

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Hallsberg-Degerön, delen Dunsjö-Jakobshyttan

Askersunds kommun, Örebro län

Järnvägsplan, 2016-12-12

Projektnummer: 150011



**Trafikverket**

Postadress: Box 1133, 701 13 Örebro

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Louise Svenman, COWI

Foto ägs av Trafikverket

Dokumentdatum: 2016-12-12

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

Uppdragsnummer: 150011

Version: 1.0

Kontaktperson: Linda Lindberg

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
Samråd under förstudien	4
Samråd under järnvägsutredningen	4
Samråd under järnvägsplanen	7
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>	<b>7</b>
<b>SAMRÅDSKRETS</b>	<b>7</b>
<b>SAMRÅD</b>	<b>8</b>
Samråd med berörd länsstyrelse	8
Samråd med berörd kommun	9
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	10
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
Samråd med allmänheten	11

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.

Synpunkterna på järnvägsplanen finns i sin helhet hos Trafikverket med diarienummer 2015/78114.

## Sammanfattning

### Samråd under förstudien

Förstudiens förslagshandling var under våren 2004 på remiss hos berörda myndigheter och företag. Andra intressenter som önskat ta del av Förstudien har i brev hänvisats till respektive kommun. Samtliga remissinstanser som yttrat sig förordar att dubbelspår byggs på hela sträckan mellan Hallsberg och Degerön. På den norra delen mellan Hallsberg och Åsbro förordas förstudiens alternativ UA3, UA6 eller UA7. Dessa alternativ motsvarar i järnvägsutredningen utredningsalternativ UA2, UA3, UA4 och UA1. Green Cargo och Tågoperatörerna anser att det är viktigt att förstudiens UA6 och UA7, järnvägsutredningens motsvarighet UA4 och UA1, finns med i det fortsatta arbetet eftersom endast de alternativen medger en förlängning av Hallsbergs rangerbangård åt väster. Länsstyrelsen i Örebro län beslutade 2002-08-14 att den planerade åtgärden kan medföra betydande miljöpåverkan i enlighet med 6 kap. 4 § tredje stycket miljöbalken (1998:808). Samråd med Länsstyrelsen i Östergötland utfördes i enlighet med 2 kap 1 § lagen om byggande av järnväg (1995:1649). En verksamhet som anges enligt bilaga 1 i förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar skall alltid antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Banverket beslutade 2004-10-18 att det fortsatta arbetet med järnvägsutredning skall ske enligt alternativ UA1, UA2, UA3, UA4, UA5, UA5 öst samt UA6.

Följande alternativ har avförts efter förstudien och har därför inte studerats i Järnvägsutredningen. Förstudiens UA1 delen Hallsberg-Åsbro med dubbelspår i befintlig sträckning har avförts för att banstandarden på det befintliga spåret inte åtgärdas. UA2A och UA2B har avförts eftersom mötesstationer inte avhjälpas de kapacitetsproblem som råder på sträckan. UA3C och UA3D har avförts då båda korridorerna går igenom skyddsvärda områden. Även alternativ UA5 har avförts då enkelspår med kurvrätningar inte avhjälpas de kapacitetsproblem som råder. Enklare åtgärder i mindre omfattning i den tekniska anläggningen ger inte tillräcklig effekt.

### Samråd under järnvägsutredningen

Följande organiserade samråd har ägt rum i arbetet med utredningen. Samrådsmöten har ägt rum i två referensgrupper med deltagare från Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen

i Östergötlands län, Hallsbergs kommun, Kumla kommun, Askersunds kommun, Motala kommun, Vägverket Region Mälardalen, Vägverket Region Sydöst, Östgötatrafiken,

Länstrafiken i Örebro samt Nerikes Brandkår. Samråd har också hållits med tågoperatörerna.

Samrådsmöten med allmänheten har ägt rum vid tre tillfällen. Hallsberg 2005-08-22, Åsbro 2005-08-30 och Godegård 2005-08-31. En informationsfolder med kortfattad beskrivning om projektet och information om samrådsmötena har upprättats och skickats till allmänheten. Vidare har telefonsamtal, mail och brev från privatpersoner mottagits och besvarats. Nedan visas några av de synpunkter som framkommit under de samråd som hittills hållits. Boende i Åsbro förordar UA1. Synpunkter på UA2 inkom under samrådet 2005-08-30 och har beaktats genom att UA2 justerats. Boende intill Bladsjön förordar UA2. Hembygdsföreningen önskar gc-port under järnvägen i Lerbäck.

Yttranden över järnvägsutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning har inhämtats av dåvarande Banverket från berörda länsstyrelser, järnvägsföretag samt centrala verk och myndigheter. Det kan noteras att remissinstanserna uppehållit sig betydligt mera vid delen Hallsberg – Åsbro, dvs den del som nu inte är föremål för beslut, än vid delen Åsbro - Degerön. Nedan sammanfattas och kommenteras yttrandena endast i de delar de har betydelse för delen Åsbro – Degerön.

Boverket ser kapacitetsökningen av järnvägens godstransporter som en viktig fråga för landets resurshållning eftersom den medför en bättre hushållning med markanvändningen, en utveckling i överensstämmelse med transportpolitiska mål och miljö kvalitetsmål samt minskad risk för att miljö kvalitetsnormer överskrids. Boverket förordar därför att något av de alternativ väljs som ger bästa kapacitetsökningen för godstrafik och goda förutsättningar för Hallsbergs rangerbangård och godsterminaler. Dessa synpunkter tillvaratas i de båda kombinationer som förordas i berörda Länsstyrelser samlade bedömningar: UA + UA5 öst alternativt UA4 + UA5 öst. I valet mellan dessa bör de kommunala ställningstagandena väga tungt.

SMHI: Yttrandet avgränsas till miljö aspekter och då i första hand till de av SMHI:s kompetensområden som berörs, dvs meteorologi (inklusive luftmiljö och buller) och hydrologi. SMHI anser att det bästa utbyggnadsalternativet ur miljösynpunkt är alternativ UA1 kombinerat med UA 5 öst. Den aktuella utbyggnaden till dubbelspår skapar förutsättningar för en ökning av både gods- och persontågstrafik. Därmed torde järnvägen ta över en del vägtrafik. Därmed får satsningen ses som i grunden miljömässigt positiv genom begränsning av vägtrafikens utsläpp av klimatpåverkande koldioxid liksom av hälso- och miljöskadliga ämnen som tex kväveoxider. På grund av den förhållandevis stora risken för allvarlig grundvattenpåverkan anser SMHI att alternativ UA2 inte bör genomföras. Det är viktigt att man i bullerberäkningar tar hänsyn till betydelsefulla lokala förhållanden vad gäller bullrets utbredningsförutsättningar så att bullerdämpande åtgärder blir tillräckligt dimensionerande. SMHI anser det som viktigt att erforderliga bullerskyddsåtgärder kommer till utförande, så att relevanta bullerriktvärden klaras.

Riksantikvarieämbetet: Banverket gör den sammantagna bedömningen att områden med höga kulturvärden påverkas ungefär likvärdigt i samtliga utredningsalternativ. Utifrån ett mycket väl framtaget kulturmiljöunderlag ges i miljökonsekvensbeskrivningen en god bild av vilka landskaps- och kulturmiljövärden som berörs. I miljökonsekvensbeskrivningen finns detaljförslag att utreda vidare i kommande skede. De översiktliga förslagen ger en god uppfattning om de intentioner



Banverket har för att mildra effekterna av den nya järnvägen bland annat med avseende på kulturmiljön.

SGU: I UA<sub>5</sub> tycks tunnelproblemet vara noga utrett och bör kunna lösas på ett tillfredställande sätt avseende grundvattenläckage. Åsmaterialet är här troligen ganska tunt. Där UA<sub>5</sub> öst löper över åsen tyckes det som om Banverket väl känner till jordlagren och grundvattnets läge.

Länsstyrelsen i Örebro län förordar alternativ 1 i kombination med dubbelspårsutbyggnad från Åsbro till Degerön, dvs alternativ 5 eller 5 öst. Länsstyrelsen i Östergötlands län anser att alternativ 5 öst är att föredra från allmän synpunkt.

Med hänsyn till kommunens framtida utveckling förordar Askersunds kommun alternativ 5 eller 5 öst. Motala kommun menar att en långsiktig tillfredställande kapacitet och säkerhet kan erhållas endast om en dubbelspårslösning väljs, varför alternativ 6 bör uteslutas. Alternativ 5 anses av Motala kommun vara något bättre än 5 öst med tanke på att 5 öst medför att den kommunala vattentäkten norr om Godegård kan utsättas för risker.

Trafikverket: Trafikverket bedömer att Motala kommuns vattentäkt vid Godegård kan ges ett fullgott skydd, varför denna inte bör hindra att alternativ 5 öst genomförs.

Länstrafiken i Örebro förordar alternativ som både medger ett eventuellt uppehåll i Åsbro och gör det ekonomiskt möjligt att bygga om till dubbelspår hela vägen. Östgötatrafiken förordar alternativ 1 eller 2 som ger störst restidsvinster i kombination med ombyggnad på resterande del av sträckan.

Vägverket Region Sydöst förordar av trafiksäkerhetsskäl alternativ 5 eller 5 öst.

Räddningstjänsten i Motala Kommun anser sig inte på ett godtagbart sätt kunna klara av en brand i tunneln vid Dammen (ca 3km norr om Godegård) enligt alternativ 5 öst. Räddningstjänsten anser sig behöva ytterligare resurser för att hantera brand i tunnel.

Trafikverket: Topografin inom korridoren för alternativ 5 öst vid Dammen medför att tunnellängden inte kommer att bli mer än storleksordningen 300m. Gällande säkerhetsföreskrifter kommer givetvis att iakttas vid projektering och byggande. Med den erfarenhet som numera finns är det Trafikverkets uppfattning att tunneln kommer att få en tillräckligt säker konstruktion. En riskanalys med tillräckligt god kvalitet kan utföras först under järnvägsplaneskedet, vilket också kommer att ske. När det gäller räddningstjänstens kompetens att hantera brand i tunnel är det angeläget att sådan säkerställs. Även sådana frågor tillhör nästa skede. Det kan dock inte ankomma på Trafikverket att bekosta räddningstjänstens utbildning och materiel.

Samråd har förevarit enligt gällande regler, vilket framgår av en samrådsredogörelse daterad 19 februari 2007. Inkomna skrivelser har förtecknats, sammanställts och kommenterats. Även här kan noteras att delen Hallsberg – Åsbro har föranlett huvuddelen av inkomna synpunkter. Ett flertal synpunkter beträffande den nu aktuella delen Åsbro – Degerön upptar befarande bullerstörningar vid Rönneshytta och Lerbäck, där bostäder ligger nära järnvägen. Trafikverket kommer att närmare ta hand om bullerfrågan under det kommande planskedet.

I oktober 2010 beslutade Trafikverket att projektet, för delen Åsbro-Degerön, skulle drivas vidare med järnvägsutredningens alternativ 5 öst som grund för fortsatt planering. En korridor inom vilken järnvägen skulle studeras vidare fastställdes.

## Samråd under järnvägsplanen

I ett tidigt skede i järnvägsplanen har Trafikverket utfört samråd med Länsstyrelsen i Örebro, Askersunds kommun, samt boende i Mariedamm. På samråden presenterade Trafikverket uppdraget med skisser, tidplan, planering och organisation.

På samrådet med Länsstyrelsen 2016-05-10 presenterade Trafikverket hur de tänkt driva arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och de olika aktuella tillståndprocesserna.

Samråd hölls med Askersunds kommun 2016-04-22. Där presenterade Trafikverket allmän information om hela projektet Godsstråket genom Bergslagen, Hallsberg – Degerön, och redovisade i stora drag hur delen Dunsjö - Jakobshyttan planeras att utformas.

Samrådsmöte har hållits med räddningstjänsten 2016-10-31. Där presenterade Trafikverket den planerade tunneln och tog emot synpunkter på vilka krav räddningstjänsten har kring utformning och åtkomst till denna.

Informationsmöten har hållits med de boende i Mariedamm 2014-12-11 samt 2016-03-07 där Trafikverket har redovisat hur projektet ligger till samt besvarat de boendes frågor och tagit in synpunkter.

## Planläggningsbeskrivning

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

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2016-10-28

## Samrådsrets

Under arbetet med att upprätta järnvägsplanen ska samråd ske. Samrådet ska avse järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Samråd sker med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Då Länsstyrelsen tar beslut och antar att projektet medför betydande miljöpåverkan ska samråd även ske med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och organisationer som kan antas bli berörda.

# Samråd

## Samråd med berörd länsstyrelse

### Möte med Länsstyrelsen 2016-05-10

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

Gällande det sistnämnda alternativet lyfte Trafikverket frågan angående den lilla gölen mellan de två alternativen bergtunnlarna och om den kan hanteras som ett anmälningssärende förutsatt att ytan är mindre än 3 000 m<sup>2</sup>. Länsstyrelsen ville föra en fortsatt diskussion om detta.

Trafikverket meddelade att geotekniska undersökningar är utförda i Skeppsjön och efter sommaren kommer ytterligare geotekniska undersökningar genomföras liksom markteknisk provtagning.

COWI framförde att naturinventeringar på land och vatten är påbörjat liksom arbetet med landskapsanalys och kulturarvsanalys.

COWI redovisade enligt översänt underlag upplägg, struktur och avgränsningar av MKB:n. Länsstyrelsen lyfte fram att det är viktigt att frågan om det befintliga spåret som kommer utgå hanteras i MKB:n. Vidare informerade Länsstyrelsen om att det finns planer på en framtida utökning av Runsala naturreservat och ska översända information om detta.

Synpunkter från Länsstyrelsen:

Masshantering bör ligga under ”mark och vatten”.

Masshanteringsplan likt den i delprojektet ”Stenkumla-Dunsjö” önskas.

Viktigt att visa vilka biotopsskyddade objekt som tas bort och vilka kompensationsåtgärder som föreslås.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket skickar mer underlag, framförallt avseende area på planerad banvall och avvattning/trumma vid ”lilla gölen” till Länsstyrelsen för att kunna avgöra om det kan hanteras som ett anmälningssärende.*



Kommande arbete: När spårlinjen är låst förs fortsatta diskussioner med Länsstyrelsen om hur alla ingående tillståndsärenden/anmälningssärenden ska paketeras.

## Samråd med berörd kommun

### **Samrådsmöte med Askersunds kommun 160422**

Trafikverket informerar om godsstråket genom Bergslagen, vilka delar som ingår och hur långt de kommit i processen samt mål för projektet. Det övergripande målet är att förbättra framkomligheten för godstransporter. Dimensionerande hastighet är 200 km/h.

Projektet startar söder om Dunsjö och breddas till en början österut, för att undvika intrång i Runsala naturreservat. Detta kan medföra att järnvägsbanken släntar ut något i sjön Skiren. Askersunds kommun informerar om att kommunen har en vattentäkt omedelbart öster om Skiren, men att den kanske ska flyttas till ett nytt läge norr om sjön.

Genom Mariedamm finns idag fyra spår, vilket gör att vi borde kunna få plats med ett dubbelspår utan några större markintrång. Trafikverket räknar ändå med att ett par fastigheter på västra sidan måste lösas in. Det kommer att krävas bulleråtgärder genom samhället, troligtvis bullerskärmar och fönsteråtgärder. Detta kommer att studeras noggrant. Askersunds kommun frågar hur det är med vibrationer. Trafikverket svarar att man kommer titta även på detta i och med framtagandet av järnvägsplanen.

I Mariedamm planerar Trafikverket att ta bort den befintliga plankorsningen. Askersunds kommun noterade på informationsmötet (141211) att allmänheten använder plankorsningen som gångstråk. Man går då över järnvägen via plankorsningen åt ena hållet och över bron åt andra hållet, eftersom det är trevligare att gå "en runda" i stället för fram och tillbaka samma väg. Askersunds kommun meddelar att om allmänheten önskar att plankorsningen ersätts med en planskild gångpassage kommer kommunen att skriva in det i sitt yttrande över planen. Trafikverket förklarar att det då förmodligen blir fråga om en gångbro med trappor på båda sidor av järnvägen, och att det inte är troligt att så många kommer att använda en sådan när man måste upp minst 6,5 m över järnvägen.

Befintlig vägbro är tillräckligt bred för att rymma ett dubbelspår.

I norra änden av Skeppsjön kommer dubbelspåret förmodligen att göra intrång på fotbollsplanen, dessutom skulle själva fotbollsplanen bli en utmärkt etableringsplats för eventuellt brobygge över Skeppsjön. Trafikverket berättar även att marken här troligen är förorenad av en tidigare kreosotanläggning. Askersunds kommun berättar att fotbollsklubben inte har någon verksamhet just nu, men att Mariedamms förening/samhällsråd anordnar träningsläger, med logi i gamla skolan, för andra klubbar. Mötet tror att det kan vara bra att se över om det går att ersätta fotbollsplanen med en ny i nytt läge, gärna närmare samhället. Askersunds kommun tar en kontakt med samhällsrådet angående detta. Kommunen vill dock att vägen till Storön ska vara kvar.

Söder om Skeppsjön ansluts det nya dubbelspåret mot det nyligen byggda dubbelspåret i Jakobshyttan.

Kommande arbete: Ett nytt samrådsmöte med Askersunds kommun planeras att hållas i början av 2017.

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

Samråd planeras att hållas i början av 2017.

### Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### **Samråd med räddningstjänsten 161031**

COWI presenterar projektet och berättar att utformningen med bro har utgått och ersatts med en tunnel på 295m vilket är huvudanledningen till mötet. Räddningstjänsten har inga föreskrifter som reglerar tillgänglighet till tunnel.

Räddningstjänsten önskar förslag på hur de kan komma åt vid ev. urspårning, släckningsarbeten eller för att kunna göra en insats.

Den befintliga banvallen längs Skeppsjön ska byggas om till gång- och cykelväg. Kan den användas som tillfartsväg för Räddningstjänsten? Finns det möjlighet att bygga till en vändmöjlighet?

Räddningstjänsten tror inte att det krävs någon speciell vägklassning för brandbil. Räddningstjänsten önskar minst 3m bred väg samt kurv tillägg i korsningar. Räddningstjänsten tror att det räcker med 100-150m från fordon till tunnelmynning. De kollar internt och återkommer. Det är flera stationer som larma och därav finns behov av att komma åt tunneln från båda hållen samt möjlighet att vända. Ambulanser behöver också plats att vända på.

Det ska beaktas att suicidala personer kan se vändytor nära tunnelmynningar som en "hot spot" för lugn och ro innan de tar klivet upp på spåret. Räddningstjänsten önskar att möjligheten att sätta upp stängsel undersöks. Bommar vid infarterna till den befintliga banvallen önskas.

Nödtelefoner behövs bara i tunnlar över 500m.

Spårinjen är skickad till räddningstjänsten för att kontrollera radiotäckning.

Räddningstjänsten använder idag ett analogt system som klarar 1 km, vilket gör att de inte behöver någon utredning avseende deras behov för radiotäckning.

Telekiosker placeras så att de är lättåtkomliga för underhåll, avseende skärning och val av sida av spår.

Ingen nödbelysning behövs i en tunnel som är kortare än 500m enligt TRVK Tunnel. Det finns kombinerad nöd- och arbetsbelysning som kan användas. Räddningstjänsten önskar primärt nödbelysning sekundärt arbetsbelysning.

Ventilation behövs ej för ca 300m tunnel.

Räddningstjänsten kollar på vad som gäller för brandvatten och återkommer.

Räddningstjänsten vill ha eventuella risker för driftsskedet, vilket tas fram senare i projektet.

Kanalisation har inga krav på gångytor men kan vi få till det på ömse sidor så är det önskvärt från räddningstjänsten.

Räddningstjänsten vill se en skiss av tillgängligheten för Räddningstjänsten så att det inte glöms bort. Efter detta bokas det eventuellt ett nytt möte om det finns anledning till det.

Yttrande från Nerikes brandkår(NB) efter mötet:

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

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

## Samråd med allmänheten

### **Informationsmöte hölls i Mariedamm för allmänheten 141211**

Trafikverket presenterar projektet Hallsberg-Degrön och delsträckan Dunsjö-Jakobshyttan.

Sedan presenteras planprocessen och allmänhetens möjligheter till medverkan.

Trafikverket informerar om att mötesspåret i Mariedamm eventuellt kommer att flyttas.

Information ges att för de hus där buller överstiger 45 db max inomhus och 70 db max vid fasad så kan bulleråtgärder i form av bullerplank och eventuella fönsteråtgärder bli aktuella.

Kommande arbete: Till våren kommer boende att möta konsulter som mäter och gör undersökningar i området.

Följande synpunkter kom in:

Var ställs planen ut?

*Trafikverkets kommentar: Trafikverkets kontor i Örebro, kommunhuset i Askersund och på Trafikverkets hemsida.*

Fråga om eventuell ökning av biltrafik i Mariedamm när plankorsningar försvinner längs sträckan norr ut.

Svar från boende vid den borttagna korsningen: Det handlar om väldigt lite trafik.

Fråga om persontågstrafik, varför inte möjliggöra att bygga stopp i Mariedamm?

*Trafikverkets kommentar: För tågtrafik kontaktas länstrafiken, tågkompaniet etc. Dessa aktörer måste se vinning med ett stopp för att det ska bli aktuellt. Henrik Olofsson på Askersunds kommun tror ej att man ska ha för höga förhoppningar baserat på erfarenheter från t.ex. Åsbro.*

Fråga om väg längs järnvägen. Kan allmänheten yrka på planskild korsning för promenad? Detta är ett promenadstråk.

*Trafikverkets kommentar: Allmänheten kan lämna sådan synpunkt under samrådet, men med den trafikmängd som vägen har kan det vara svårt att motivera en separat gångbro.*

Fråga om befintlig vägbro ska byggas om.

*Trafikverkets kommentar: Tanken är att bron ska behållas, att vi kan anlägga dubbelspår i befintlig öppning under bron.*

När kommer ni igång med eventuella arkeologiska undersökningar?

*Trafikverkets kommentar: 2015 – Första studier 2016 – Kommer det ske mer ute i fält*

Fråga om träimpregnerings anläggning.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket är medvetna om detta och kommer ta fältprover på marken.*

Fråga om processen för fastighetsinlösen?

*Trafikverkets kommentar: Vi försöker att lösa in husen så tidigt som möjligt för att ägarna ska ha möjlighet att hitta nytt boende.*

Information gavs om avstängning av järnväg under byggtid. Det kommer bli korta avstängningsperioder när järnvägen är i bruk. Avstängning kommer även ske varje sommar under byggtid på hela sträckan, ca 4-5 veckor per sommaren.

Önskemål inkom om att bli inlöst (den fjärde fastigheten på östra sidan), Askersund Mariedamm 5:7.

Åsikter om att bullret har ökat efter att trädsäkring genomförts.

Fråga om påverkan av området runt spår.

*Trafikverkets kommentar: Påverkan blir ca 10 m från spårmitt vid plattmark. Vid kraftigare lutning medför det att ett större område tas i anspråk.*

### **Informationsmöte med de boende i Mariedamm hölls även 160307**

Trafikverket presenterade projektet med skisser, tidplan och planering för kommande arbeten. Bland annat berättade COWI om hur man i projektet kommer att titta på bullernivåer längs sträckan.

Följande synpunkter inkom under mötet:

Stannar tågen i Mariedamm?

*Trafikverkets kommentar: Nej men det kanske blir så att de stannar i Godegård.*

Stängningen av plankorsningen medför att vi får svårare att nå naturreservatet.

*Trafikverkets kommentar: Av säkerhetsskäl stängs övergången. Det blir en liten omväg men möjligheten att ta sig till naturreservatet finns via befintlig vägbro.*

Vi önskar bullerskydd mellan järnvägen och Skiren.

*Trafikverkets kommentar: Bullerberäkningar ska utföras och efter detta kommer Trafikverket se vilka bullerreducerande åtgärder som kan vara aktuella i området.*

Det vore bra med en GC- väg mellan järnvägen och Skiren.

*Trafikverkets kommentar: Det kan vara trångt och medföra påverkan på Skiren men Trafikverket tittar på detta i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.*

Kommer plankorsning i norra änden av bangården slopas?

*Trafikverkets kommentar: Ja, gående hänvisas till planskild korsning i södra änden av bangården.*

Hur hanteras buller under byggtid?

*Trafikverkets kommentar: Eventuella åtgärder dokumenteras och tas upp i framttagandet av miljökonsekvensbeskrivningen.*

Kommande arbete: I början av 2017 planeras ett nytt informationsmöte i Mariedamm med syfte att visa hur arbetet med projektet har gått vidare sedan det senaste mötet.

Inbjudan kommer att skickas ut i god tid till berörda.





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 701 13 Örebro. Besöksadress: Järnvägsgatan 7.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)