

Slutrapport

för delen Åsbro-Degerön

Järnvägsutredning godsstråket genom Bergslagen
HALLSBERG-DEGERÖN

Diarienummer: TRV 2010/64720

September 2010



TRAFIKVERKET



2010-10-29

Beslut

Val av alternativ efter järnvägsutredning rörande Godsstråket genom Bergslagen, delen Åsbro-Degerön

Dåvarande Banverket, Investeringsdivisionen, har genomfört en järnvägsutredning för en utbyggnad av Godsstråket genom Bergslagen, delen Hallsberg-Degerön. Samråd har skett med berörda länsstyrelser och kommuner. Delen Hallsberg-Åsbro är föremål för vidare studier, varför endast delen Åsbro-Degerön omfattas av detta beslut.

De alternativ i järnvägsutredningen som avser delen Åsbro-Degerön har vägts mot varandra med avseende på funktion, kostnad, samhällsekonomisk nytta samt påverkan på hälsa och miljö.

Trafikverket beslutar avseende delen Åsbro-Degerön att projektet ska drivas vidare med järnvägsutredningens alternativ 5 öst som grund för fortsatt planering.

Den korridor inom vilken ombyggnaden av järnvägen ska rymmas redovisas på bifogad karta.

Riktlinjer för fortsatt planering

Vid planskedet ska särskilt följande studeras närmare:

- skydd av grundvattenresurser
- utformning och lokalisering av planskilda korsningar
- bullerskyddande åtgärder vid bebyggelse.

Ambitionsnivån rörande bullerskydd ska vara att de riktvärden som angetts i proposition 1996/97:53 ska innehållas, i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Med hänsyn till att ombyggnaden endast är finansierad till en del ska som första åtgärd anläggas en mötesstation vid Jakobshyttan (planupprättande pågår). Denna inlemmas på sikt i det blivande dubbelspåret. Som åtgärd nummer 2 utförs ombyggnad av delen Stenkumla-Dunsjö (ca 12 km). Som åtgärd nummer 3 utförs återstoden av ombyggnaden, dvs. delarna Dunsjö-Jakobshyttan och Jakobshyttan-Degerön (tillsammans ca 16 km). Åtgärderna 1 och 2 är finansierade, medan åtgärd 3 kan utföras först när finansiering skett.

För åtgärd 2 bör ett regeringsbeslut i fråga om tillåtlighet begäras snarast.

Beslutande i detta ärende har varit chefen för Samhälle Lena Erixon. Detta har skett i samråd med chefen för Samhälle Region Öst Einar Schuch och chefen för Investering Bana Örebro Ylva Gustafsson Höjer med Projektledare Joacim Öhman som föredragande.

Lena Erixon







Motiv till Trafikverkets beslut

Ändamål med projektet

Projektet ska bidra till att

- kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och att den internationella konkurrenskraften stärks
- tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner
- antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar
- miljökvalitetsmålen *Begränsad klimatpåverkan* och *Frisk luft* nås.

Projektmål

I järnvägsutredningen anges att målet med kapacitetsförstärkningen är att möjliggöra

- Fler godstågslägen under de attraktiva tiderna på dygnet
- En utökning av regional persontrafik till ett tåg i timmen
- En god punktlighet för såväl gods- som persontåg
- Kortare transport- och restider

För linjen Hallsberg–Mjölby, av vilken valt alternativ utgör en del, har uppställts följande tekniska mål:

- Upp till 17 tåg per timme och riktning eller ett tåg var 3,5 minut utan restriktiva signalbesked
- Tåglängd upp till 750 meter
- Högsta tillåtna hastighet 160 km/tim för alla tågkategorier
- Största tillåtna axellast 25 ton, på broar 30 ton

Måluppfyllelsen redovisas i avsnittet *Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse* i detta dokument.

Bakgrund

Vad projektet har föranletts av

Godsstråket genom Bergslagen utgör en länk mellan Norra stambanan och Södra stambanan och går mellan i Storvik och Mjölby. Delen Hallsberg–Degerön öppnades för trafik redan 1873 och utgör en del av linjen Hallsberg–Mjölby. Den är en av de mest trafikerade enkelspårssträckorna i landet och har otillräcklig kapacitet, vilket medför att godståg regelmässigt måste omledas via Falköping–Nässjö, en omväg på 72 km, och via Katrineholm–Norrköping, också detta en betydande omväg. Kapacitetsbristen är som störst mellan kl. 16 och 01. Konsekvenserna av detta är betydande effektivitetsbrister och fördyrade transporter. Trafikprognosen för år 2020 (Banverkets basprognos) är 45 godståg och 16 persontåg per dygn.

I förstudien och järnvägsutredningen studerades hela sträckan Hallsberg–Degerön, således även nya bansträckningar från Hallsberg till Åsbro samt anslutningen till bangården Hallsberg. Anslutningen i Hallsberg är problematisk för att den har ett motlut som tidvis är svårt att klara med tunga tåg och därför är en källa till förseningar, förutom att den i övrigt utgör en flaskhals. Det finns emellertid anledning att studera delen Hallsberg–Åsbro ytterligare, varför något beslut inte tas nu.

Tidigare utredningar och beslut

Förstudiens förslagshandling remitterades under våren 2004 till berörda myndigheter och företag samt andra intressenter. Samtliga remissinstanser som yttrade sig förordade att dubbelspår byggs på hela sträckan mellan

Hallsberg och Degerön. För delen mellan Åsbro och Degerön förordade förstudien det alternativ som i järnvägsutredningen kom att benämnas alternativ 5.

Med förstudien som grund beslutade dåvarande Banverket i oktober 2004 att genom järnvägsutredning närmare studera ovannämnda alternativ samt att belysa konsekvenserna i form av ersättningsanläggningar om det s.k. Långängsspåret skulle utgå. Vidare skulle studeras en etappvis ombyggnad med enkelspår mellan Åsbro och Degerön kompletterad med en mötesstation strax norr om Jakobshyttan, dvs. järnvägsutredningens alternativ 6.

Länsstyrelsen i Örebro län beslutade 2002 i samråd med länsstyrelsen Östergötlands län att den planerade åtgärden kunde medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 4 § miljöbalken. Länsstyrelserna har också godkänt miljökonsekvensbeskrivningen.

Studerade alternativ

De alternativ som studerats i järnvägsutredningen har redovisats i avsnitt 4.3 i utredningen. Korridorerna redovisas där såväl alla tillsammans på en översiktskarta som var och en på särskilda kartor.

Järnvägsutredningens alternativ 1-4 avser delen Hallsberg-Åsbro, som inte behandlas i denna slutrapport (av det skälet att fortsatta studier behövs). Delen Hallsberg-Åsbro avses i stället bli föremål för separat beslut vid senare tillfälle.

Alternativen 5, 5 öst och 6, vilka omfattas av nu aktuellt beslut, berör i norr Askersunds kommun i Örebro län och i söder Motala kommun i Östergötlands län.

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att nuvarande järnväg behålls utan att byggas om.

Utredningsalternativ 5 (dubbelspår Åsbro-Degerön)

Den norra ändpunkten för alternativ 5 är belägen ca 4,2 km söder om Åsbro station, i höjd med gården Stenkumla. (I järnvägsutredningen nämns dock Aspelund som ändpunkt, men samma läge avses). Alternativ 5 är 32,2 km långt och följer befintlig linje, dock med undantag för linjerätningar vid Dunsjö, Skeppsjön och Jakobshyttan.

Utredningsalternativ 5 öst (dubbelspår Åsbro-Degerön)

Alternativ 5 öst avviker från alternativ 5 endast beträffande en sträcka på ca 3,5 km i dess södra del, mellan Anderstorp och Godegård. På den sträckan dras dubbelspåret som mest ca 300 m öster om nuvarande järnväg för att undvika de besvärliga stabilitetsproblem som nuvarande järnväg besväras av.

Utredningsalternativ 6 (endast mötesstation vid Jakobshyttan)

Alternativ 6 innebär endast att en mötesstation byggs vid Jakobshyttan, i övrigt behålls befintligt enkelspår norr och söder om den nya mötesstationen. Mötesstationen byggs på sådant sätt att nuvarande kurva rätas ut och att den kan ingå i ett framtida dubbelspår.

Planer och bestämmelser som berör utredningskorridorerna

Översiktsplaner

Ett arbete med att förnya gällande översiktsplaner pågår i de berörda kommunerna.

Askersunds kommun, Örebro län: Översiktsplanen är antagen 1990 och anger generellt att lägen för tillkommande bebyggelse och att fastighetsbildning i närheten av järnvägen ska ordnas så att buller- och vibrationsproblem inte

uppkommer. Arbetet med att ta fram en ny översiktsplan pågår och kan komma att antas under 2010. En fördjupad översiktsplan för Åsbro anger förtätning med flerfamiljshus i anslutning till centrum omedelbart väster om järnvägen, men en ombyggnad av järnvägen genom Åsbro ingår inte i nu aktuellt beslut. En fördjupad översiktsplan för Rönneshytta berör alternativen 5, 5 öst och 6. Den planen utvisar nya bostadsområden i anslutning till bebyggelsen väster om järnvägen samt ett område för industri i söder. Mariedamm utpekas som tätortsområde. Någon konflikt med järnvägsombyggnaden bedöms inte finnas.

Motala kommun, Östergötlands län: Översiktsplanen är antagen 2006. Förslag till övergripande inriktning i en ny kommunomfattande översiktsplan har varit på samråd i slutet av 2004. För Godegård finns en fördjupad översiktsplan, antagen 1991. Den framtida utbyggnaden lokaliseras väster om järnvägen och söder om befintlig bebyggelse. Enligt den fördjupade översiktsplanen får ny bebyggelse som kan störa eller störas av järnvägen inte tillkomma inom 50 meter från järnvägen. Någon konflikt med ombyggnaden bedöms inte finnas - kommunen uppger att den aktivt vill stödja planeringen för ombyggnaden framförallt för att göra det möjligt att öppna banan för pendeltågstrafik, men också för att buller, barriärverkan och andra olägenheter kan åtgärdas på ett bättre sätt i samband med en ombyggnad.

Allmänna vägar

Inom Örebro län finns inte några plankorsningar med allmänna vägar. Inom Östergötlands län finns tre plankorsningar med allmän väg - väg 1092 vid Anderstorp (km 237+000), väg 1101 vid Godegård och väg 1102 vid Godegårds kyrka.

Kraftledningar

Större kraftledningar (spänning ≥ 220 kV) som korsar järnvägen finns söder om Åsbro och sydost om Rönneshytta. Ledningarna och stolparna bedöms dock kunna ligga kvar i nuvarande läge.

Natura 2000

Inget av alternativen berör Natura 2000-område.

Riksintressen

Naturmiljö: Samtliga alternativ som avser delen Åsbro-Degerön passerar en c:a 6 km lång sträcka genom Lerbäcksmön (RNT06 i Askersunds kommun). RNT 06 utpekas som ett geologiskt riksintresse vars främsta värden är kvartärgeologiska formationer med sanddyner och isälvmaterial.

Kulturmiljö: Inget av alternativen har direkt beröring med något riksintresse för kulturmiljö.

Friluftsliv: Inget riksintresse för friluftsliv förekommer inom utredningsområdet.

Naturresurser: Samtliga alternativ som avser delen Åsbro-Degerön berör riksintresse för utvinning av mineral enligt beslut av den 8 maj 1991. Riksintresset berör sträckan Skeppsjön-Godegård. Avgränsningen av riksintresset är dock under utredning. Åtgärder inom området bör enligt beslutet prövas enligt skyddsreglerna i 3 kap. 7 § miljöbalken.

Infrastruktur: Järnväg av riksintresse är Godsstråket genom Bergslagen, dvs. den järnväg som nu avses byggas om.

Miljöpåverkan

Nationella miljömål

Trafikverket bedömer att projektet, när detta väl är utfört, kommer att stödja de nationella miljömålen *Begränsad klimatpåverkan* och *Frisk luft* genom att transporter kommer att flyttas på järnväg med eldrivna tåg från väg med i huvudsak diesel- och bensindrivna fordon.

Alternativ 5 och 5 öst följer i stort en isälvsavlagring (Karlsundsåsen). Skyddsåtgärder och försiktighetsmått kommer att vidtas i syfte att miljömålet *Grundvatten av god kvalitet* ändå ska kunna uppnås.

Beträffande miljömålet *God bebyggd miljö* kan konstateras att alla alternativ utom nollalternativet medför tätare tågtrafik och därmed att tågbullret blir mera frekvent. Man kan dock räkna med att gällande riktvärden kan innehållas sedan bullerskyddsåtgärder vidtagits. Bullerstörningarna kan för vissa bostäder bli mindre än vad de är för närvarande. Sett från regional och nationell synpunkt kommer ombyggnaden att bidra till detta miljömål till följd av att järnvägens ökade kapacitet medför en viss minskning av vägtrafiken.

Miljökvalitetsnormer

Generellt kan sägas att järnvägsombyggnaden inte i sig påverkar miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (PM10) samt att en förflyttning av trafik från väg till järnväg kommer att bidra till att normerna för utomhusluft uppfylls. Byggskedet medför ett ökat antal transporter, som bidrar med luftföroreningar. De vägar som kommer att användas under byggtiden har idag dock så låga trafikmängder att transporterna i samband med byggnationen inte torde medföra någon risk för att miljökvalitetsnormerna ska överskridas. Inte heller väntas byggarbetena påverka miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller. Normerna för fisk- och musselvatten kommer heller inte att överskridas då arbetena i och vid vattendrag i alla alternativ ska utföras på tid och sätt som minimerar störningar.

Allmänna hänsynsregler

Trafikverket anser att de allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap. miljöbalken i järnvägsutredningen med dess miljökonsekvensbeskrivning har beaktats.

Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

Transportnytta

Med hänvisning till järnvägsutredningen redovisas i en matris på nästa sida om eller i vilken mån de olika alternativen för delen Åsbro-Degerön bedöms nå de tekniska mål som uppställts för projektet.

Alternativ	UA5	UA5öst	UA6	Noll
Fler godstågslägen under de attraktiva tiderna på dygnet	Målet uppfylls	Målet uppfylls	Målet uppfylls endast delvis	Målet uppfylls inte
17 tåg per timme och riktning eller ett tåg var 3,5 minut	Målet uppfylls	Målet uppfylls	Målet uppfylls inte	Målet uppfylls inte
En utökning av regionaltrafiken till ett tåg i timmen	Målet uppfylls	Målet uppfylls	Målet uppfylls endast delvis	Målet uppfylls inte
En god punktlighet för såväl gods- som persontåg	Målet uppfylls	Målet uppfylls	Målet uppfylls endast delvis	Målet uppfylls inte
Kortare transport- och restider *)	Målet uppfylls	Målet uppfylls	Målet uppfylls endast delvis	Målet uppfylls inte
Tåglängd 750 meter	Målet uppfylls	Målet uppfylls	Målet uppfylls	Målet uppfylls inte
Största tillåtna axel- last 25 ton på banan och 30 ton på broar	Målet uppfylls	Målet uppfylls	Målet uppfylls inte	Målet uppfylls inte
Största tillåtna hastighet 160 km/h för alla tågslag	Målet uppfylls	Målet uppfylls	Målet uppfylls	Målet uppfylls inte
Klarar lutningsmålet max 10 ‰	Målet uppfylls inte	Målet uppfylls inte	Målet uppfylls inte	Målet uppfylls inte
Plankorsningar bort	Målet uppfylls	Målet uppfylls	Målet uppfylls inte	Målet uppfylls inte

Måluppfyllelse för transportnytta, delen Åsbro-Degerön.

Kommentarer till matrisen:

- Den ökade transportnytta som alternativen 5 och 5 öst medför kan dock inte tillgodogöras fullt ut innan delen Hallsberg-Åsbro åtgärdats.
- Alternativ 5 öst har fördelen framför alternativ 5 genom att 5 öst undviker en sträcka på ca 3 km med mycket dålig undergrund. Alternativ 6 ger endast ett begränsat kapacitetstillskott men kan väljas som en första etapp i avvaktan på en komplett dubbelspårutbyggnad.
- Den huvudsakliga tidsvinsten uppkommer till följd av att behovet att omleda godståg till andra linjer upphör eller i vart fall minskar väsentligt.

Omgivningspåverkan

Alternativen 5 och 5 öst ger en relativt likvärdig påverkan på den omgivande miljön, medan alternativ 6 och nollalternativet ger lägre påverkan. Beträffande bullerstörningar kan också konstateras att inte något av alternativen torde medföra bullerstörningar av sådan omfattning att något av dem bör avfärdas av bullerskäl.

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår vidare att största uppmärksamhet måste riktas mot grundvattenproblematiken. Alternativen 5 och 5 öst följer i stort en isälvsavlagring (Karlsundsåsen) och flera grundvattentäkter ligger i närheten av järnvägen. På flera sträckor planeras järnvägen gå i skärning och alternativ 5 öst medför att två tunnlar byggs. Dessa blir dock relativt korta, i storleksordningen 100 m. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått ska därför vidtas för att minimera projektets påverkan på grundvattnet.

En närmare beskrivning av ombyggnadens omgivningspåverkan finns i kap. 5 i järnvägsutredningen samt i dess bilagor 1-5.

En samlad bedömning av omgivningspåverkan har gjorts i matrisform i avsnitt 5.11 i järnvägsutredningen. I nedanstående matris visas något förenklat omfattningen av den omgivningspåverkan som de nu aktuella alternativen 5, 5 öst och 6 bedöms föranleda.

Alternativ	UA5	UA5öst	UA6	Noll
Hälsa				
Buller	Måttlig - stor påverkan	Måttlig - stor påverkan	Måttlig påverkan	Måttlig påverkan
Vibrationer	Mkt liten - liten påverkan	Mkt liten - liten påverkan	Mkt liten - liten påverkan	Mkt liten - liten påverkan
Elektromagnetiska fält	Mkt liten - liten påverkan	Mkt liten - liten påverkan	Mkt liten - liten påverkan	Mkt liten - liten påverkan
Miljö				
Barriärer	Måttlig påverkan	Måttlig påverkan	Mkt liten - liten påverkan	Mkt liten - liten påverkan
Landskapsbild	Måttlig - stor påverkan	Måttlig påverkan	Mkt liten - liten påverkan	Mkt liten - liten påverkan
Naturmiljö	Stor – mkt stor påverkan	Stor – mkt stor påverkan	Måttlig påverkan	Mkt liten - liten påverkan
Kulturmiljö	Stor – mkt stor påverkan	Stor – mkt stor påverkan	Måttlig påverkan	Mkt liten - liten påverkan
Fritidsliv	Måttlig - stor påverkan	Måttlig - stor påverkan	Mkt liten - liten påverkan	Mkt liten - liten påverkan
Areella näringar	Liten - måttlig påverkan	Liten - måttlig påverkan	Mkt liten - liten påverkan	Mkt liten - liten påverkan
Berg/grus/mineral	Mkt liten - liten påverkan	Mkt liten - liten påverkan	Mkt liten - liten påverkan	Mkt liten - liten påverkan
Vattenresurser	Måttlig påverkan	Måttlig - stor påverkan	Liten - måttlig påverkan	Mkt liten - liten påverkan
Masshantering	Måttlig - stor påverkan	Måttlig - stor påverkan	Måttlig – stor påverkan	Mkt liten - liten påverkan

Bedömning av omgivningspåverkan på delen Åsbro-Degerön. Ljus färg – mycket lite eller liten påverkan. Mörk färg – måttlig eller stor påverkan.

Kommentar till matrisen:

Alternativ 6 ger till följd av sin begränsade omfattning minst omgivningspåverkan.

Alternativ 5 öst är något gynnsammare än alternativ 5 till följd av att järnvägen på en sträcka norr om Godegård dras i ett från naturvårdssynpunkt mindre känsligt läge.

Något som inte framgår av matrisen är att trafiksäkerheten blir väsentligt högre i alternativen 5 och 5 öst än i alternativ 6 till följd av att samtliga korsningar med väg utförs planskilda.

Anläggningskostnader

Anläggningskostnader för delen Åsbro-Degerön redovisas i nedanstående tabell. För alternativ 5 öst redovisas också kostnaden för den del av alternativet som avses byggas om under planeringsperioden 2010-2021 (Stenkumla-Dunsjö) och som därför blir föremål för begäran om tillåtlighet. Värdena avser kostnad juni 2008 och anges med sannolikheterna 0,5 respektive 0,85.

De kostnader som redovisats i järnvägsutredningen är inte längre aktuella.

Alternativ	UA5 (32,2 km)	UA5 öst (32,2 km)	UA5 öst, delen Stenkumla- Dunsjö (12 km)	Noll
Anläggningskostnad, miljoner kr. Sannolikhet = 0,5	2 528	2 656	773	*)
Anläggningskostnad, miljoner kr. Sannolikhet = 0,85	2 753	2 892	848	*)

*) Nollalternativet medför relativt höga underhålls- och reparationskostnader till följd av att järnvägen är försliten. Dessa kostnader har dock inte beräknats närmare här.

Tabell utvisande anläggningskostnader.

Följdinvesteringar

Vid all ny- och ombyggnad av järnväg ska plankorsningar byggas bort där detta bedöms möjligt. Dåvarande Vägverket Region Sydöst har parallellt med järnvägsutredningen genomfört förstudier för planskilda korsningar med allmänna vägarna 1092, 1101 och 1102. Vaghållningsmyndigheten avser att upprätta arbetsplaner under kommande planskede. Eventuella plankorsningar med vägar som är enskilda kommer att omhändertas genom anläggningsförrättningar.

Finansiering

Trafikverket bedömer för närvarande att investeringsmedel kommer att bli tillgängliga endast i sådan utsträckning att ombyggnaden kan ske etappvis under en längre tid. Den nationella planen för innevarande planeringsperiod medger således att endast den norra delen av alternativ 5 öst utförs, en sträcka på 12 km mellan Stenkumla och Dunsjö.

Emellertid blir de trafikmässiga fördelarna med dubbelspår på bandelen Stenkumla-Dunsjö tillräckligt stora först om bl.a. mötes- och förbigångsmöjligheter finns i alternativets södra del.

Med hänsyn till detta och till att finansiering kan ske planerar Trafikverket att bygga en mötesstation vid Jakobshyttan, detta i avvaktan på att dubbelspår enligt alternativ 5 öst byggs ut i sin helhet. Mötesstationen avses att senare ingå i detta dubbelspår. Vidare planeras vissa andra åtgärder norr om Åsbro och i Hallsberg.

Först när finansiering skett, vilket för närvarande ser ut att dröja till kommande planeringsperiod, kan de återstående sträckorna av alternativ 5 öst byggas om.

Det bör påpekas att det ovan redovisade upplägget bygger på de finansiella förutsättningar som råder för närvarande.

Samhällsekonomi

I järnvägsutredningen (6.5) redovisas en samhällsekonomisk bedömning som avser hela sträckan Hallsberg-Degerön, således även Hallsberg-Åsbro (alternativen 1-4). Enligt järnvägsutredningen nås högst lönsamhet för alternativ 3 i kombination med alternativ 5. Någon beräkning avseende alternativ 5 öst har inte redovisats, men skillnaden får anses vara marginell.

Trafikverkets beslut innebär emellertid att delen Hallsberg-Åsbro ska utredas vidare. Det är därför högst osäkert om den delen kommer att utföras i enlighet med något av järnvägsutredningens alternativ. Fråga uppkommer då om huruvida en ombyggnad av endast den beslutade delen Åsbro-Degerön är samhällsekonomiskt motiverad.

Beräkningar visar dock att alternativen 5 öst och 5 är lönsamma även för det fall alternativen 1-4 inte utförs, men endast i kombination med vissa "flaskhalsåtgärder" på rangerbangården i Hallsberg och i anslutning till växeln Skymossen, som ligger strax norr om Åsbro.

Beräkningar visar också att det är lönsamt att vidta även mera begränsade åtgärder som att bygga om delen Stenkumla-Dunsjö (12 km) till dubbelspår i kombination med en mötesstation vid Jakobshyttan och flaskhalsåtgärder i Hallsberg. Däremot skulle en sådan lösning medföra att projektets tekniska mål uppnås endast till en del.

Ett tekniskt mål för projektet och som prioriteras i Trafikverkets verksamhetsplan för 2010 är *god punktlighet*. För att nå detta mål fullt ut krävs att alternativ 5 öst, eller 5, utförs i sin helhet. Det bör dock påpekas att punktlighet, trots dess stora betydelse, inte beaktas i samhällsekonomiska kalkyler för järnväg eller väg, och således inte heller i de nu åberopade kalkylerna.

Inkomna yttranden

Yttranden över järnvägsutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning har inhämtats av dåvarande Banverket från berörda länsstyrelser, kommuner, järnvägsföretag samt centrala verk och myndigheter. Det kan noteras att remissinstanserna uppehållit sig betydligt mera vid delen Hallsberg-Åsbro, dvs den del som nu inte är föremål för beslut, än vid delen Åsbro-Degerön. Nedan sammanfattas och kommenteras yttrandena endast i de delar de har betydelse för delen Åsbro-Degerön.

Boverket ser kapacitetsökningen av järnvägens godstransporter som en viktig fråga för landets resurshushållning eftersom den medför en bättre hushållning med markanvändningen, en utveckling i överensstämmelse med transportpolitiska mål och miljökvalitetsmål samt minskad risk för att miljökvalitetsnormer överskrids. Boverket förordar därför att något av de alternativ väljs som ger bästa kapacitetsökningen för godstrafik och goda förutsättningar för utveckling av Hallsbergs rangerbangård och godterminaler. Dessa synpunkter tillvaratas i de båda kombinationer som förordas i berörda länsstyrelser samlade bedömningar: UA1 + UA5 öst alternativt UA4 + UA5 öst. I valet mellan dessa bör de kommunala ställningstagandena väga tungt.

SMHI: Yttrandet avgränsas till miljöaspekter och då i första hand till de av SMHI:s kompetensområden som berörs, dvs meteorologi (inklusive luftmiljö och buller) och hydrologi. SMHI anser att det bästa utbyggnadsalternativet ur miljösynpunkt är alternativ UA1 kombinerat med alternativ UA5 öst. Den aktuella utbyggnaden till dubbelspår skapar förutsättningar för en ökning av både gods- och persontrafik. Därmed torde järnvägen ta över en del vägtrafik. Därmed får satsningen ses som i grunden miljömässigt positiv genom begränsning av vägtrafikens

utsläpp av klimatpåverkande koldioxid liksom av hälso- och miljöskadliga ämnen so t.ex. kvävedioxider. På grund av den förhållandevis stora risken för allvarlig grundvattenpåverkan anser SMHI att alternativ UA2 inte bör genomföras. Det är viktigt att man i bullerberäkningar tar hänsyn till betydelsefulla lokala förhållanden vad gäller bullrets utbredningsförutsättningar så att bullerdämpande åtgärder blir tillräckligt dimensionerande. SMHI anser det som viktigt att erforderliga bullerskyddsåtgärder kommer till utförande, så att relevanta bullerriktvärden klaras.

Riksantikvarieämbetet: Banverket gör den sammantagna bedömningen att områden med höga kulturvärden påverkan ungefär likvärdigt i samtliga utredningsalternativ. Utifrån ett mycket väl framtaget kulturmiljöunderlag ges i miljökonsekvensbeskrivningen en god bild av vilka landskaps- och kulturmiljövärden som berörs. I miljökonsekvensbeskrivningen finns detaljförslag att utreda vidare i kommande skede. De översiktliga förslagen ger en god uppfattning om de intentioner Banverket har för att mildra effekterna av den nya järnvägen bl. a. med avseende på kulturmiljön.

SGU: I UA4 tycks tunnelproblemet vara noga utrett och bör kunna lösas på ett tillfredställande sätt avseende grundvattenläckage. Åsmaterialet är här troligen ganska tunt. Där UA5 öst löper över åsen tycks det som om Banverket väl känner till jordlagren och grundvattnets läge.

Länsstyrelsen i Örebro län förordar alternativ 1 i kombination med dubbelspårsutbyggnad från Åsbro till Degerön, dvs. alternativ 5 eller 5 öst. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* anser att alternativ 5 öst är att föredra från allmän synpunkt.

Med hänsyn till kommunens framtida utveckling förordar *Askersunds kommun* alternativ 5 eller 5 öst. *Motala kommun* menar att en långsiktigt tillfredsställande kapacitet och säkerhet kan erhållas endast om en dubbelspårslösning väljs, varför alternativ 6 bör uteslutas. Alternativ 5 anses av Motala kommun vara något bättre än 5 öst med tanke på att 5 öst medför att den kommunala vattentäkten norr om Godegård kan utsättas för risker.

Trafikverket: Trafikverket bedömer att Motala kommuns vattentäkt vid Godegård kan ges ett fullgott skydd, varför denna inte bör hindra att alternativ 5 öst genomförs.

Länstrafiken i Örebro förordar alternativ som både medger ett eventuellt uppehåll i Åsbro och gör det ekonomiskt möjligt att bygga om till dubbelspår hela vägen. *Östgötatrafiken* förordar alternativ 1 eller 2 som ger störst restidsvinster i kombination med ombyggnad på resterande del av sträckan.

Vägverket Region Sydöst förordar av trafiksäkerhetsskäl alternativ 5 eller 5 öst.

Räddningstjänsten i Motala kommun anser sig inte på ett godtagbart sätt kunna klara av en brand i tunneln vid Dammen (ca 3 km norr om Godegård) enligt alternativ 5 öst. Räddningstjänsten anser sig behöva ytterligare resurser för att hantera brand i tunnel.

Trafikverket: Topografin inom korridoren för alternativ 5 öst vid Dammen medför att tunnellängden inte kommer att bli mer än storleksordningen 300 m. Gällande säkerhetsföreskrifter kommer givetvis att iakttas vid projektering och byggande. Med den erfarenhet som numera finns är det Trafikverkets uppfattning att tunneln kommer att få en tillräckligt säker konstruktion. En riskanalys med tillräcklig god kvalitet kan utföras först under järnvägsplaneskedet, vilket också kommer att ske. När det gäller räddningstjänstens kompetens att hantera brand i tunnel är det angeläget att sådan säkerställs. Även sådana frågor tillhör nästa skede. Det kan dock inte ankomma på Trafikverket att bekosta räddningstjänstens utbildning och materiel.

Synpunkter vid samråd

Samråd har förevarit enligt gällande regler, vilket framgår av en samrådsredogörelse daterad 19 februari 2007. Inkomna skrivelser med synpunkter har förtecknats, sammanställts och kommenterats. Även här kan noteras att delen Hallsberg-Åsbro föranlett huvuddelen av inkomna synpunkter. Ett flertal synpunkter beträffande den nu aktuella delen Åsbro-Degerön upptar befarade bullerstörningar vid Rönneshytta och Lerback, där bostäder ligger nära järnvägen. Som nämns under rubriken Ny trafikprognos senare i detta dokument, kommer Trafikverket att

närmare ta hand om bullerfrågan under det kommande planskedet.

Kompletterande utredningar efter järnvägsutredningen

Åtgärder som inte ingår i alternativen för delen Åsbro-Degerön

Det nu aktuella beslutet om val av alternativ rör således endast åtgärder på delen Åsbro-Degerön, men inte åtgärder på delen Hallsberg-Åsbro. Som tidigare nämnts förutsätts dock att vissa flaskhalsåtgärder vidtas inom Hallsbergs rangerbangård och på nuvarande bandel Hallsberg-Degerön för att ombyggnaden på delen Åsbro-Degerön ska bli samhällsekonomiskt försvarbar och för att ökningen av punktligheten inte bara ska bli marginell.

Med anledning av detta har en studie gjorts rörande godsstråkets anslutning till rangerbangården i Hallsberg. En trafiksimulering har genomförts och en övergripande design av rangerbangården har utförts för olika grader av bangårdsutbyggnad samt för olika trafikuppgifter. Studien har redovisats i promemorian BRÖT PM 41/2005, vilken dock inte bifogas här. Därutöver har en studie utförts om en kapacitetsökande åtgärd i anslutning till växeln Skymossen, belägen ca 3 km nordost om Åsbro. Åtgärder med anledning av dessa studier ligger utanför detta ärende.

Ny trafikprognos och konsekvenser av denna

Inför åtgärder vid Jakobshyttan, vilka görs i annat sammanhang, har Trafikverket gjort en ny trafikprognos för tiden fram till 2020. I tabellen nedan redovisas nuvarande trafik och prognos fram till 2020. I prognosen har förutsatts dels att en mötesstation tillkommit vid Jakobshyttan, dels att dubbelspår har byggts på sträckan Stenkumla-Dunsjö samt dels att kapacitetshöjande åtgärder har vidtagits på Hallsbergs rangerbangård och vid Skymossen (strax norr om Åsbro).

Trafikering för nuläget/nollalternativet				
Tågtyp	Eldrivna godståg	Dieseldrivna godståg	Eldrivna persontåg	Summa
Antal tåg (st/dygn)	37	4	16	57
Medeltåglängd (m)	405	405	75	-
Maximal tåglängd (m)	630	630	150	-
Hastighet	130	130	130	-

Trafikering år 2020

Tågtyp	Eldrivna godståg	Dieseldrivna godståg	Eldrivna persontåg	Summa
Antal tåg (st/dygn)	50	5	16	71
Medeltåglängd (m)	405	405	75	-
Maximal tåglängd (m)	750	750	150	-
Hastighet	160	160	200	-

Antalet persontåg per dygn är oförändrat i den nya prognosen, men godstågens antal har ökat från 40 till 55. För bullerstörningarnas del medför detta dock ingen ändring av bullerstörningarnas maximalnivå, men däremot av den ekvivalenta nivån. Trafikverket gör dock ingen annan bedömning än att bullerstörningarna normalt kan hållas inom de riktvärden som angetts i proposition 1996/97:53, sedan bullerskyddsåtgärder utförts. I något enstaka fall kan dock erbjudande om inlösen bli aktuellt. I det kommande skedet av planeringsprocessen, planskedet, kommer närmare beräkningar att göras. Åtaganden om skyddsåtgärder med anledning av beräkningarna kommer att ske och dessa kommer att anges i planhandlingarna. Ambitionsnivån för att hålla ned bullerstörningar är för övrigt densamma som gäller vid ombyggnaden av godsstråket delen Motala-Norrsten.

Även anläggningskostnaderna har setts över. Aktuella belopp har redovisats ovan i avsnittet *Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse*.

Ingen av kompletteringarna har bedömts vara av sådan betydelse att de hade bort ställas ut eller kommuniceras.

Slutsats

För att finna den lämpligaste lösningen ska transportnytta, anläggningskostnad, samhällsekonomi och omgivningspåverkan vägas samman. Det som utgör grund för en sådan sammanvägning är järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning, gjorda kompletteringar samt det som framkommit vid samråd och i yttranden. Trafikverket har därvid funnit att alternativ 5 öst är det lämpligaste och därför bör bli den lösning som nästkommande skede i planeringsprocessen ska avse. Åtgärder i Hallsberg och på sträckan mellan Hallsberg och Åsbro behöver studeras vidare i syfte att finna nya alternativa och mer kostnadseffektiva lösningar.



Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Rödavägen 1
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se