

Datum
2004-10-18

Ert datum

Vår beteckning
BRÖ 02-216/SA20



Östra Banregionen
Sektionen för Strategisk
Planering
Box 1070
SE-172 22 Sundbyberg
Besöksadress:
Rosengatan 8

Telefon 08-762 20 20
Telefax 08-762 57 70
www.banverket.se

Förstudie Hallsberg - Degerön, beslut om fastställelse

Bakgrund

Godsstråket genom Bergslagen, där sträckan Hallsberg – Degerön ingår, har stor betydelse för godstransporter från norra till södra Sverige och till kontinenten. Den nu genomförda förstudiens syfte har varit att studera lokalisering och investeringsbehov för att tillgodose dagens och framtida kapacitetsbehov på sträckan. Utgångspunkten i utredningsarbetet har varit att utredningsalternativen ska utformas så att de bidrar till att förbättra punktligheten, ökar kapaciteten, förkortar restiden samt ger möjlighet att på sikt öka järnvägstransporterna. Därmed ska bl.a. bättre förutsättningar skapas för att på ett effektivt och rationellt sätt köra godstrafik från norra till södra Sverige.

Kopia till:

CBRÖT
CBRÖB
CBRÖP
CBRÖE
CBO H
Remissinstanserna

Redovisning av utredningsalternativen

UA 1 Dubbelspår Hallsberg – Degerön

Utbyggnad till dubbelspår i befintlig linje på hela sträckan.

UA 2 Mötesstationer

UA 2 A Mötesstationerna i Åsbro, Rönneshyttan och Mariedamm förlängs att rymma två tåg om vardera 750 meter. Ny mötesstation byggs i Jakobshyttan för två tåg om 750 meter. Mötesstationen i Godegård bibehålls med oförändrad längd.

UA 2 B Mötesstationerna i Åsbro, Rönneshyttan och Mariedamm förlängs att rymma ett tåg om 750 meter. Ny mötesstation byggs i Jakobshyttan för ett tåg om 750 meter. Mötesstationen i Godegård bibehålls med oförändrad längd.

UA 3 Dubbelspår i ny sträckning Hallsberg – Åsbro

UA 3 A Nytt dubbelspår väster om Åsbro, spåren ansluter till befintlig linje söder om Åsbro.

UA 3 B Nytt dubbelspår öster om Åsbro, spåren ansluter till befintlig linje norr om Åsbro.

UA 3 C Nytt dubbelspår väster om riksväg 50, spåren ansluter till befintlig linje söder om Åsbro.

Handläggare:
Christer Fjellman
Tel. 08-762 22 78
Mobil 070-651 90 20
christer.fjellman@banverket.se

UA 3 D Nytt dubbelspår väster om Västra Å, spåren ansluter till befintlig linje söder om Åsbro.

UA 4 Partiellt dubbelspår Hallsberg - Åsbro

Utbyggnad av nytt dubbelspår mellan Hallsberg och Åsbro enligt UA 3 B kombinerat med ny mötesstation i Jakobshyttan för ett tåg om 750 meter.

UA 5 Enkelspår med kurvrätningar

Enkelspår i ny sträckning vid Dunsjö och vid Skeppsjön samt kurvrätning av kurvor med mindre radie än 1200 meter.

UA 6 Dubbelspår i ny sträckning Hallsberg - Åsbro

Utbyggnad av nytt dubbelspår mellan Hallsberg och Åsbro. Utbyggnaden är anpassad till en framtida utbyggnad av infartsgruppen på rangerbangården i Hallsberg. Spåren ansluter till befintlig linje norr om Åsbro. Alternativet uppfyller inte kravet på största tillåtna hastighet 160 km/tim.

UA 7 Dubbelspår i ny sträckning Hallsberg - Åsbro

Utbyggnad av nytt dubbelspår mellan Hallsberg och Åsbro. Utbyggnaden är anpassad till en framtida utbyggnad av infartsgruppen på rangerbangården i Hallsberg. Spåren ansluter till befintlig linje söder om Åsbro. Alternativet uppfyller kravet på största tillåtna hastighet 160 km/tim.

Samrådsprocessen

Genomförda samrådsmöten

Samrådsmöten med berörd allmänhet, föreningar och företag har genomförts 2002-06-03 i Åsbro, 2002-06-04 i Hallsberg och 2002-06-10 i Godegård. Inbjudan har skett genom brev och annons. Sammanlagt deltog 119 personer.

Samrådsmöten med referensgrupp myndigheter har genomförts vid 5 tillfällen.

Samrådsmöten med referensgrupp trafikutövare har genomförts vid 3 tillfällen.

Samrådsredogörelse har upprättats.

Genomförd remiss

Förstudien har 2004-03-18 skickats på remiss till 20 berörda myndigheter och företag. Andra intressenter som önskat ta del av förstudien har i brev hänvisats till respektive kommun. Remisstiden gick ut 2004-05-14.

Remissammanställning har upprättats.

Aktuella förutsättningar

I slutskedet av förstudiearbetet ändrades de ekonomiska förutsättningarna genom att pengar avsattes för att bygga dubbelspår utmed hela sträckan Hallsberg - Degerön. Detta framgår i den av regeringen fastställda

framtidsplanen för 2004-2015. Där fastläggs även att utbyggnaden ska påbörjas under 2007 samt slutföras under planperioden. Utbyggnaden till dubbelspår eliminerar kapacitetsbristen och ger möjlighet att ytterligare utveckla godstrafiken. Därtill skapas förutsättningar för att i framtiden utveckla den regionala persontrafiken.

Beslut

Följande alternativ avförs från fortsatt utredning:

1. Utredningsalternativ UA 1 del 1 Dubbelspår i befintlig sträckning Hallsberg – Åsbro avförs från fortsatt utredning då de spärgeometriskta kraven inte uppfylls vilket får till följd att hastigheten begränsas på sträckan.
2. Utredningsalternativen UA 2 Mötesstationer samt UA 5 Enkelspår med kurvvrätningar avförs från fortsatt utredning då dessa inte löser kapacitetsproblemen på sträckan
3. Utredningsalternativen UA 3 C och UA 3 D Dubbelspår i ny sträckning Hallsberg – Åsbro avförs från fortsatt utredning då dessa inte uppfyller de transportpolitiska målen med avseende på möjligheten att i framtiden utveckla den lokala och regionala persontrafiken i Åsbro.

Fortsatt utredning - Järnvägsutredning

I det fortsatta arbetet utreds dubbelspår Åsbro – Degerön enligt förstudiens utredningsalternativ UA 1 i kombination med fyra olika alternativ för dubbelspår i ny sträckning Hallsberg – Åsbro. De fyra alternativen är förstudiens UA 3 A och UA 3 B som utgår från befintlig utfart från rangerbangården i Hallsberg samt UA 6 och UA 7 som är alternativ som möjliggör en framtida anpassning av rangerbangården för att kunna hantera 750 meter långa tåg. Dessutom utreds ett alternativ med mötesspår i Jakobshyttan för att belysa möjligheterna till en etappvis utbyggnad.

1. Järnvägsutredningens alternativ 1

Förstudiens UA 1 del 2 i kombination med UA 3 A väljs för att uppfylla kravet på dubbelspår. UA 3 A väljs för att i framtiden kunna etablera en station i anslutning till Åsbro samhälle. UA 3 A utreds vidare trots att det endast tillåter sth 100 km/h vid in- och utfart till rangerbangården.

2. Järnvägsutredningens alternativ 2

Förstudiens UA 1 del 2 i kombination med UA 3 B väljs för att uppfylla kravet på dubbelspår. UA 3 B väljs för att i framtiden kunna etablera en station i Åsbro samhälle. UA 3 B utreds vidare trots att det endast tillåter sth 100 km/h vid in- och utfart till rangerbangården.

3. Järnvägsutredningens alternativ 3

UA 1 del 2 i kombination med UA 6 väljs för att uppfylla kravet på dubbelspår. UA 6 väljs för att i framtiden kunna etablera en station i Åsbro samhälle samt att det är anpassat till en framtida utbyggnad av

infartsgruppen på rangerbangården i Hallsberg. UA 6 utreds vidare trots att det endast tillåter sth 100 km/h vid in- och utfart till rangerbangården. Detta för att det är det enda alternativ som med en rimlig anläggningskostnad är anpassat för utbyggnaden av rangerbangården.

4. Järnvägsutredningens alternativ 4

UA 1 del 2 i kombination med UA 7 väljs för att uppfylla kravet på dubbelspår. UA 7 väljs trots att det har väsentligt högre anläggningskostnad än framtidsplanens ram och att det inte ger möjlighet att etablera någon station i Åsbro. Detta med anledning av att det är det enda alternativ som till fullo uppfyller hastighetsstandardkravet på sth 160 km/h och samtidigt är anpassat till en framtida utbyggnad av rangerbangården.

5. Järnvägsutredningens alternativ 5 –etapplösning

Som ett alternativ för att belysa möjligheterna till en etappvis utbyggnad utreds förstudiens UA 3 A, UA 3 B, UA 6 eller UA 7 i kombination med ett nytt mötesspår i Jakobshyttan mellan Åsbro och Godegård. I övrigt bibehålls befintligt spår.

Gemensamt för alternativen

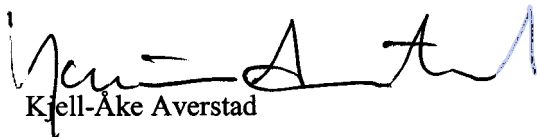
Det fortsatta utredningsarbetet ska resultera i en järnvägsutredning och bedrivs så att en byggstart kan ske under 2007.

2. Järnvägsutredningen genomförs i huvudsak inom redovisade stråk dock på sådant sätt att synpunkter från samråd och remiss i görligaste mån beaktas.

Under remisstiden har det framkommit synpunkter på själva genomförandet av dubbelspårsutbyggnaden och dess påverkan på järnvägstrafiken. Detta innebär att linjedragningen eventuellt kan behöva justeras mellan delen Åsbro - Degerön.

- 3 Järnvägsutredningen ska även belysa konsekvensen av rivning av det så kallade Långängsspåret i form av ersättningsanläggningar.

Långängsspårets funktion behövs för järnvägstrafiken samtidigt som det är ett starkt önskemål från Hallsbergs kommun att spåret rivs. Detta motiverar att alternativa lösningar studeras inom ramen för järnvägsutredningen.


Kjell-Åke Averstad

Regionchef Östra Banregionen