



Protokoll

2017-11-08

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 Ängs skola.	
Sökande och sakägare	Sakägar- och delgivningsförteckning, aktbilaga SA2.	
Kallelse, delgivning	Kallelse, aktbilaga 11. Delgivning av kallelsen till dagens sammanträde har skett genom kungörelsedelgivning i Post och Inrikes Tidningar, Smålands Dagblad och Jönköpingsposten samt med vanligt brev till sakägare upptagna i sakägar- och delgivningsförteckning aktbilaga SA3.	
Närvarande	Närvarolista, aktbilaga 12. Fullmakter, aktbilaga 13. Från Lantmäteriet närvarade förrättningslantmätare Samuel Norrlin (FLM) och Fanny Martinsson (protokollförare).	
Redogörelse	FLM inledde med att förklara att detta är ett kombinerat förrättningsssammanträde i pågående lantmäteriförrättning och samrådsmöte i den påbörjade planprocessen. Syftet med sammanträdet är att Trafikverket, Lantmäteriet och kommunen ska kunna informera om processen med stängning av den befintliga järnvägsövergången och de alternativa ersättningslösningar som finns; en tunnel eller en bro. Det finns också möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter. Olof Weberup, Trafikverket redovisade det pågående projektet som innebär att kapaciteten ska höjas på järnvägen mellan Nässjö och Falköping. Man vill höja hastigheten till 160 km/h och måste då bl.a. slopa farliga plankorsningar, varav korsningen i Äng är en. Det är därför man har ansökt om en lantmäteriförrättning. Mikael Andersson, WSP, kommer att genomföra entreprenaden åt Trafikverket. FLM redogjorde kort för lantmäteriprocessen och prövningen enligt fastighetsbildningslagen. Lantmäteriets roll är att rättsligt upphäva de befintliga rättigheter som finns att köra över järnvägen, inrätta nya	

servitut samt besluta vilka nya vägar som ska byggas. Däremot är det inte Lantmäteriet som beslutar om det ska bli en bro eller en tunnel. Eftersom det krävs en ändring av detaljplanen kommer denna fråga att avgöras i en planprocess som styrs av kommunen.

Erik Almqvist, planarkitekt på Nässjö kommun redovisade övergripande Plan- och Bygglagens regelverk och hur översiktplan, fördjupad översiktsplan, detaljplan och bygglov hänger ihop och påverkas av varandra. En detaljplan beskrevs som ett juridiskt bindande kontrakt rörande markanvändningen mellan markägare, kommunen och allmänheten. Såväl en tunnel som en bro strider mot gällande detaljplan. Den gällande byggnadsplanen/detaljplanen måste därför ändras. En planprocess tar normalt 1-1,5 år. En detaljplan antas av Samhällsplaneringsnämnden eller Kommunfullmäktige. Ett beslut att anta en detaljplan kan överklagas. Det är många faktorer som påverkar valet mellan bro och tunnel, bl.a. rörelsemönster, fotbollsplanen, risk för spårspring och vattentäkten. I planprocessen vägs ekonomi, miljö och sociala aspekter samman. Erik Almqvist avslutade med att upplysa om att skrivelser i ärendet kan lämnas in till kommunen fram till den 17 november.

Jonas Mörhed, WSP, konsult åt Trafikverket, redovisade den projektering som gjorts av bro- och tunnelalternativet. Båda alternativen beräknas kosta ca 19,2 miljoner. Om broalternativet väljs måste det fyll som används till vägbanken vara rena massor, så att inte vattentäkten förorenas.

Sten Sture Jönsson, WSP, konsult åt Trafikverket, redovisade den fördjupade undersökning som gjorts rörande påverkan på vattentäkten i Äng. I broalternativet hamnar vägbanken innanför det inre vattenskyddsområdet. Redan idag finns järnvägen utmed gränsen för det inre skyddsområdet. Att vägbanken byggs har ingen större betydelse för själva vattenförsörjningen. Huvuddelen av det vatten som rinner in i uttagsbrunnen kommer från ett område nordost om brunnen som ligger utanför en eventuell vägbank. När det gäller risken för föroreningar i vattnet utgör den befintliga plankorsningen en klar risk. Skulle man bygga broalternativet ska man sätta upp högkapacitetsräcken utmed den föreslagna vägen ovan vägbanken, vilket hindrar fordon att köra ner utför banken vid olyckor. Vägdayvattnet ska samlas upp via en asfalterad rännedal i innerkurvan och ledas via dagvattenbrunn till ett samlat utlopp, detta gör att vid en olycka så sprids ej en eventuell förorening okontrollerat utmed hela vägbanken utan leds via en dagvattenbrunn. Sanering kan då göras på ett smidigare sätt. Tunnelalternativet påverkar inte vattenskyddsområdet, varken kvantitetsmässigt eller kvalitetsmässigt. Sten Sture Jönsson anser inte att något av alternativen kan avgöras på grund av vattentäkten.

Därefter fick de närvarande möjlighet att ställa frågor och framföra synpunkter.

Göran Jerkrot, Äng 1:24, undrade om det är säkert att inget vatten kommer från väster.

Nina Beckman, ordförande i Ängs vägförening och Ängs samhällsförening förordar tunnelalternativet eftersom man värnar om vattentäkten. Föreningen är rädd att bro-alternativet skulle riskera att förstöra vattentäkten. Man ställer sig frågan om utredningen har tagit hänsyn till det vatten som kommer från Högåsa kulle.

Carina Lindén, Långåsa 2:17, berättar att hon bor på Högåsa kulle. De har grävt där och det finns gott om vatten.

Sten Sture Jönsson förklarade att utredningen visar att den betydande delen av vattnet i vattentäkten i Äng kommer från norr och öster. Grundvattnet går huvudsakligen i de vattenförande jordlagren och bara till liten del i sprickor i berget. Söder om vattentäkten, där vägbanken skulle ligga om man väljer broalternativet, är jordlagret förhållandevis tunt. Dessutom kommer det att finnas kvar vattenförande jordlager under vägbanken. Broalternativet skulle alltså inte skära av vattenförsörjningen.

Helena Klint, NAV påpekade att det aldrig finns några garantier, oavsett hur noggranna utredningar man gör. NAV ser de schaktningsarbeten som skulle behöva göras om man bygger broalternativet som den stora risken. NAV vill värna vattentäkten och här pratar vi om byggnation inom det inre skyddsområdet.

Lars-Erik Swärd, Mållebo 1:3 framförde att det finns flera näringsverksamheter i Mållebo, bland annat en maskinstation. Som det är idag är Fågelvägen allt för smal, ca 5 meter bred. Det medför att de ofta får vänta och släppa förbi mötande trafik. Detta problem kvarstår om man väljer broalternativet. Swärd förordar därför tunnelalternativet.

Erik Almqvist förklarar att om broalternativet väljs är det lämpligt att även Fågelvägen ses över i planprocessen.

Andreas Fälth, Äng 1:12, menar att det inte finns två alternativ om inte broalternativet innefattar en breddning av Fågelvägen. Både det och vattentäkten spelar in på broalternativet. Han undrar också hur tidplanen ser ut.

Erik Almqvist bedömer att valet mellan tunnel och bro kan göras inom några månader. En ny detaljplan kan vara färdig om ett år ungefär.

Magnus Andersson meddelar att planen är att hastigheten på järnvägen kan höjas under år 2020.

Anders Wirfelt, Långåsa 2:11, undrade om det yttre skyddsområdet för vattentäkten kunde tas bort från hans fastighet om vattnet i vattentäkten ändå inte kommer från det hållet.

Sten Sture Jönsson förklarade att det yttre skyddsområdet ligger som en krans runt vattentäkten och att man inte hade tillgång till dagens undersökningar då man beslutade om hur skyddsområdena skulle se ut.

Nina Beckman undrade vad mötet har för betydelse. Hon har fått intryck av att Trafikverket inte bryr sig om vad de boende i Äng tycker.

Ann-Cathrine Gunnar, ordförande i Samhällsplaneringsnämnden, berättade att kommunen lyssnar på de synpunkter som framförs. Det är därför kommunen passar på att hålla ett samrådsmöte kombinerat med Lantmäteriets förrättningsammansamling.

Emma Buensoz, Äng 1:72, undrade om en höjning av hastigheten på järnvägen kommer att påverka möjligheterna för tågen att stanna i Äng.

Olof Weberup berättade att det är en trend att man inför tågstopp på mindre orter. Hur det kommer att bli just när det gäller Äng framöver vet han inte. Det är inte Trafikverket som trafikerar järnvägen, men förutsättningarna för att tågen ska stanna lär väl i vart fall öka.

Peter Axelsson, Äng 1:72 undrade varför man inte väljer en betongkonstruktion för broalternativet istället för en stor ramp av fyllnadsmassor, antingen en brokonstruktion hela vägen eller en stödmur av betong. Han undrar också hur cykelvägen ska se ut.

Jonas Mörhed svarade att en sådan lösning hade blivit mycket dyrare och att risken för vattentäkten inte hade blivit mindre. Båda alternativen bygger på en lösning med en 6 meter bred asfaltsväg, där man målar en linje som avgränsning mot cykelbanan.

Rune Berggren, Äng 1:159, berättade att han hyrde ett torp för många år sedan. Där fanns en grävd brunn. När man tog ett vattenprov visade det sig att det var jättefint vatten. Sedan byggdes en skogsbilväg i närheten och vattnet blev jättedåligt. Med detta exempel vill han påvisa hur känsligt det är att bygga i närheten av vattentäkter.

Monica Carlsson, Äng 1:6, framförde att tunnelalternativet påverkar Äng 1:6 fruktansvärt mycket. De förordar broalternativet, vilket de också framfört vid tidigare sammansamlingar.

Maria Sarén, Äng 1:85 undrade hur de olika alternativen kommer att se ut, om det finns några arkitekturritningar eller liknande. Hon undrade också om det kommer att vara ett eller två järnvägsspår genom Äng.

Olof Weberup svarade att Trafikverket förbereder för två spår.

FLM meddelade att båda alternativen kommer att bli mycket synliga. Rampen upp till en bro över järnvägen skulle bli 15 meter som högst. En tunnel under järnvägen ska ner sju meter under järnvägen. Lantmäteriet kommer inte att göra några fotomontage.

Erik Almqvist meddelade att inte heller kommunen kommer att göra några fotomontage.

Alf Carlsson, Långåsa 2:4, konstaterade att alla är överens om att det är en farlig korsning som det är idag. Han vet att mycket vatten kommer från Långåsa, så han tycker att det låter lite märkligt att det vattnet inte skulle påverka vattentäkten. Han konstaterar vidare att det är många i Äng som åker över järnvägen och via Långåsa för att komma till riksväg 40 och Jönköping. Han ville ha en tydligare förklaring hur det är tänkt att Mällebo ska kopplas på den nya vägen.

Jonas Mörhed redovisade de alternativa vägsträckningar som är föreslagna om det blir tunnelalternativet.

Förrättningslantmätaren meddelade att dessa alternativ får behandlas vid nästa förrättningsammansammanträde, då det är beslutat om det blir en bro eller en tunnel och en ny detaljplan vunnit laga kraft.

Jari Sarén, Äng 1:85, undrar hur hög hastighet tågen ska hålla genom Äng och om bullret kommer att öka.

Olof Weberup meddelade att projektet syftar till att öka hastigheten till 160 km/h. Däremot kommer man inte att kunna köra så fort överallt eftersom järnvägsbanan är kurvig. Parallellt med att man stänger plankorsningar pågår projekt med att räta ut kurvor och titta på bullerskyddet.

Birgitta Fransson, Äng 1:75, ansåg att det är närmare för barnen att ta sig till fotbollsplanen via tunnelalternativet.

På förfrågan från förrättningslantmätaren förordar 7 av de närvarande broalternativet, medan ca 50 av de närvarande förordar tunnelalternativet.

Markus Beckman, Äng 1:62, undrade om det inte är farligt med bropelare så nära järnvägen.

Joel Spångby, Nässjö kommun, förutsatte att det finns standarder för sådant.

Anders Wirfelt, Rödja-Långåsa vägsamfällighet undrar om det ska bildas en gemensamhetsanläggning på den nya vägen eller om kommunen ska sköta den. Själv anser han att kommunen ska sköta vägen.

FLM konstaterade att stängningen av den befintliga järnvägsövergången innebär att Ängs vägförening kommer att behöva omprövas. Om den nya vägen ska ingå i Ängs vägförening (som i

praktiken sköts av kommunen) eller i Rödja-Långåsa eller Mållebo vägsamfälligheter är en fråga som får lösas då det är beslutat om det ska vara en tunnel eller en bro.

Vera Brorsson, Äng 1:115, undrade vad som händer om vattnet blir otjänligt.

Mikael Andersson förklarar att man då får sanera och flytta vattentäkten.

FLM konstaterar att det är kommunens ansvar att förse Äng-borna med tjänligt vatten.

Helena Klint, NAV, bekräftar att det är så, men att det är mycket dyrt att flytta en vattentäkt.

Andreas Fälth, Äng 1:12, anser att om man löser trafiksituationen på Fågelvägen och risken för vattentäkten så finns det endast ett alternativ, nämligen broalternativet. Skulle tunnelalternativet väljas skulle avståndet till Äng öka för honom och värdet på hans fastighet skulle minska drastiskt.

Lena Hanell, Äng 1:89, ifrågasätter varför man ens ska utreda två alternativ. Enligt henne innebär broalternativet en risk för vattentäkten och att det därför är glasklart att tunnelalternativet ska väljas.

Jonas Mörhed påpekar att tunnelalternativet är dyrare i det långa loppet eftersom detta alternativ kräver en pump.

Nina Beckman tackade Helena Klint för att hon var på plats och talade om att det finns en risk med broalternativet.

På förfrågan från förrättningslantmätaren gjorde en majoritet bedömningen att risken för spårspring var större vid broalternativet än vid tunnelalternativet.

Monika Karlsson, Äng 1:6, undrade om man inte kunde flytta fotbollsplanen.

Erik Almqvist meddelade att detta diskuterades för ett antal år sedan, men att det inte är aktuellt just nu.

Joel Spångby meddelade att det är möjligt att flytta fotbollsplanen om man vill det.

Konrad Josefsson, vice ordförande i Ängs SK, meddelade att han var med på mötet om att flytta fotbollsplanen. Då var de som bodde nära den tänkta nya platsen rädda för oljud.

Maria Sarén, Äng 1:85, tror att trafiksituationen på Fågelvägen skulle bli mycket bättre om man väljer tunnelalternativet.

Därmed hade alla närvarande fått framföra sina synpunkter.

Ann-Cathrine Gunnar tackade de närvarande för att de hade kommit.

Fortsatt
handläggning

Processen kommer att fortsätta med att kommunen tar fram en ny detaljplan. Fram till dess att den nya detaljplanen vunnit laga kraft kan ingenting göras i lantmäteriförrättningen. Lantmäteriförrättningen kommer därför att vilandeförklaras. Ett vilandebeslut kan överklagas och FLM förklarade hur man gör när man överklagar.

De närvarande medgav att kallelse till kommande förrättningsammansamlingen sker med vanligt brev.

Sammanträdet avslutades.

Beslut om
vilandeförklaring

Skäl:

Pågående lantmäteriförrättning gäller upphävande av servitut för plankorsningar över järnvägen i Ängs samhälle. Åtgärden förutsätter att plankorsningarna ersätts med en tunnel eller bro. Detta förutsätter ändring av gällande detaljplan.

Det är därför av synnerlig vikt för pågående lantmäteriförrättning att frågan om detaljplaneändring avgörs först.

Beslut:

Pågående lantmäteriförrättning, diarienummer F15271, vilandeförklaras enligt 4 kap. 39 § fastighetsbildningslagen (1970:998).

Fastighetsbildningen kommer att återupptas när ny detaljplan har vunnit laga kraft.

Överklagande

Om ni anser att förrättningen onödigt uppehålls genom Lantmäterimyndighetens beslut att vilandeförklara kan ni överklaga detta genom att lämna eller skicka en skrivelse till:

Lantmäteriet
Fastighetsbildning
801 82 GÄVLE

Mark- och miljödomstolen behandlar sedan överklagandet.

Sådant överklagande är inte begränsat till viss tid. Beslutet ska överklagas särskilt.

Anteckna förrättningens ärendenummer F15271 i er skrivelse och redogör för varför ni anser att förrättningen onödigt uppehålls genom beslutet att vilandeförklara förrättningen.

Denna handling har undertecknats elektroniskt av

Samuel Norrlin

