



Samrådsredogörelse

Ändring av detaljplan för Järnvägsområdet samt kv. Hammaren och Mejseln (A92)

Centrala Hedemora, Hedemora kommun, Dalarnas län



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<i>Hur samrådsprocessen bedrivits</i>	3
<i>Inkomna yttranden</i>	3
Tabell över alla som har yttrat sig och vad synpunkterna handlar om	4
Statliga myndigheter	4
Sakägare och privatpersoner	4
<i>Sammanfattning och kommentarer till inkomna synpunkter</i>	6
Statliga myndigheter	6
Länstyrelsen Dalarnas län	6
Lantmäteriet	7
Trafikverket	7
Privatpersoner	8
Synpunkter ökad trafik	9
Synpunkter framkomlighet olika trafikanter	10
Synpunkter räddningstjänstens framkomlighet	11
Synpunkter buller	12
Synpunkter trygghet	12
Synpunkter riskanalys	13
Synpunkter spårsprung	13
Synpunkter alternativa lösningar	14
Övriga yttranden / kommunikation	15
<i>Ställningstagande</i>	16

Hur samrådsprocessen bedrivits

Aktuell detaljplan utgjorde underlag för samråd under tiden 19 april till och med 6 maj 2022. Myndigheter och kommunala bolag har underrättats via mejl. Sakägare, sammanslutningar och föreningar med flera, och privata personer har underrättats genom brev eller via Kivra tjänsten.

I det första samrådet inkom totalt tjugotvå (22) yttranden från följande: Länsstyrelsen Dalarnas län, Trafikverket, Lantmäteriet och flera privatpersoner

Inkomna yttranden

Under samrådet har 22 skriftliga yttranden kommit in. Fördelningen över vilka som har svarat syns i nedanstående tabell. Privatpersoners yttranden har sammanfattats och sammanställs utifrån olika aspekter.

Länsstyrelsen Dalarnas län	2022-05-20
Trafikverket	2022-05-23
Lantmäteriet	2022-06-03
Privatperson 1	2022-05-05
Privatperson 2	2022-05-05
Privatperson 3	2022-04-30
Privatperson 4	2022-05-04
Privatperson 5	2022-05-05
Privatperson 6	2022-05-05
Privatperson 7	2022-05-05
Privatperson 8	2022-05-05
Privatperson 9	2022-05-05
Privatperson 10	2022-05-05
Privatperson 11	2022-05-06
Privatperson 12	2022-05-06
Privatperson 13	2022-05-06
Privatperson 14	2022-05-06
Privatperson 15	2022-05-06
Privatperson 16	2022-05-01
Privatperson 17	2022-05-06
Privatperson 18	2022-05-06
Privatperson 19	2022-05-06

Samtliga muntliga yttranden har även skickats in i text. Inga yttranden har kommit in via sociala medier.

Tabell över alla som har yttrat sig och vad synpunkterna handlar om

Statliga myndigheter	
Länsstyrelsen Dalarna	Hälsa och säkerhet: möjliga framkomlighetsproblem vid översvämning. Trafikföring för transporter av farligt gods. Medhåll i bedömningen om att detaljplaneförslaget inte innebär betydande miljöpåverkan.
Lantmäteriet	Önskar förtydligande om ansvarar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättningar till följd av planändringen.
Trafikverket	Inga synpunkter på planförslaget. Åtgärden med mötesstation utgör en del i ett åtgärds paket på Dalabanan och kommer att innebära en välbehövlig kapacitetsökning för järnvägen.

Sakägare och privatpersoner	
Privatperson 1	<ul style="list-style-type: none"> - Synpunkter på framkomligheten för fordon och räddningstjänst - Förslag på alternativ lösning avseende koppling under järnvägen - Efterfrågar riskanalys
Privatperson 2	<ul style="list-style-type: none"> - Synpunkter på försämrad framkomlighet - Bullerpåverkan ökar - Förslag på en alternativ lösning med en biltunnel
Privatperson 3	<ul style="list-style-type: none"> - Synpunkter på framkomligheten för fordon och räddningstjänst - I och med pågående stadsutveckling ökar trafikmängden och -flöden - Svår bullerproblematik kommer öka - Förslag på en alternativ lösning med en biltunnel
Privatperson 4	Samma synpunkter som Privatperson 3
Privatperson 5	Samma synpunkter som Privatperson 3
Privatperson 6	Samma synpunkter som Privatperson 3
Privatperson 7	Samma synpunkter som Privatperson 3
Privatperson 8	Samma synpunkter som Privatperson 3
Privatperson 9	Samma synpunkter som Privatperson 3
Privatperson 10	Samma synpunkter som Privatperson 3
Privatperson 11	<ul style="list-style-type: none"> - Synpunkter på framkomligheten över järnvägen, vid kraftigt regn som orsakar översvämningar i tunneln

	<ul style="list-style-type: none"> - Ökad risk för spårspring - Försämrade tillgänglighet till verksamheter på andra sidan järnvägen
Privatperson 12	<ul style="list-style-type: none"> - Synpunkter på framkomligheten för fordon och ökad trafik
Privatperson 13	<ul style="list-style-type: none"> - I och med pågående stadsutveckling ökar trafikmängden och -flöden - Alternativväg via biltunneln riskerar att översvämmas vid kraftigt regn - Ökad bullerpåverkan på grund av längre tåg
Privatperson 14	<ul style="list-style-type: none"> - Synpunkter på framkomligheten för fordon om biltunneln översvämmas vid kraftigt regn eller vid olycka. - I och med pågående stadsutveckling ökar trafikmängden och -flöden - Synpunkter på räddningstjänstens framkomlighet via Badstigen
Privatperson 15	<ul style="list-style-type: none"> - I och med pågående stadsutveckling ökar trafikmängden och -flöden - Alternativväg via biltunneln riskerar att översvämmas vid kraftigt regn - Ökad bullerpåverkan på grund av längre tåg
Privatperson 16	<ul style="list-style-type: none"> - Synpunkter på framkomligheten, särskilt för räddningstjänsten vid kraftigt regn som orsakar översvämningar i tunneln - Ökad trafik längs Västra Järnvägsgatan - Otryggt för barn och unga att gå i tunneln
Privatperson 17	<ul style="list-style-type: none"> - Synpunkter på framkomligheten för fordon - Synpunkter på räddningstjänstens framkomlighet via Badstigen - I och med pågående stadsutveckling ökar trafikmängden och -flöden - Alternativväg via biltunneln riskerar att översvämmas vid kraftigt regn eller olycka
Privatperson 18	<ul style="list-style-type: none"> - Alternativväg via biltunneln riskerar att översvämmas vid kraftigt regn eller olycka - Synpunkter på framkomligheten till angränsande områden för fordon och räddningstjänst

	<ul style="list-style-type: none"> - Att stänga övergångsstället förvärrar tillgängligheten till angränsande områden - Ökad trafik längs Västra Järnvägsgatan - Ökad bullerpåverkan från järnväg och trafik
Privatperson 19	<ul style="list-style-type: none"> - Framkomlighet för transporter till Verkstadsgatan - Alternativväg via biltunneln riskerar att översvämmas vid kraftigt regn

Sammanfattning och kommentarer till inkomna synpunkter

Nedan redovisas alla yttranden med kommentarer. Föreslagna ändringar på grund av inkomna yttranden är markerade med fet stil. Länsstyrelsen samordnar statliga intressen. Länsstyrelsen yttrande redovisas i sin helhet. Alla yttranden är diarieförda och finns tillgängliga på Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen, Hedemora kommun.

Statliga myndigheter

Länsstyrelsen Dalarnas län	
Överprövningsgrundande synpunkter enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen.	
<i>Hälsa och säkerhet</i>	
<p>I planbeskrivningen lyfts framkomlighetsproblem som kan uppstå vid översvämning av viadukten vid Brunnsgratan i samband med översvämning när plankorsningen stängs. Genom samverkansavtalet med Trafikverket ska framkomligheten för utryckningsfordon säkerställas med åtgärder vid gång- och cykelpassagen vid Badstigen. Det är viktigt att åtgärderna samråds och exploateringsavtal tecknas med berörda aktörer för att säkerställa funktionen.</p> <p>Östra Järnvägsgatan är transportled för farligt gods till industriområdet. Planbeskrivningen behöver kompletteras med resonemang om det innebär att Västra järnvägsgatan blir färdväg för farligt gods när plankorsningen stängs.</p>	<p>Samverkansavtal är tecknat mellan kommunen och Trafikverket avseende åtgärderna vid gång- och cykelpassagen längs Badstigen. Åtgärderna är planerade att vara genomförda innan plankorsningen vid Sturegatan stängs.</p> <p>Östra Järnvägsgatan är utpekad som transportled för farligt gods längs sträckan mellan Brunnsjövägen och Stationsgatan, ej ända fram till plankorsningen. Denna utpekade sträcka kommer även fortsättningsvis att kunna nyttjas för farligt gods transporter. Transporter till verksamheterna längs Verkstadsgatan kommer dock inte längre kunna köra längs Östra Järnvägsgatan. Dessa transporter kommer istället att gå via Västra Järnvägsgatan eller andra gator väster om järnvägen. Verksamhetsområdet utgörs av ett fåtal verksamheter och antalet transporter till området bedöms vara få.</p>

	Planbeskrivningen förtydligas angående påverkan på leder för farligt gods.
Övriga synpunkter	
<i>Risk och säkerhet</i> Planbeskrivningen bör kompletteras med resonemang om huruvida kommunen kommer att verka för att avhjälpa översvämningensproblematiken under vägporten vid Brunngatan.	Det har inträffat översvämningar vid underfarten några gånger de senaste åren. Översvämningarna har dock inte varit särskilt långvariga. Kommunens tekniska enhet har sedan dess ökat sin beredskap och utför bättre underhåll för att kunna ta hand om stora skyfall. Planbeskrivningen förtydligas angående detta.
<i>Undersökningssamråd om betydande miljöpåverkan</i> Kommunen har bedömt att miljöpåverkan inte kan antas bli så betydande att en strategisk miljöbedömning enligt 6 kap miljöbalken behöver göras. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplaneförslaget inte innebär betydande miljöpåverkan.	Noteras

Lantmäteriet	
<i>Fastighetsbildning</i> Det skulle kunna tydliggöras vem som ansvarar för att ansöka om och bekosta de lantmäteriförrättningar som krävs för genomförandet av planändringen.	Trafikverket ansvarar för samtliga kostnader för lantmäteriförrättningar, inklusive lagfart, som krävs för genomförande av projektet. Planbeskrivningen förtydligas angående detta.

Trafikverket	
<i>Buller</i> Buller från järnvägen kommer att minska i bostadsområdet efter att Trafikverkets projekt är genomfört, eftersom en växel flyttas söderut till industriområdet och därmed placeras längre från bostadsområdet. En växel ger alltid mer buller än där växel inte finns.	Noteras
<i>Mötesstationen är en viktig åtgärd för Dalabanan</i> Åtgärden ingår i ett åtgärdspaket på Dalabanan som syftar till att möjliggöra ett av	Noteras

<p>regionen efterfrågat trafikupplägg med ökad turtäthet (entimmestrafik) med förkortad restid Stockholm/Uppsala - Borlänge och med goda anslutningsförbindelser i knutpunkterna Sala och Borlänge. Mötesstationen i Hedemora är viktig för Dalabanan och görs för att få en ökad kapacitet på järnvägen, i form av större möjlighet för tåg att mötas.</p> <p>Åtgärden kommer att innebära en välbehövlig kapacitetsutökning och kommer även att medge tätare tågtrafik.</p> <p>Åtgärden är också nödvändig för att ett annat projekt på Dalabanan ska kunna genomföras, mötesstationen Lustån. Mötesstationen i Lustån medger liksom mötesstationen i Hedemora, att längre tåg kan köras och ger större möjlighet för tåg att mötas, dvs ökar kapaciteten på järnvägen.</p>	
<p><i>Olyckor</i></p> <p>Enligt regelverket får det inte finnas en plankorsning över två spår. Skälet till det är trafiksäkerhet.</p>	<p>Noteras</p>
<p><i>Ingen påverkan på framkomligheten</i></p> <p>Framkomligheten kommer inte att påverkas av att plankorsningen stängs. För att inte försämra mot dagsläget gör Trafikverket kompensationsåtgärder för Räddningstjänsten. Trafikverket bygger om plankorsningen Badstigen/ Badvägen så att Räddningstjänsten kan använda den. Plankorsningen är på samma avstånd som den plankorsningen som stängs, vilket innebär att tidsåtgången för Räddningstjänsten inte kommer att påverkas. Åtgärden är förankrad med Räddningstjänsten.</p> <p>Trafikverkets kompensationsåtgärder i kombination med att trafikutredningen anger att framkomlighetsproblem inte kommer att uppstå, gör att vi ser att plankorsningen kan stängas utan att framkomligheten påverkas.</p>	<p>Noteras</p>

Privatpersoner

Nedan har gjorts en sammanfattning av yttranden som privatpersoner har inkommit med utifrån olika aspekter.

Synpunkter ökad trafik	
<p>Övergången ska vara kvar då en stängning skulle förorsaka mycket stora trafik hinder och ökad belastning på passagen vid Brunnsjögatan.</p> <p>Det är redan kaos på e.m. för trafik som kommer på Brunnsjövägen ifrån stan samt ifrån Borganäsvägen som skall vidare ut ifrån stan. Långa köer bildas på båda gatorna som det är nu och skulle överfarten vid Sturegatan stängas blir det än mer trafik. Det lär bli kollaps om inte trafikljus kommer på plats i korsningen Brunnsjövägen/Borganäsvägen då alla trafikanter skall köra på endast en utfart.</p> <p>Många bor/jobbar/går i skolan nedanför järnvägen och behöver ta sig över/under järnvägen, och vice versa. Dessutom är Brunnsjögatan/viadukten redan trafikerad av besökare till Brunnsjöberget/Nibbleberget, Turbo mfl byar. Hur ska trafiken flyta om även de fordon som normalt åker över järnvägen nu ska åka under den?</p>	<p>En trafikutredning har tagits fram för att undersöka konsekvenserna att stänga plankorsningen. Utredningen studerade kapaciteten i korsningarna vid Brunnsjögatan i nuläget samt efter en stängning av plankorsningen. Enligt utredningen kommer stängningen av plankorsningen inte innebära kapacitetsproblem vid korsningarna i anslutning till viadukten längs Brunnsjövägen. Den planskilda korsningen används i begränsad omfattning idag och det bedöms inte bli någon markant ökning av trafik på Brunnsjövägen till följd av att plankorsningen stängs. För att förbättra framkomligheten längs Brunnsjögatan behöver åtgärder göras på mer övergripande nivå, såsom att leda bort genomfartstrafik och tung trafik, så att den inte går igenom centrala staden.</p>
<p>Det blir då bara en viadukt till västra delen av Hedemora. Det är redan många boende och verksamheter på den sidan av staden. Det planeras nya bostäder med mera trafik som följd och då verkar det orimligt att bara kunna passera järnvägen på ett ställe.</p> <p>I framtiden är det tänkt med omfattande bostadsbyggnationer på gamla Brunnsjöleden och samtidigt planeras att större antal nya tomter på Västkusten vilket skulle öka trycket på genomfarter ytterligare, allt på nedre sidan av järnvägen. Förslaget har också lagts fram om en utökning av ett nytt industriområde vid Nibbleberget till Norbergsvägen. Allt detta innebär ytterligare belastning av fordonstrafiken med person- och lastbilar. En stängning av järnvägsövergången är då inte realistisk.</p>	<p>Se kommentar ovan.</p> <p>I samband med stadsutveckling med fler bostäder, verksamheter med mera i Hedemora kommer även trafiksituationen att behöva beaktas. I det ingår bland annat att skapa nya trafiklänkar som kan avlasta centrala Hedemora och leda trafiken utanför staden. Kommunen studerar även möjligheterna till att skapa en ny underfart under järnvägen.</p>
<p>Det blir ökad trafik längs Västra Järnvägs-gatan där det bor många barn och äldre. Ny multisportarena innebär större tillströmning av barn/ungdomar till området.</p>	<p>I samband med att plankorsningen stängs kommer det att göras åtgärder på Västra Järnvägsgatan. Bland annat en ny gång- och cykelväg längs den västra delen av gatan, där det saknas i nuläget. Det kom-</p>

	mer även anläggas en ny passage över gatan, i anslutning till tunneln mot stationen.
I kommunens trafikplan står det att det skall göras en utredning om det framtida behovet av trafiklänkar inom Hedemora stad för att få en effektivare trafikförsörjning av stadsdelarna på båda sidor om Dalabanan. Hur långt har den utredningen kommit efter sju år?	Trafikplanen utgör ett strategiskt planeringsdokument som innehåller åtgärdsförslag på kortare sikt såväl som åtgärder som avses ske på längre sikt. Kommunen har tagit fram flera förslag på möjliga nya trafikkopplingar och fortsatt arbete med detta pågår.
Synpunkter framkomlighet olika trafikanter	
Vid olycka/stopp i trafiken i exv. någon korsning i anslutning till viadukten då blir det tvärstopp för trafik mellan "centrum/Solliden och dess områden och intilliggande byar". Vi är många som vill ha tryggheten i att kunna välja mer än en väg från/till vår bostad och att ha trygghet i att blåljusen kommer fram utan fördröjning.	I den framtagna trafikutredningen framgår att det under en 5-årsperiod (2014-2019, då utredningen togs fram) har det inte rapporterats in några olyckor i korsningarna Brunnsjögatan/Västra Järnvägsgatan och Brunnsjögatan/Östra Järnvägsgatan. Korsningen är alltså inte särskilt olycksdrabbad. Alternativ passage under järnvägen finns längs väg 69, vid de enstaka tillfällena som viadukten är blockerad. Åtgärder kommer att göras på gång- och cykelpassagen vid Badstigen, för att räddningstjänsten ska kunna nyttja den som alternativ passage över järnvägen.
Materialtransporter med lastbil och släp, samt semitrailer sker 1 gång/ vecka till hantverksområdet längs Verkstadsgatan. Dom kan omöjligt ta sig igenom bostadsområdet, utan passerar över järnvägen via plankorsningen.	I samband med att plankorsningen stängs kommer det att göras åtgärder på Västra Järnvägsgatan för att förbättra framkomligheten längs gatan. Planerade åtgärder är breddning av vägbanan samt flytt av gång- och cykelbanan vid korsningen Västra Järnvägsgatan- Haggårdsvägen.
Det är helt orimligt att endast ha en viadukt till ett så stort område som Åhagen, Solliden och Svedjan. Speciellt när viadukten allt som ofta är översvämmad vid kraftigt regn och då kommer ingen någonstans!	Det har inträffat översvämningar vid underfarten några gånger de senaste åren. Översvämningarna har dock inte varit särskilt långvariga. Kommunens tekniska enhet har sedan dess ökat sin beredskap och sitt underhåll för att bättre kunna hantera skyfall.
Flera gånger per år så blir tunneln vid Brunnsjövägen fylld med vatten vid kraftigt regn. Då tänker Ni alltså ta bort den ENDA	Se kommentar ovan.

<p>alternativa övergången vid problem för att längre tåg ska kunna stanna/passera? För det kan väl inte vara så att i samband med detta så kommer Ni samtidigt byta ut alla gamla vattenledningar i stan som inte klarar en kraftig nederbörd?</p>	
<p>Cirka 1/3 av centralortens befolkning bor på nedre sidan av järnvägen och trafiken är intensiv varje dag. Att stänga skulle innebära en än större belastning för trafiken genom tunneln. För något år sedan var det översvämning i tunneln med mycket stora problem för trafiken. Om detta skulle inträffa igen – vilket ingalunda är sannolikt – skulle enorma problem uppstå för all trafik och man törs inte tänka på vad som skulle hända då för all blåljustrafik som behöver komma fram snabbt. Hemska tanke. Att hänvisa trafiken till Norbergsvägen för vidare genomfart vid Haggården är absolut inget alternativ idag eller i framtiden.</p>	<p>Se kommentarer ovan.</p>

<p>Synpunkter räddningstjänstens framkomlighet</p>	
<p>Kommunerna är skyldiga att ha vissa verksamheter enligt lag. Två av dessa är Räddningstjänst och Krisberedskap och civilt försvar. Självklart är alla “på andra sidan järnvägen” i Hedemora intresserade av att dessa verksamheters arbete inte försvåras av en nedläggning av den omtvistade järnvägsövergången.</p> <p>Vid blåljusutryckningar till delar av väster om järnvägen och översvämningar vid tunnel, som händer vid varje skyfall, hur ska en låst överfart kunna användas, den vid Badstigen? Ska samtliga ambulanser i närområdet ha nycklar till den bommen då eller hur är det tänkt?</p>	<p>Passagen vid Badstigen kommer att föras med en ny bomanläggning. Det kommer att säkerställas att all räddningstjänst kan passera bommen via Badstigen. Exempelvis med en standardnyckel. Den föreslagna lösningen har stämts av och godkänts av Räddningstjänsten.</p>

Synpunkter buller	
<p>Buller och vibrationer har redan idag ökat markant från järnvägen!</p> <p>Att bygga ut till dubbelspår genom Hedemora ökar ytterligare på belastningen av ljud vid möten och inbromsningar som redan sker i nuvarande lösning. Någon bullermätning har mig veterligen inte skett eller presenterats.</p> <p>Banverket vill stanna med längre tåg vilket också kommer tillföra mera buller som följd.</p>	<p>Järnvägsutbyggnaden i centrala Hedemora avser förlängning av befintlig mötesstation vilket inte ger ett ökat buller enligt Trafikverket. Bedömningen har gjorts utifrån erfarenhet från liknande projekt.</p> <p>Uppkomsten av buller och vibrationer från spårburen trafik är beroende av tågtyp, hastighet, tåglängd och antalet tåg. Men nivåerna på buller och vibrationer beror även på faktorer som bankroppens uppbyggnad, olika typer av spårkomponenter, spårets underhåll och tillstånd. Vid flytt av spårväxeln kommer den att placeras längre söderut. Detta innebär att växeln hamnar längre ifrån bostäderna längs Västra Järnvägsgatan, vilka således får en minskning av buller från växeln.</p> <p>Utbyggnaden av järnvägsspåret betraktas inte som väsentlig ombyggnad och järnvägsanläggningen ska därför betraktas som befintlig infrastruktur. I Trafikverkets riktlinje <i>Buller och vibrationer från trafik på väg och Järnväg</i> (TDOK 2014:1021) finns riktlinjer för när buller- och vibrationsåtgärder bör genomföras längs befintlig infrastruktur. Eventuellt behov av buller- eller vibrationsåtgärder sker utifrån Trafikverkets åtgärdsprogram och enligt nationell transportplan. Under 2020 byttes slippers längs järnvägen, i anslutning till planändringsområdet. Detta innebar minskat buller och vibrationer från järnvägen.</p>

Synpunkter trygghet	
<p>Och osäkerheten kvällar och nätter i gångtunneln, hur löser vi den frågan. De flesta som är ute efter mörkrets intåg, går hellre till södra planövergången, där de känns säkrare när de slipper gå ner i tunneln. Innan plankorsningen stängs måste de utredas, och finnas beslut om hur man löser behovet att plankorsningen kan användas som den görs idag, framförallt för alla gång/cykeltrafikanter.</p>	<p>För att öka tryggheten vid gång- och cykeltunneln vid stationen sänks den nuvarande stödmur ut mot gatan. Dessutom förstärks belysningen i området samt möjliggör större insyn i tunneln och därmed en tryggare upplevelse på platsen.</p>

<p>Trafiken kommer öka avsevärt i området. Kommer det upp nya skyltar med hastighetsgräns? Typ gångfartsområde i området? Vi är rädda om våra barn och djur!</p>	<p>I samband med att plankorsningen stängs kommer det att göras åtgärder på Västra Järnvägsgatan. Bland annat en ny gång- och cykelväg längs den västra delen av gatan, där det saknas i nuläget. Det kommer även anläggas en ny passage över gatan, i anslutning till tunneln mot stationen. I nuläget är det inte planerat någon förändrad hastighetsgräns längs Västra Järnvägsgatan eller i närområdet.</p>
--	---

Synpunkter riskanalys	
<p>När vi nu i Hedemora i stället för nybyggnation nära järnväg, pratar om en utbyggnad av järnväg i tätbebyggt samhälle, undrar jag om kommunen har genomfört och lämnat in en riskanalys till MSB för berörda fastigheter inom 150 meter från järnvägen? Det är med stor oro jag ser framför mig hur exempelvis gastransporter blir allt vanligare och kommer att bli stående på banvalven som ligger högre än de flesta av de kringliggande husen.</p>	<p>När Trafikverket ska utföra åtgärder på järnvägen så krävs alltid att det tas fram anläggningskrav järnväg. Trafikverket följer de regelverk som finns. Om det skulle finnas en ökad risk för urspårning skulle de inte få tillåtelse att bygga enligt de regelverk de följer. Transportstyrelsen kontrollerar att Trafikverket följer de regelverk de har att rätta sig efter. Aktuellt projekt i Hedemora innebär att Trafikverket lägger in nya växlar och nytt material vilket innebär att det blir en bättre standard på järnvägen. I åtgärderna ingår även att de lägger in en skyddsväxel.</p>
<p>Kanske finns det utredningar där olika former av katastrofer på bangården eller väster om järnvägen har problematiserats och analyserats och som visar att räddningstjänstens framkomlighet inte påverkas av stängningen av plankorsningen. I så fall tycker jag att dessa utredningar kunde ha lagts fram i samband med inhämtande av synpunkter.</p>	<p>Se kommentar ovan angående riskbedömning. Se även kommentarer under <i>Synpunkter räddningstjänstens framkomlighet</i>.</p>
<p>Jag eftersöker också en risk och konsekvensanalys i handlingarna, där man djupare analyserar dessa frågor.</p>	<p>Se kommentarer ovan.</p>

Synpunkter spårsporing	
<p>Springa över spåret var ännu ett argument. Jag tror ju snarare tvärtom. Tar Ni bort</p>	<p>Av säkerhetsskäl är det enligt gällande regelverk är det inte tillåtet att ha en plankorsning över två järnvägsspår.</p>

<p>övergången och den som känner sig manad att chansa och springa över för att tjäna tid kanske väljer en ännu sämre plats och istället ökar risken. Att ta tunneln vid stationen kan man redan nu med. Så är det ett problem eller inte idag och löser stängningen av övergången problematiken i så fall?</p>	<p>Det är därför plankorsningen behöver stängas i och med utbyggnaden till dubbelspår. Längs med järnvägen, bland annat vid den nuvarande plankorsningen, kommer stängsel att sättas upp, just för att minska risken för spårspring. För att förbättra möjligheterna för fotgängare och cyklister på andra platser längs järnvägen görs förbättringsåtgärder längs Västra Järnvägsgatan och vid tunneln mot stationen.</p>
--	--

Synpunkter alternativa lösningar	
<p>Varför kan detta ej lösas med signaler och bommar, som i dagsläget?</p>	<p>Enligt gällande regelverk är det inte tillåtet att ha en plankorsning över två järnvägsspår och det är därför den behöver stängas i och med utbyggnaden till dubbelspår.</p>
<p>Den enda tänkbara lösningen är att Trafikverket bygger och bekostar en tunnel för trafik där övergången finns idag. Trafikverkets påstående <i>"Den skulle behöva grävas ned djupt och då klarar man inte att hantera lutningen med tanke på huset intill"</i> är osanningen. Mätningen har inte presenterats.</p>	<p>Att bygga en tunnel på samma plats som nuvarande plankorsning är inte tekniskt möjligt. För att få till godtagbara lutningar i tunneln krävs mer utrymme för tunneln än vad som finns på platsen. Även anslutande vägar till tunneln behöver ha godtagbara radier och lutningar. Befintlig bebyggelse i närhet av korsningen omöjliggör en tunnel på platsen.</p>
<p>Om Trafikverket önskar en extra sträcka räls för att parkera längre tåg, kan utbyggnad lämpligast göras utanför tätbebyggt område.</p>	<p>Mötesstationen i Hedemora är viktig för Dalabanan och görs för att få en ökad kapacitet på järnvägen, i form av större möjlighet för tåg att mötas. Åtgärden är också nödvändig för att ett annat projekt på Dalabanan ska kunna genomföras, mötesstationen Lustån. Mötesstationen i Lustån medger liksom mötesstationen i Hedemora, att längre tåg kan köras och ger större möjlighet för tåg att mötas, dvs ökar kapaciteten på järnvägen. Kommunen och Trafikverket har tittat på möjligheterna att förlänga dubbelspåret norrut istället, för att kunna bevara plankorsningen. Men det är inte möjligt på grund av att dubbelspåret övergår i kurva vilket omöjliggör växelns placering.</p>

Övriga yttranden / kommunikation	
<p>Förklara gärna vad Hedemora kommun och dess invånare tjänar på stängningen av plankorsningen. Nedläggningen av järnvägsövergången är endast intressant för Trafikverket. Hedemora kommuns anställda bör i första hand se till sina medborgares intressen vilket är att järnvägsövergången behövs av en mängd olika anledningar.</p>	<p>Trafikverket genomför flera åtgärder längs med Dalabanan som ska höja och förbättra kapaciteten längs med järnvägen. Åtgärderna kring Hedemora station utgör en del i det arbetet. De kapacitetshöjande åtgärderna kommer att minska restiden och öka antalet avgångar på Dalabanan. Det gynnar Hedemoraborna lokalt men också Dalarna i stort, då det förbättra möjligheterna till både arbetspendling och andra resor med tåg.</p>
<p>Som plåster på såren (i efterhand) talas det i stället nu om att Trafikverket ”som kompensation” bekostar viss breddning av Västra järnvägsgatan och andra i sammanhanget, mindre utgifter som annars borde ha gjorts av kommunen. Dokumentet jag fått, kallas för ”samråd ändring av plan”. Naturligtvis motsätter sig varken jag eller någon annan, positiva förändringar i stadsbilden och Västra järnvägsgatan har länge behövt en upprustning. Beslutet att järnvägsövergången skall stängas är det centrala vilket gör att hela beslutsunderlaget känns otydligt eller snarare, skumt.</p>	<p>Bakgrunden till att det görs en detaljplaneändring för plankorsningen är att det i gällande plan anges att en gatukorsning ska finnas vid Sturegatan. Något som inte är tillåtet i kombination med dubbelspår, som inte får korsas av plankorsning. Detaljplaneändringen syftar även till att reglera vilken mark som tillåts nyttjas för järnväg, gatumark respektive industri- mark. Planhandlingarna beskriver även konsekvenserna av att stänga plankorsningen samt vilka åtgärder som görs för att behålla en god framkomlighet kring järnvägen.</p>
<p>Trafikverket verkar dock redan fått ett godkännande av tjänstemän på Hedemora kommun om att övergången kan stängas. I så fall, varför? Trafikverket har redan påbörjat arbetet med banvallen och det extra spåret. Kommunen å sin sida har redan påbörjat omarbetning av Västra järnvägsgatan. Den självklara frågan blir uppenbar: Har någon tjänat på detta? Min uppfattning är att handläggningen av ärendet kan ha skett på ett demokratiskt tvivelaktigt sätt. En oberoende utredning bör snarast tillsättas. Om det finns juridiskt hållbara dokument som visar att kommunens tjänstemän var tvingade att säga ja, då har vi ett annat läge där vi som medborgare i stället bör stå upp för våra kommunala företrädare och agera tillsammans.</p>	<p>Upprustningen av Dalabanan är beslutad mellan Trafikverket och berörda kommuner, däribland Hedemora kommun. Dalabanan utgör riksintresse för kommunikation och är till gagn för resenärer mellan Stockholm och Dalarna. I Dalabanans kapacitetshöjning ingår en rad delprojekt varav utbyggnaden av dubbelspår och ny växel i Hedemora utgör en del. En konsekvens av förlängningen av dubbelspårerna är att plankorsningen vid Sturegatan stängs. Stängningen av plankorsningen är således nödvändig för Dalabanans upprustning i stort. Avtal har tecknats mellan Trafikverket och Hedemora kommun om Dalabanans utbyggnad samt för detaljplaneändringen för plankorsningen.</p>

<p>Trafikverket har inte genomfört en fördjupad förstudie vad gäller Hedemora, som på flera andra håll längs spåret. Det har gjorts att det inte har gått ut lika mycket information till allmänheten och hållits öppna möten och liknande.</p>	<p>Förstudier har tagits fram för sträckan Uppsala – Sala och en för Sala – Borlänge. Järnvägsplaner har tagits fram för de större delprojekten längs järnvägen, såsom driftplats Lustån. Åtgärderna vid Hedemora station utgör mindre åtgärder på befintlig järnvägsanläggning och en järnvägsplan har således inte tagits fram.</p>
<p>Att stänga en av två järnvägsövergångar mitt i centrala Hedemora, berör många människor och hushåll negativt. Inte minst hushåll med postnumren 776 35 och 776 36. Ingen information har gått ut till alla berörda. Om Trafikverket vill stänga en järnvägsövergång som drabbar Hedemoras medborgare, borde kommunens tjänstemän omedelbart och självklart, säga nej. Om Trafikverket återkommer så borde kommunens tjänstemän självklart kräva att Trafikverket bekostar exempelvis en genomfart under järnvägen. Detta hade blivit kostsamt men hade hjälpt Trafikverket och samtidigt Hedemora kommun. Om Trafikverket insisterat och Hedemoras tjänstemän hade sett en fara att bli överkörda, borde man skyndsamt ha fört ut information om detta till kommunens medborgare. Det är till sist en fråga om lojalitet. Vem arbetar jag för?</p>	<p>Information om samrådet för detaljplaneändringen har gått ut till sakägare. Kommunen utgår ifrån den praxis som finns vid avgränsning av sakägarkretsen. Information om detaljplaneändringen och den planerade stängningen av plankorsningen finns även tillgänglig på kommunens hemsida.</p> <p>Se även svar ovan om hur stängningen av plankorsningen utgör en förutsättning för dalbanans kapacitetshöjning som helhet.</p> <p>Kommunen studerar hur det går att få till förbättrade trafikkopplingar inom Hedemora stad samt möjligheterna till att skapa en ny underfart under järnvägen. Det är ett pågående arbete.</p>

Ställningstagande

I föregående avsnitt redovisas samtliga inkomna synpunkterna, ställningstaganden och de förslag till ändringar som de yttrandena under utställningen leder till.

Farligt gods

Planbeskrivningen förtydligas angående påverkan på leder för farligt gods.

Översvämning

Planbeskrivningen förtydligas angående behovet av bättre beredskap samt bättre underhåll för att kunna ta hand om stora skyfall som riskerar att samlas i tunneln längs med Brunnsjövägen.

Lantmäteriförrättningar

Planbeskrivningen förtydligas gällande att Trafikverket ansvarar för samtliga kostnader för lantmäteriförrättningar, inklusive lagfart, som krävs för genomförande av projektet.

Övrigt

I övrigt görs mindre redaktionella ändringar i planbeskrivningen.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Erik Olsson
Miljö- och samhällsbyggnadschef

Olle Söderström
Planarkitekt