

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Norrköpings godsbangård

Norrköpings kommun, Östergötlands Län

Järnvägsplan, 2018-06-08

Ärendenummer: TRV 2016/33898



Dokumenttitel: Norrköpings bangård
Skapat av: Martin Woxlin, Sweco
Dokumentdatum: 2018-06-08
Dokumenttyp: Samrådsredogörelse, järnvägsplan
DokumentID: OLP5-01-040-5000-0_2-2000
Ärendenummer: TRV 2016/33898

Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Staffan Gustavsson, projektledare Trafikverket
Uppdragsansvarig: Fredrik Lorén-Karlsson, uppdragsledare Sweco
Distributör: Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna, telefon: 0771-921 921

Innehåll

LÄSANVISNING	4
1. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
2. SAMRÅDSKRETS	4
3. PROJEKT NORRKÖPINGS GODSBANGÅRD	4
3.1 Planeringsförutsättningar	4
3.2 Utredningar och samråd i tidigare skeden	5
3.3 Samrådsprocessen för järnvägsplanen för Norrköpings nya godsbangård	6
3.3.1 Berörda enskilda, organisationer och allmänheten	6
3.3.2 Länsstyrelsen, Norrköping kommun och berörda statliga myndigheter	6
4. SAMMANFATTNINGAR AV SYNPUNKTER SOM LÄMNATS UNDER SAMRÅDET	7
4.1 Länsstyrelsen i Östergötlands län	7
4.2 Norrköping kommun	8
4.3 Berörda statliga myndigheter	8
4.4 Berörda organisationer och näringsidkare	9
4.5 Enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänhet	11

Läsanvisning

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 samrådsredogörelse sammanfattar samrådsprocessen sedan arbetet med järnvägsvägplanens samrådsunderlag inleddes år 2016 fram till utställelse av järnvägspanens granskningshandling år 2018. Redogörelsen omfattar de löpande kontakter som skett med berörda aktörer, samrådsmöten och de synpunkter som kommit in till projektet per brev och mail.

1. 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 projektet har uppdaterats löpande under projektets gång. Aktuell planläggningsbeskrivning finns på projektets hemsida:

<https://www.trafikverket.se/contentassets/2f696ca9fbe6419e8997c99abd0b119f/rappo-rt-planlaggningsbeskrivning-norrkoping-ny-godsbangard-2018-04-16.pdf>

2. Samrådskrets

Järnvägsplaneområdet ligger i anslutning till bostäder och jordbruksmark samt påverkar privata godstågaktörer och näringsidkare. Samrådskretsen innefattar samtliga dessa aktörer och berörda privatpersoner. Den planerade flytten av godsbangården påverkar även infrastrukturen och stadsutveckling av Norrköping kommun som helhet. Allmänhet i Norrköping i kommun ingår i kretsen. Samrådskretsen innefattar därtill Länsstyrelsen i Östergötlands län, Norrköping kommun samt berörda statliga myndigheter.

3. Projekt Norrköpings godsbangård

3.1 Planeringsförutsättningar

Norrköpings godsbangård är i dagsläget etablerad centralt i Norrköping i anslutning till centralstationen. Godsbangården planeras i samband med byggandet av Ostlänken att

flyttas från centrala Norrköping till en ny plats på Malmölandet i Norrköpings kommun. Den planerade nya godsbangården benämns Norrköpings godsbangård.

3.2 Utredningar och samråd i tidigare skeden

3.2.1 Järnvägsutredning för Ostlänken

Planering kring att stänga befintlig godsbangård och istället anlägga en ny aktualiserades under arbetet med järnvägsutredning för Ostlänken (Järnvägsutredning Ostlänken, PM fortsatta arbeten, september 2009, 9651-00-032). I järnvägsutredningen konstaterades att Ostlänken innebär så stora inskränkningar av nuvarande godsbangård att verksamheten måste flytta.

3.2.2 Detaljplan för Björnviken 2:1 och Krusenhof 2:1

Norrköping kommun tog under 2010 fram en detaljplan med syfte att pröva uppförandet av en ny godsbangård och nytt järnvägsspår till Händelö, samt att anpassa väginfrastrukturen i området till den önskade utvecklingen inom gods, logistik och industri i området. Detaljplanen vann laga kraft 2010-10-29.

3.2.3 Funktionsutredning Norrköping godsbangård

Baserat på järnvägsutredningen för Ostlänken och Norrköping kommuns detaljplan för Björnviken 2:1 och Krusenhof 2:1 initierade Trafikverket år 2014 en funktionsutredning för ny godsbangård. Studien syftade till att utreda utformning av en ny godsbangård samt belysa vilka funktioner som en ny bangård kräver. Utredningen hade en strategisk karaktär och resulterade i att utformningsalternativ 3 (se avsnitt 4.2 i Planbeskrivning) rekommenderades för fortsatt utredning. Utredningen färdigställdes 2014-05-07.

Under arbetet med funktionsutredningen hölls en workshop med deltagande från Norrköpings kommun, Trafikverket, Jernhusen, Green Cargo, Kraftdragarna och representanter från Tågoperatörerna, A-train, Tågakeriet och Txlogistics. Målet med workshopen var att ta fram viktiga funktioner för en godsbangård i Norrköping.

3.2.4 Förenklad åtgärdsvalsstudie för Norrköping godsbangård

Under år 2016 genomförde Trafikverket en förenklad åtgärdsvalsstudie för ny godsbangård baserad på resultaten i ovanstående funktionsutredning. Studien resulterade i att åtgärden att anlägga en ny godsbangård på detaljplanelagt område på Malmölandet rekommenderades. Den förenklade åtgärdsvalsstudien färdigställdes 2016-03-15.

3.2.5 Samrådsunderlag för Norrköping godsbangård

Trafikverket initierade år 2016 en järnvägsplan för en ny godsbangård. Arbetet inleddes med att ett samrådsunderlag för järnvägsplanen togs fram. Samrådsunderlaget omfattar förutsättningar, risker och effekter av etablering av ny godsbangård på Malmölandet och låg till grund för Länsstyrelsen Östergötlands beslut om betydande miljöpåverkan.

3.2.6 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen beslutade 2016-09-22 enligt 6 kap 5§ miljöbalken (1998:808) samt 2 kap 4§ lagen om byggande av järnväg (1995:1649) att projektet, så som det redovisas i samrådsunderlag daterat 2016-04-07, kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

3.3 Samrådsprocessen för järnvägsplanen för Norrköpings nya godsbangård

År 2016 beslutade Trafikverket att inleda arbetet med en järnvägsplan Norrköpings nya godsbangård. Under framtagandet av järnvägsplanen pågår en löpande samrådsprocess. Det innebär att det har getts möjlighet att ställa frågor, lämna synpunkter och bidra med värdefulla kunskaper under hela projektets gång. Detta gäller enskilda och allmänhet liksom övriga samrådsparter. Synpunkter har kunnat e-postas eller skickas in brevlades till Trafikverket.

3.3.1 Berörda enskilda, organisationer och allmänheten

Trafikverket har kontinuerligt mottagit och besvarat synpunkter från allmänhet och organisationer via post, e-post, Trafikverkets hemsida och telefonsamtal. Information om projektets innehåll och hur det framskrider har funnits tillgängligt via projektets hemsida.

Samråd för järnvägsplanens samrådsunderlag hölls under april och maj 2016. Samrådet annonserades i Norrköpings tidningar och Folkbladet Norrköping den 16 april 2016 samt i Post- och Inrikes Tidningar den 18 april 2016. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt på kontoret på Norrköpings kommun, Trädgårdsgatan 21 i Norrköping, och Trafikverkets hemsida under samrådstiden 16 april – 9 maj 2016. Inga synpunkter kom in under samrådstiden.

Under arbetet med samrådsunderlaget hölls även en workshop med godstågoperatörer. På workshopen deltog representanter från Norrköpings kommun, Norrköpings hamn, Green Cargo och Holmen. Målet med workshopen var att ta fram de funktioner som anses vara viktiga för en godsbangård i Norrköping.

Den 13 februari 2018 hölls ett samrådsmöte för berörda fastighetsägare, för dem som kan antas bli påverkade av buller samt för allmänheten och organisationer. En samrådshandling innehållandes att förslag till järnvägsplan fanns tillgänglig på Trafikverkets hemsida från den 31 januari 2018. Inbjudan till samrådsmötet annonserades i tidningarna Norrköpings tidningar och Folkbladet Norrköping 14 dagar innan mötet. Inbjudan gick även ut med post till fastighetsägare i närheten av den planerade godsbangården samt till berörda organisationer och näringsidkare. Samrådsmötet besöktes av cirka 30 personer. Under en del av mötet presenterade Trafikverket samrådshandlingens innehåll. Möjlighet fanns även att ställa frågor till Trafikverkets representanter vid separata stationer innehållandes delar av samrådshandlingen. Cirka 15 separata skrivelse inkom till Trafikverket efter mötet.

Enskilda möten har under 2017 och 2018 hållits med fastighetsägare i anslutning till den planerade godsbangården samt med Räddningstjänsten Östra Götaland.

3.3.2 Länsstyrelsen, Norrköping kommun och berörda statliga myndigheter

Återkommande möten har hållits med länsstyrelsen under hela järnvägsplaneskedet där bland annat miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och risker har behandlats. De

återkommande mötena har gjort det möjligt att tidigt ta hänsyn till länsstyrelsens synpunkter.

Återkommande samrådsmöten har också hållits med Norrköpings kommun gällande exempelvis utformningsfrågor och berörda detaljplaner. Mötena har gjort det möjligt för Trafikverket att tidigt ta hänsyn till kommunernas synpunkter.

Berörda statliga myndigheter har bjudits in till samråd gällande järnvägsplanens samrådsunderlag och samrådshandling via post.

4. Sammanfattningar av synpunkter som lämnats under samrådet

4.1 Länsstyrelsen i Östergötlands län

Länsstyrelsen har i sitt beslut om betydande miljöpåverkan (2016-09-22) framfört att effekterna av den planerade godsbangården behöver hanteras i en miljökonsekvensbeskrivning eftersom verksamheten kan komma att medföra störningar i form av buller, utsläpp till vatten samt risk för olyckor med farligt gods. Länsstyrelsen lyfter i beslutet även fram att projektet berör jordbruksmark och att det på Malmölandet finns värdefulla ekbestånd som kan komma att påverkas.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande över järnvägsplanens samrådshandling framfört att behov finns av att skapa förutsättningar för stärkta spridningssamband för eklevande organismer i den västra delen av projektområdet genom att verka för funktionella förbindelsestråk upp mot Åby. Behovet av detta aktualiseras då godsbangården och den nya Bravikenvägen ianspråktar hagmark med spridda ädellövträd. Anläggningarna riskerar därtill att orsaka en viss spridningsbarriär. I samma område ser länsstyrelsen ett behov av att etablera bulleravskärmande stråk med vegetation mot åkermarken i norr. Detsamma gäller för vissa mindre ytor av före detta jordbruksmark i anslutning till Bravikenvägen, där Norrköpings kommun är verksamhetsutövare. Trafikverket bör i samråd med kommunen undersöka möjligheterna att inom ramen för järnvägsplanen åta sig att främja uppslaget av skogsek i området för att både få till bulleravskärmande trädmiljöer och stärka spridningssambanden mellan Malmölandet och Åby.

Avseende buller har länsstyrelsen framfört att det riktvärde som tillämpas i detta fall bör vara 40 d(B)A, vilket är riktvärdet gällande nattetid (22-06) för industribuller, då verksamhet inom godsbangården nattetid inte kan uteslutas.

Länsstyrelsen lyfter i sitt yttrande över samrådshandlingen att det bör göras en specifik bedömning av risken för grundvattenpåverkan och vilka skyddsåtgärder som kan vara aktuella för att ytterligare minska risken. Därtill bör Trafikverket redovisa hur släckvatten kommer hanteras samt att om risk för grundvattenpåverkan inte kan uteslutas bör Trafikverket beskriva hur dricksvattenbrunnar avses hanteras i området.

Länsstyrelsen har även framfört att Trafikverket framgent ska säkerställa tillgänglighet för blåljuspersonal, beakta risk för intilliggande fastigheter samt även framhållit att ytterligare arkeologiska undersökningar kan krävas om ytor tas i anspråk som inte tidigare har utretts.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit med sig länsstyrelsens synpunkter i arbetet med järnvägsplanen. Riktvärdet för buller har satts till 40 d(B)A. Godsbangården bedöms inte medföra någon nämnvärd grundvattenpåverkan. Detta främst för att Nya Bravikenvägen passerar under spårområdet och därmed redan utgör en påverkan på grundvattnet. Norrköping kommun ansvarar för planering och genomförande av den nya vägen. De fördröjningsmagasin som föreslås i järnvägsplanen är dimensionerade för att hantera släckvatten. Tillgänglighet för blåljuspersonal säkerställs i samråd med Räddningstjänsten, bland annat genom anläggande av servicevägar inom och kring bangården samt genom att lämpliga anslutningspunkter till dessa skapas. Risknivån för människor och miljö i omgivningen bedöms som acceptabel då det endast finns ett fåtal bostadshus inom 300 meter från det planerade spårområdet samt eftersom inga dricksvattenförekomster i närheten av bangården hotas. Inga naturvärden har identifierats i närheten där mer långvariga skador av en olycka är troliga.

Avseende anläggande av skogsek i området för att stärka spridningssambanden delar Trafikverket länsstyrelsens bedömning i att sådana åtgärder är önskvärda. Samråd pågår med Norrköping kommun i frågan. Om ytor behöver ianspråk tas som inte krävs för järnvägsanläggningen, det vill säga ytor utanför järnvägsplanen, krävs samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken.

De fastigheter som från den nya godsbangården erhåller riktvärdesöverskridande bullernivåer gällande industribuller (riktvärde 40 d(B)a) är för få för att det ekonomiskt kan motivera en bullerskärm eller bullervall vid godsbangården. Trafikverket föreslår istället fasadnära bullerskyddsåtgärder vid respektive bostadsfastighet, vilka är utpekade på plankartan.

4.2 Norrköping kommun

Samråd har skett kontinuerligt med Norrköpings kommun i olika mötesserier och regelbundna möteskontakter.

4.3 Berörda statliga myndigheter

4.3.1 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB saknar i samrådshandlingen en beskrivning av de risker som bangården kommer innebära, exempelvis gällande risker för läckage, utsläpp till luft, mark och vatten, omgivningspåverkan från förorenat släckvatten, brand eller explosion. Det bör framgå hur riskerna beaktats i planeringen samt hur omgivande markanvändning och infrastruktur påverkas. MSB framför även att de skyddsåtgärder som föreslås ska framgå likväl som förebyggande åtgärder.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit med sig MSB:s synpunkter i arbetet med järnvägsplanen. I granskningshandlingens Planbeskrivning och Miljökonsekvensbeskrivning beskrivs identifierade risker och dess konsekvenser. Även skyddsåtgärder i form av bland annat fördröjningsmagasin och brandvattenposter framgår av handlingarna.

4.3.2 SMHI

SMHI har framfört att vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas risken för skyfall öka och flödena i vattendrag förändras. Havsnivån förväntas öka, även om landhöjningen kompenserar till viss del. SMHI framför även att det måste säkerställas att gällande bullernivåer klaras för de boende i området.

Trafikverkets kommentar:

Utbyggnadsförslaget bedöms bidra till att uppnå både det nationella miljö kvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan samt det nationella klimatmålet. Gällande klimatsäkring skulle ett högsta högvattenvärde, som i snitt inträffar vart 200:e år, innebära 108 centimeter över normalvattenstånd. Planområdet bedöms inte ligga inom riskområde för översvämning från Bråviken då godsbangården ligger mellan 13 och 15 meter över havsnivå. Det finns heller inga identifierade lågpunkter inom planområdet där översvämning skulle kunna uppstå i samband med skyfall eller vid snösmältning.

4.3.3 Statens fastighetsverk (SFV)

SFV anser att hänsyn skall tas till det statliga byggnadsminnet Johannisborgs slottsruin vid omlokalisering av befintlig godsbangård i centrala Norrköping.

Trafikverkets kommentar:

Hantering av rivning av befintlig godsbangård ingår inte i projektets eller järnvägsplanens omfattning.

4.3.4 Försvarsmakten

Försvarsmakten har framfört att den nya godsbangården bör förses med en ändlastkaj med tillhörande rangeringsyta. Järnvägsspåret i anslutning till ändlastkajen ska vara minst 300 meter utan växel.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket delar Försvarsmaktens synpunkt att funktionen lastkaj bör finnas i järnvägssystemet kring Norrköping. Placering av denna funktion utreds av Trafikverket i samråd med Försvarsmakten och Norrköpings kommun.

4.4 Berörda organisationer och näringsidkare

4.4.1 Norrköpings hamn

Norrköpings Hamn AB är positiva till att godsbangården flyttas till Malmölandet i anslutning till Kardonbanan. Hamnen framför vidare att kapacitetsproblem kan uppstå på enkelspåret efter KM 2+300 och fram till ny anslutning om dagens Bråvikenspår stängs ner och ersätts med ny järnväg längs med Lageruddsvägen.

Trafikverkets kommentar:

Eventuella kapacitetsproblem på grund av en framtida flytt av Bravikenspåret ingår inte i projektet eller järnvägsplanen för Norrköpings godsbangård.

4.4.2 Green Cargo

Green Cargo har framfört flertalet önskemål om funktioner på den nya godsbangården. Green Cargo anser att bangården bör innehålla ett spår som har en hårdgjord yta ena sidan och som kan användas som en "enkel form av frilast" men även som ett spår för repvagnar som en bilpatrull kan serva. Green Cargo har även framfört att det bör finnas en enkel byggnad eller intill spåren som kan rymma både utrustning och faciliteter för personal samt en tillhörande parkeringsyta.

Vidare har Green Cargo framfört att det bör finnas uppställningsspår för diesellok med lokvärmeposter, lokvärmeposter för ellok. Green Cargo har även framfört synpunkter på att inga spår bör sluta i stoppbock samt att det bör finnas spårkapacitet för korttidsuppställning.

Trafikverkets kommentar:

De framförda synpunkterna överensstämmer med Trafikverkets anläggningskrav och samtliga krav förutom synpunkten om kapacitet för korttidsuppställning ingår i projekteringsförutsättningarna. Gällande kapacitet för korttidsuppställning avser Trafikverket utreda frågan vidare i samråd med Norrköping kommun, Green Cargo och övriga berörda aktörer. Behovet av kapacitet för korttidsuppställning varierar över dygnet, året och ser olika ut mellan olika segment.

4.4.3 Holmen

Holmen framfört att trafik under byggtiden måste fungera för Holmens verksamheter på Malmölandet. När godsbangården har byggts befarar Holmen att kösituationer kan uppstå, då Holmen menar att förslaget till ny godsbangård enligt samrådshandlingen innehåller ett flertal plankorsningar och vägbommar. Holmen uttrycker också en oro för hur trafiksituationen kan komma att se ut vid en eventuell större olycka på godsbangården.

Holmen föreslår att det nuvarande Bravikenspåret bör ersättas med ett nytt Södra Malmlandsspår från den planerade växeln söder om godsbangården ut till Holmens pappersbruk. Holmen föreslår även ett dubbelspår mellan godsbangården och Händelö samt triangelspår vid korsningen Lageruddsvägen/Kardonbanan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig Holmens synpunkt om trafik under byggtid. Trafikverkets intention är att trafik under byggtid ska påverkas så lite som möjligt. Gällande vägtrafik efter godsbangårdens genomförande bedömer Trafikverket att godsbangården i sig inte medför någon försämring då den nya Bravikenvägen passerar planskilt under godsbangården.

Holmens förslag om nya spår ingår inte i projektets eller järnvägsplanens omfattning.

4.4.4 Räddningstjänsten Östra Götaland

Räddningstjänsten har vid arbetsmöten med Trafikverket framfört krav gällande placering och kapacitet för brandvattenposter samt tillgänglighet till alla delar av bangården via räddningsvägar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit med sig räddningstjänstens synpunkter i arbetet med järnvägsplanen. Anläggningen föreslås utformas med brandvattenposter. Servicevägarna mellan och kring järnvägsspåren dimensioneras för att klara räddningstjänstens krav på räddningsvägar.

4.5 Enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänhet

4.5.1 Buller från godsbangården

Flertalet boende i området har uttryckt oro för framtida bullernivåer efter godsbangårdens genomförande. De boende har framfört att en godsbangård är en bullrig verksamhet som bör lokaliseras maximalt skild från bostäder och med fördel i områden som hanterar de containrar och vagnar som ska transporteras. Synpunktslämnarna framför de vetenskapliga belägg som finns för negativa hälsoeffekter av buller samt de lagar och regler som ska styra utformning av bullerskyddsåtgärder. Synpunktslämnarna menar att det är både tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att behålla jordmassor från grävarbeten vid byggande av godsbangården och använda dessa för att anlägga en bullervall längs bangårdens och Kardonbanans södra sida mot Stridsudden, Bredudden och Björnviken. På bullervallen skulle man dessutom kunna plantera ek och asp vilka är karaktärsträden för området. Bullervallen skulle även avskärma godsbangården visuellt. Vidare framförs att anläggande av en bullervall med massor från byggandet av bangården skulle minimera utsläppen från byggandet samt att ingreppet skulle vara reversibelt, dvs. det är möjligt att återställa.

Trafikverkets kommentar:

Godsbangården har modellerats som en ljudkälla i form av en yta. Denna har sedan givits en ljudeffekt fördelad på ytan. Underlag till beräkningen har inhämtats från en vedertagen databas vilken togs fram i EU-projektet IMAGINE. Metoden går ut på att ett schablonvärde baserat på bangårdens area används för att beräkna ljudutbredning i enlighet med den nordiska beräkningsmodellen för industribuller. Rekommenderat värde ligger på 61 - 65 dB ljudeffekt per m². I detta projekt har 65 dB(A) använts.

Huvuddelen av verksamheten på den planerade godsbangården bedöms pågå mellan 06 - 18, med enstaka händelser i tidsspännet 18 - 22 och endast undantagsfall nattetid bedöms kvällstid för vardagar och dagtid för helger (Trafikverket Funktionsutredning 2014). Efter genomfört samråd har Trafikverket valt att byta riktvärde för bedömning av påverkan från 45 dB(A) (riktvärde industribuller för kvällar/helger) till 40 dB(A) (riktvärde industribuller nattetid (22-06)). Detta eftersom Trafikverket inte kan utesluta verksamhet inom godsbangården nattetid. De åtgärder som bedöms motiverade samt ekonomiskt rimliga för de fastigheter som från den nya godsbangården erhåller riktvärdesöverskridande bullernivåer är fastighetsnära åtgärder. Bullerskyddsåtgärder vid respektive bostadsfastighet kan innefatta åtgärder av själva fasaden men även byte

av ventiler/luftdon, byte av fönster eller dörrar samt skyddad uteplats. De fastigheter som kommer erbjudas fastighetsnära åtgärder är utpekade på plankartorna.

Samråd pågår med Norrköpings kommun kring möjligheten till landskapsmodellering och anläggande av ekar i området sydväst om godsbangården i anslutning till Bravikenvägen. Detta bedöms även mildra den visuella effekt som godsbangården innebär för fastigheter i anslutning till Bravikenvägen.

4.5.2 Kumulativa effekter av buller

Flertalet boende i området har framfört att hänsyn måste tas till den sammanlagda effekten av buller från E4, Bravikenvägen, Kardonbanan, godsbangården, Södra stambanan och den planerade Ostlänken. Synpunktslämnarna menar att det saknas en helhetssyn då påverkan av buller endast beräknas per enskilt projekt.

Flera synpunktslämnare ifrågasätter även varför Trafikverket i sina bullerberäkningar endast tar hänsyn till godsbangården och inte till buller från Kardonbanan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har utrett det sammanlagda bullret från Kardonbanan och godsbangården där Kardonbanan kan anses vara den dominerande ljudkällan. Enligt genomförda beräkningar utsätts ingen fastighet i närheten av den nya godsbangården för ljudnivåer från Kardonbanan över riktvärden för buller från tåg i linjetrafik, 55dB(A). Det medför också att inga bullerskyddsåtgärder längs Björnviken behövs för påverkan från Kardonbanan. Då riktvärdet för industribuller nattetid ligger på 40 dB(A) bedömer Trafikverket att det är motiverat med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder för ovan utpekade fastigheter. Trafikverket har ingen rådighet över eventuella bullerskyddsåtgärder som kan krävas från den ombyggda Bravikenvägen då detta inte är en statlig väg. Buller från Södra stambanan och E4 bedöms inte påverka aktuella fastigheter över satta riktvärden från befintlig vägtrafik samt tåg i linjetrafik. Det buller som genereras av Ostlänken kommer att hanteras inom ramen för projekt Ostlänken. Godsbangården kan endast ta hänsyn till antagna planer i sitt arbete.

4.5.3 Risk och säkerhet

Flertalet boende uttrycker oro för hantering av farligt gods på den planerade godsbangården samt de olycksrisker som verksamheten medför. Synpunktslämnarna framhåller att bostäder måste skyddas, men att Trafikverket även behöver säkerställa skydd för lokalgatan (befintliga Bravikenvägen) och intilliggande hästhagar samt ridvägar.

Trafikverkets kommentar:

Förutsättningarna för en olycka med farligt gods på bangården bedöms jämförbara med de som gäller för järnväg i allmänhet. På grund av uppställning av vagnar finns en ökad sannolikhet för större olyckor där flera typer av gods är inblandade. Det finns därför anledning att ta hänsyn till bebyggelse inom längre avstånd. Detta bedöms dock inte ha avgörande betydelse för riskbedömningen då det endast är ett fåtal hus som berörs även om utredningsområdet utökas till ett område på 300 meter från spårområdet. Sammantaget bedöms olyckor med farligt gods inte utgöra någon oacceptabel risk för allmänheten.

4.5.4 Vattenbrunnar och grundvatten

Några synpunktslämnare påpekar att de har egna vattenbrunnar och uttrycker en oro för hur de ska klara stora ingrepp i marken i området.

Trafikverkets kommentar:

Godsbangården bedöms inte medföra någon nämnvärd grundvattenpåverkan. Detta främst för att Nya Bravikenvägen passerar under spårområdet och därmed redan utgör en påverkan på grundvattnet. Norrköping kommun ansvarar för planering och genomförande av den nya vägen.

4.5.5 Jordbruksväg vid utdragsspår

Trafikverket har mottagit synpunkter gällande hur jordbruksvägen vid godsbangårdens utdragsspår i väster, mot E4, bör justeras på grund av godsbangårdens genomförande. Önskemål har funnits om att låta vägen ligga kvar som idag men med en passage i plan av utdragsspåret. Önskemål har även funnits om att minimera påverkan på restid på vägen samt att minimera intrång i jordbruksmarken.

Trafikverkets kommentar:

En passage av utdragsspåret i plan har avfärdats på grund av dels säkerhetsskäl men även av ekonomiska skäl då en sådan lösning kräver omfattande säkerhetsanordningar i form av bland annat signaler och bomanordningar. En passage i plan skulle även kunna medföra en negativ påverkan på bangårdens effektivitet i driftskedet. Trafikverket har istället utrett flera olika dragningar av jordbruksvägen runt utdragsspåret i syfte att minimera markintrånget och samtidigt åstadkomma en funktionell jordbruksväg med lämpliga svängradier. Trafikverkets slutgiltiga förslag till omdragning av jordbruksvägen redovisas i järnvägsplanens granskningshandling.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Butängsgatan 23, 602 23 Norrköping
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se