergötland
- Naturskyddsföreningen
- Räddningstjänsten Östra Götaland
- Räddningstjänsten/Ambulansen
- Bergstaten
- Boverket
- Lantbrukarnas riksförbund
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Naturvårdsverket
- Polismyndigheten
- Post- och telestyrelsen
- Riksantikvarieämbetet Fornsök
- SGI
- SGU
- Skogsstyrelsen
- SMHI
- Svenska cykelförbundet
- Svenska kraftnät
- Försvarsmakten
- Jordbruksverket
- LRF Motalas kommungrupp
- Transportstyrelsen
- Sveriges Åkeriföretag
- Godegårds lokala Jaktvårdsförening
- Jernhusen
- Godegårds skidklubb
- Folkhälsomyndigheten
- Vattenfall

## Samråd med berörd länsstyrelse

Under framtagande av samrådsunderlaget har samråd hållits med Länsstyrelsen i Östergötland.

Ett första samråd skedde med länsstyrelsen i Östergötland 2016-03-02. Förslaget presenterades på mötet och länsstyrelsen inkom med följande synpunkter under mötet:

Synpunkt: Länsstyrelsen önskar att hänsyn tas till de som använder landskapet i sin vardag. Att passagerna utformas till säkra passager. Länsstyrelsen vill även att Trafikverket ser över möjligheten till ekodukter.

Kommentar från Trafikverket: Behovet av ekodukter utreds inom ramen för PM Naturmiljö som är en del av arbetet med MKB:n. Hänsyn kommer att tas till rekreation- och friluftslivet, liksom till de areella näringarna. Alla passager kommer att utformas som planskilda korsningar.

Synpunkt: Länsstyrelsen har hört, vid möte med Motala kommun, att det kan bli aktuellt med överföringsledning ca 7 km.

Kommentar från Trafikverket: Det är något inte Trafikverket önskar och blir endast aktuellt om det ej går att lösa med att säkerställa befintlig anläggning.

Synpunkt: Länsstyrelsen har ett utpekat fokusområde att i infrastrukturprojekt titta på landskapsekologiska samband och anser att det vore intressant att titta på detta projekt utifrån detta. På mötet diskuterades vikten av att anpassa järnvägen till landskapet i möjligaste mån så att den nya anläggningen inte blir en fysisk eller visuell barriär, men även ekologiskt för växter och djur.

Kommentar från Trafikverket: Konsulten återkommer när det kan vara aktuellt för ett möte med arbetsgruppen. Järnvägen och vägarna kommer att utformas utifrån minsta möjliga påverkan på naturmiljön och landskapet i den mån det är möjligt. Ett gestaltungsprogram kommer att tas fram och en fördjupad landskapsanalys ligger till grund för val av spårlinjen.

Synpunkt: Gör Trafikverket provtagning i befintliga brunnar?

Kommentar från Trafikverket: Det gör Trafikverket alltid i denna typ av projekt.

Länsstyrelsen yttrande i samband med samrådshandlingen för lokalisering av vägar i Godegård, maj 2016:

Synpunkter: Länsstyrelsen bedömer att det föreslagna broalternativet B5 i kombination med tunnelalternativet T1 är det alternativ som i första hand bör utredas vidare. Tunneln vid kyrkan bör kunna dimensioneras så att merparten av lantbrukets fordon kan passera. Dessa korsningspunkter bör kombineras med tunnelalternativet T3. Att ersätta den befintliga plankorsning i samma läge som idag blir svårt då det innebär stora ingrepp i bebyggelsen. Det är dock viktigt att vägen får en nära koppling till Godegårds samhälle och att befintligt vägsystem kan nyttjas vilket är möjligt i alternativ B5. En nackdel med B5 är att Godegårdsån med sina stora naturvärden måste passeras. Stor vikt bör läggas vid detaljplacering och utformning av ny bro så att hänsyn tas till natur- och kulturvärden och till landskapsbilden.

I MKB:n bör flera olika tekniska lösningar belysas så att det går att hitta den lösning som gör minst skada på miljön kring Godegårdsån.

Påverkan på landskapsbilden i anslutning till riksintresset för kulturmiljö och miljön

kring kyrkan måste studeras omsorgsfullt. Broar bör utformas/konstrueras så långa och smäckra som möjligt så att anslutande bankar kan hållas så korta och låga som möjligt. Det är viktigt att befintlig väg mellan kyrkan och Godegård behålls så intakt som möjligt. I området finns ett antal fornlämningar och möjliga fornlämningar. Om möjligt bör dessa undvikas men vid val av placering av bro bör hänsynen till riksintresset och landskapsbilden väga tyngst.

För de areella näringarna finns ett behov av smidiga överfarter som skulle kunna tillgodoses genom att bygga alternativ B1 eller, i andra hand, genom tunnelpassage vid T1. Passage i tunnel bör kunna utformas så att huvuddelen av jordbrukets transporter kan passera men inte nödvändigtvis de allra största.

Godegårdsåsen/Hallsbergsåsen innehåller grundvatten som har betydelse för vattenförsörjningen i Godegård. För den kommunala vattentäkten pågår upprättande av ett vattenskyddsområde. Lösningar som innebär stora ingrepp i grundvattennivån bör undvikas.

Markföreningar förekommer inom sågverksområdet som berör alternativ B4 och B5. Genom att utföra grundliga undersökningar med efterföljande sanering bör denna kunna hanteras på ett godtagbart sätt.

Försvarsmakten har lämnat erinringar till Trafikverket i ärendet som Trafikverket måste förhålla sig till i det fortsatta arbetet.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig synpunkterna in i nästa skede av järnvägsplanen. Ett gestaltningsprogram kommer att tas fram och en fördjupad landskapsanalys ligger till grund för val av spårlinjen.

Trafikverket har beslutat att gå vidare med T1 som en port för gång, cykel- och fordonstrafik. Underfarten kommer dock inte att möjliggöra passage för fullhöga fordon.

All dokumentation finns diariefört i detta diarienummer: TRV2015/78109.

## **Samråd med berörd kommun**

Under framtagande av samrådsunderlaget har samråd hållits med Motala kommun.

Det första mötet med Motala kommun hölls 2015-12-01 då följande synpunkter inkom:

Synpunkt: Projektet presenterades och kommunen visade upp en skrivelse som skickats in till Region Östergötland gällande önskemål om framtida tågstopp i Godegård. Kommentar från Trafikverket: Ett tågstopp och åtgärder kring detta är inte aktuellt i detta projekt men man ska säkerställa att man inte omöjliggör ett eventuellt framtida tågstopp.

Synpunkt: Förstudien förespråkar tunnel, har Trafikverket tittat på det?

Kommentar från Trafikverket: En underfart kräver grundvattensänkning med täta tråg och pumpstation, och genererar mer massor vilket ska försöka undvikas då hela projektet har ett stort massöverskott.

Det andra mötet med Motala kommun hölls 2016-03-16. Alla alternativ för passager i Godegård presenterades. Kommunen inkom med följande synpunkter:

Synpunkt: Kommunen ser positivt på en gång- och cykelpassage i anslutning till skolgården. Kommunen vill att den valda passagen smälter in i landskapet med en lång



bro istället för höga bankar. Det är även viktigt att passagen utformas bra så att framtida spårsporing kan undvikas.

Kommunen vill att Trafikverket studerar hur det lokala vägnätet kan knytas ihop med väg 1092.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig den synpunkten i den fortsatta projekteringen.

Synpunkt: Det är viktigt att bullerberäkningar utförs och redovisas på ett bra sätt.

Kommentar från Trafikverket: Inventeringar av byggnader utförs innan beräkningarna påbörjas för att få ett korrekt resultat. Buller från vägen påverkar inte miljön då trafikmängden är så liten.

Motala kommuns yttrande i samband med samrådshandlingen maj 2016:

Synpunkt: Motala kommun har inga direkta synpunkter på de alternativ som förordas, det vill säga B5, T1 och T3, men vill framföra följande synpunkter som rör förorenad mark, buller och grundvatten.

Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten har noterat att markundersökningar utförts vid de gamla sågverken och att texten i samrådshandlingen bör kompletteras med om de undersökningar kommunen låtit utföra av Unna Säg. Alternativ B5 innebär vägdragning genom området som är konstaterat förorenat av dioxin. En enkel riskbedömning har utförts och för närvarande utreds åtgärd som innebär täckning inom ett delområde söder om bostadsbebyggelsen.

I en kommande bullerutredning bör störningar från vägar, och särskilt nya vägavsnitt vilket alternativ B5 innebär, undersökas.

Det är viktigt att vattenfrågan utreds och att försiktighetsåtgärder vidtas i samband med byggnation då alla alternativ ligger inom Godegårdsåsen/Hallsbergsåsen

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig synpunkterna in i nästa skede av järnvägsplanen. Trafikverket har beslutat att gå vidare med T1 som en port för gång, cykel- och fordonstrafik. Underfarten kommer dock inte att möjliggöra passage för fullhöga fordon.

## Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Synpunkter som inkom i samband med samråd, maj 2016:

Synpunkt: SGI har studerat underlaget och lagt särskild vikt på miljögeotekniska frågor, geoteknisk omgivningspåverkan och geotekniska säkerhetsfrågor så som ras, skred och erosion. I underlaget finns endast en mycket översiktlig beskrivning av geotekniska förutsättningarna i området och önskar att en jordartskarta redovisas i nästa skede. SGI föreslår att man i bedömningsgrunden "Hälsa och boendemiljö" inkluderar frågor gällande erosion och markstabilitet. SGI vill även påpeka att i ett senare bör en strategi tas fram för hur uppkomst av föroreningar i mark eller vatten i samband med byggnationen ska förhindras och/eller kontrolleras.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig synpunkterna in i nästa skede av järnvägsplanen.

Synpunkt: Försvarsmakten önskar delta i fördjupade samråd avseende de planerade åtgärderna för att avhjälpa eventuella skador på totalförsvarets riksintresse.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket kommer att kontakta Försvarsmakten i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Synpunkt: Naturvårdsverket har tagit del av handlingarna och avstår att lämna ett yttrande.

Synpunkt: Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna och har inget att erinra mot upprättat förslag avseende den aktuella delsträckan.

Synpunkt: Post- och telestyrelsen (PST) hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörd inom aktuellt område. PST har inga övriga synpunkter.

Synpunkt: Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) vill komplettera med att isälvsavlagringen med stor sannolikhet breder ut sig under de ytliga finsedimenten och att man därför kommer att stöta på grundvattenförande lager, även inom ytor som markerats som finsediment.

Det rekommenderas att en brunnsinventering genomförs då även äldre grävda brunnar kan finnas i vägens närhet. Dessa finns endast undantagsvis med i SGU:s brunnsarkiv. Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig synpunkterna in i nästa skede av järnvägsplanen.

Synpunkt: Sveaskog har inget att erinra mot föreslagna planskilda vägkorsningar men framhåller dock vikten att korsningar och väkanslutningar utformas och anläggs för att klara tyngre skogstransporter.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig synpunkten in i nästa skede av järnvägsplanen.

Synpunkt: SMHI ställer sig positivt till att järnvägen byggs ut. Fler gods- och persontransporter kommer att kunna förläggas till den miljövänligare järnvägen vilket innebär att utsläppen av koldioxid och bilavgaser minskar. Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Förändrade risker för översvämningar bör också tas hänsyn till. SMHI hänvisar till klimatanalys för Östergötlands län. Vid ombyggnaden av järnvägen bör hänsyn tas till översvämningrisker. Även förändrade vattenflöden i framtida klimat bör beaktas.

Passager över vattendragen bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig synpunkterna in i nästa skede av järnvägsplanen.

Synpunkt: Region Östergötland har inte större synpunkter på förslaget men vill lyfta några faktorer efter samråd med ÖstgötaTrafiken. Ingen kollektivtrafik som utförs av Östgötatrafiken omfattas av de i samrådshandlingen berörda plankorsningarna. Vidare nämns inte något i handlingen kring persontrafik kopplad mot Godegård som till exempel tillkomst av station eller liknande. Region Östergötland bedömer att oavsett val av lokalisering för passagera av järnvägen kommer kollektivtrafiken inte att påverkas av valet.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig synpunkterna in i nästa skede av järnvägsplanen.

Synpunkt: Skogsstyrelsens utgångspunkt är att det viktigaste är att boende och trafikanter kan korsa järnvägen på ett säkert och bekvämt sätt, och att påverkan på natur- och kulturmiljön begränsas i möjligaste mån. B1-B3 påverkar naturvårdsavtalet som Skogsstyrelsen upprättade 2003. Ur skoglig synvinkel innebär att det förordade

alternativet B5 längre miljöpåverkan än B1-B3.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig synpunkterna in i nästa skede av järnvägsplanen.

Synpunkt: Folkhälsomyndigheten är en nationell myndighet och utför inte en instans för samråd gällande regionala och lokala planer. Myndigheten lämnar därför inbjudan utan åtgärd.

Synpunkt: Riksantikvarieämbetet hänvisar till länsstyrelsen i ärendet.

Synpunkt: Vattenfall Eldistribution har anläggningar som kan komma att beröras utmed järnvägen. Beroende på vilka alternativ som blir aktuella får eventuella konfliktpunkter identifieras och hanteras. Flytt/förändring av ledningar utförs av Vattenfall men bekostas av Trafikverket.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig synpunkten in i nästa skede av järnvägsplanen.

Synpunkt: Jordbruksverket har inga synpunkter att lämna i ärendet

Synpunkt: Transportstyrelsen har inga synpunkter att lämna i ärendet

Synpunkt: Svenska kyrkan yrkar på att en ny trafikmätning utförs vid järnvägsövergången vid Godegårds kyrka och att Trafikverket tar fram passager i form av fullhöjdstunnel samt bro som ersättning för nuvarande övergång med Godegårds kyrka samt att kyrkan medverkar i fortsatta diskussioner innan nytt förslag lämnas vid nästa samrådsmöte.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket har beslutat att gå vidare med T1 som en port för gång, cykel- och fordonstrafik. Underfarten kommer dock inte att möjliggöra passage för fullhöga fordon. I samband med detta beslut krävs ingen ny trafikmätning. Det kommer att finnas möjlighet att lämna synpunkter vid nästa samrådstillfälle.

I augusti 2016 genomförde Trafikverket ett utökat samråd med Försvarmakten då de i samrådshandlingen för val av lokalisering i Godegård hade flaggat för att planen kunde komma i konflikt med riksintresset för försvarmakten. Hela planen med järnvägar och vägar redovisades och Försvarmakten har inget att invända mot planen så länge det finns möjlighet att passera järnvägen med tunga fordon i Anderstorp och Godegård.

## **Samråd med allmänheten**

Samrådsmöte på orten utfördes i Godegård den 24 maj 2016. Projektet presenterades och följande synpunkter inkom:

Synpunkt: Alternativ T1 skulle om man tillåter trafik utan fullhöjd lösa mycket trafik till kyrkan som idag går från väg 1092 normalt sätt. En 2,5 hög tunnel under järnvägen räcker till mycket. Högre fordon får naturligtvis åka över alternativ B5.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket har beslutat att gå vidare med T1 som en port för gång, cykel- och fordonstrafik. Underfarten kommer dock inte att möjliggöra passage för fullhöga fordon. I samband med detta beslut krävs ingen ny trafikmätning.

Synpunkt: Inför förkörsrätt från B5 söderut på väg 1092.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket avser inte att ändra prioriteringen för trafiken på 1101 mot 1092

Synpunkt: Kolla trafikflödet vart bilar från 1101 tar vägen efter korsningen väg 1092/1105/1101.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket har beslutat att gå vidare med T1 som en port för gång, cykel- och fordonstrafik. Underfarten kommer dock inte att möjliggöra passage för fullhöga fordon. I samband med detta beslut krävs ingen ny trafikmätning.

Synpunkt: Vad händer med affären och bensinmacken? De missar kunder när vägen inte passerar. Vad kan Trafikverket göra för att hjälpa dem?

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket ansvarar inte för hur olika verksamheter påverkas vid ändrade trafikflöden.

Synpunkt: Varför inte dra järnvägen utanför Godegård?

Kommentar från Trafikverket: Att dra järnvägen utanför Godegård skulle innebära en för stor påverkan på naturmiljön kring Godegårdsån samt påverkan på riksintresset för kulturmiljö vid Godegårds säteri. Det skulle dessutom omöjliggöra ett eventuellt framtida tågstopp i Godegård vilket strider mot krav från Motala kommun.

Synpunkt: Om det blir ökad trafik på den enskilda vägen Degerön-Kyrkan, hur kompenseras vägsamfälligheten?

Kommentar från Trafikverket: Den enskilda vägen påverkas inte då T1 även kommer att tillåta fordonstrafik.

Synpunkt: Hur förbättras väg 1102?

Kommentar från Trafikverket: Inga åtgärder planeras för väg 1102 förutom mellan kyrkan och väg 1092 där den byggs om för att gå under järnvägen.

Synpunkt: Hälla gård har husen på ena sidan och åkrarna på andra sidan utan förbindelse för traktorer, hur löser ni detta?

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket löser det via ekonomisk kompensation till fastighetsägaren som berörs.

Synpunkt: Hur ska timmerbilarna åka?

Kommentar från Trafikverket: Timmerbilarna får åka på den nya bron (B5) istället för genom samhället, och sedan ut på väg 1092 eller i motsatt riktning.

Synpunkt: Rör inte gården. Hela tomten är en djurkyrkogård på grund av tåget. Hur påverkas grundvattnet av vägarna och järnvägen? Vart ska alla fåglarna ta vägen? Tänk på naturen.

Kommentar från Trafikverket: I samband med projekteringen görs en utredning av grundvattnet. Hänsyn till naturmiljön tas i hela projektet.

Synpunkt: Hälla gård är ett lantbruksföretag som bedriver spannmålsodling, vallodling, skogsbruk och kreatursskötsel. Lantbruket ligger på båda sidorna om järnvägen och av den anledningen krävs många transporter av stallgödsel och foder över järnvägen. År 2005 korsades järnvägen vid kyrkan 3537 gånger. Efter 2005 har fastigheten utökats med två fastigheter på den östra sidan om järnvägen.

T1 är därmed ett mycket dåligt förslag. Väg 1102 är ålderdomlig med höga kulturmiljövärden och den skulle förstöras med T1. Tunnel när mycket negativ för kyrkans och Hälla Gårds miljö.

Transportlängden till åkermarken på östra sidan skulle bli ca 5km längre med alternativ B5, men alternativ B1 ungefär hälften.

Åkermarken framför Hälla Gårds mangårdsbyggnad påverkas naturligtvis mycket negativt.

Cykelbanan framför Hälla Gårds mangårdsbyggnad förstör bilden mycket negativt.

Kyrkobesökare (från västra sidan av järnvägen) kommer troligtvis att parkera på vår tomt eller åkrar för att sen gå till kyrkan genom tunneln. De vill inte tvätta bilen efter 2 km grusväg till kyrkan. B1 är ett bättre alternativ.

Tillsammans med synpunkterna bifogas även utdrag ur den gamla förstudien som utfördes 2007.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket har beslutat att gå vidare med T1 som en port för gång, cykel- och fordonstrafik. Underfarten kommer dock inte att möjliggöra passage för fullhöga fordon. Då den nya vägen kommer att ansluta längre söderut till väg 1092 kommer trafikens påverkan på Hälla gård att minska. Anslutningar mot gården kommer att ses över i detaljprojekteringen.

B1 är ett sämre alternativ ur natur- och landskapssynpunkt då den påverkar Godegårdsån och landskapsbilden betydligt mer. Gällande den längre körsträckan kommer det att lösas med en ekonomisk kompensation.

I den gamla förstudien förordas andra alternativ för passager vid både kyrkan och inne i Godegårds samhälle men då det idag är andra krav på vägstandarden än vad förstudien förordar så fungerar inte dessa lösningar. I den handlingen har man dessutom inte tagit hänsyn till den höga grundvattennivån inne i Godegård.

Vid nästa samrådsmöte ser jag fram emot en redovisning av de synpunkter som lämnades in under och efter mötet i Godegård den 24 maj och om/hur något har påverkat planeringen av dubbelspåret.

Kommentar från Trafikverket: Alla synpunkter redovisas i denna samrådsredogörelse och kommer att finnas tillgänglig för allmänheten vid nästa samrådshandling. Justeringar av spår- och väglinjer kommer att redovisas i samband med detta.

Synpunkt: Vid samrådsmötet den 24/5 2016 saknades en tydlig redogörelse om varför Trafikverket föreslår endast en överfart, alternativ B5, för motorfordon, mot nuvarande två.

Den trafikräkning som hänvisas till i samrådshandlingen för väg 1102 är inte representativ för trafikmängden som passerar järnvägsövergången vid Godegårds kyrka. Av närboende får vi uppgiften av 2005 räknades antalet fordon där till 220 per årsmedeldygn. Den mätningen skedde enligt uppgift mellan väg 1092 och järnvägsövergången. Det finns goda skäl att anta att det även idag är minst samma trafikmängd som då.

Mätningen som utfördes 2008 skedde på sträckan efter kyrkan i riktning mot Godegårds säteri.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket har beslutat att gå vidare med T1 som en port för gång, cykel- och fordonstrafik. Underfarten kommer dock inte att möjliggöra passage för fullhöga fordon. I samband med detta beslut krävs ingen ny trafikmätning.

Synpunkt: Angående alternativ T3; bakom skolan bör gång- och cykelbanan dras nära skolhuset och ligga där nyponhäcken är idag fram till väg 1101 där den ansluter till trottoaren. Sätt upp ett staket (Gunnebo eller dylikt) för fri sikt.

Kommentar från Trafikverket: Alla detaljer kommer att ses över i den kommande detaljprojekteringen, och då kollar vi även på anslutningen mot väg 1101. Förslaget på samrådsmötet var en principiell skiss över hur det skulle kunna se ut.

Synpunkt: Bron bör byggas där den befintliga vägen är idag, och fastigheter som ligger under bron köps ut. Affären, macken, rastplatsen och minigolfs flyttas till vägkorsningen Motala-Mariedal med donation från Trafikverket.

Kommentar från Trafikverket: Att bygga en planskild korsning i befintligt läge innebär ett stort intrång i landskapsbilden och den solitära eken skulle behöva avverkas och ett antal fastigheter inklusive macken, minigolfs och affären skulle behöva rivas. Det skulle dessutom innebära att alla anslutande vägar skulle skäras av på grund av höjdskillnaderna. Trafikverket ansvarar inte för hur olika verksamheter påverkas vid ändrade trafikflöden.

Synpunkt: Macken, kiosken, rastplatsen och minigolfs behöver flyttas till den nya genomfartsvägen. Vart hittar vi de pengarna? Trafikverket har även ett samhällsansvar.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket ansvarar inte för hur olika verksamheter påverkas vid ändrade trafikflöden.

Synpunkt: Godegård är en ort med livskraft och framåtanda. Ett väl fungerande vägnät i den lilla orten är en grundförutsättning för att befolkningen ska röra sig smidigt i bygden. Trafikverket måste ändra förslaget, lyssna på folket och tillgodose deras önskemål

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket har beslutat att gå vidare med T1 som en port för gång, cykel- och fordonstrafik. Underfarten kommer dock inte att möjliggöra passage för fullhöga fordon.

Synpunkt: Vi behöver två övergångar; en i byn och en vid kyrkan.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket har beslutat att gå vidare med T1 som en port för gång, cykel- och fordonstrafik. Underfarten kommer dock inte att möjliggöra passage för fullhöga fordon.

Synpunkt: Alternativ B5, T1 och T3 verkar bra och genomtänkta. Innan eventuell parkering byggs vid T1 bör man undersöka hur många personer kyrkan verkligen rymmer samt realistiska besöksantal.

Kommentar från Trafikverket: En parkering i anslutning till T1 är inte längre aktuellt då Trafikverket beslutat att gå vidare med T1 som en underfart för fordon, gång- och cykeltrafik.

Synpunkt: Förslaget B5, med tillkommande tunnlar, är det bästa under givna förutsättningar. En önskvärd kosmetisk lösning med avskiljande vegetation tex. Trädridå, för att minska ett kanske brutalt väg/brointryck visavi säteriets historiska miljö borde lämpligen också vägas in i diskussionen/planeringen.

Kommentar från Trafikverket: I samband med kommande samrådshandling tas ett gestaltungsprogram fram och i detta kommer alla gestaltungsfrågor att behandlas.

Synpunkt: Aktuell trafikmätning krävs. Alternativ B4/B5 påverkar våtmarksbiotopen liksom vattenflödet. Det påverkar dessutom den gamla Trallebanans sträckning, i folkmun "Kärleksstigen" som är ett mycket populärt stråk för en kortare promenad. Kommentar från Trafikverket: Trafikverket har beslutat att gå vidare med T1 som en port för gång, cykel- och fordonstrafik. Underfarten kommer dock inte att möjliggöra passage för fullhöga fordon. I samband med detta beslut krävs ingen ny trafikmätning. Alternativ B5 kommer att detaljprojekteras i kommande skede.

Synpunkt: Alternativ B1 föreslås ungefär i föreslaget läge men anslutning rakt österut mot väg 1101. Väg 1102 behåller ålderdomlig standard och där tillåts endast trafik för jordbruk, skogsbruk, cykel och gångtrafik.

Passa på att planera/bygga en gång- och cykelväg väster om järnvägsspåret mellan byn och till T1.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket kommer att riva spår och kontaktledning på den befintliga banvallen som utgår när järnvägen flyttas västerut vid Godegårds kyrka. Detta möjliggör en gång- och cykelbana på den gamla banvallen men det är inget som Trafikverket kommer att planera och bygga.

Synpunkt: Passagen vid B5 är väl motiverad men inte som den enda möjligheten att passera järnvägen. En fullhöjds passage i närheten av kyrkan är befogat. En alternativ plats för en andra bro kan vara söder om Godegårds kyrka.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket har beslutat att gå vidare med T1 som en port för gång, cykel- och fordonstrafik. Underfarten kommer dock inte att möjliggöra passage för fullhöga fordon. En bro söder om Godegårds kyrka är svårt då höjdförhållandet stället till det, och det ger en stor negativ påverkan på landskapsbilden.

Synpunkt: Om valet av en andra överfart i princip blir alternativ B1 bör det övervägas om möjlighet att lägga den närmare nuvarande övergång och att den efter passagen med Godegårdsån viker söderut för att ansluta till väg 1102 så när Godegårds kyrka som möjligt. Del av nuvarande väg 1102 mot kyrkan rustas upp till samma standard som överfarten. Resterande del av väg 1102 mot Godegårds säteri kan lämnas utan åtgärd, möjligen kompletterad med ett antal mötesplatser.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket har beslutat att gå vidare med T1 som en port för gång, cykel- och fordonstrafik, därför är inte B1 aktuellt. Underfarten kommer dock inte att möjliggöra passage för fullhöga fordon. Väg 1102 kommer att rustas upp mellan kyrkan och väg 1092.

Synpunkt: Utred möjligheten att förbättra framkomligheten i öst-västlig riktning över järnvägen genom att bygga passagen norr om Hälla gård och fortsätta med ny vägsträcka utmed skogsvägen österut och ansluta den nya sträckningen nära Hålbäck. Då behöver den smala vägen 1102 belastas och byggas ut. B5 skulle inte stå i vägen för framtida bostadsplanering. Den gång- och cykeltrafik som planerades enligt förslag B5 kan ersättas med enklare gångbro närmare befintlig bebyggelse i samhället.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket har beslutat att gå vidare med T1 som en port för gång, cykel- och fordonstrafik, därför är inte B1 aktuellt. Underfarten kommer dock inte att möjliggöra passage för fullhöga fordon. Att dra om vägen enligt ovanstående förslag skulle påverka Godegårdsån och landskapsbilden på ett negativt sätt samt dela upp jord- och skogsbruksmark i en större utsträckning än vad alternativ B5 och T1 gör. Kostnaden skulle dessutom öka då det är dyrare att bygga ny väg en betydligt längre sträcka än i alternativ B5.

Synpunkt: En korrekt och aktuell trafikmätning vid Godegårds kyrka behövs göras. Vi vill inte heller förlora macken och affären, vilka utgör hjärtat i samhället. De måste tas med i helhetsplaneringen så att Godegårds samhälle kan fortsätta leva och utvecklas. Det föreslagna tunnelalternativet T1 breddas så att låga fordon kan passera för att tillgodose kyrkans besökare och för att minska trafikökning på småvägarna genom samhällena Degerön och De Geerfors.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket har beslutat att gå vidare med T1 som en port för gång, cykel- och fordonstrafik. Underfarten kommer dock inte att möjliggöra passage för fullhöga fordon. I samband med detta beslut krävs ingen ny trafikmätning. Trafikverket ansvarar inte för hur olika verksamheter påverkas vid ändrade trafikflöden.

## Synpunkter som inkom i samband med samråd i december 2016:

Denna del av samrådsredogörelsen hanterar de synpunkter som inkommit i samband med samrådshandlingen för hela sträckan Jakobshyttan-Degerön.

### Samrådsrets för samråd

Följande har innefattats i samrådsretsen för planförslaget:

- Berörda sakägare och samfälligheter
- Motala kommun
- Länsstyrelsen i Östergötland
- Östgötatrafiken
- Region Östergötland
- Naturskyddsföreningen
- Räddningstjänsten Östra Götaland
- Räddningstjänsten/Ambulansen
- Bergstaten
- Boverket
- Lantbrukarnas riksförbund
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Naturvårdsverket
- Polismyndigheten
- Post- och telestyrelsen
- Riksantikvarieämbetet Fornsök
- SGI
- SGU
- Skogsstyrelsen
- SMHI
- Svenska cykelförbundet
- Svenska kraftnät
- Försvarsmakten
- Jordbruksverket
- LRF Motalas kommungrupp



- Transportstyrelsen
- Sveriges Åkeriföretag
- Godegårds lokala Jaktvårdsförening
- Jernhusen
- Godegårds skidklubb
- Askersunds kommun
- Vattenfall
- Regionförbundet Östsam
- Lundin Mining
- Sveaskog
- Länstrafiken Örebro län

## Samråd med berörd länsstyrelse

Synpunkt: Länsstyrelsen i Östergötland ser mycket positivt på att dubbelspåret byggs ut och trafiksäkerheten höjs genom att korsande vägar görs planskilda. Länsstyrelsen noterar med tillfredsställelse att Trafikverket valt att arbeta vidare med de alternativ som Länsstyrelsen förordade i det tidigare samrådet kring de planskilda korsningarna i Godegård. Länsstyrelsen påpekar att Godegårdsån hyser naturvärden av nationellt intresse och bedömer att den är ett av de mest skyddsvärda vattendragen i Östergötland. Det är av väsentlig betydelse att ån med tillhörande strandskogar undantas från större ingrepp som kan innebära en negativ påverkan på livsmiljöer och ekologiska funktioner. Flytt av Godegårdsån bedöms ge positiva konsekvenser på naturmiljön då åns meandrande lopp återskapas. Möjligheten att etablera naturlig vegetation och säkerställa väl fungerande ekologiska samband på sikt bör övervägas. Svämplan bör återställas och utfyllnader som påverkar vattnets utbredning och hastighet tas lämpligen bort. Länsstyrelsen ser gärna en utredning om möjligheterna att återställa våtmarker och sumpskog på platsen som tidigare utsatts för fysisk påverkan genomförs. Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör upprätta ett kontrollprogram för att hantera särskilt frågan om ekologisk kompensation. Förläggning av trummor ska utformas så att vandringshinder inte uppstår. Trafikverket bör i MKB:n utveckla vilka möjligheter som finns för att tillgodose viltets behov av passager och i detta även inkludera friluftslivets intresse av passager.

Trafikverket har inkommit med en ansökan om etapp 2 för arkeologisk utredning och förutsätter att resultatet av dessa utredningar redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Länsstyrelsen att det är viktigt att den nya bron över järnvägen söder om Godegård får en luftig och smäcker konstruktion och att passagen vid Godegårds kyrka anpassas väl i landskapet. Projektet förväntas ett rejält massöverskott och Länsstyrelsen tycker att det är bra om dessa kan användas till att få till mjukare övergångar mellan järnvägsanläggningen och det omgivande landskapet.

Det är viktigt att miljökonsekvensbeskrivningen belyser hur järnvägsprojektet påverkar möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer för vatten. Av särskild vikt är att uppmärksamma hantering av utsläpp i samband med en eventuell olycka med farligt gods som kan påverka grundvattenförekomsten.

Trafikverket bör redovisa vilka åtgärder som kommer att vidtas i det fall som de två enskilda grävda brunnarna kommer att påverkas. De konstaterade markföroreningarna bör tydligare redovisas hur det avses hanteras, liksom masshanteringen av dessa. Miljökonsekvensbeskrivningen bör tydliggöra skillnaden i påverkan mellan nollalternativet och den föreslagna sträckningen. Det måste belysas om den nya sträckningen kommer att innebära en förhöjd risk för några befintliga objekt längs sträckan. Om så är fallet bör utsträckningen redovisas och också vilka kopplade

skyddsåtgärder som föreslås.

Det är viktigt att projektet tar hänsyn till jord- och skogsbrukets transporter.

Trafikverkets svar: Trafikverket kommer genom föreslagen utformning och föreslagna skyddsåtgärder att säkra att naturmiljöerna kring Godegårdsån bibehålls eller till och med förbättras. Trafikverket tar fram de kontrollprogram som krävs för vidare projektering och entreprenad. Trummor kommer att bytas ut och åtgärder för att förhindra vandringshinder ska utföras. Generella vandringshinder i Godegårdsån kommer att åtgärdas. Faunapassager kommer att utföras för småvilt längs sträckan. Det har utförts en viltpassageutredning och passageplan har upprättats.

Etapp 2-utredning kommer att utföras under sommaren 2017, och resultatet arbetas in i järnvägsplanen vid behov.

Inom projektet kommer det att utföras landskapsanpassningar för att nyttja överskottsmassor. Masshanteringen kommer att utredas vidare inom järnvägsplanen och entreprenaden.

Miljö kvalitetsnormerna beskrivs och hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen med fokus på vattenfrågor.

Markföroreningarna och masshanteringen är beskrivna i miljökonsekvensbeskrivningen nu.

Föreslagna åtgärder gällande farligt gods arbetas in i järnvägsplanen.

Effekt- och konsekvensbeskrivning finns nu beskrivna för samtliga miljöaspekter liksom skyddsåtgärder vid behov.

Gällande areella näringar så är minskningen av jordbruksmark liten och det uppstår inte någon större fragmentering. Transportfrågan för skog- och jordbrukstransporter har lösts genom utformning av passager för full höjd i Anderstorp och Godegård samt anslutningar till skogs- och åkermarker vid behov. Topografin tillåter inte en passage på 3,5m vid Godegårds kyrka på grund av närheten till Godegårdsån och krav på vägens lutning.

Klimataspekter tas hänsyn till i anläggningens utformning.

## Samråd med berörd kommun

Synpunkt: Motala kommun är positiv till dubbelspårsutbyggnaden och ser stora fördelar för utbytet mellan Örebroregionen och Östergötland när utbyggnaden är klar. Kommunen önskar att vägen till reningsverket dimensioneras för tung trafik. Kommunen föreslår att den gamla banvallen grävs bort mellan Godegård och Anderstorp, eller Unnamon och Anderstorp för att gynna naturvärdena i Godegårds dalgång och att de träd som avverkas kring nya bron i Anderstorp sprids som död ved i omkringliggande skogar. Vattenverket är känsligt för variationer i vattenkvaliteten vilket måste beaktas i det fortsatta arbetet. En handlingsplan för tillsyn och kontrollprogram bör tas fram för byggskedet. Kommunen anser det inte rimligt att Trafikverket inte ersätter näringsidkare för förlorad inkomst då vägen inte kommer att passera affären/macken inne i Godegård. Den redovisade anslutningen till Unnarydsvägen bör studeras närmare. Möjligheterna att bebygga området mellan nya väg 1101 och samhället bör beaktas. Av särskild betydelse blir markytan närmast väg 1092 som lämpar sig för kommersiella verksamheter som måste omlokaliseras. Kommunen är på rimliga villkor villiga att överta väghållansvaret för den befintliga sträckningen av Hökavägen när väg 1101 läggs om samt för gång och cykelvägarna. Kommunen resurser för planarbete är hårt ansträngda varför en ansökan om planbesked bör inlämnas i mycket god tid om järnvägsplanen kommer i konflikt med detaljplanerna inne i Godegård.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med sig frågan om dimensionering av vägen in i nästa skede. Den gamla banvallen kommer att nyttjas som serviceväg kombinerat med gång- och cykelväg efter byggtiden och kommer därför inte att rivas. Det kommer att

lämnas enstaka träd som död ved inom trädskyddszonen men inga träd kommer att flyttas till omkringliggande skogar. Kontrollprogram och handlingsplan för tillsyn kommer att arbetas fram i ett senare skede. Trafikverket står fast i sitt beslut om att ingen ekonomisk kompensation utgår till näringsidkare. Det är ett centralt beslut som gäller i alla typer av väg- och järnvägsplaner. Trafikverket bygger anslutningar och vägar utifrån gällande bestämmelser och utformningskrav. Gällande markytan i anslutning till väg 1092 är det Motala kommuns mark och inget som Trafikverket kan påverka markanvändningen av efter avslutad byggnation av järnvägen och vägarna.

### **Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer**

Synpunkt: Skogsstyrelsen – Konstaterar att det blir kraftig påverkan av naturmiljön vid anläggande av dubbelspår och nya överfarter, där det är främst påverkan av naturvärden och forn- och kulturlämningar som sker. Dubbelspåret inklusive trädskyddszonen om 20 m kommer att ianspråktaga mark som används som skogsproduktion. Relativt få, de flesta större, skogsägare kommer beröras och påverkan bedöms som mindre sett till det skogslandskap som omger järnvägen. De värdefullaste naturvärdena är belägna längs Godegårdsån vid och söder om Godegårds samhälle och utgörs av lövsumpskogar som är nyckelbiotoper eller områden med höga naturvärden. Delar av sumpskogen är områdesskyddad som biotopskydd eller naturvårdsavtal. Forn- och kulturlämningarna är till större delen belägna norr om Godegård. Samhällsnyttan med dubbelspåret är stor vilket ska vägas mot miljömässiga konsekvenser. Energivänliga transporter kan ökas och de planskilda korningarna ökar säkerheten för boende och trafik. Inför kommande anläggningsarbete så understryks vikten av att vidta skyddsåtgärder för att inte ändra de hydrologiska förhållandena i områdena med höga naturvärden längs Godegårdsån. Naturvärdena kommer att påverkas negativt men huvuddelen av arealen kommer att bli kvar. Vi deltar gärna vid samråd i fält. Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig informationen in i den framtida projekteringen.

Synpunkt: Askersunds kommun har inga synpunkter men uppmanar Trafikverket att vara lyhörd till invånarnas eventuella synpunkter på järnvägsplanen.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig synpunkten.

Synpunkt: Vattenfall – Har bifogat kartor med korsande ledningar utmed sträckan. Ev åtgärder på 130kV ledningen (regionnätledning) till följd av genomförande av järnvägsplanen kan vara koncessionspliktiga.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig informationen in i den framtida projekteringen.

### **Samråd med allmänheten**

Synpunkt: Spåret kommer att skära genom dalen vid sjön Dammen och delvis gå på bank. Önskan om att anlägga en vall av överskottsmassor på området mellan där spåret går på bank och sjön Dammen för att minska ljudet från tåget.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig önskan in i den framtida projekteringen.

Synpunkt: Önskan om att bygget av nya dubbelspåret startar så snart som möjligt.

Kommentar från Trafikverket: Byggnationen kommer att starta under 2019, förutsatt att järnvägsplanen vinner laga kraft under 2018.

Synpunkt: Önskan om att ha ordentliga skyddsvallar vid Äspekullen.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig önskan in i den framtida projekteringen.

Synpunkt: Ett påpekade om att den nya GC-tunneln vid Äspekullen kommer leda till att obehöriga genar genom privata bostadstomter. Vid Äspekullen önskas att gamla spåret endast blir GC-väg och inte ersätter Ridvägen som skogsväg. Fråga uppstår om nya GC-vägen vid Äspekullen också är placerad på fel sida av dubbelspåret för skogsägare. Kommentar från Trafikverket: Det finns ingen planerad gång- och cykeltunnel vid Äspekullen, och inte heller någon separat gång- och cykelväg. Förslaget är att den gamla banvallen nyttjas som gång- och cykelväg samt serviceväg till den nya järnvägen efter byggtiden.

Synpunkt: Önskan om att bullerplank ska vara genomskinligt.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig önskan in i den framtida projekteringen.

Synpunkt: Önskan om utredning av bullerpåverkan på närliggande fastigheter, samt vill ej få GC-väg på gamla järnvägsbanken.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket utreder bullerpåverkan i kommande skeden. Den gamla banvallen föreslås övergå till gång- och cykelväg kombinerat som serviceväg efter byggtiden.

Synpunkt: Enskilda vägen 15447 (1024) från Degerön som passerar genom kyrkogården behöver vid anslutning till väg 1102 få sådan utformning att transporter med långtradare kan passera vid färd från Godegårds säteri för vidare färd söderut på östra sidan av järnvägen.

Kommentar från Trafikverket: Vägen projekteras för långtradare men då porten vid kyrkan endast blir cirka tre meter hög är det inte lämpligt att de väljer att åka där utan väljer att passera järnvägen över den nya bron strax söder om Godegård eller väljer vägen via Degerön.

Synpunkt: Vägbro över järnvägen vid Anderstorp vid väg 1092 bör av säkerhetsskäl och för ökad smidighet ha trottoar på södra delen av bron som vätter mot Godegård, då bron i sitt södra fäste ska anslutas med ny GC-väg till befintlig banvall, som i sin tur ska omvandlas till GC-väg.

Kommentar från Trafikverket: Det finns inget identifierat behov av en trottoar på bron i Anderstorp. Trafikmängden på väg 1092 är väldigt låg och motiverar ingen trottoar.

Synpunkt: Önskan om omplacering av SIR-masten antingen norr eller söderut där inga boenden berörs, då masten påverkar landskapsbilden negativt. Angående stickspåren i närheten av Jakobshyttan där förslagsvis tågset kan parkeras tillfälligt så är förslaget att banvallen genom samhället som är fyra spår bred bör förlängas och möjliggöra tillfällig parkering för tågset, samt förenkla på samma gång möjligheten för framtida stopp av persontrafik. Önskan av transparenta bullerplank på både västra och östra sidan längs med järnvägen. Angående Godegårsskolans planerade GC-väg så bör den löpa längst med skolans vägg samt lägga den mellan skolgården och parkering/tillfartsvägen så att GC-vägen inte behöver korsa dessa områden.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig önskan om bullerskyddsplank på den östra sidan samt gång- och cykelvägen vid skolan in i den framtida projekteringen. I Godegård kommer de gamla spåren att rivas i samband med byggnationen av dubbelspåret. SIR-mastens placering är noggrant uträknad av

Trafikverkets radioexperter. I ett inledande skede fanns det en alternativ placering i anslutning till Godegårds kyrka men det förslaget avfärdades då den masten skulle bli 30 meter hög och ge mycket större påverkan på landskapsbilden. Vid placering inne i Godegård krävs det bara en 18 meter hög mast.

Synpunkt: Anser att Trafikverket ej har följt grundläggande principer enligt 3§ Försiktighetsprincipen, 6§ Lokaliseringsprincipen och 7§ Skälighetsprincipen.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket anser att dessa principer är uppfyllda i nuläget.

Synpunkt: Jag bor inte i området men inser att bygger Statens trafikverk TrV ny järnväg MÅSTE de ta all hänsyn till nära boende. Har man byggt nära då järnväg redan fanns kan fråga uppstå vem som är ansvarig, men flyttas spåren då är det TrV som får agera. Handläggare talar mycket om kostnader ett tips: dela med 100 då järnväg byggs med det tidsintervallet. Är Gd för TrV på hugget å begär pengar ständigt? Annars bör den avgå! Låt nära boende bestämma och sitt inte och vänta – sätt igång!

Kommentar från Trafikverket: Hänsyn tas bland annat till boende, natur- och kulturmiljö, friluftsliv och rekreation, geotekniska förhållanden, ekonomisk rimlighet, klimat samt till ett långtidsperspektiv för järnvägen. För boende närmast järnvägen kommer bullerdämpande åtgärder att utföras och några fastigheter kommer att lösas in.

Synpunkt: Varför dra järnvägen bakom mitt hus? Dra den längre ifrån upp till vägen.

Kommentar från Trafikverket: Det är tyvärr tekniskt omöjligt att flytta järnvägen västerut på grund av riksintressen för friluftslivet och för stor påverkan på Godegårds samhälle.

## **Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda**

Maj 2016:

Utskick gällande spårlinjevalet i Sprickdalen och söder om Godegård.

Synpunkt: Boende söder om Godegård som inte vill ha spåret på sin tomt.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig synpunkten in i nästa skede av järnvägsplanen.

Samråd under 2017:

Synpunkt från boende i området: Telefon mellan boende och Trafikverkets markförhandlare, mars 2017 och tidigare e-postutväxling. Är missnöjd med valet av spårlinje och de olägenheter fastigheten därmed får. Mycket information efterfrågas. Kommenter från Trafikverket: Vi har undersökt flera spårlinjer avseende funktion, omgivningspåverkan och kostnad. Vald spårlinje läggs till grund för det fortsatta arbetet med järnvägsplan. Valet av vald spårlinje kan inte klagas på förrän vid granskningen av järnvägsplan och den efterfrågade informationen kommer inte att finnas sammanställd förrän vid granskningen. Fastigheten kommer sannolikt att bli mindre påverkad av buller i framtiden. Vidare kan vi troligen få plats med en bullervall förbi Äspekullen och den får även intilliggande fastigheter nytta av.

Synpunkt från boende i området: Möte mellan boende, och Trafikverkets markförhandlare 2017-09-28, då följande blev överenskommet:

Förslag till åkeranslutningar har bestämts. De anpassas och utformas slutligen vid byggandet, så att lutning och kurvradier blir bra.

Järnvägsbanken önskas vara kvar som åkerväg förbi kyrkan, eftersom vägen genom kyrkogården är för smal för skördetröskan.

Gamla stallet löses in, då det måste vara minst 10 m mellan stall och släntkrön för att möjliggöra lösdjursdrift.

Kommentar från Trafikverket: Synpunkterna tas med in i arbetet med järnvägsplanen.

Synpunkt från boende i området: Frågor angående påverkan på fastighet, vägar, tillköp av mark från Sveaskog.

Trafikverket. Riddarvägen som knyter samman väg 1092 vid Anderstorp med väg 1101 (Hökavägen) försvinner vid utbyggnaden av järnvägen. En ny väg förslås uppe på bergsplatån så att vägen passerar Åspe. Den nya vägen ska också vara byggväg.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket har tagit fram ett förslag. Slutlig placering bestäms i samråd mellan boende och Trafikverket.

Trafikverket har önskemål om tillfällig nyttjanderätt för lagring av sten i byggtiden. Fastighetsägaren önskar ersättningsmark. Trafikverket har frågar Sveaskog och fått avslag.

Fastigheter som löses in: Ägarna önskar veta vad som ska ske.

Kommentar från Trafikverket: Fastigheterna är värderade och erbjudande om inlösen är översänt.