

GESTALTNINGSPROGRAM

# Godsstråket genom Bergslagen, Hallsberg-Degerön, delen Dunsjö-Jakobshyttan

Askersunds kommun, Örebro län

Samrådshandling, 2016-12-21  
Projektnummer 150011





Trafikverket  
E-post: trafikverket@trafikverket.se  
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltningsprogram Godsstråket genom Bergsslagen,  
delen Dunsjö – Jakobshyttan.

Författare: Åsa Erkman, Ida-Maria Lundström, Anna Almqvist

Dokumentdatum: 2016-12-21

Projektnummer 150011

Version: 1.0

Kontaktperson: Linda Lindberg

Foton: WSP

Illustrationer: WSP

Kartor; ortofoton: ©Lantmäteriet

# Innehåll

1. Inledning .....	4
1.1 Bakgrund och syfte .....	4
1.2 Tidigare arbeten .....	4
1.3 Översikt av sträckan .....	4
2. Analys .....	6
2.1 Landskapets stora drag.....	6
2.2 Landskapskaraktärsområden .....	6
2.3 Kulturhistoria .....	6
2.4 Samband och möten .....	6
3. Övergripande mål och gestaltungsprinciper..	8
3.1 Gestaltungsprinciper .....	8
3.2 Vegetation och enskilda träd .....	9
3.3 Principsektion för sträckan .....	10
3.4 Vatten,bäckar och trummor .....	10
4. Viktiga punkter och möten att gestalta .....	11
4.1 Solberga äng .....	11
4.2 Sjön Skiren .....	12
4.3 Mariedamm .....	13
4.4 Mariedamms herrgård .....	15
4.5 Fotbollsplanen.....	16
4.6 Skeppsjön .....	17
5. Utformning .....	19
5.1 Tunnelport.....	19
5.2 Passage av järnvägen .....	19
5.3 Masshantering - permanenta och tillfälliga upplag	19
5.4 Bullerskydd.....	20
5.5 Teknikhus.....	20
5.6 Gamla banvallen blir GC väg.....	20
6. Rekommendationer för fortsatt arbete.....	21
Referenser.....	23

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund och syfte

Detta gestaltungsprogram ingår i järnvägsplanen för godsstråket genom Bergsslagen, sträckan Dunsjö- Jakobshyttan. Inför utbyggnad från enkelspår till dubbelspår ska en järnvägsplan tas fram och i denna skall järnvägslinjen inom korridoren för valt alternativ detaljstuderas. Järnvägsplanens syfte är hitta ett bra läge för sträckan i förhållande till landskapet, kultur- och naturmiljön samt att fastställa markåtkomst.

Utbyggnaden av dubbelspåret skall leda till att fler godståg kan trafikera sträckan under de attraktiva tiderna på dygnet. Utökning för den regionala tågtrafiken skall ske med ett tåg/timme och man vill åstadkomma god punktlighet och kortare transport /restid för såväl gods- som persontåg

Syftet med gestaltungsprogrammet är att omsätt gestaltungsprinciper från järnvägsutredningen till mer detaljerade lösningar för dubbelspårsutbyggnaden. Gestaltungsaspekter lyfts speciellt fram för viktiga punkter, möten och samband. Programmet skall vara ett stöd i det kommande projekteringsarbetet.

## 1.2 Tidigare arbeten

Till vägplanen har en rad utredningar tagits fram såsom PM Kulturarvsanalys, PM naturvärdesanalys och PM Landskapsanalys och till grund för samtliga utredningar ligger järnvägsutredningen. I analysdelen nedan lyfts de viktigaste aspekterna från tidigare arbeten fram

Utredningarnas delar som berör gestaltungsprinciperna har fångats upp och inarbetats i detta program.

## 1.3 Översikt av sträckan

Nedan visas en översikt av sträckan från Dunsjö i norr till Jakobshyttan i söder. Dubbelspåret rör sig framförallt i befintlig sträckning förutom väster om Skeppsjön där den får en ny dragning längre västerut. Här går den in i tunnel för att undvika stor påverkan på landskapet. De rosa markeringarna nedan är punkter eller passager som är viktiga att belysa. I detta gestaltungsprogram har dessa punkter särskilt studerats. Övriga delar av sträckan planeras utifrån de generella gestaltungsprinciperna.



Bild 1.1 Bilden visar hur det kommer att se ut när spåret byggs. Bilden är från sträckans tidigare etapp Stenkumla - Dunsjö som är under byggnation.



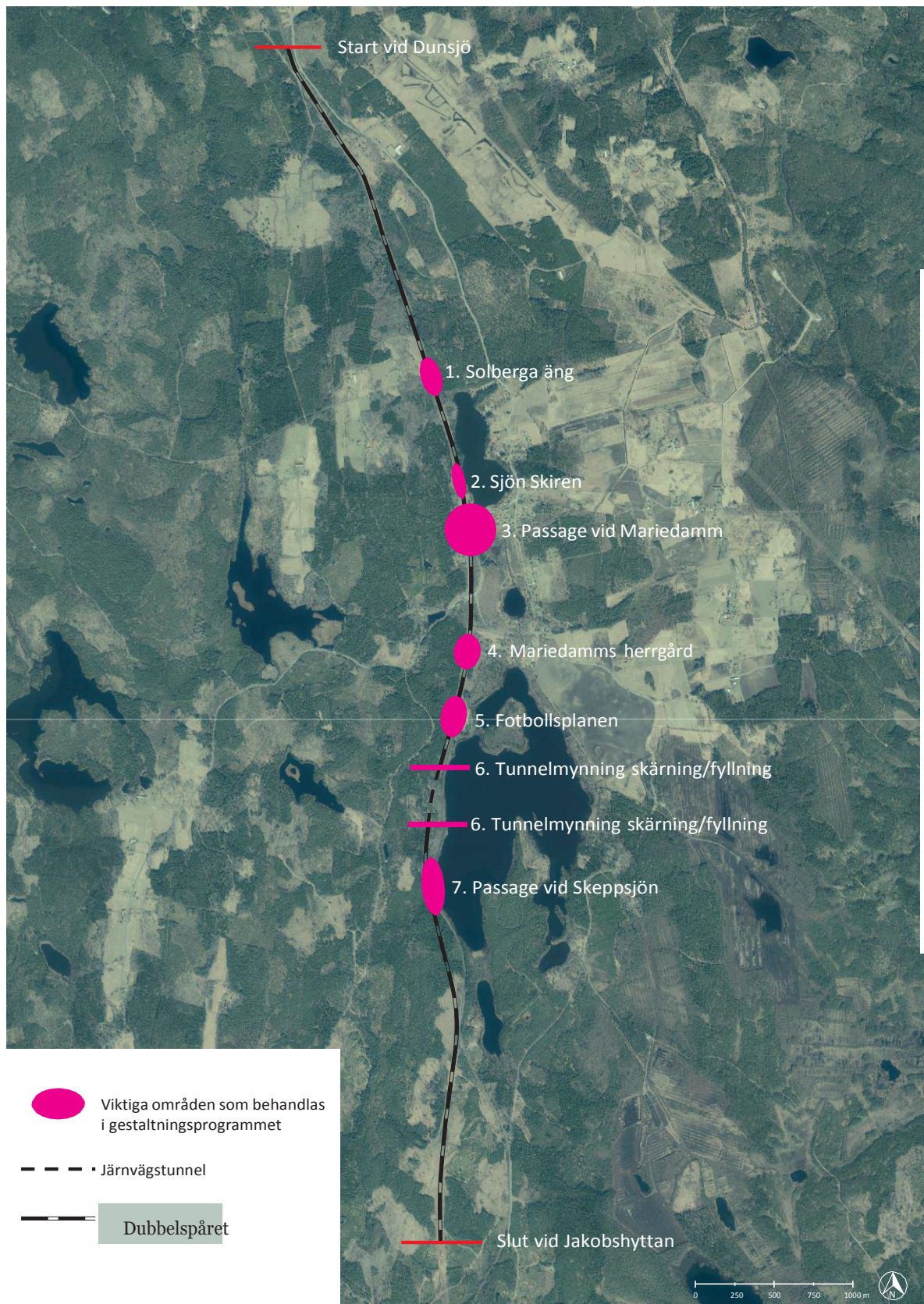


Bild 1.2 Bilden visar en översikt av sträckan med Dunsjö i norr och Jakobshyttan i söder. Utbyggnaden av dubbelspåret sker i den befintliga sträckningen av enkelspåret förutom vid Skeppsjön där den av landskapsmässiga orsaker läggs längre västerut. De rosa markeringarna är punkter eller passager som särskilt studerats. Övriga delar avses behandlas enligt de generella gestaltungsprinciperna.

## 2. Analys

### 2.1 Landskapets stora drag

Området som järnvägen rör sig genom har en relativt kuperad och sönderbruten sprickdalsteräng. Till landskapets storformer hör förkastningsbranten i nord-sydlig riktning direkt väster om Mariedamm. Här är höjdskillnaderna markanta och varierar mellan 130 och 170 m ö h. Marken utgörs framförallt av skog. Stora delar av skogslandskapet ovanför Mariedammsförkastningen ligger över högsta kustlinjen. Det är förkastningsbranten som har gett järnvägen sitt nuvarande läge precis öster om branten. Till storformerna hör också den rullstensås som sträcker sig vidare öster om järnvägen från Dunsjö söder om Skeppsjön i ett nord-sydligt stråk och som är en del av Hallsbergsåsen. Den östra delen har en flackt böljande topografi.

Området är sjörikt, och ett band av sjöar följer den kraftiga förkastningsbranten. Sjön Skiren vid samhället Mariedamm är den nordligaste, därefter följer Stora och Lilla Billingen, Skeppsjön och Flaxen.

### 2.2 Landskapskaraktärsområden

Området runt järnvägen kan delas in i tre landskapskaraktärsområden:

1. Flackt landskap med omväxlande skog som planterats på gammal jordbruksmark och öppnaremarker i norradelen. Isöder Mariedamm bruks- och järnvägssamhälle med ålderdomlig bebyggelse. I väster uppträder ett formrikt odlingslandskap med bitvis ålderdomlig jordbruksbebyggelse.
2. Kuperat skogslandskap ovanpå Mariedammsförkastningen. Ålderdomligt och småskaligt odlingslandskap i nord- sydliga stråk. Betesmarker mellan Runsala och Solberga. Relativt rikt på fornlämningar.
3. Ett flackt till småkuperat skogslandskap rikt på mossar och kärr. Storskalig torvbrytning pågår i stora delar av området och skogen domineras av produktions-skog. Mycket gles bebyggelse och få vägar.

### 2.3 Kulturhistoria

Människan har bebott området sedan lång tid. De äldsta fynden av mänskliga aktiviteter har hittats kring sjöarna och vid förkastningsbran-

ten. Området väster om förkastningsbranten ligger över högsta kustlinjen och här har möjligheterna till jordbruk varit begränsade. Bergshanteringen i området har pågått sedan medeltiden. Avgörande för bergsbrukets lokalisering var malmfyndigheten men också skog till kol och vatten som energikälla.

Hallsberg- Motala- Mjölby järnväg öppnades för allmän trafik år 1873 och tåget stannade då vid ett 10-tal stationer längs denna sträcka. Flera av odlingslandskapets viktiga rörelsestråk bröts när järnvägen byggdes men järnvägen kom att få stor betydelse för området och blev en drivkraft för tillväxt. Persontrafiken lades ned 1971. Idag gäller fåtal persontåg på sträckan.

Sträckan Hallsberg-Mjölby har fortsatt att ha en viktig funktion framförallt för godstrafik.

Sammanfattningsvis har tre aspekter varit särskilt präglade av dagens landskap; bergsbruket och senare skogsbruket, jordbruket och järnvägen.

### 2.4 Samband och möten

Sträckan går framförallt genom skogs- och naturområden och den tangerar både sjön Skiren och Skeppsjön. Vid möten och anslutning till befintlig mark är det viktigt att skapa goda landskapsanpassningar så att påverkan blir så liten som möjligt.

Redan när järnvägen byggdes under 1800 talets slut bröts rörelsestråk och kulturella kopplingar. Vid den planerade utbyggnaden av dubbelspåret kommer järnvägens barriärverkan att förstärkas ytterligare. Helhetmiljön vid Mariedamm, Mariedamms herrgård och Trehörningsmasugn samt rörelsestråk vid Solberga ägor är exempel på miljöer där kopplingen påverkas. Sambandet mellan Mariedamms samhälle och järnvägsmiljön är grundläggande för förståelsen av samhällets framväxt. Den visuella kontakten mellan järnvägen och samhället är därmed också betydelsefull.

Järnvägsövergången som finns i norra delen av stationsmiljön är beskriven som en viktig koppling mellan järnvägens båda sidor. Det är dock beslutat att denna skall tas bort i och med att järnvägen byggs ut. Inga plankorsningar kommer att finnas på sträckan.



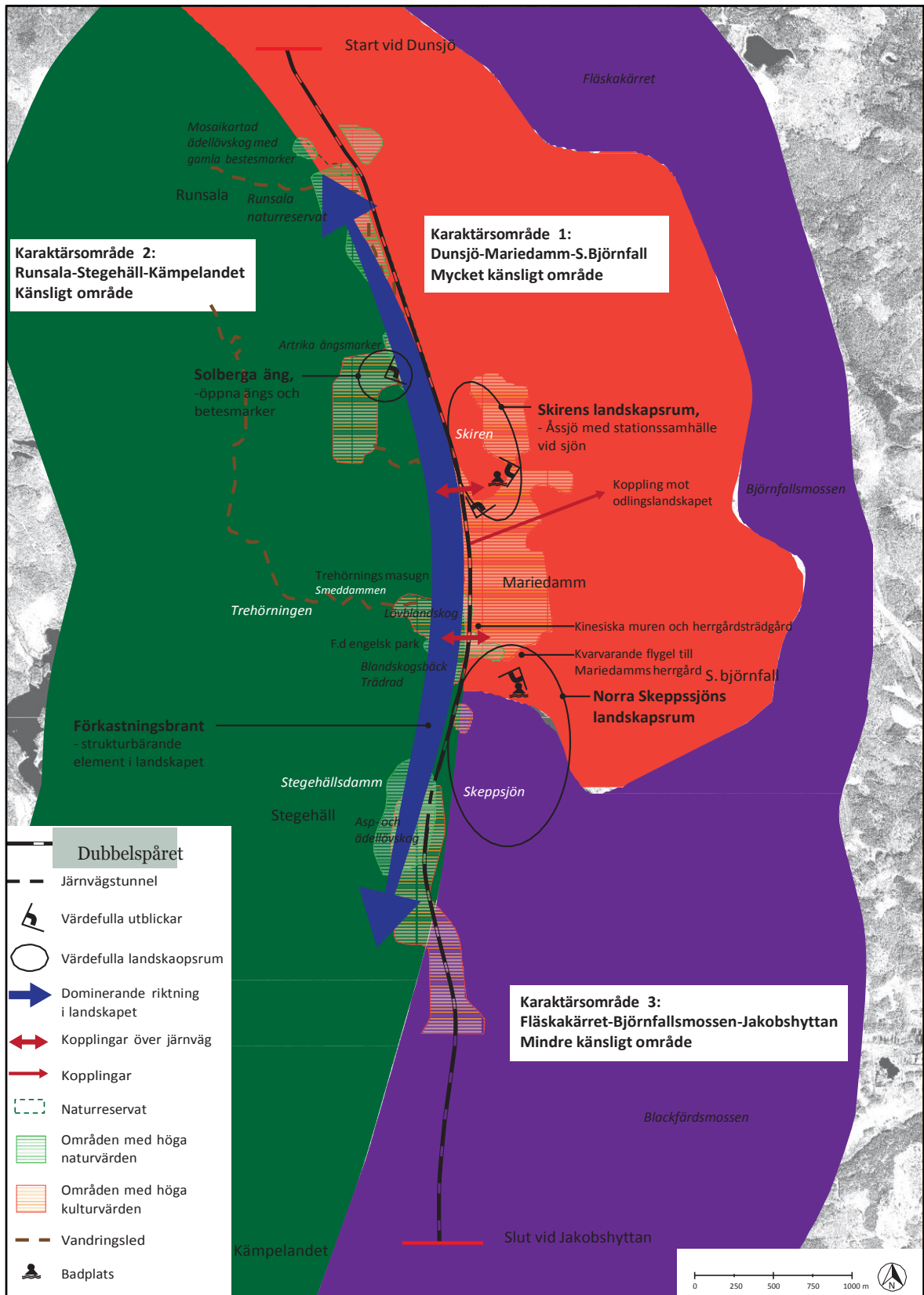


Bild: 2.1 Bilden visar en sammanställning av de landskapsmässiga- och kulturella faktorer som kan komma att påverkas av utbyggnaden. I denna bild har endast den nya bansträckningen ritats in för att tydligt visa förhållandet mellan sträckan och landskapets innehåll.

## 3. Övergripande mål och gestaltungsprinciper

### 3.1 Gestaltungsprinciper

Gestaltungsarbetet utgår från de principer som redovisas i järnvägsutredningen. Järnvägsutredningen behandlar hela sträckan Hallsberg-Degerön, och generellt formulerade gestaltungsprinciperna skall överföras på delsträckorna och i det här fallet delen Dunsjön-Jakobshyttan.

Landskapsanalysen daterad 2016-08-01 innehåller riktlinjer som är viktiga att fånga upp i det här gestaltungsprogrammet. Riktlinjerna är inarbetade i de olika avsnitten.

För den angränsande tidigare etappen, dvs Stenkumla-Dunsjö, togs ett gestaltungsprogram fram 2013. Detta program har studerats och viktiga frågor har inarbetats eftersom förutsätt-

ningarna är lika längs sträckan för att etapperna skall länkas samman till en helhet.

Kultur-ochnaturarvsanalysen är ytterligare två PM som har tjänat som underlag och där delar av dessa är inarbetade i detta gestaltungsprogram.

Företrädelsetvis har vikten lagts på att tillgodose omgivningens perspektiv framför trafikantens perspektiv eftersom det är flest godståg som trafikerar sträckan.

De frågor i tidigare arbeten som rör gestaltungsningen är sammanfattade i punkterna nedan. Även allmänna frågor som kanske inte är aktuella inom föreliggande etapp är medtagna.

#### Vegetation

- Den befintliga vegetationen skall i första hand bevaras
- Självetablering av växter skall eftersträvas där det går.
- Planteringar utformas med parkkaraktär i samhällen.
- Naturlika vegetationsblandningar skall väljas då spåret går genom naturmark.
- Valet av växter skall utgå från karaktären på den omgivande vegetationen
- Avbaningsmassor används företrädelsetvis förutom inom tätort.

#### Bankar och skärningar

- I öppen terräng skall naturliga lutningar med mjuka övergångar eftersträvas.
- Vid bete eller odling är lutningar på 1:10 att föredra, men där det behövs brantare lutningar är upp till 1:6 plöjbara. Matjord skall behållas eller återställas till ett djup på 30-40 cm.
- Iskogsterräng eftersträvas sett så litet inträngs som möjligt. Slänter ställs brant med lutningar på 1:1,5-1:2.
- Vid skärningar anläggs slänterna med en max lutning på 1:2
- Vid berskärning anläggs slänterna med lutning på 4:1-5:1.

#### Bullerskydd

- Bullerskydd skall helst inte skymma resenärens utblick.
- Bullerskydden skall utföras i trä. Det är ett material som återfinns i fasader och staket i stationssamhället och de kan därför naturligt integreras.
- Bullervallar är ett bra alternativ till skärmar. Desmälter i ni omgivningen och kräver mindre skötsel och underhåll i jämförelse med plank.

#### Masshantering

- Massbalans eftersträvas och massorna läggs inom arbetsområdet. (Inga tillfälliga- eller permanent upplag får placeras utanför arbetsområdet i föreliggande etapp)
- Olika massor har olika kvaliteter och ändamål. Vissa används till bankfyllning för järnväg och servicevägar, andra kan användas för att anpassa järnvägen till landskapet.

*Bild 3.11 Sammanfattande punkter för gestaltungsprinciper från järnvägsutredningen och gestaltungsprogram i tidigare etapp.*



### 3.2 Vegetation och enskilda träd



*Bild 3.21 Bilderna visar vägen som löper norr om godset Mariedamm. Båda bilderna är tagna från järnvägen mot öster. Till vänster är en historisk bild som visar hur öppet kulturlandskapet var i mitten på 1900 talet. Till höger är en bild på dagens situation som visar hur slyvegetationen har tagit över, främst björk och asp.*

Sträckan Dunsjö-Jakobshyttan går genom ett skogstäckt område. Endast vid vissa punkter finns öppen mark och detta gäller framförallt i och runt Mariedamm. I första hand skall den befintliga vegetationen bevaras. 20 m från spårmitt kommer att bli ett vegetationsfritt säkerhetsavstånd. Detta är ett större avstånd än vad man lyckats hålla fritt runt dagens enkelspår. 30-40 m från spårmitt riskerar att påverkas då dubbelspåret byggs. Inom detta område skall det i projekteringskedet noteras om det finns värdefulla träd av särskilt värde. Detta gäller framförallt ädellövträd eller träd som är unik av någon anledning, t.ex. storlek eller art.

Det gamla kulturlandskapet var betydligt öppnare än vad området visar idag. Framförallt har slytillväxten främst asp och björk, varit stark. När godsstråket byggs är det en fördel om slyvegetation kan röjas. Större träd och framförallt ädellövträd skall i första hand bevaras men asp, björk och annan slyvegetation tas med fördel bort.

I Mariedamm har ett träd, en stor gammal alm, noterats som viktig och detta träd har troligen tillhört stationen och stationsområdet. Almen har skador och dess vitalitet bör undersökas noggrannare av fackperson. Om trädets är tillräckligt vitalt bör det beskäras så att döda partier skärs in. För övrigt har inga särskilt värdefulla träd noterats, dock har inte hela sträckan kunnat inventeras.



*Bild 3.22 Bilden visar en stor alm som står inom det område som tidigare har varit station. Om almens vitalitet är tillräckligt god så bör almen beskäras och bevaras.*

### 3.3 Principsektion för sträckan

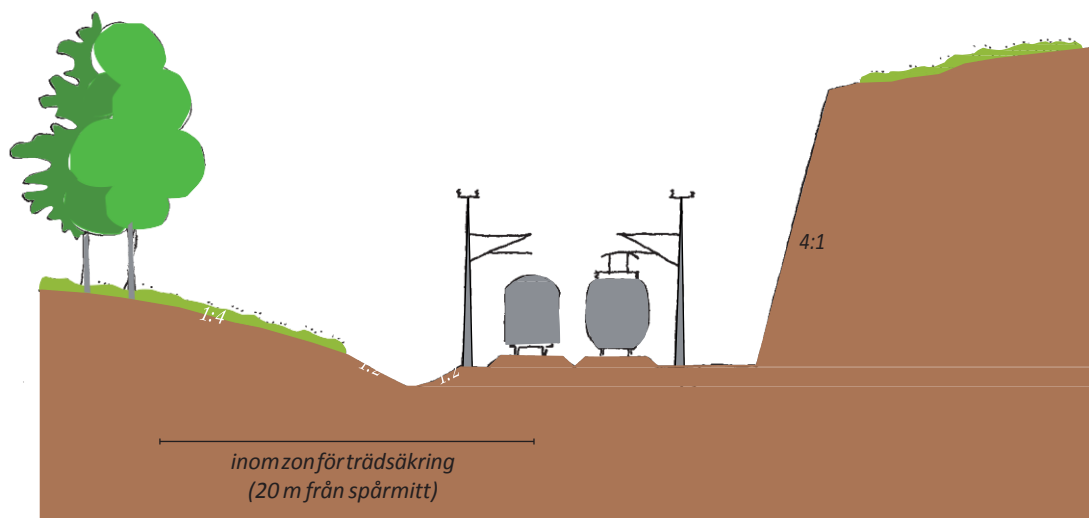


Bild 3.31 Principsektion jordskärning/bergsskärning för sträckan. Bergskärningen görs brant för att minska intrånget i omgivande natur. För djupa jordskärningar kan den övre delen av skärningen flackas för att ansluta till omgivande natur på ett mjukaresätt. Där man vill minska intrånget i omgivande natur frångås principen.

### 3.4 Vatten, bäckar och trummor

När dubbelspåret anläggs kommer att antal vattendrag att kulverteras på en vardera cirka 20 meter lång sträcka. Detta sker genom att befintlig trumma förlängs/ersätts eller att en ny trumma anläggs. Det är viktigt för den biologiska mångfalden att trummorna är anpassade för lämpliga flöden samt att ett grövre naturligt bottenmaterial läggs ut i trummorna. För att ej hindra vandring av organismer är det också viktigt att trummorna ligger på rätt djup samt har rätt lutning.

Trummornas öppningar ska snedskäras eller

förses med trumöga för att på ett mjukare sätt smälta in i omgivningen än ett rör med ett rakt avslut. Erosionskydd ska utföras med natursten/grus för ett naturligare utseende.

Brunnar med brunnslock ska placeras i marknivå. Uppstickande rördelar i makadamyta får inte förekomma.

Där ett vattendrag måste grävas om ska det ske på ett så naturligt sätt som möjligt så att vattendragets ursprungliga karaktär bibehålls i möjligaste mån.

KORSANDE VATTENDRAG (Benämning enl Rapport PM Vatten)	BEDÖMNING	ÅTGÄRD
Bäck 28	Naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde	Kulvertering på en ca 20 meter lång sträcka genom förlängning av bef trumma eller anläggning av ny.
Bäck 29	Naturvärdesklass 2, högt naturvärde	Kulvertering på en ca 20 meter lång sträcka genom förlängning av bef trumma eller anläggning av ny.
Bäck 30	Naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde	Kulvertering på en ca 20 meter lång sträcka genom förlängning av bef trumma eller anläggning av ny.
Bäck 31	Naturvärdesklass 2, högt naturvärde	Troligtvis kommer vattendraget att grävas om. Närmast Skeppsjön kulverteras vattendraget på en ca 20 meter lång sträcka genom.
Bäck 31X	Naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde	Kulvertering på en ca 20 meter lång sträcka genom förlängning av bef trumma eller anläggning av ny.
Bäck 32	Naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde	Kulvertering på en ca 20 meter lång sträcka genom förlängning av bef trumma eller anläggning av ny.

Bild 3.41 Sammanställning vattendrag som korsas för den aktuella sträckan.



## 4. Viktiga punkter och möten att gestalta

### 4.1 Solberga äng

Flera av odlingslandskapets viktiga rörelsestråk bröts när järnvägen byggdes under 1800-talets slut. Detta gäller framförallt Solberga ägor, vilka breddade ut sig på båda sidor om järnvägen. Fortfarande finns en mindre bebyggelse kvar vid Solberga och öster om järnvägen finns lämningar efter torpet Lilla Solberga, tidigare med namnet Simonslund. Inom området ligger också Håkanstorp och Kättorp. Miljön representerar de småjordbruk som är typiska för den agrarhistoriska regionen "södra Närke bergsgslag" och har klassats med "Högt värde" i Kulturarvsanalysen. Denna typ av odlingslandskap karaktäriseras av småjordbruk i krönlägen i skogsmarken. Landskapet kring Solberga sträcker sig längs med förkastningsbranten och uppvisar ett vackert kulturlandskap. Solberga äng eller backafallet

utgörs av öppna betesmarker i höglänt läge med långa utblickar över skogslandskapet.

Det öppna landskapet skall möta järnvägen med väl anpassade slänter. När järnvägen gör entré i områdets norra del sker detta på bank och definautblickarnamotösterärtroligenskymdaav skogen. Vägengårssedaniniskärningvilketgöratt störningen minimeras för omgivningen. Området är tillgängligt med det är få vägarsom leder hit och pga detta svårt för allmänheten som vill till Runsalareservatet i rekreationssyfte.

Marken skall efter byggnation återställas till ursprunget, dvs ingen anskaffad jord skall användas. Mager ängsjord från området med naturlig modelering ger ett så litet sår som möjligt.

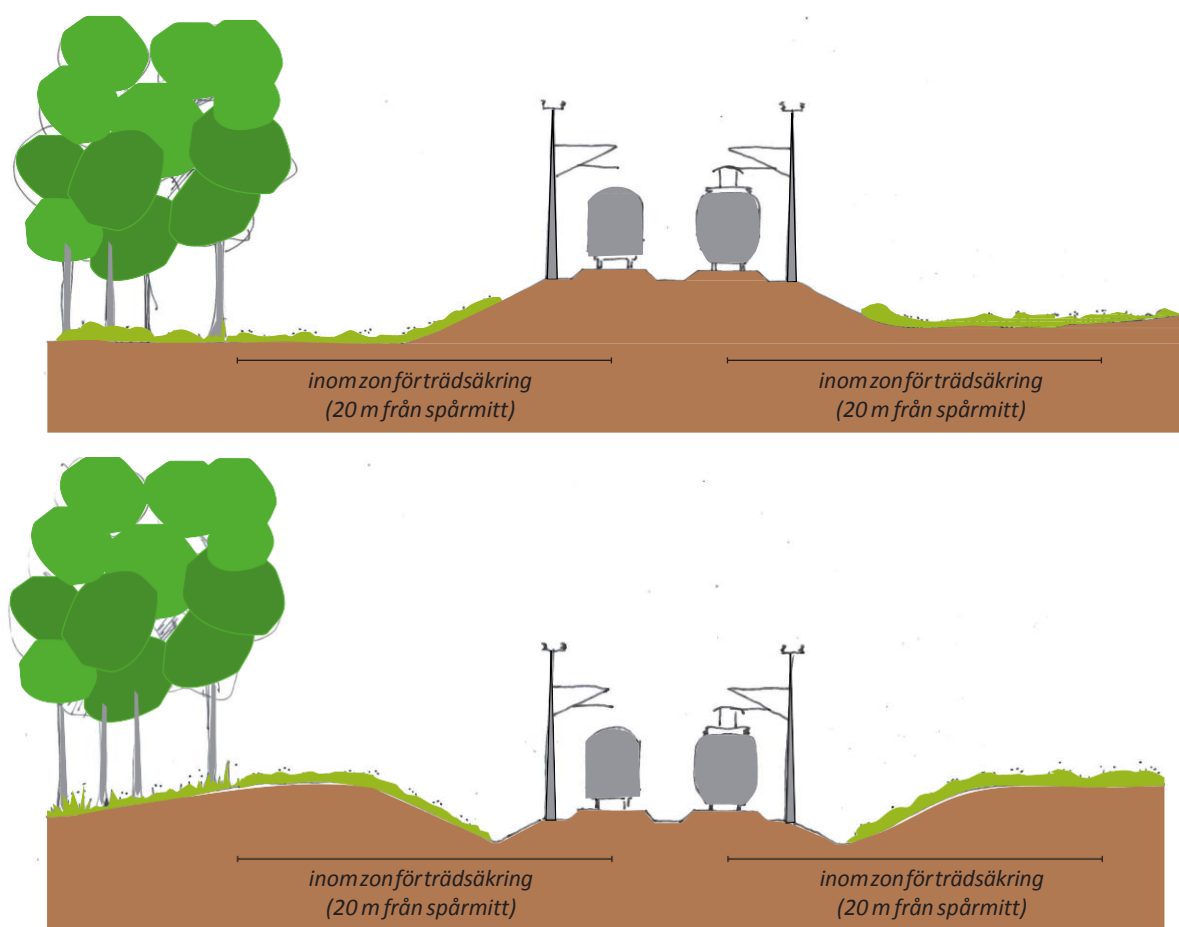


Bild 4.11 Sektionerna ovan visar järnvägen genom Solberga ägor. Övre sektionen visar ingången till Solberga äng i norr som sker på bank och nedre som visar utgången i skärning. För att inte göra ett större intrång än nödvändigt i kulturmiljön ställs slänterna brantare än de rekommenderade 1:10 i båda sektionerna.

## 4.2 Sjön Skiren

Vid sjön Skiren är dubbelspåret placerat mycket nära strandkanten och detta beror på att man vill undvika intrång i naturreservatet Runsala. Redan idag ligger det befintliga enkelspåret i princip i samma läge och mellan spåret och sjön finns en vegetationsridå. För den sträckan där godsstråket ligger allra närmast sjön ser situationen ut enligt sektion nedan.

På Skirens östra strand ligger Skirsjöbadet och drygt 20 bostadshus där tomterna går ända ner till sjön. De boende och besökande här har vacker utsikt över sjön och över Mariedamms bebyggelse. Miljön har högt upplevelsevärde men landstrandmiljöerna kring Skiren är tämligen triviala och bedöms inte nå upp till naturvärdesklass 3. För denna miljö är det viktigt att så mycket som möjligt av den befintliga vegetations-

ridån mellan sjö och spår sparas. Möjligheten att uppföra ett bullerskydd mellan godsstråket och sjön har diskuterats men av två anledningar har man valt att inte bygga en skärm. Detta beror dels på att man vill göra ett så litet ingrepp som möjligt i strandkanten för att så mycket vegetation som möjligt skall kunna bevaras och dels på att det finns förorenad mark i sedimenten som med stor sannolikhet kommer från impregneringsanläggningen som legat nordost om Skeppsjön. På en ca 75 m lång sträcka i Skirens sydvästra del finns en osäkerhet runt hur stor del av vegetationsridån som kan sparas. Slänter och avstånd ses över i det fortsatta arbetet för att så stor del som möjligt av vegetationsridån skall kunna finnas kvar.

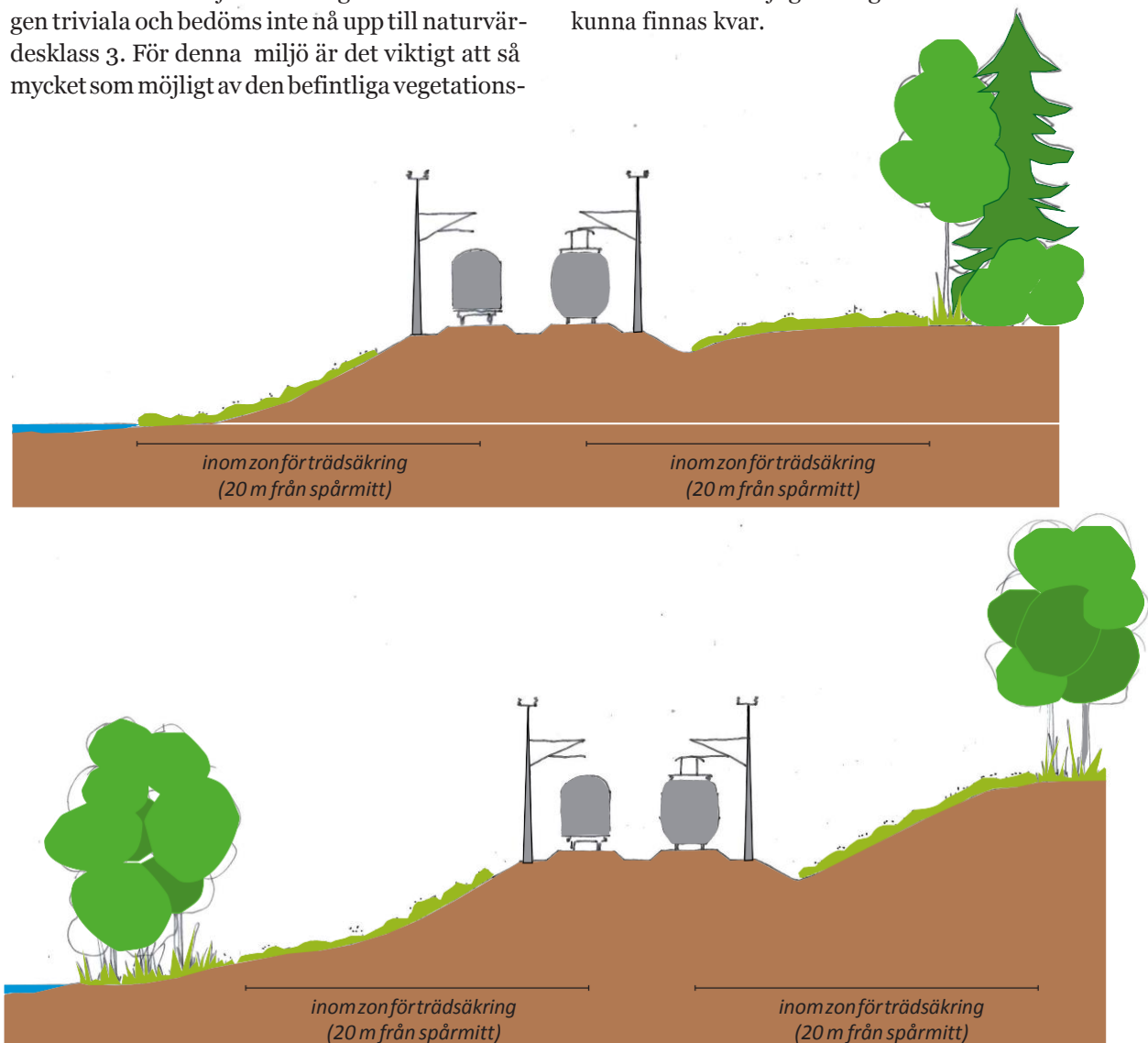


Bild 4.21 Sektionerna visar hur järnvägen möter sjön Skiren. I övre sektionen ligger spåren så nära Skiren att ingen vegetationsridå får plats. Detta gäller för en ca 75 meter lång sträcka. Nedre sektionen visar hur sektionen ser ut på resten av sträckan. Här har spåret på ett försiktigt sätt skurits in i sluttningen och en vegetationsridå döljer spåret sett från sjön.



### 4.3 Mariedammin

Mariedamm är det enda samhället som godsstråket passerar. Detta är därför det gestaltungsmissigt känsligaste stället på sträckan och delen där den kulturella påverkan kan bli störst.

Mariedamm är ett gammalt bruks- och järnvägssamhälle som ligger i ett småskaligt odlingslandskap. När järnvägen byggdes 1870 blev Mariedamm en mindre centralort för trakten. Järnvägsmiljön ligger i direkt anslutning till samhällets huvudgata utmed Skirsjövägen. Sambandet mellan Mariedamms samhälle och järnvägsmiljön är grundläggande för förståelsen av samhällets framväxt. Stationshuset revs på 1970-talet men inom stationsområdet finns flera delar av stationsmiljön ändå kvar; bangård med lastkaj i sten på järnvägens västra sida, ett gods- magasin på östra sidan och två banvaktsstugor

en väster om spåren och lite längre söderut ytterligare en på östra sidan.

Stationsmiljön och spåret ligger på en plåtå mitt för huvudgatan, Skirsjövägen, och utmed Masungsvägen, Se kartan bild 4.31.. Idag finns tre parallella spår inom det gamla stationsområdet och därför kommer inte utbyggnaden av dubbelspåret att påverka stationsområdets omfattning. Däremot kommer en bullerskyddsskärm att behöva byggas för att för att minimera bullerstörningar från järnvägen. Bullerskyddsskärmen kommer dock att skärma av den viktiga visuella kontakten mellan samhället och järnvägen och kommer därigenom att bilda en bortre gräns för samhället. För att behålla en del av kontakten och för att vidga vyn åt väster föreslås en transparent del av bullerskärmen mitt för



Bild 4.31 Stationsområdet i Mariedamm



Bild 4.32 Fotot till vänster är tagen från sydväst och visar den gamla stationsmiljön med stationsbyggnaden som idag är rivet. Järnvägen gjorde samhället till en mindre centralort för bygden. Bilden till höger visar lite av det som är kvar av stationsmiljön. Det är en lastkaj i sten och lite längre bort i bilden en banvaktarbostad. Lastkajen bör bevaras.

huvudgatan där stationsbyggnaden en gång låg. Detta kan ge en värdefull förståelse för sambandet mellan Mariedamm och järnvägen. Höjden på skärmen är inte fastställd och eventuellt kan skärmen kombineras med en vall som är ungefär 1 meter hög. Höjden begränsas för att den inte skall inte göra för stort intrång på tomterna. Bullerskärm och vall skall i det fortsatta arbetet efter samråd preciseras liksom den transparenta delen och dess eventuella utbredning.

Den gamla lastkajen som syns på bilden nedan till höger finns möjlighet att bevara. I det fortsatta arbetet är ambitionen att lastkajen skall mätas in och projekteras för att den skall kunna finnas kvar. Sektionen på bild 4.33 nedan visar hur spåret kan anpassas till den gamla lastkajen som i samband med utbyggnaden kan rensas från vegetation och renoveras.

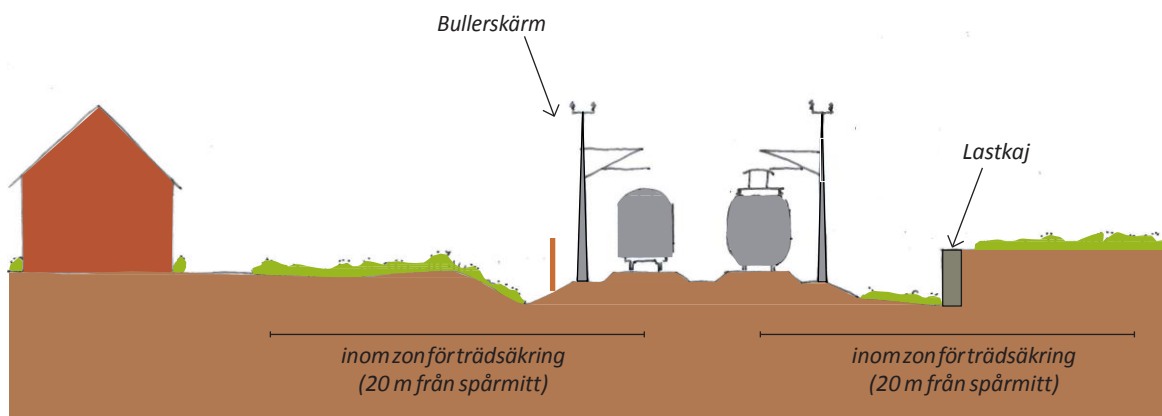
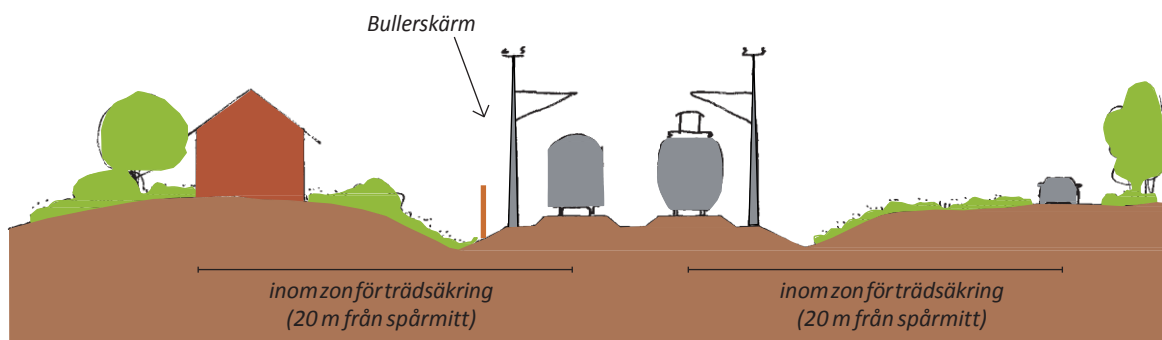


Bild 4.33 Bilden visar passagen vid Mariedamms samhälle. Spårområdet omfattning blir ungefär densamma som tidigare men det kommer att ligga något högre för att tillgodose en bättre avvattning. Järnvägen är mycket viktig för Mariedamms historiska utveckling men kommer efter utbyggnaden att ligga bakom en bullerskyddsskärm. Bullerskärmens höjd och dess läge i förhållande till spåret är inte fastställt ännu. För att ändå skapa en kontakt och för att vidga vyn mot väster, föreslås en transparent del. Nedre sektionen är ritad vid den gamla lastkajen i Mariedamm och visar hur spåret kan anpassas så att lastkajen kan finnas kvar. Lastkajen är kulturhistoriskt intressant och det finns möjlighet att bevara denna.



#### 4.4 Mariedamms herrgård

Strax söder om Mariedamm ligger Mariedamms herrgård som anlades av Johan de Geer. När järnvägen byggdes delades godsets ägor. Utbyggnaden av dubbelspåret kommer att ligga inom det område som en gång var en engelsk parkmiljö. Av den parkdelen finns idag inget kvar och området som påverkas av utbyggnaden består av igenvuxen mark med framförallt asp och björksly.

Längre österut ligger den del av Godset som fortfarande återstår. Bebyggelsen i herrgårdsmiljön utgörs idag endast av en flygelbyggnad från 1700 talet, till vilken en allékantad uppfartsväg leder.

Herrgårdens ägor ligger idag på olika sidor om järnvägen. På den västra sidan finns registrerade lämningar efter den engelska parkanläggningen innehållande stigar, broar, terrasser, kanal, hälsobrunn och fundament. Parkens historiska lämningar som berörs skall dokumenteras väl. Trädgårdens norra sida, öster om järnvägen kantas av en putsad slagstensmur från mitten av 1900 talet, den s.k. "Kinesiska muren". Muren ser i dagsläget inte ut att påverkas vid utbyggnaden. I det fortsatta arbetet är ambitionen att muren skall mätas in och projekteras för att den skall kunna bevaras.



Bild 4.41 Flygfoto över Mariedamms herrgård då huvudbyggnaden fortfarande fanns kvar.

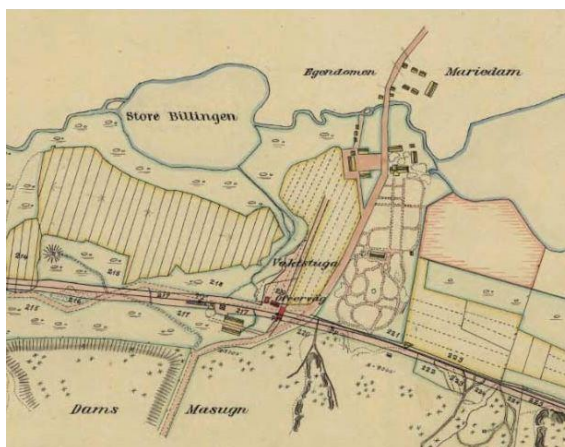


Bild 4.42 Mariedamms herrgård visad på järnvägskarta från 1870.

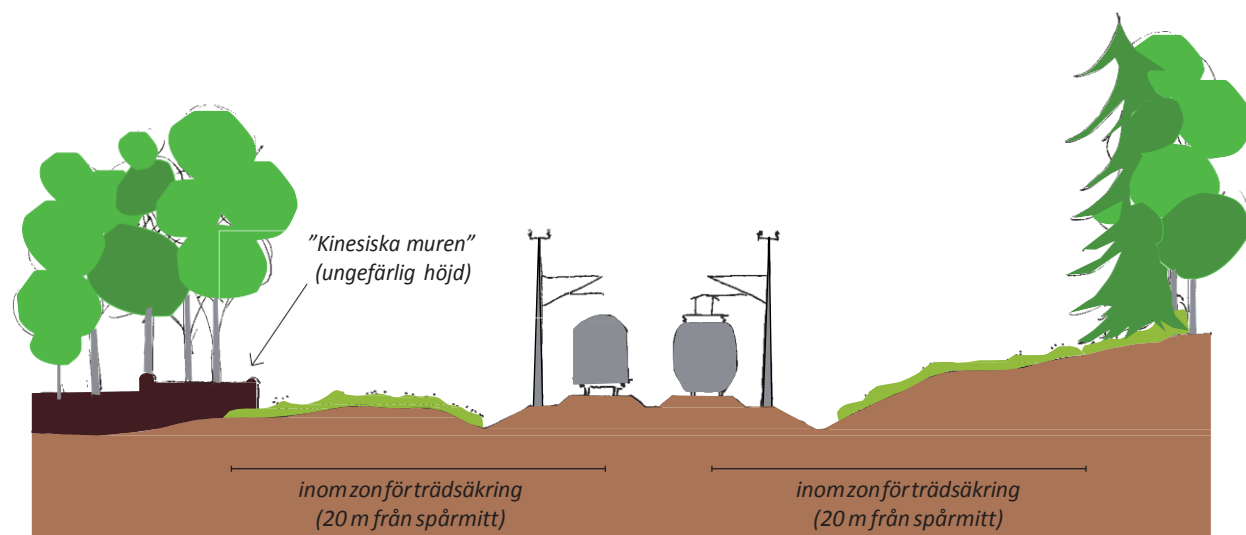


Bild 4.43 Sektion visar järnvägens passage vid Mariedamms herrgård. Järnvägen ligger väl anpassad till landskapets topografi. Den engelska park som en gång skall ha legat på framförallt östra sidan finns inga spår av idag och vegetation som finns i anslutning till spårområdet är uppvuxen slyvegetation, som med fördel kan avverkas.

## 4.5 Fotbollsplanen

Strax söder om Mariedamms herrgårdsområde vid Skeppsjöns norra del ligger Mariedamms Fotbollsplan.

Fotbollsplanen har legat här under lång tid och har under årens lopp blivit allt mer extensivt skött i synnerhet de kringliggande områdena och entréområdet. Den gamla lite mer omsorgsfullt byggda entrén med tillhörande byggnad är borta och ersatt med ett klubbhus av enkelt slag.

I och med att dubbelspåret efter utbyggnaden inkräktar på fotbollsplanen kommer denna inte att kunna ligga kvar. En ny plats närmare Mariedamm är tilldelat för detta ändamål och Trafikverket bekostar denna anläggningen.

I detta skogrika område kan den kvarvarande platsen med dess läge precis vid sjön och dess öppna landskapsrum vara en tillgång. Förslaget är därför att återställa den påverkade kantzonen mot planen genom markmodellering och sådd men att låta den öppna platsen vara kvar och kanske betas. Platsen tillhör en privat markägare och hur platsen skall utvecklas kommer att ske i samråd med markägaren.



Bild 4.51 Fotona visar Fotbollsplanen. Ovan en bild från mitten av 1900 talet och nedan dagens utseende.

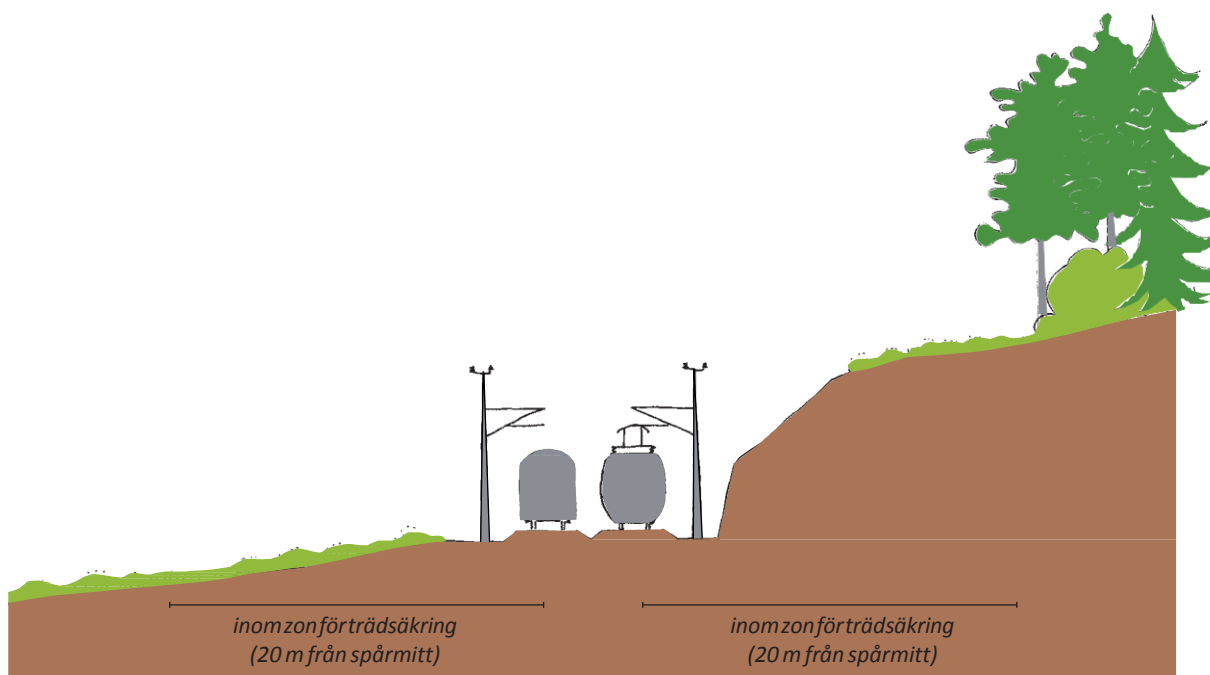


Bild 4.52 Sektionen visar passagen vid fotbollsplanen. Spåret ligger väl anpassat precis i slänt foten av branten. Intrånget och påverkan på fotbollsplanen blir ändå för stort och fotbollsplanen har fått en ny plats närmare Mariedamm.

## 4.6 Skeppsjön

Passagen av Skeppsjön utgör en central del av godsstråket del Dunsjö- Jakobshyttan. Järnvägsplanen inleddes med en utredning för nya läget av godsstråket vid Skeppsjön. Utredningen skulle bereda om bro eller bank över sjön skulle väljas och om skärning alternativt Tunnel skulle förordas.

Inför dubbelspåret utbyggnad har Trafikverket efter utredningen valt tunnelalternativet i kombination med ett läge väster om sjön i den södra delen. Detta läge var inte med som ett alternativ i den inledande utredningen. Den nya sträckningen kommer i höjd med sjön Flaxen att få ett läge längre västerut som på två punkter

tangerar Skeppsjön. Den norra tangeringspunkten ligger i direkt anslutning till den norra tunnelmynningen. Denna del kommer att få ett högt läge, och ligga på en hylla ovanför sjön. En vegetationsridå kommer att finnas mellan banan och sjön, översta sektionen i bild 4.62. Vid den södra punkten däremot kommer banan att gå på bank utan vegetationsridå mot sjön på en kort sträcka.

Den gamla banvallen har en fin sträckning utmed Skeppsjön och kan efter att järnvägen har flyttats, bli en vacker gång/-cykelväg. Där sektionen blir smal ligger Gång-cykelbanan riktigt nära järnvägen. Här bör utredas om någon form av någon form av staket skall sättas som en avgränsning.



Bild 4.61 Bilden visar sträckan utmed Skeppsjön där avståndet mellan sjön och nya dubbelspåret är som störst. Mellan sjön och nya utbyggnaden löper den gamla banvallen som görs om till gångcykelväg. På en ca 40 m sträcka kan ett staket behövas som avskiljare.



Bild 4.62 Den översta sektionen är tagen norr om norra tunnelmynningen. Den visar att järnvägen fogas in på ett bra och landskapsanpassat sätt på en hylla i sluttningen. Den mellersta sektionen visar läget strax söder om södra tunnelmynningen. Här går spåret i bergsskärning och bergssidorna ställs brant, 4:1 för att göra så litet intrång som möjligt i den omgivande marken..

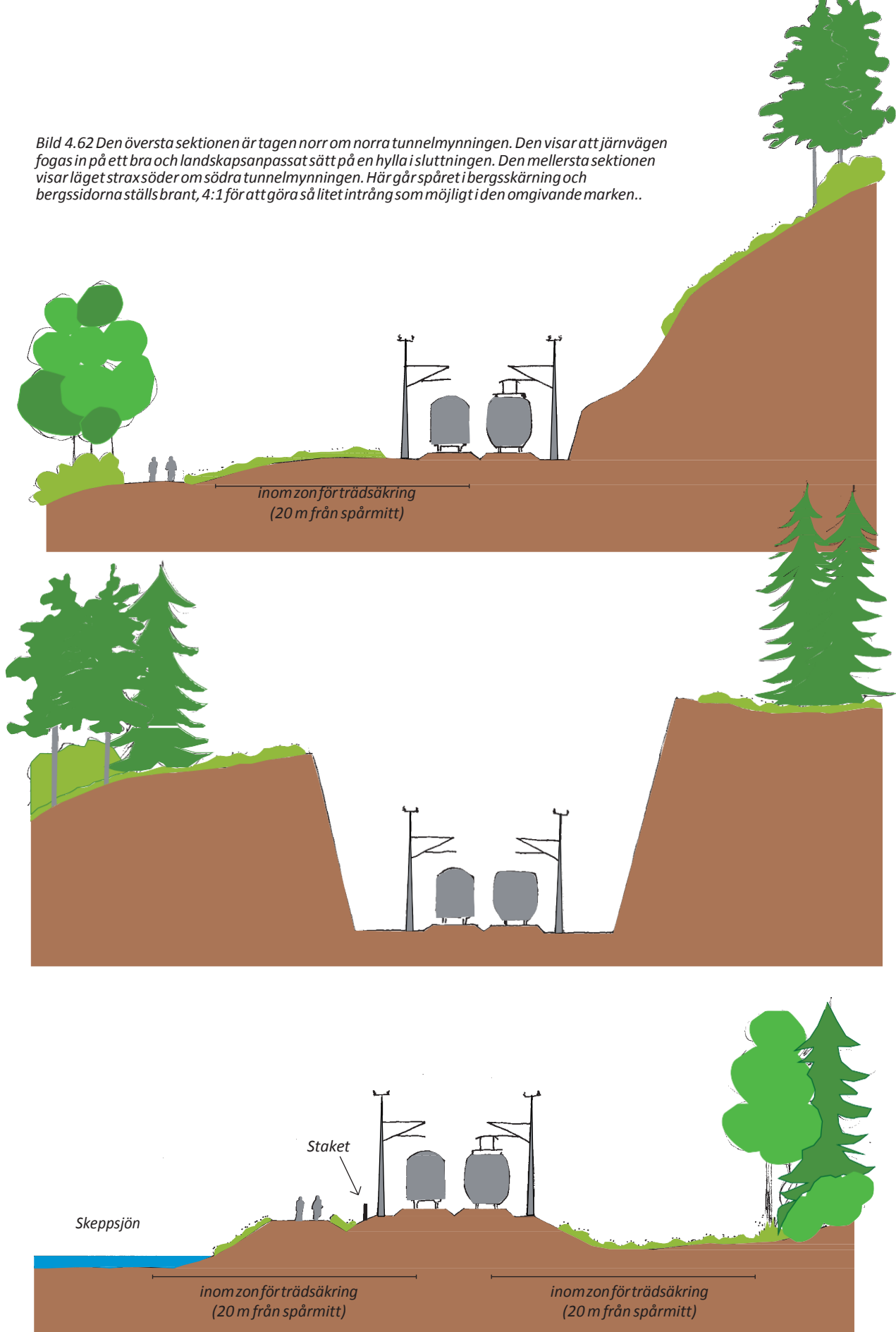


Bild 4.62 Den gamla banvallen ligger mellan de nya spåren och sjön och blir rekreationsstråk för gångare och cyklister. Där stråken ligger som tätast ihop föreslås ett staket för att avgränsa. Här är det så smalt att ingen högre vegetation får plats mot sjön.

## 5. Utformning

### 5.1 Tunnelport

Tunneln kommer att ligga i skogsmark i en ganska otillgänglig miljö. Tunnelpåslagen utförs som enkla portar med platsgjutna portaler

### 5.2 Passage av järnvägen

På sträckan finns endast en planskild korsning. Detta är den enda punkten där man kan ta sig över järnvägen förutom ovanpå tunneln.

Bron är redan byggd och man har tagit höjd för utbyggnaden av dubbelspåret. Passagen kommer efter utbyggnaden att vara enda alternativet för den plankorsning som kommer att stängas i Mariedamm. För bilburna kommer detta inte att bli ett problem eftersom korsningspunkten ligger relativt nära. För de oskyddade trafikanterna kan sträckan upplevas som en försämring.

Idag finns en heldragen linje på bron som markerar var de oskyddade trafikanterna kan röra sig. Man bör tydligare markera den ytan som gående och cyklister kan röra sig på.

### 5.3 Masshantering - permanenta och tillfälliga upplag

I samband med tunnel och bergskärning uppkommer massor som kan nyttjas inom projektet. Bergmassorna krossas och läggs framförallt i linjen eller i tillfälliga upplag inom arbetsområdet. Massorna kan även behövas som erosionsskydd och i överbyggnad av servicevägar mm.

Avbaningsmassor som kommer att användas i projektet får tillfälliga sidoupplag inom arbetsområdet. Avbaningsmassorna får läggas i högar med max 1,5 m höjd.

Om tillfälligt upplag utanför arbetsområdet skulle behövas måste lämplig yta analyseras med hänsyn tas till natur- och kulturförutsättningar samt till landskapet. Det är viktigt att en tidplan görs för de tillfälliga upplagen och att platsen återställs efter användningen.



Bild 5.11 Bilden visar platsgjutna enkla portaler. Järnvägen går i skärning innan tunneln vilket ger ett litet annat uttryck än denna vägtunnel.



Bild 5.21 Bilderna visar den enda planskilda korsningen utmed sträckan. När denna byggdes tog Trafikverket höjd för utbyggnaden av dubbelspåret.

## 5.4 Bullerskydd

Endast på ett ställe föreslås bullerskydd och detta är vid passagen av Mariedamm. Bullerskyddet kommer att utgöra skydd för bostadshusen närmast men även för samhället för övrigt. Pga det tajta läget mellan husen och spåren skulle en låg vall högst en meter i kombination med en skärm utgöra alternativ. Vallen får vara högst en meter högt för att inte göra för stort intrång på fastigheterna närmast.

Bullerskärmens får liksom i tidigare etapp ett klassiskt utförande i trä. Genom snedfasad överkant och snedställda plankor för utfyllnad kan vattenavrinningen underlättas och ger dessutom planket ett mer bearbetat uttryck. Viss form av detaljering/bearbetning är viktig eftersom planket ligger i anslutning till bostadshus och även ibland på fastighetsmark.

Kulör på planket är förslagsvis falurödfärg (färgkod NCS: S 5040-Y80R) vilket anknyter historiskt till byggnader i närheten.

## 5.5 Teknikhus

Teknikhus/signalkiosker ges ett utseende lika tidigare etapp Stenkumla-Dunsjö. Fyra stycken signalkiosker är föreslagna. Till Kiosk 2281 och 2291 finns befintliga vägar som kan nyttjas för att slippa bygga ny väg på orörd mark. Kiosk 2311 och till 2312 ligger vid norra respektive södra unnelmyningen. Här föreslås i järnvägsplanen att nyttja GC vägen som serviceväg med utbyggnad av avstickare inkl. tillhörande vändzon. Här hänvisas till vägplanens ritningar.

## 5.6 Gamla banvallen blir GC väg

Utmed skeppsjön görs kan den gamla banval-len nyttjas till Gång/cykelväg.

Spåren tas bort och den befintliga järnvägsbanken jämnas av med grus.

En del av Gång/cykelvägen saknas för att hela kopplingen skall finnas upp till Mariedamm. Det gäller mellan Mariedamms Herrgård och till den punkt söderut där dubbelspåret börjar gå i ny sträckning. Denna länkska byggas i samband med utbyggnaden.

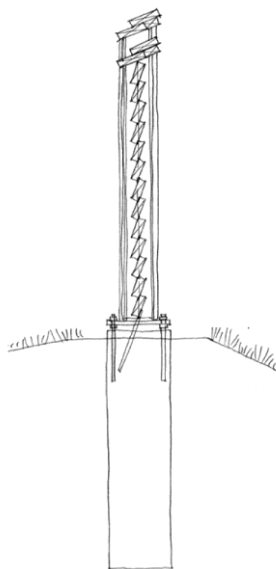
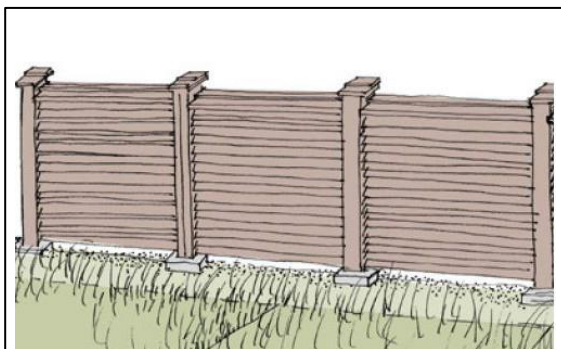


Bild 5.41 Bullerskärm får liksom i tidigare etapp ett klassiskt utförande. Illustrationerna är hämtade från gestaltungsprogram Järnvägsplan Stenkumla- Dunsjö



Bild 5.51 Teknikhus/signalkiosker ges ett utseende lika tidigare etapp Stenkumla-Dunsjö.



## 6. Rekommendationer för fortsatt arbete

- Företrädelsetvis läggs vikten på att tillgodose omgivningens perspektiv framför trafikanten och detta perspektiv tillämpas i projekteringskedet när alternativa val uppstår.

- 30-40 m runt järnvägens mitt riskeras att påverkas vid byggnation. I projekteringsfasen skall det noteras om det finns något av särskilt värde . Detta gäller tex värdefulla träd, kulturobjekt eller andra viktiga objekt som skall uppmärksammas och hanteras.

- Vid Solberga äng görs slänterna brantare än de rekommenderade 1:10 för att inte göra större intrång än nödvändigt i kulturmiljön.

- För att inte bryta kontakten med järnvägen och för att vidga vyn mot väster föreslås en transparent del av bullerskyddsskärmen mitt för huvudgatan där stationsbyggnaden en gång låg. Den transparenta delen föreslås minst 10 m lång.

- Den gamla stenkajen som finns i stationsområdet i Mariedamm mäts in och järnvägen projekteras med avseende att bevara denna.

- En alm i Mariedamms stationsområde beskärs och bevaras om dess vitalitet (bedömd av fackperson) är tillräckligt god

- När den befintliga fotbollsplanen flyttas kan det landskapsrum som bildas med fördel hållas öppet.

- Teknikhus och bullerskyddsskärm utformas som i föregående etapp med ett eventuellt avsteg för en transparent del i bullerskyddsskärmen.

- Den befintliga passagen av järnvägen bör tydligt vara uppmärksammad där de oskyddade trafikanterna kan röra sig.

- Alla tillfälliga upplag görs inom arbetsområdesgränsen och inga permanenta upplag alt. tillfälliga upplag skall uppföras utanför.



# Referenser

- Järnvägsutredning, delen Hallsberg - Degerön, 2006.04, Banverket
- Landskapsanalys, Upprättande av järnvägsplan och systemhandling för godsstråket genom Bergsslagen, Hallsberg - Degerön, delen Dunsjö-Jakobshyttan, 20160901, Kristina Ask och Anna Maria Larsson
- PM Naturvärdesanalys, Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, 201610211, Aina Pihlgren, Johan Allmér, Robert Björklind och Anna Koffmant.
- PM vatten, Godsstråket Dunsjö - Jakobshyttan, 20161020, Robert Björklind och Elisabeth Lundkvist
- PM Kulturarvsanalys, delen Dunsjö-Jakobshyttan, 20160901, Helena Fennö och Emy Landmo, KMV Forump
- Passage av Skeppsjön, Dunsjö - Jakobshyttan, 201606, Lennart Johansson, Jonas Peterson m fl.
- <http://www.bygdeband.se/sverige/orebro-lan/askersund/lerback/mariedamm>



Trafikverket  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90  
[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)