



Protokoll

2017-06-20

Ärendenummer

F15271

Förrättningslantmätare

Samuel Norrlin

Ärende	Upphävande av servitut för plankorsningar på Jönköpingsbanan, Äng och bildande av gemensamhetsanläggning för skogsbilväg	
	Kommun: Nässjö	Län: Jönköping
Handläggning	Med sammanträde i Forserums församlingshem.	
Sökande och sakägare	Sakägar- och delgivningsförteckning, aktbilaga SA2.	
Kallelse, delgivning	Kallelse, aktbilaga 8. Delgivning av kallelsen till dagens sammanträde har skett genom brevutskick utan delgivningskvitto i enlighet med beslut på sammanträdet 2015-11-17 och 2016-09-30, till sakägare upptagna i sakägar- och delgivningsförteckning aktbilaga SA2.	
Närvarande	Närvarolista, aktbilaga 9. Fullmakter, aktbilaga 10. Från Lantmäteriet närvarade Anders Henriksson Bjersér, Samuel Norrlin (förrättningslantmätare) och Fanny Martinsson (protokollförare).	
Redogörelse	Förrättningslantmätaren (FLM) inleder sammanträdet med att redogöra för vad som har hänt i ärendet. Förra sammanträdet hölls 2016-09-30. Därefter har Lantmäterimyndigheten samrått med länsstyrelsen och Trafikverkets konsult WSP har tagit fram och kostnadsberäknat två huvudförslag på planskilda korsningar, en bro och en tunnel med ett antal underalternativ. Målet med dagens sammanträde är att ta in synpunkter på de olika alternativen och om möjligt renodla två huvudalternativ. Därefter redogör FLM för sin roll i förrättningen, förrättningsprocessen samt för aktuell lagstiftning. FLM förklarar även innebörden av gemensamt arbete och syssloman. Sedan redovisar FLM länsstyrelsens samrådssvar, se aktbilaga SD1. Härefter redovisar Jonas Mörhed, WSP, sin utredning, se aktbilaga UT3. Tunnelalternativet och broalternativet är ungefär lika dyra, drygt 19 miljoner. Tunnelalternativet kräver ett tråg och en pumpstation vilket ger högre underhållskostnader. Ann-Cathrin Gunnar, ordförande i Nässjö kommuns	

Samhällsplaneringsnämnd, undrade om bron är anpassad för dubbelspår och om det är tänkt att det ska vara en gång och cykelväg eftersom det är många barn som ska till fotbollsplanen.

Jonas Mörhed förklarade att beräkningarna är gjorda för enkelspår. Det är inte planerat för någon särskild gång- och cykelväg men det är räknat på en 7 meter bred bro.

Olof Weberup, Trafikverket, påpekade att Trafikverket inte har i sina planer att göra dubbelspår mellan Nässjö och Jönköping.

FLM frågade om de olika alternativen kräver planändring.

Erik Almqvist, Nässjö kommun, meddelade att broalternativet kräver planändring såvida inte alla är överens, då skulle man eventuellt kunna se det som en mindre avvikelse. Den variant på tunnelalternativet som inte följer byggnadsplanen kräver också planändring.

FLM frågade vidare om broalternativet kräver dispens från vattenskyddsområdesbestämmelserna eftersom detta alternativ går genom det inre vattenskyddsområdet för vattentäkten i Äng.

Helena Klint, Nässjö Affärsverk (NAV) meddelade att schaktningen är den största risken. Även eventuella olyckor är en risk. Broalternativet kommer därför att kräva dispens av länsstyrelsen.

FLM frågade därefter parterna vilket alternativ de förordar.

Olof Weberup meddelade att Trafikverket förordar broalternativet. De båda alternativen väger jämt kostnadsmässigt. Ser man däremot till risker och prognossäkerhet väger det till broalternativets fördel. Det finns fler aktörer som bygger bro än som bygger tunnel, dessutom finns det förutsättningar att få mängdrabatt på fyllnadsmassan vid broalternativet. Dessutom påverkas trafikflödet och strukturen i Äng mindre om man väljer broalternativet. När det gäller delalternativen förordar man alternativ 1A eftersom det är billigare än 1B. Skulle tunnelalternativet ändå väljas förordar Trafikverket alternativ 2A. Alternativ 2B kräver planändring vilket skulle försena projektet. Alternativ 2E är längre och därmed dyrare.

Niklas och Johan Isaksson, Äng 1:7 motsätter sig framför allt tunnelalternativ 2A. Det skulle gå allt för nära deras byggnader och dessutom över två vattenbrunnar som de använder. För övrigt har det inte så stor betydelse om det blir tunnelalternativ 2B eller broalternativet. Ett problem med broalternativet är att Fågelvägen är så smal att man idag inte kan mötas med lastbil. Den måste i så fall breddas. När det gäller vägsträckningar söder om järnvägen har Isakssons ingen åsikt. Det anser de att Bertil Carlsson, som är den som berörs, får bestämma.

Bertil Carlsson, Äng 1:6, förordar broalternativet. Av de olika delalternativen förordar han 1A, för det innebär minst intrång på hans fastighet. Alla tunnelalternativen slår sönder hans fastighet och försvårar brukandet. Alternativ 2C är det minst dåliga av tunnelalternativen. Alternativ 2D är bättre än 2A. Om tunnelalternativet väljs vill Bertil Carlsson ha en ko-port under vägen eftersom han betar på båda sidor om den tänkta vägen ända ner till Skabo göl.

Monika Carlsson, biträde till Bertil Carlsson, påpekar att de dessutom är oroliga för att brunnen ska sina. Deras grannar har haft problem med det vid tidigare arbeten vid vägen.

Jonas Mörhed, WSP, påpekar att en ko-port kostar en del, och att det skulle påverka kostnadsalkylen.

Niklas Isaksson undrar vem som ansvarar för stängslet utmed vägen.

FLM konstaterar att vägen kommer att vara enskild, vilket innebär att det är markägaren och inte Trafikverket som kommer att ansvara för stängslet. Däremot kan det vara något man har rätt till ersättning för.

Ann-Cathrin Gunnar, meddelar att Nässjö kommun är positiva till att plankorsningen byggs bort men har ännu inte tagit definitiv ställning till om tunnel eller bro är bäst. Det stora när frågan diskuterats har varit vattenskyddsområdet. Ur vattenskyddssynpunkt är tunnelalternativet att föredra. En tunnel är också bättre för barnens säkerhet. Idag förekommer visst spring över spåren. Kommunen är också angelägen om att den lösning som väljs möjliggör ett dubbelspår. Ett dubbelspår är viktigt för Nässjö kommun och kommunen tror och hoppas på dubbelspår inom tunnelns livslängd.

Jonas Mörhed uppskattar att en anpassning till dubbelspår skulle bli ca 500 000 kr dyrare.

Olof Weberup meddelar att Trafikverket inte kan ta på sig en sådan merkostnad. Däremot kan det vara möjligt för kommunen att ta den merkostnaden.

Monika Carlsson menar att det inte förekommer särskilt mycket spring över spåret.

Erik Almqvist påtalar att det är viktigt att det hålls ett samrådsmöte på plats för att få Ängs samhälles synpunkter. Det måste finnas en bra koppling till fotbollsplanen, men det gör det nog i alla alternativen. Kommunen har inga synpunkter när det gäller de olika delalternativen i bro-alternativet, det är upp till markägarna. Det vore nog bra att se över Fågelvägen i broalternativet.

Helena Klint, NAV, ser risker med broalternativet, främst vid byggandet men även vid en eventuell olycka med farligt gods. Även

om det görs åtgärder för att minska riskerna så finns det risker kvar. Därför är tunnelalternativet bäst.

Tommy Pettersson, ordförande i Ängs vägförening anser att broalternativet hotar vattentäkten och man är rädd för att 250 personer skulle kunna förlora sitt vatten. Fågelvägen är också för smal för att broalternativet ska fungera, det hjälper inte om bron är 7 meter bred om vägen den ansluter till inte är mer än 4 meter. Inte minst under byggtiden skulle det bli stora problem då det ska köras stora mängder fyll med lastbil på den smala vägen. De boende längs Fågelvägen har skrivit en skrivelse som lämnas in till FLM. Även Ängs sportklubb har skrivit en skrivelse där man förordar tunnelalternativet. Ängs vägförening, förordar därför tunnelalternativ 2B. Tommy Pettersson har förståelse för att Isakssons anser att alternativ 2A går för nära deras hus och ekonomibyggnader.

Tommy Pettersson har även fullmakt för Monica Sagemar, Äng 1:22 och Berit Säf, Äng 1:105. Båda säger blankt nej till broalternativet. Redan idag åker bilarna nästan precis utanför sovrummet.

Olof Weberup meddelar att Trafikverket även efter det nu framförda förordar broalternativet. Tunnelalternativet blir ännu dyrare om man ska bygga en ko-port, driftskostnaden är högre för en tunnel än för en bro, det innebär en längre väg med högre vägskötselkostnader och intrånget på Äng 1:6 blir betydligt större. Weberup har svårt att se att risken med vattentäkten skulle väga tyngre.

Helena Klint undrar om det finns någon garanti för att vattnet inte försvinner.

FLM menade att någon garanti knappast kan lämnas. Skulle vattentäkten skadas har kommunen ändå skyldighet att förse de boende i Äng med vatten. De merkostnader detta medför kan innebära att Trafikverket får betala skadestånd enligt miljöbalkens regler.

Fortsatt
handläggning

Processen fortsätter med att Trafikverket söker dispens från vattenskyddsbestämmelserna. Om dispens inte lämnas är tunnelalternativet det enda återstående alternativet. Om dispens lämnas är båda alternativen fortfarande möjliga.

Då dispensfrågan är avgjord kommer FLM att ha en dialog med Nässjö kommun om nästa steg är ett förrättningsammansamtråde med samtliga delägare i Ängs vägförening eller om kommunen ska börja med att inleda en planprocess.

Denna handling har undertecknats elektroniskt av

Samuel Norrlin

