

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Hallsberg - Stenkumla

Hallsberg, Askersund och Kumla kommun, Örebro län

Järnvägsplan, Val av lokaliseringalternativ 2014-05-08

Projektnummer: 132909



Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Hallsberg- Stenkumla
Skapat av: Almqvist Josefine, IVösöö Konsult
Dokumentdatum: 2014-05-08
Dokumenttyp: Rapport
Ärendenummer: TRV2013/2983
Projektnummer: 132909
Version: 0.3
Utgivare: Trafikverket
Uppdragsansvarig: Jonas Victorin
Distributör: Trafikverket, Järnvägsgatan 7, 701 13 Örebro, telefon: 0771-921 921

Innehåll

Sammanfattning.....	4
Planlägningsbeskrivning	4
Samråd, Förstudie.....	4
Samrådsrets.....	4
Samråd, Val av lokaliseringsalternativ	5
Möten med myndigheter och organisationer.....	5
Möte med allmänheten	7
Utökad samråd för utredningsalternativ(UA)1.2	21
Samrådshandling på remiss hos myndigheter och intresseorganisationer 2014-03-19 till 2014-04-24.	30
Övriga samråd	45
Bilagor	46

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter och yttranden som kommit in från allmänhet och myndigheter samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Sammanfattning

Trafikverket har haft regelbundna möten med Länsstyrelse och berörda kommuner under hela planläggningsperioden.

Förstudie: Samrådsmöte hölls med allmänheten den 8 februari 2012 på Hotell Stinsen i Hallsberg. Förslaget till förstudie remissades till allmänna intressenter år 2012.

Val av lokaliseringsalternativ: Samrådsmöte hölls med allmänheten den 17 juni 2013 på Alléskolan i Hallsberg. En remiss av utvidgningen av UA1 gjordes i januari 2014 och remiss av hela utredningsmaterialet gjordes under mars-april 2014. Det samlade resultatet av remissen är att remissinstanserna väljer UA5.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2013-06-17.

Samråd, Förstudie

En samrådsredogörelse daterad 9 augusti 2012 upprättades där minnesanteckningar, yttranden från länsstyrelse, Örebro kommun, myndigheter och enskilda finns sammanställda, se bilaga 63.

Samrådskrets

Val av lokaliseringsalternativ vänder sig främst mot allmänna intressen. Berörda kommuner och Länsstyrelse är de viktigaste intressenterna i detta skede. Trafikverkets checklista TDOK 2013:0058 har använts som utgångspunkt för remissen av förslagen till lokaliseringsalternativ.

Enskilda intressen har informerats genom samrådsmöte och informationsbrev till boende längs sträckan Hallsberg-Degerön. Kallelse till samrådsmöte publicerades i Nerikes Allehanda.

Samråd, Val av lokaliseringsalternativ

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV2013/2983.

Möten med myndigheter och organisationer

Informationsmöten/samrådsmöten har hållits regelbundet med Länsstyrelsen i Örebro Län och Askersunds kommun samt regionförbundet. Syftet med mötesserien är att regelbundet informera ovan nämnda parter fortlöpande om projektets framåtskridande och omfattning. På mötena redovisades projektet i sin helhet och de pågående arbetena samt tidplanen.

Trafikverket har haft tre möten under 2013 som varit den 4 april, 30 maj samt 20 september med Länsstyrelsen i Örebro län, se bilaga 1, 64, och 65.

Samrådshandlingen med de olika lokaliseringsalternativen presenterades för Länsstyrelsen och Regionförbundet 2014-03-25 och för Hallsbergs och Askersunds kommuner 2014-03-27 i samband med att handlingen gick ut på remiss.

Ett möte med representanter från Askersunds kommun, Syd Närkes byggförvaltning samt Åsbro intresseförening genomfördes 2013-10-04, mötet sammanställdes i ett protokoll, se bilaga 66.

Under sommaren 2013 hölls en översiktlig information för Åsbro intresseförening.

Samråd med myndigheter och organisationer

Länsstyrelsen			
Bilaga 1, Samrådsmöte med Länsstyrelsen daterad 2013-04-04.			
Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	TRV2013/2983
<input checked="" type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2013-04-04	
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input checked="" type="checkbox"/> Annat:		
Sammanfattning av mötet			
1.1 De hydrogeologiska aspekterna hanteras genom att den hydrogeologiska utredningen kompletteras.			

- 1.2 Tisarens vatten har riskklass 1, för ett ev dubbelspårsbyggande genom Åsbro måste denna aspekt beaktas för att inte riskera spridning via grundvatten.
- 1.3 Efterfrågar redovisning av källor (kulturmiljö)?
- 1.4 Angående pendelstopp i Åsbro, viktigt att beakta bullerstörningar.
- 1.5 Viktigt att beskriva miljöaspekterna under byggskedet och driftskedet.

Trafikverkets kommentarer

- 1.1 Hydrogeologiska aspekterna beaktas i den geotekniska utredningen. Samtliga korridorer utreds likvärdigt
- 1.2 Föroreningen beaktas i val av lokaliseringsalternativ.
- 1.3 I val av lokaliseringsalternativ har hänsyn tagits till befintlig kunskap.
- 1.4 Bullerutredning genomförs i projektet.
- 1.5 De alternativskiljande miljöaspekterna beaktas i val av lokaliseringsalternativ.

Askersunds kommun

Bilaga 2, Remissvar på förstudie för järnväg Hallsberg-Åsbro 2012-05-14

Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input checked="" type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2012-05-14	TRV2013/2983
---	---	---------------------	--------------

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

2.1 Kommunen ser positivt på en förstudie och inser att åtgärderna kommer att påverka Åsbro samhälle en lång tid framöver.

2.2 Kommunen har sin översiktsplan på remiss och kommer därefter att göra en fördjupad översiktsplan för Åsbro. Valet är därför i nuläget inte enkelt men kommunen föreslår ett samarbete mellan dem, Sydnärkes Byggförvaltning och Trafikverket. Samråd bör även ske med Åsbros innevånare och Sydnärkes Miljöförvaltning.

Kommunen kommenterar alternativen på följande sätt:

Alternativ 1 orsakar bullerproblem i områden som planeras för framtida villabebyggelse vid Tisaren samt ökat buller för befintlig bebyggelse. Ett tågstopp möjliggörs vid nuvarande station.

Alternativ 2 innebär bullerfria tomter vid Tisaren. Däremot ges befintlig bebyggelse ökat buller för befintlig bebyggelse. Ett tågstopp möjliggörs vid nuvarande station.

Alternativ 3 innebär bullerfria tomter vid Tisaren. Bullret försvinner för befintlig bebyggelse. Möjlighet till tågstopp vid Rv 50. Ny detaljplan för centrumbildning kan ev tas fram. Alternativet skapar problem för det industriområde som ligger direkt öster om Rv 50.

Alternativ 4 och 5 innebär bullerfria tomter vid Tisaren. Bullret försvinner för befintlig bebyggelse. Bebyggelse vid Västra Å och Karintorp riskerar att bli bullerstört. Ingen möjlighet till tågstopp vid Rv 50. Bebyggelse vid Västra Å och Karintorp riskerar att bli bullerstört.

Kommunen känner en dragning till alternativ 2 och 3 och anser att de bör studeras särskilt noggrant i den föreslagna utredningen.

Trafikverkets kommentarer

2.1 -

2.2 Trafikverket kommer att utreda de kvarvarande alternativen Ua1, UA2, UA4 och UA5 likvärdigt. Först när resultaten av utredningen är klar kan alternativen vägas mot varandra. Trafikverket kommer under arbetet med järnvägsplanen att ha en fortsatt dialog med Askersunds kommun. Kommunens yttrande kommer att ingå som en del i beslutsunderlaget vid val av lokaliseringsalternativ.

Askersunds kommun [REDACTED]

Bilaga 3

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	TRV2013/2983
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2013-08-13	
<input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input checked="" type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna			
3.1 Förtydligar kommunens remissvar på förstudien, Askersunds kommun önskar ha ett tågstopp i Åsbro.			
Trafikverkets kommentarer			
3.1 Tågstopp ingår inte inom val av lokaliseringsalternativ som Trafikverket idag utreder.			

Möte med allmänheten

Samråd med allmänheten genomfördes 2013-06-17 i Alléskolan Hallsberg, 19 personer deltog i samrådet. Trafikverket redogjorde att samtliga yttranden ska skickas in skriftligt. På samrådsmötet beskrev Trafikverket om projektförutsättningarna för utbyggnaden av dubbelspåret mellan Hallsberg-Stenkumla. Sista datumet för allmänheten att delge sina synpunkter var 2013-08-05.

Annonsering om samrådsmöte genomfördes 2013-06-08 i Nerikes Allehanda och på Trafikverkets hemsida, se bilaga 67. Informationsbrev skickades ut till fastigheter berörda av geoteknisk undersökning 2013-06-05, se bilaga 68.

[REDACTED] fastighet Å 1:46

Bilaga 4

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	TRV2013/2983
------------	-----------------	-------	--------------

<input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	2013-06-20	
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>4.1 Nyinvestering i ett stort höns hus med 21 miljoner</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>4.1 Påverkan på befintliga verksamheter kommer att utredas i pågående utredning för val av lokaliseringalternativ som Trafikverket bedriver.</p>			


<p>Boende i Å 1:28 [REDACTED]</p> <p>Bilaga 5</p>			
<p>Samrådstyp</p> <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Samrådsinbjudan</p> <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Datum</p> <p>2013-06-20</p>	TRV2013/2983
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>5.1 Har inte fått information om samrådsmötet trots att fastigheten ligger mitt i UA5.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>5.1 Information om samrådet annonserades i Nerike Allehanda den 8 juni 2013. Brev har endast skickats till de fastighetsägare där geotekniska undersökningar behöver utföras.</p>			

<p>Okänd</p> <p>Bilaga 6</p>			
<p>Samrådstyp</p> <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Samrådsinbjudan</p> <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Datum</p> <p>2013-06-20</p>	TRV2013/2983
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>6.1 Kungsfiskare och Strömstare öster om Bladsjön.</p> <p>6.2 Nyköpingsåarna – gammalt dämme- se årsredovisningen.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p>			

6.1 Området har inventerats i en naturvärdesinventering utförd inom ramen för järnvägsplanen. Resultat av inventeringen och en utförd landskapsanalys är att området värderats som mycket känsligt för exploatering med hänsyn till höga naturvärden och kulturvärden. Detta kommer att beaktas i det fortsatta arbetet och vägas mot andra intressen.

6.2 Se ovan.

Okänd			
Bilaga 7			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-06-20	TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna 7.1 Bäcknejonöga i bäck som ansluter till Bladsjön.			
Trafikverkets kommentarer 7.1 Området har inventerats i en naturvärdesinventering utförd inom ramen för järnvägsplanen. Resultat av inventeringen och en utförd landskapsanalys är att området värderats som mycket känsligt för exploatering med hänsyn till höga naturvärden och kulturvärden. Detta kommer att beaktas i det fortsatta arbetet och vägas mot andra intressen.			

			
Bilaga 8			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-06-20	TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna 8.1 Alternativ UA 2 är inte lämplig, detta pga. av en bergtäkt som utvinns idag och ligger mitt i detta alternativ.			
Trafikverkets kommentarer 8.1 Påverkan på befintliga verksamheter kommer att utredas i pågående utredning för val av lokaliseringalternativ som Trafikverket bedriver.			

<p>██████████</p> <p>Bilaga 9</p>			
<p>Samrådstyp</p> <p><input type="checkbox"/> Möte</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse</p> <p><input type="checkbox"/> Remiss</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Samrådsinbjudan</p> <p><input type="checkbox"/> Brev</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Annons</p> <p><input type="checkbox"/> Webb</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Datum</p> <p>2013-06-20</p>	<p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>9.1 Föredrar UA1 då det blir tågstopp i centrala Åsbro.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>9.1 Det ingår inte i Trafikverkets uppdrag att inte driva frågan om Tågstopp i Åsbro. Detta är en fråga för tågoperatören samt kommun.</p>			

<p>██████████</p> <p>Bilaga 10</p>			
<p>Samrådstyp</p> <p><input type="checkbox"/> Möte</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse</p> <p><input type="checkbox"/> Remiss</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Samrådsinbjudan</p> <p><input type="checkbox"/> Brev</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Annons</p> <p><input type="checkbox"/> Webb</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Datum</p> <p>2013-06-25</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>10.1 Önskar alternativ 1 där det redan finns järnväg. Det finns unik natur med en fauna och flera som är värd att få bevaras orörd till framtiden.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>10.1 Trafikverket utreder fyra alternativa korridorer som kommer att vägas mot varandra. Påverkan på naturmiljö är en av de aspekter som utvärderas men hänsyn tas även till andra aspekter.</p>			

<p>██████████ fastigheten Å 1:46</p> <p>Bilaga 11</p>			
<p>Samrådstyp</p> <p><input type="checkbox"/> Möte</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse</p>	<p>Samrådsinbjudan</p> <p><input type="checkbox"/> Brev</p>	<p>Datum</p> <p>2013-07-16</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>

<input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Annons <input checked="" type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
---	---	--	--

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

11.1 På fastigheten drivs ett företag Närkesberg Hönseri AB med 10 anställda, som nyinvesterade 2013 med 25 miljoner till ett nytt stall. Fastigheten ligger mitt i korridorerna för alternativ 4 och 5. Produktionsformen skulle omöjliggöras även om inte stallet påverkas möjligheten för utevistelse av djuren i cirka 200 meters radie om stallet. Tomter håller även på studeras i en förstudie. Attraktiviteten och framkomligheten till dessa skulle minska i och med en järnvägsdragning byggs.

Trafikverkets kommentarer

11.1 Påverkan på befintliga verksamheter kommer att utredas i pågående utredning för val av lokaliseringalternativ som Trafikverket bedriver.

Boende i Hylle XXXXXXXXXX
 Bilaga 12

Samrådtyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	2013-07-25	TRV2013/2983

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

12.1 Motsätter sig dubbelspår över Västra Å eftersom området idag är sammanhängande. Västra Å/Karintorp har: unika oförstörda naturvärden för flora och fauna, historiska lämningar, Närkesbergs hönseri finns etablerat och har nyinvesterat, människor som bor här har valt att bo på landsbygden, trakten är rekreativsområde för många fler, stort påkostat sommarstugeområde (med några bofasta) blir spolierat.

12.2 Förordar att järnvägen ligger kvar i Åsbro så att: stationen kan leva vidare, inga stora naturvärden finns, det blir billigare, fler kan komma att vilja bo i Åsbro på grund av bra kommunikationer (nya arbetstillfällen i Hallsberg), drabbar minst antal enskilda människors liv och egendom. De som bor i Åsbro är vana vid järnvägen och en utbyggnad till dubbelspår innebär att bullerskydd ordnas så att boendemiljön blir bättre.

Trafikverkets kommentarer

12.1 Området har inventerats i en naturvärdesinventering utförd inom ramen för järnvägsplanen. Resultatet av inventeringen och en utförd landskapsanalys är att området värderats som mycket känsligt för exploatering med hänsyn till höga naturvärden och kulturvärden. Detta kommer att beaktas i det fortsatta arbetet och vägas mot andra intressen.

12.2 Trafikverket utreder fyra alternativa korridorer som kommer att vägas mot varandra. Påverkan på naturmiljö är en av de aspekter som utvärderas men hänsyn tas även till andra aspekter.

Åsbro kursgård			
Bilaga 13			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-07-29	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna 13.1 Alternativ UA2 innebär att verksamheten måste flyttas eller läggas ner. Kursgården har stora övningsytor för energibranschen. En flytt innebär en kostnad av flera tiotals miljoner kronor. En nedläggning innebär att ett tjugotal arbetstillfällen försvinner.			
Trafikverkets kommentarer 13.1 Först i nästa skede av planeringen hanteras enskilda intressen. Trafikverket noterar ovanstående och kommer att beakta detta i det fortsatta arbetet. Inventering av befintliga verksamheter kommer att genomföras och redovisas i pågående utredning för val av lokaliseringalternativ som Trafikverket bedriver.			

KTH			
Bilaga 14			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-08-02	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna 14.1 Ny bansträckning bör möjliggöra framtida förlängning av Hallsbergs infartsgrupp för att ta emot cirka 1000 meter långa tåg och därigenom kunna utnyttja såväl bankapacitet som kapaciteten hos moderna lok. Stråket Maschen-Fehmarnbelt-Lernacken planeras utbyggnad till 1000 meters tåglängd, planeras vara färdigt år 2021. Nya länkar i viktiga godsstråk bör därför anpassas till denna standard eller högre. 14.2 Bestämmande stigningar, i 10 viktiga godsstråk till Hallsberg, är 10 ‰			
Trafikverkets kommentarer 14.1 I järnvägsplanen finns en förlängning av infartsgruppen med som en förutsättning. Järnvägen planeras för 750 meter långa tåg, då det är den tåglängd som Trafikverket räknar med i nybyggnadsprojekt. 14.2 Max 10 ‰ lutning eftersträvas vid utformning av den planerade järnvägen.			

<div style="background-color: black; width: 100px; height: 15px; margin-bottom: 5px;"></div> Bilaga 15			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-08-04	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna 15.1 Alternativ UA 5 ska gälla och sträckningen av dubbelspår ska förläggas enligt alternativ UA5. Lokförare och tågoperatörer vill ha alt. UA5. Det måste vara väldigt tungt vägande skäl. 15.2 Pengar finns för Sverige har erhållit EU-pengar, var med och arbeta för att dessa pengar går till detta projekt. 15.3 Motsätter en dragning av dubbelspåret genom Åsbro samhälle, alltså UA2 ochUA1. 15.4 Med alternativ UA2 förstör man ett helt samhälle. Man skär av närheten till sjön Tisaren. Man förstör för väldigt många fastighetsägare. Enligt uppgift försvinner ca 20 arbetstillfällen vid två anläggningar. Man kan inte dra dubbelspår rakt genom ett samhälle. Det kommer bli tre skarpa kurvor där ettusen meter långa godståg ska passera. EU vill att godstågen i framtiden ska vara tvåusen meter långa. 15.5 Förslag till den/de som "håller i pengarna" är att göra ett besök i utställningshuset vid södra infarten till tunneln genom Hallandsåsen. Se den informationsfilm som finns gällande satsningar på järnvägar i Sverige. Det ska byggas för framtiden. 15.6 Rädda att de som röstade för ett tågstopp centralt i Åsbro inte är medvetna om de förändringar som kommer att ske med samhället.			
Trafikverkets kommentarer 15.1 Trafikverket utreder fyra alternativa korridorer som kommer att vägas mot varandra. Information som framkommer vid samråd beaktas. 15.2 Trafikverket erhåller medel utifrån nationell plan för investeringsprojekt. Hur staten finansierar nationell plan är inte Trafikverkets ansvar. 15.3 Se 15.1 15.4 Se 15.1 15.5 - 15.6 Beslut om val av korridor kommer inte att fattas utifrån en omröstning utan med utgångspunkt i utredningsresultat tillsammans med Länsstyrelsens och berörda kommuners yttranden.			

<div style="background-color: black; width: 100px; height: 15px; margin-bottom: 5px;"></div> Bilaga 16			
Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer

<input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	2013-08-05	TRV2013/2983
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>16.1 Alternativ UA5 ska gälla, det förstör inte samhället.</p> <p>16.2 Med alternativ UA2 förstör man ett helt samhälle. Man skär av närheten till sjön Tisaren. Man förstör för väldigt många fastighetsägare. Enligt uppgift försvinner ca 20 arbetstillfällen vid två anläggningar. Man kan inte dra dubbelspår rakt genom ett samhälle.</p> <p>16.3 Förslag till den/de som "håller i pengarna" är att göra ett besök i utställningshuset vid södra infarten till tunneln genom Hallandsåsen. Se den informationsfilm som finns gällande satsningar på järnvägar i Sverige. Det ska byggas för framtiden.</p> <p>16.4 Vid en röstning gällande tågstopp i Åsbro fick det alternativ med tågstopp i centrala Åsbro med övergång till buss flest röster, 53 %.</p> <p>16.5 Motsätter en dragning av dubbelspåret genom Åsbro samhälle, alltså UA2 ochUA1.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>16.1 Se ovan 15.1</p> <p>16.2 Se ovan 15.1</p> <p>16.3-</p> <p>16.4 Se ovan 15.6</p> <p>16.5 Se ovan 15.1</p>			
<p>Okänd</p> <p>Bilaga 17</p>			
<p>Samrådstyp</p> <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Samrådsinbjudan</p> <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Datum</p> <p>2013-08-05</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>17.1 Låt Tibon(Åsbro) vara kvar som orörd natur.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>17.1 Trafikverkets bedömning är att Tibon ligger utanför korridor 5, dock är den geografiska avgränsningen för Tibon svårbedömt.</p>			

<p>Grupp med boende (11 personer) i Åsbro</p> <p>Bilaga 18</p>			
<p>Samrådstyp</p> <p><input type="checkbox"/> Möte</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse</p> <p><input type="checkbox"/> Remiss</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Samrådsinbjudan</p> <p><input type="checkbox"/> Brev</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Annons</p> <p><input type="checkbox"/> Webb</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Datum</p> <p>2013-08-05</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>18.1 Gruppen förordar UA5 och konstaterar att det finns ett stort motstånd av utbyggnad av dubbelspår genom Åsbro. Alternativet UA5 skulle innebära störst utvecklingsmöjligheter för framtidens järnväg samt Åsbro. De ifrågasätter även Åsbro Intresseförenings enkät gällande tågstopp i Åsbro och menar att föreningens synpunkter inte motsvarar Åsbrobornas åsikter eftersom endast 64 personer svarat. En träff mellan Trafikverket, berörda fastighetsägare och Åsbro föräldraråd önskas eftersom intresseföreningen getts denna möjlighet.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>18.1 Trafikverket utreder inte enskilda intressen i val av lokaliseringalternativ. Efter beslut om utredningsalternativ kommer ett nytt samråd för de som är enskilt berörda.</p>			

<p>██████████</p> <p>Bilaga 19</p>			
<p>Samrådstyp</p> <p><input type="checkbox"/> Möte</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse</p> <p><input type="checkbox"/> Remiss</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Samrådsinbjudan</p> <p><input type="checkbox"/> Brev</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Annons</p> <p><input type="checkbox"/> Webb</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Datum</p> <p>2013-08-06</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>19.1 Bästa alternativet är UA1. Inga kostnader för tunnelbygge och med en befintlig järnväg.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>19.1 Trafikverket utreder fyra alternativa korridorer som kommer att vägas mot varandra. Information som framkommer vid samråd beaktas.</p>			

<p>██████████</p> <p>Bilaga 20</p>			
------------------------------------	--	--	--

<p>Samrådstyp</p> <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Samrådsinbjudan</p> <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Datum</p> <p>2013-08-06</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>20.1 Alternativ UA1 verkar mest trovärdigt att genomföra utan stora kostnader för tunnelbygge. En fördel med alternativ UA1 är att den ligger i närheten av befintlig järnväg. UA1 är det billigaste och bästa alternativet för Trafikverket.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>20.1 Trafikverket utreder fyra alternativa korridorer som kommer att vägas mot varandra. Information som framkommer vid samråd beaktas.</p>			

<p>[REDACTED]</p> <p>Bilaga 21</p>			
<p>Samrådstyp</p> <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Samrådsinbjudan</p> <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Datum</p> <p>2013-08-06</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>21.1 Önskar behålla järnvägsstationen i Åsbro. Vill att dubbelspår läggs vid det gamla spåret.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>21.1 Det ingår inte i Trafikverkets uppdrag att driva frågan om Tågstopp i Åsbro. Detta är en fråga för tågoperatören samt kommun. Trafikverket utreder fyra alternativa korridorer som kommer att vägas mot varandra.</p>			

<p>[REDACTED]</p> <p>Bilaga 22</p>			
<p>Samrådstyp</p> <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Samrådsinbjudan</p> <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Datum</p> <p>2013-08-06</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>

<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>22.1 Vill absolut inte ha alternativ UA5 eller UA4. Jordbruksmark och sjö vid Karintorpska bevaras.</p> <p>22.2 Förordar att järnvägen ligger kvar i Åsbro så att stationen kan leva vidare. De som bor där är vana vid järnvägen.</p>
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>22.1 Trafikverket utreder fyra alternativa korridorer som kommer att vägas mot varandra. Information som framkommer vid samråd beaktas.</p> <p>22.2 Det ingår inte i Trafikverkets uppdrag att driva frågan om Tågstopp i Åsbro. Detta är en fråga för tågoperatören samt kommun.</p>

<p>[REDACTED]</p> <p>Bilaga 23</p>			
<p>Samrådstyp</p> <p><input type="checkbox"/> Möte</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse</p> <p><input type="checkbox"/> Remiss</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Samrådsinbjudan</p> <p><input type="checkbox"/> Brev</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Annonser</p> <p><input type="checkbox"/> Webb</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Datum</p> <p>2013-08-12</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>23.1 Förslår att förslag UA5 i första hand byggs. Lättast att få plats med en anslutning till stambanan och den triangulering av banor som nämnts. Mindre antal vägar både för regional och lokaltrafik som berörs på kort och medellång sikt.</p> <p>23.2 Blir mjukare svängradie i anslutningen av nya dubbelspåret och lägre stigvinkel på spåret. Ger en förutsättning att kunna accelerera passagerarsnabbtåg uppför stigningen i en framtid.</p> <p>23.3 Ger utrymme för att i framtiden dra ännu tyngre godståg om utvecklingen tar en sådan form.</p> <p>23.4 En station för passagerartrafik bör byggas strax öster om R50 i anslutning här till. Miljöaspekterna liksom det mest troliga scenariot för bil och busstrafik och energitillgång till det i framtiden gör alternativ UA5 samhällsriktigt ur alla aspekter.</p> <p>23.5 Tågoperatörer har förklarat sig villiga att stanna på en ny station.</p> <p>23.6 Det sparar tid med nya dubbelspåret.</p> <p>23.7 Förslag UA5 ger mest för pengarna både på kort och lång sikt.</p> <p>23.8 Alternativ UA 2 ger troligen effekt på näringslivet både på kort och medellång sikt som kommer bli dyrare än vad som ses som samhällsekonomiskt försvarbart.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>23.1 Trafikverket utreder fyra alternativa korridorer som kommer att vägas mot varandra. Anslutningarna till Västra stambanan, kurvradier, framtida tågtrafik är några av många aspekter som kommer att ligga till grund för val av korridor.</p> <p>23.2 Se ovan 23.1</p>			

23.3 Se ovan 23.1

23.4 Det ingår inte i Trafikverkets uppdrag att driva frågan om Tågstopp i Åsbro. Detta är en fråga för tågoperatören samt kommun.


23.5 –

23.6 -

23.7 Se ovan 23.1

23.8 Samhällsekonomiska beräkningar för de olika alternativen ingår som en del av utredningsarbetet inom ramen för järnvägsplanen.

Okänd			
Bilaga 24			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-08-12	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna			
24.1 Alternativ UA5 inringat på en kartbild.			
Trafikverkets kommentarer			
24.1 Trafikverket utreder fyra alternativa korridorer som kommer att vägas mot varandra. Information som framkommer vid samråd beaktas.			

			
Bilaga 25			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-08-16	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna			
25.1 Alternativ UA5 bästa förslaget. Fördelaktigt för tågtrafiken med högre hastighet och det avlastar samhället från buller och plankorsningar.			
Trafikverkets kommentarer			
25.1 Trafikverket utreder fyra alternativa korridorer som kommer att vägas mot varandra. Alla alternativen kommer att utföras utan korsningar i plan mellan väg och järnväg.			

<p>██████████</p> <p>Bilaga 26</p>			
<p>Samrådstyp</p> <p><input type="checkbox"/> Möte</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse</p> <p><input type="checkbox"/> Remiss</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Samrådsinbjudan</p> <p><input type="checkbox"/> Brev</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Annons</p> <p><input type="checkbox"/> Webb</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Datum</p> <p>2013-08-16</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>26.1 Förordar alternativ 5 så att plankorsningen i Åsbro försvinner och den tunga tågtrafiken slipper gå igenom ett samhälle.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>26.1 Trafikverket utreder fyra alternativa korridorer som kommer att vägas mot varandra. Alla alternativen kommer att utföras utan korsningar i plan mellan väg och järnväg.</p>			

<p>Åsbro Intresseförening, ██████████</p> <p>Bilaga 27</p>			
<p>Samrådstyp</p> <p><input type="checkbox"/> Möte</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse</p> <p><input type="checkbox"/> Remiss</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Samrådsinbjudan</p> <p><input type="checkbox"/> Brev</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Annons</p> <p><input type="checkbox"/> Webb</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Datum</p> <p>2013-08-19</p>	<p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>27.1 Tillgång till tågförbindelse är av stor betydelse för ett samhälles utveckling men skapar också störningar i form av buller och vibrationer vilket medför olägenheter och är ett folkhälsoproblem för de närboende.</p> <p>27.2 Bullerplank skulle medföra ett stort ingrepp i Åsbro där samhället i stället för en möjlig utsikt över sjön delas av med plank eller liknande. Förödande för möjligheterna för en expansion av samhället ner mot sjön Tisaren.</p> <p>27.3 Det tidigare ”nya Impregneringen” är ett område som kan exploateras och medföra att samhället får en mer naturlig struktur och fler arbetsplatser.</p> <p>27.4 En järnväg genom samhället sätter stopp för den framtida utvecklingen och skulle innebära att Åsbro fortfarande skulle vara ett delat samhälle.</p> <p>27.5 Motsätter oss alternativ UA1 och UA2.</p> <p>27.6 UA4 och UA5 innebär att anslutningen till det befintliga järnvägsnätet kommer att i ett sådant läge att ett tågstopp och övergång till annan kollektivtrafik kommer att förläggas långt ifrån samhällets centrum, blir oattraktivt läge för dem som arbetspendlar.</p>			

27.7 Bron över Bladsjön kommer att medföra störningar på den bebyggelse som ligger utefter sjön.

27.8 Vi har tagit fram ett alternativ (se bilaga) som skulle kunna tillgodose de önskemål som finns om snabbare tågförbindelser och attraktiv tågstopp för kommunens innevånare.

27.9 Ett litet resecentrum med övergång från buss/bil till tåg och med utrymme för bilparkering skulle kunna etableras och olägenheterna med spårdragningen genom samhället undvikas.

Trafikverkets kommentarer

27.1 En bullerutredning utförs inom ramen för järnvägsplanen.

27.2 Vid val av alternativ UA1 eller UA2 skulle bullerplank samt vallar längs med järnvägen genom Åsbro krävas. Att detta skulle få negativ påverkan på landskapsbilden och utgöra en barriär är en av många aspekter som kommer att ligga till grund för beslut om val av korridor.

27.3 Alternativen UA1 och UA2 kommer att innebära en fortsatt barriär för Åsbro samhälle.

27.4 Järnvägens påverkan på Åsbro samhälle är en av många aspekter som kommer att ligga till grund för val av korridor.

27.5 Trafikverket utreder fyra alternativa korridorer som kommer att vägas mot varandra.

27.6 Trafikverket utreder inte möjliga stationslägen inom ramen för järnvägsplanen.

27.7 Påverkan på boende är en av många aspekter som kommer att ligga till grund för val av korridor.

27.8 Grundvattentillgångarna blir påverkade av Åsbro intresseförenings föreslagna sträckning. Om järnvägen går i skärning, vilket är sannolikt där förslaget går ihop med UA4, så utsätts grundvattentillgången för stora risker för både föroreningar och förändrade grundvattenförhållanden så som grundvattensänkning och påverkansområde.

Det är genomsläppliga jordar längs med den föreslagna sträckan. Spårets profil har stor betydelse för hur stor påverkan blir (skärning är sämre än bank).

I kombination med grundvattenförhållanden och skärning av hedtallsskog i sandig mark (med bl. a rödlistade arter och högsta skyddsklass enligt Callunas inventering) gör att Trafikverket avfärdar alternativet av samma skäl som UA3 blev avfärdat i förstudien. Bilagorna 35-36 visar jordartskarta samt grundvattenkarta till Åsbro intresseföreningsförslag.

27.9 Möjliga stationslägen studeras inte inom ramen för järnvägsplanen.

Bilaga 28

Samrådstyp

Möte

Skrivelse

Samrådsinbjudan

Brev

Annons

Datum

2013-09-16

Diarienummer

TRV2013/2983

<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>28.1 Dra spåret utefter väg 50.</p> <p>28.2 Avveckla järnvägen Åsbro – Hallsberg som går genom centrum och förbi Tisaren. Det är inte lämpligt att järnvägen delar samhället och skär av vägen ner mot bad och rekreation.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>28.1 De korridorer som utreds i järnvägsplanen bygger på tidigare utredningar som gjorts som visar var det är möjligt att dra ett nytt dubbelspår. I förstudien utreddes ett alternativ i närheten av riksväg 50 men det avfördes bland annat för att risken att påverka grundvattnet bedömdes som stor. Att lägga väg och järnväg bredvid varandra är oftast inte möjligt eftersom järnväg inte kan ha lika stora lutningar eller vara lika kurvig som en väg.</p> <p>28.2 Trafikverket utreder fyra alternativa korridorer som kommer att vägas mot varandra. Den barriär som järnvägen utgör kommer att vara en av många aspekter som ligger till grund för val av korridor.</p>			

Utökad samråd för utredningsalternativ(UA)1.2

Rekommenderat brev skickades till direkt berörda för utökad korridor 1 den 18 december 2013, se bilaga 68 brev 131217 och bilaga 69 sändlista. Därefter har de fått möjlighet att skicka in synpunkter till diarienummer TRV2013/2983. Samrådstiden varade från 2013-12-17 till 2014-01-24.

<p>██████████</p> <p>Bilaga 29</p>			
<p>Samrådstyp</p> <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Samrådsinbjudan</p> <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Datum</p> <p>2014-01-30</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>29.1 Hur långt har planeringsarbete kommit, kommer det att dras ett nytt spår i närheten eller över fastigheten på Kvarnsbäcksvägen 1 i Västra Åsbro?</p> <p>29.2 Är Trafikverket intresserade av att köpa fastigheten?</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p>			

29.1 Det är osannolikt att fastigheten Kvarnbäcksvägen 1 blir direkt berörd av ny järnvägssträckning. Dock kan bulleråtgärder bli aktuellt vid val av UA4 och UA5.


29.2 Trafikverket köper fastigheten om den inte är lämplig som bostad pga. utbyggnaden.

Åsbro intresseförening			
Bilaga 30			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2014-01-23	Diarienummer TRV2013/2983
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>30.1 Åsbro intresseförening(Åi) anser att den utvidgningen av spårområdet för UA1 inte medför några utökade olägenheter för Åsbro samhälle. Tvärtom kommer den föreslagna sträckning att gå längre ifrån samhället Tisarbaden vilket är positivt.</p> <p>Huvudinvändning mot alternativ UA1 och UA2 kvarstår då de innebär ett större antal tåg som passerar igenom samhället som är längre, tyngre och snabbare än idag vilket innebär stora olägenheter för samhället. De skyddsåtgärder mot buller och vibrationer som krävs kommer på ett avgörande sätt försämra centrubilden av Åsbro vilket Åi starkt motsätter sig.</p> <p>Åi förordar som tidigare i första hand vårt förslag med en sträckning så nära 50:an som möjligt vilket skulle göra ett tågstopp möjligt. Det gäller alla alternativ som inte går i nuvarande sträckning. En anslutning till nuvarande läge nära Stenkumla gör ett tågstopp ointressant då avståndet till samhället blir för stort.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>30.1 Trafikverket tar med sig att Åsbro intresseförening föredrar UA1.2 framför UA1.1, men att föreningen helst ser att järnvägen flyttas från Åsbro samhälle. Föreningens huvudförslag längs väg 50 är redan avförd från utredningen i samband med förstudien.</p>			

Åsbro kursgård [REDACTED]			
Bilaga 31			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb	Datum 2014-01-14	Diarienummer TRV2013/2983

	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>31.1 Förslagen UA1:2 och UA 1 påverkar verksamheten vid Åsbro Kursgård i begränsad omfattning. Ett antal övningsplatser behöver flyttas men det kan ske till rimliga kostnader och arbetsinsats. Förslaget UA2 skär rätt igenom övningsfältet på Åsbro Kursgård och verksamheten kan inte fortsätta bedrivas på denna plats.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>31.1 Först i nästa skede av planeringen hanteras enskilda intressen. Trafikverket noterar ovanstående och kommer att beakta detta i det fortsatta arbetet. Inventering av befintliga verksamheter kommer att genomföras och redovisas i pågående utredning för val av lokaliseringalternativ som Trafikverket bedriver.</p>			

<p>Sveriges geologiska undersökning(SGU)</p> <p>Bilaga 32</p>			
<p>Samrådstyp</p> <p><input type="checkbox"/> Möte</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse</p> <p><input type="checkbox"/> Remiss</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Samrådsinbjudan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Brev</p> <p><input type="checkbox"/> Annons</p> <p><input type="checkbox"/> Webb</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Datum</p> <p>2013-12-23</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>32.1 Breddningen av korridor UA1 medför inga större förändringar av bedömningen ur geologisk synvinkel och vi hänvisar till vårt tidigare svar i ärendet.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>32.1</p>			

<p></p> <p>Bilaga 33</p>			
<p>Samrådstyp</p> <p><input type="checkbox"/> Möte</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse</p> <p><input type="checkbox"/> Remiss</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Samrådsinbjudan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Brev</p> <p><input type="checkbox"/> Annons</p> <p><input type="checkbox"/> Webb</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Datum</p> <p>2014-01-13</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p>			

33.1 Römossen Björkängen 154 drabbas av det planerade arbetet med den breddade korridoren UA1. Vi tolkar kartan som att byggnaderna inte kommer att få vara kvar. Det är en bostad, som vi naturligtvis inte vill lämna. Det finns stor oro, för hur och när en eventuell inlösen ska ske?

33.2 Av vilken anledning kan inte spåren dras mellan byarna Römossen och Blåberga? Alternativt öster om befintlig järnväg, där privata bostäder inte berörs.

33.3 Vilka är de kulturhistoriska lämningar som berörs av breddningen?

Trafikverkets kommentarer

33.1 Det är sannolikt att bostaden på Björkängen 154 kan vara kvar även om UA1.2 väljs. Inlösen kan inte ske förrän det är klarlagt att bostaden blir så belastad av buller/vibrationer att den är otjänlig som bostad.

33.2 I tillägg till tunnelalternativ är vårt uppdrag att planlägga ett alternativ så nära dagens järnväg som möjligt med maximal lutning på 1 %. Det resulterar i att en daglinje inte kan dras längre västerut än UA1.2. Däremot är det möjligt att lägga en daglinje längre österut, men det har inte utretts, då uppdraget är att ligga nära befintlig linje.

33.3 Utredningsalternativ UA 1.1 och UA 1.2 är de som berörs mest av kulturmiljöer, men inga av dessa kulturmiljöer är av riksintresse. Kulturmiljöerna visas på bilaga 2 i Trafikverkets samrådshandling Järnvägsplan, Val av lokaliseringsalternativ.

Hardemo Häradsallmänning

Bilaga 34

Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2014-01-20	Diarienummer TRV2013/2983
---	---	---------------------	------------------------------

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

34.1 Enligt de uppgifter som jag fick av Eric Westerlund via telefon 2014-01-20 angående alternativen UA1 (UA1:2), UA4 och UA5 kan vår verksamhet i bergtäkten Tälle fortsätta om något av dessa alternativ genomförs. Vi anser att något av dessa tre alternativ är att förorda. Alternativ UA2 säger vi bestämt nej till då detta alternativ helt stoppar verksamheten i bergtäkten.

Trafikverkets kommentarer

34.1 Trafikverket använder inkomna synpunkter i det vidare arbetet med ställningstagandet.

Svenska kraftnät

Bilaga 35

Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev	Datum 2014-01-22	Diarienummer TRV2013/2983
---	---	---------------------	------------------------------

<input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

35.1 Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har följande synpunkter:

Invid aktuellt planområde har Svenska kraftnät 200 kV och 400 kV-ledningar. Inom planområdet planerar dessutom Svenska kraftnät startat genomförande av en ny 400 kV-ledning inom projektet SydVästlänken. Om Svenska kraftnäts ledningar berörs av ombyggnationen och ledningen kan komma att behöva flyttas eller byggas om bekostas detta av Trafikverket.

Vi har studerat era översända handlingar. Vid korsning av eller parallellgång med Svenska kraftnäts kraftledningar gäller följande krav:

- Tillämpliga krav i SS-EN 50341 utgåva 2:2007 samt Svenska kraftnäts Tekniska Riktlinje 10 ska beaktas.
- Avstånd till närmaste del på Svenska kraftnäts ledningar, linor, stolpe och stag får ej understiga nytillkomna ledningsstolpes totallängd tillsammans med aktuellt spänningstillägg enligt SS-EN 50341 utgåva 2:2007.
- Eventuella åtgärder för att bemästra induktion, influens och förhöjd potentialsättning på och invid Svenska kraftnäts ledningar eller den nya kontaktledningen/
järnvägen bekostas av innehavaren till den nytillkomna kontaktledningen/järnvägen.
- Vid detaljplanering av dubbelspårerna invid Svenska kraftnäts kraftledningar ska samråd ske med Svenska kraftnät innan slutgiltig detaljkonstruktion/plan fastställs. Detta måste ske senast 3 år innan färdigställandet för att kunna planera in eventuella åtgärder på kraftledningarna.
- En större flytt av Svenska kraftnäts kraftledning kan medföra att ny koncession behövs. Det kan då ta ytterligare cirka 2-3 år i anspråk.

Så länge våra rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med Svenska Kraftnät, har vi inga invändningar mot aktuell förstudie. Vi Emotser fortsatt dialog i ärendet.

Trafikverkets kommentarer

35.1 Trafikverket använder inkomna synpunkter i det vidare arbetet med ställningstagandet av lokaliseringsalternativ och efterföljande järnvägsplan.

Närkes Ornitologiska förening			
Bilaga 36			
Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte		2014-01-24	TRV2013/2983

<input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annonns <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>36.1 Närkes Ornitologiska Förening (NOF) har inget att erinra.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>36.1</p>			

<p>Vattenfall Eldistribution AB</p> <p>Bilaga 37</p>			
<p>Samrådstyp</p> <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Samrådsinbjudan</p> <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annonns <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Datum</p> <p>2014-01-27</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>37.1 Vattenfall har regionnätsledningar, 40(grön linje) och 130(lila linje) kV samt transformatorstationer(blå fyrkanter) inom området, se bifogad karta.</p> <p>Svenska kraftnäts byggande av SydVästlänken medför att en ny 400 kV station med namnet Östansjö etableras i området kring Tälle och Älberg. I samband med detta avvecklas 220 kV i området vilket medför att 220/130 kV transformatorerna i Tälle och Älberg successivt försvinner. Då området idag är beroende av 220 kV inmatningarna ersätts dessa med 400 kV inmatningar. Pga. att 400 kV inte är etablerat i Tälle och Älberg behöver regionnätet kopplas ihop med nya 400 kV-stationen Östansjö. Nya 130 kV-ledningar kommer att byggas mellan Östansjö-Tälle och Östansjö-Älberg.</p> <p>Det går idag en kV-ledning mellan Tälle och Älberg som ska rivs när ledningarna Östansjö-Tälle och Östansjö-Älberg är på plats. Bifogade kartor som illustrerar planerna.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>37.1 Trafikverket använder inkomna synpunkter i det vidare arbetet med ställningstagandet av lokaliseringsalternativ och efterföljande järnvägsplan.</p>			

<p>Länsstyrelsen i Örebro län</p> <p>Bilaga 38</p>			
<p>Samrådstyp</p> <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss	<p>Samrådsinbjudan</p> <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annonns	<p>Datum</p> <p>2014-01-20</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>

<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>38.1 Länsstyrelsen finner ingenting av större betydelse inom det nya området som påverkar valet av alternativ. Som information kan nämnas att korridoren UA1.1 och UA1.2 berör ett markavvattningsföretag, Blåberga, Römossen och Kumla Häradsallmänning av år 1914, lantmäteriet aktnr. 18-LER-407. Som huvudlike i markavvattningsföretaget tjänar Ralaån, som också är en vattenförekomst i vattenförvaltningen.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>38.1 Trafikverket använder inkomna synpunkter i det vidare arbetet med ställningstagandet.</p>			

<p>Jernhusen</p> <p>Bilaga 39</p>			
<p>Samrådstyp</p> <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Samrådsinbjudan</p> <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Datum</p> <p>2014-01-24</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>39.1 Jernhusen har inget att erinra.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>39.1</p>			

<p>Hallsbergs kommun, Teknik- och planförvaltningen</p> <p>Bilaga 40</p>			
<p>Samrådstyp</p> <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Samrådsinbjudan</p> <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Datum</p> <p>2014-02-20</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>40.1 Korridor UA1 berör viktiga utbyggnadsområden i Hallsbergs kommun. Gällande detaljplan för Hallsbergs terminal(Hallsbergs terminalen fastigheten Stora Älberg 1:53 m.fl.) möjliggör spårförbindelse mellan Hallsbergs terminalen och det nya industriom-</p>			

rådet Väster om Hallsbergs terminalen, som är under upprättande. Den föreslagna utredningskorridoren försvårar denna förbindelse. Bifogat finns plankartan för gällande detaljplan samt en karta där justerad gräns för järnvägskorridoren är inritad.

Norr om den befintliga järnvägen håller Hallsbergs kommun på att upprätta en detaljplan för ett nytt industriområde väster om Hallsbergs terminalen, del av fastigheten Ulvsätter 2:4, se bifogad plankarta. Inom detaljplanen är den södra delen av planområdet utpekad som industrispår (T2). Inom detta område finns det således plats för dubbelspåret. Korridoren som redovisas i samrådsremissen är dock bredare än detta T2-område. De berör även område utpekad som industri (J) inom detaljplanen. Hallsbergs kommun anser att korridoren ska begränsas till det område som i detaljplanen pekas ut som T2-område. Se bifogad karta med korrigerad gräns för utbredningsområdet.

Korridor UA1 berör även den södra delen av fastigheten Lilla Älberg 3:1 som ägs av Vattenfall. Inom fastigheten finns en transformatorstation, fastigheten ingår i ovan nämnda detaljplan. Ett flertal kraftledningar som är kopplade till denna är planerade att finnas kvar. Om järnvägen kommer att byggas inom detta område måste ledningarna flyttas, vilket är en avancerad process. Det bästa vore om detta område inte kommer att påverkas.

Söder om järnvägen ligger den nya Postterminalen inom korridor UA1, som berör i stort sätt hela den nya byggnaden. Detta är inte möjligt, utan korridoren på denna sträcka bör minskas för att inte beröra den nya Postterminalen som togs i bruk i slutet av september 2013. Se bifogad plankarta för Posten samt en skiss med föreslagen revidering av utredningskorridor UA1. Det är viktigt att utbyggnadskorridoren inte begränsar trafikeringen till Postterminalen via Motala/Mjölbyspåret.

Hallsbergs kommun vill ha en fortsatt dialog när det gäller ovan berörda områden. I övrigt är det Hallsbergs kommuns uppfattning under hela den planeringsprocessen som pågått under ett flertal år att utredningsalternativen som förhindrar en utbyggnad av infartsgruppen till nya systemlängden 750 m inte kan förloras. I utredningsalternativet ska även redovisas hur en framtida förbindelse mellan godsstråket och Västra stambanan i västlig riktning kan etableras.

Teknik- och planförvaltningen föreslår kommunstyrelsen med godkännande av upprättat tjänsteutlåtande, besluta

Att Hallsbergs kommun vill ha en fortsatt dialog när det gäller viktiga utbyggnadsområden i anslutning till järnvägen som redovisades ovan och som redovisas på bilaga kartskisser.

Att utredningsalternativen inte förhindrar en utbyggnad av infartsgruppen till systemlängd 750 meter.

Att det i handlingarna bör redovisas hur en framtida förbindelse mellan godsstråket och västra stambanan i västlig riktning kan etableras.

Att utbredningsområdet ska begränsas till området mellan de båda röda linjerna i bifogade kartskisser.

Att inte begränsa trafikeringen till Postterminalen via Motala/Mjölby spåret.

Trafikverkets kommentarer

40.1 Trafikverket använder inkomna synpunkter i det vidare arbetet med ställningstagandet av lokaliseringsalternativ och efterföljande järnvägsplan.

Askersunds kommun			
Bilaga 41			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2014-01-10	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna 41.1 Askersunds kommun har inga synpunkter på att korridoren breddas, då de inte ser några direkta hinder.			
Trafikverkets kommentarer 41.1			

Statens Geotekniska Institut			
Bilaga 42			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2014-01-24	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna 42.1 Underlaget innehåller ingen geoteknisk eller miljögeoteknisk information. SGI hänvisar till föregående yttrande. En skillnad i förutsättningar är att korridoren UA3 har utgått. Korridoren UA1 har kompletterats med alternativet UA1:2 delvis i tunnel, strax väster om UA1. Det är oklart om Länsstyrelsen har tagit ställning till om projektet kan medföra betydande miljöpåverkan.			
Trafikverkets kommentarer 42.1 Alla utredningsalternativen medför betydande miljöpåverkan.			

Svevia			
Bilaga 43			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb	Datum 2014-01-17	Diarienummer TRV2013/2983

<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>43.1 Svevia bedömer att alternativ UA1 kommer att beröra täktens verksamhetsområde marginellt och att Trafikverket och Svevia kommer att komma överens. Svevia har ingen erinran mot korridor UA1. Svevia motsätter sig alternativ UA2 då det sannolikt innebär att täktverksamheten avbryts.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>43.1 Trafikverket använder inkommen synpunkt i det vidare arbetet med ställningstagandet av lokaliseringsalternativ.</p>			

<p>Skogsstyrelsen</p> <p>Bilaga 44</p>			
<p>Samrådstyp</p> <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Samrådsinbjudan</p> <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Datum</p> <p>2013-08-16</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>44.1 Skogsstyrelsen har inkommit med ett yttrande som anger nyckelbiotop, naturvärden, skog och historia för de olika alternativen, se inkommit yttrande. Skogsstyrelsen hänvisar även till sitt yttrande vid förstudien.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>44.1</p>			

Samrådshandling på remiss hos myndigheter och intresseorganisationer
2014-03-19 till 2014-04-24.

Inkomna yttranden

Sändlista för remiss, se bilaga 71 och informationsbrev, se bilaga 72.

<p>Bergstaten</p> <p>Bilaga 45</p>			
<p>Samrådstyp</p> <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss	<p>Samrådsinbjudan</p> <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb	<p>Datum</p> <p>2014-03-24</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>

<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna			
45.1 Bergstaten har inget att erinra			
Trafikverkets kommentarer			
45.1			

Hallsbergs naturskyddsförening			
Bilaga 46			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2014-04-09	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna 46.1 Det är svårt att med utgångspunkt från den enkla karta och den beskrivning vi fått att Bedöma konsekvensen av olika alternativ. Som vi ser det borde väl en utbyggnad intill den redan befintliga järnvägen skapa minst skador på naturen (alternativ UA1.l). Tidsförlusten pga. sänkt hastighet förefaller försumbar och utan ekonomisk betydelse även om man räknar i hundratals tåg per dag under flera decennier. Den sträckningen tillfredsställer också önskemålet om ökad rälsbunden persontransport till och från Åsbro. Alternativet UA1.2 förefaller vara ungefär lika acceptabelt ur natursynpunkt. Om man vill undvika ökad trafik genom Åsbro samhälle torde det västligaste alternativet (UA5) vara att föredra. Visserligen påverkas naturen en hel del, men naturreservat och rödlistade arter skadas inte så vitt vi kan se.			
Trafikverkets kommentarer			
46.1 Trafikverket använder inkomna synpunkter i det vidare arbetet med ställningstagandet.			

Havs och vattenmyndigheten			
Bilaga 47			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2014-01-01	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna			

47.1 Havs och vattenmyndigheten har inget att erinra.
Trafikverkets kommentarer
47.1

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap(MSB)			
Bilaga 48			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2014-04-22	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna			
48.1 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har inget att erinra.			
Trafikverkets kommentarer			
48.1			

Nerikes Brandkår			
Bilaga 49			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2014-04-15	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna			
49.1 Nerikes Brandkår har inget att erinra i detta skede.			
Trafikverkets kommentarer			
49.1			

Riksantikvarieämbetet			
Bilaga 50			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb	Datum 2014-04-22	Diarienummer TRV2013/2983

<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna 50.1 Riksantikvarieämbetet har inget att erinra			
Trafikverkets kommentarer 50.1			

Statens geotekniska institut(SGI) Bilaga 51			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2014-04-25	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna 51.1 SGI anser att UA4 är det alternativ som är mest problematiskt pga. grundvatten, även UA2 och UA5 kan ge problem pga. långa bergtunnlar.			
Trafikverkets kommentarer 51.1 Trafikverket använder inkomna synpunkter i det vidare arbetet med ställningstagandet.			

SMHI Bilaga 52			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2014-04-28	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna 52.1 Buller: SMHI menar att det är en fördel att inga nya områden utsätts för buller. Det vill säga UA1 föredras. 52.2 Luftmiljö: SMHI menar att det är viktigt att överföra transport från väg till järnväg och därför är UA1 och UA2 med hållplats i Åsbro att föredra. 52.3 Hydrologi: SMHI föredrar UA1 eftersom det redan är ett exploaterat område. Tunnlar utgör en risk för sänkning av grundvattenytan. SMHI menar att risk med extrem nederbörd ska belysas.			

<p>52.4 Framtida klimatet: SMHI menar att Trafikverket ska ta hänsyn till framtida klimat med högre temperaturer och större nederbörd.</p>
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>52.1 Buller: Trafikverket menar att det är en fördel att så få människor som möjligt blir utsatta för buller.</p> <p>52.2 Luftmiljö: Trafikverket är enig med SMHI, men den här järnvägssträckan syftar till att överföra gods från väg till järnväg. Hållplats i Åsbro är av marginell betydelse.</p> <p>52.3 Hydrologi: Trafikverket är klar över risken med sänkning av grundvattenytan vid byggande av tunnel. Risk vid extrem nederbörd ska belysas noggrannare i det fortsatta arbetet.</p> <p>52.4 Framtida klimatet: Trafikverket använder inkomna synpunkter i det vidare arbetet med ställningstagandet.</p>

<p>Svensk Energi</p> <p>Bilaga 53</p>			
<p>Samrådstyp</p> <p><input type="checkbox"/> Möte</p> <p><input type="checkbox"/> Skrivelse</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Remiss</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Samrådsinbjudan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Brev</p> <p><input type="checkbox"/> Annons</p> <p><input type="checkbox"/> Webb</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Datum</p> <p>2014-04-23</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>53.1 Svensk Energi påtalar problematiken med UA2 och förordar att annat alternativ väljs då Åsbro kursgård ej kommer att kunna fortsätta bedrivas om UA2 väljs.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>53.1 Trafikverket är medveten om behovet av en skola för byggande av kraftledningar.</p>			

<p>Tåg i Bergslagen(TIB)</p> <p>Bilaga 54</p>			
<p>Samrådstyp</p> <p><input type="checkbox"/> Möte</p> <p><input type="checkbox"/> Skrivelse</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Remiss</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Samrådsinbjudan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Brev</p> <p><input type="checkbox"/> Annons</p> <p><input type="checkbox"/> Webb</p> <p><input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ></p>	<p>Datum</p> <p>2014-04-15</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>54.1 Tåg i Bergslagen(TIB) önskar på sikt att ha timmesavgångar mellan Örebro och Linköping.</p> <p>54.2 En hållplats vid skolan i södra Åsbro är önskvärd. Järnvägsalternativen genom Åsbro är att föredra.</p>			

Trafikverkets kommentarer

54.1 Timmesavgångar för persontrafiken är Trafikverkets långsiktiga mål. Men persontrafiken är underordnad godstrafiken på denna sträcka. Det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som bestämmer tågstopp.

54.2 Hållplats vid skolan i Åsbro förutsätter att järnvägen dras igenom Åsbro. Om järnvägen dras utanför Åsbro kan hållplats lokaliseras i södra Åsbro (Estabo) nära väg 608.

Transportstyrelsen

Bilaga 55

Samrådstyp

- Möte
 Skrivelse
 Remiss
 Annat: <Ange typ>

Samrådsinbjudan

- Brev
 Annons
 Webb
 Annat: <Ange typ>

Datum

2014-04-04

Diarienummer

TRV2013/2983

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

55.1 Transportstyrelsen har inget att erinra.

Trafikverkets kommentarer

55.1

Åsbro kursgård

Bilaga 56

Samrådstyp

- Möte
 Skrivelse
 Remiss
 Annat: <Ange typ>

Samrådsinbjudan

- Brev
 Annons
 Webb
 Annat: <Ange typ>

Datum

2014-04-15

Diarienummer

TRV2013/2983

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

56.1 Åsbro kursgård är energibranschens utbildningscenter för linjebyggnad. Det är en fördel att den blir kvar. Det vill medföra stora kostnader att flytta skolan.

Trafikverkets kommentarer

56.1 Trafikverket använder inkomna synpunkter i det vidare arbetet med ställningstagandet. Om ställningstagandet medför flytt av skolan kommer Trafikverket att bekosta det.

Hallsbergs kommun			
Bilaga 57			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2014-05-02	Diarienummer TRV2013/2983
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>57.1 Beskrivning av förslaget</p> <p>För att öka kapaciteten och förbättra punktligheten vill Trafikverket på sikt bygga ut järnvägen mellan Hallsberg och Degerön till dubbelspår.</p> <p>Hallsberg-Stenkumla är en delsträcka av sträckan Hallsberg-Degerön och ingår som en del i detta projekt. Flera utredningar har genomförts tidigare i området och för delsträckan Hallsberg-Stenkumla (Åsbro) har ett omtag gjorts för att studera möjligheten att bygga ut till dubbelspår bland annat längs befintlig bana. Syftet med denna järnvägsplan är att resultatet ska utgöra ett beslutsunderlag för val av korridor på sträckan Hallsberg- Stenkumla.</p> <p>Sträckan Hallsberg-Stenkumla är en del av godsstråket genom Bergslagen och utgör en länk mellan Norra och Södra stambanan och har en viktig funktion för såväl den nationella som internationella godstrafiken. Sträckan är en av de mest trafikerade enkelspårsträckorna i landet och har otillräcklig kapacitet samt sträckor med kraftig lutning vilket medför att godståg regelmässigt måste ledas om, konsekvenserna av detta är betydande effektivitetsbrister och fördyrande transporter.</p> <p>Inom området studeras och jämförts fem olika utredningsalternativ (UA1.1, UA1.2, UA2, UA4 och UA5) med ett nollalternativ. Syftet med järnvägsplanen är att resultatet ska utgöra ett beslutsunderlag för val av korridor på sträckan Hallsberg – Stenkumla.</p> <p>Trafikverket kommer att fatta beslut om vilken korridor som kommer att studeras vidare under andra kvartalet 2014. Därefter kan arbetet med järnvägsplanen fortsätta. Utbyggnad av dubbelspår finns med i förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025. I förslaget finns medel avsatta för utbyggnad under åren 2020-2025. Regeringen kommer att ta ställning till den nationella planen under andra kvartalet 2014.</p> <p>Yttrande Helhet Hallsbergs kommun tycker att den presenterade utredningen är fyllig och upplevs hel- täckande.</p>			

Inget av de presenterade UA upplevs medföra avsevärda eller svåra konsekvenser som ej kan accepteras. Hallsbergs kommun är positiv till utbyggnaden oavsett vilket UA som väljs. Allra mest fördelaktigt bedöms dock UA5 vara för Hallsbergs kommun.

Som helhet bedöms UA5 utgöra minst störning för kringboende, naturvärden och friluftsliv, samtidigt som det medger störst tidsvinst för tågtrafiken. Föreslagen sträckning, kombinerat med ett långt tunnelavsnitt, bidrar till att begränsa påverkan. En oro finns dock att anläggandet av tunneln ska skada värdefulla naturmiljöer, och det är viktigt att arbetet utförs med stor hänsyn till ovanliggande miljöer.

Plan

Hallsbergs kommun har i sin gällande översiktsplan (antagen 16 maj, 2011) påtalat den kommande satsningen på godsstråket, och är förberedd på att mark behöver tas i anspråk för ett eventuellt nytt stråk.

Hallsbergs kommun hoppas att Trafikverket kan komma till ett snabbt beslut när det gäller val av UA. Kommunen håller på att planlägga ett område väster om Hallsbergsterminalen som är av stor vikt för lager- och logistikverksamhet med nära anslutning till järnvägen. Inte förrän ett UA är valt och de övriga släckts ut kan planarbetet fortsätta.

Trafik

Hallsbergs kommun ser fram emot den förbättrade förbindelsen söderut. Hallsberg har en lång tradition som järnvägsknut och mycket av näringslivet i kommunen är helt beroende av goda förbindelser. Trafikverkets ambitiösa satsningar på godsstråket ses därför som starkt positiva för kommunen.

Oavsett vilket UA som väljs, anser Hallsbergs kommun att möjlighet behövs för söderifrån kommande tåg att svänga västerut utan att passera Hallsbergs resecentrum – samt vice versa för västerifrån kommande tåg att svänga söderut mot Motala utan att passera Hallsbergs resecentrum. Det kan lösas exempelvis genom ett triangelspår någonstans mellan tätorterna Östansjö och Hallsberg.

Om ett sådant triangelspår eller motsvarande lösning skapas, kan – under förutsättning att det inte påverkar Hallsbergs framtid som knutpunkt för nationell järnvägstrafik – ”Långängspåret”, spår 101, tas bort. Det skulle i så fall öppna för en önskad expansion av Hallsbergs tätort, samt ge stora möjligheter för att utveckla friluftslivet söder om Hallsberg.

Näringsliv

Oavsett vilket UA som väljs, anser Hallsbergs kommun att tillgängligheten till våra stora järnvägsanknutna verksamheter – främst Posten och Hallsbergsterminalen – inte får skadas. Det är viktigt att framtida möjligheter till förbättrade anslutningar, bland annat planerade effektiviseringar såsom överlämningsbangård, eller infarts-/utfartsgrupper på 750 m längd, inte begränsas eller försvinner.

Natur- och friluftsliv

Flera UA och UA5 i synnerhet passerar under naturområden som kan vara känsliga för störningar, ha höga naturvärden och/eller stor betydelse för friluftslivet. Det är viktigt att tunneldragningen inte skadar värdena exempelvis genom vibrationer eller drastiskt förändrade grundvattenförhållanden. Hallsbergs kommun vill ingå i fortsatta diskussioner kring hur naturmiljöerna bäst kan skyddas eller kompenseras.

Teknisk infrastruktur

Länsstyrelsen samt berörda kommuner (bland annat både Askersund och Hallsberg) utreder möjlighet till en regional vattenförsörjning från Vättern. Två UA har studerats i projektet. Sannolikt väljs en tunnellsättning som är planerad långt utanför utredningsområdet för godsstråket, men vissa planerade överföringsledningar för vatten från Hallsberg till Östansjö och Laxå kan behöva synkroniseras med satsningen på godsstråket. Som ett alternativ till tunnellsättningen har dessutom en markledning norrut från Vättern till Hallsberg studerats, med planerad sträckning som kolliderar samt eventuellt sammanfaller med flera UA för godsstråket (UA2, UA4 och UA5). Länsstyrelsen i Örebro har ytterligare information om projektet.

Landskapsbild

Landskapsbilden i Hallsbergs kommun förväntas påverkas i relativt liten omfattning. UA1 är tänkt i en sträckning där järnväg till viss/stor del redan finns, medan UA2, UA4 och UA5 är tänkta i ny sträckning men nästan uteslutande under mark.

Hallsbergs kommun anser att de principer för hur ny järnväg ska avskärmas både visuellt och bullermässigt från omgivningen är bra och bidrar till att minska påverkan på landskapsbilden.

Störst påverkan på landskapsbilden sker i området där godsstråket ansluter mot västra stambanan. Det förväntas ske mellan Hallsberg och Östansjö i närheten av Rv50. Området är idag starkt påverkat av trafikanläggningar och teknisk infrastruktur, och klassas inte som känsligt.

Förslag till beslut

Teknik- och planförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta att anta ovanstående yttrande över järnvägsplan, val av lokaliseringalternativ Hallsberg-Stenkumla, Hallsbergs, Askersunds och Kumla kommuner, Örebro län, samrådshandling som sitt eget och överlämna detta till Trafikverket.

Trafikverkets kommentarer

57.1 Trafikverket noterar att Hallsbergs kommun förordar UA5 och tar det med sig i det fortsatta arbetet med ställningstagandet.

Naturvårdsverket

Bilaga 58

Samrådstyp

Möte

Skrivelse

Samrådsinbjudan

Brev

Datum

2014-05-07

Diarienummer

TRV2013/2983

<input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>58.1 Naturvårdsverket hänvisar till kommuner och Länsstyrelse i Örebro län.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>58.1</p>			

<p>Länsstyrelsen i Örebro län</p> <p>Bilaga 59</p>			
<p>Samrådstyp</p> <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Samrådsinbjudan</p> <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<p>Datum</p> <p>2014-05-06</p>	<p>Diarienummer</p> <p>TRV2013/2983</p>
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</p> <p>59.1 Efter att ha vägt samman skilda intressen förordar Länsstyrelsen att fortsatt planering utgår ifrån alternativ UA 5. Även alternativ UA 4 kan vara möjlig, men järnvägsplanen visar där bl.a. på en mycket komplicerad anslutning till Hallsberg och hydrogeologiska problem längre söderut.</p> <p>Samtliga alternativ innebär stora fysiska ingrepp i landskapet och påverkan på närboende kommer att bli betydande. De östliga alternativen (UA 1.1, UA 1.2 och UA 2) berör även mer befolkningstäta områden och spåren medför därför många nackdelar.</p> <p>Askersunds kommun, liksom Länsstyrelsen, förordar alternativ UA 5 och kommunen anger också att alternativ UA 1:2 kan vara möjlig om ändå ett alternativ genom Åsbro skulle väljas.</p> <p>Länsstyrelse vill särskilt peka på att Trafikverket måste ha ett gott samarbete och en samsyn med berörda kommuner inför fortsatt planeringsprocess.</p> <p>Sektorsvisa synpunkter</p> <p>Samhällssäkerhet</p> <p>Med ökad godstågstrafik ökar även transporter av farligt gods, vilket måste beaktas för samtliga alternativ. Utifrån samhällssäkerhetsperspektivet bedöms de alternativ som inte går via Åsbro tätort som mest lämpliga. Samma alternativ går även vid sidan av Tisaren som är en viktig vattentäkt. Denna tågsträcka är även idag en risk mot dricksvattenförsörjningen för Kumla och Hallsbergs kommuner.</p>			

Länsstyrelsens krisberedskapsfunktion har inte tillräcklig kompetens att bedöma säkerhetsaspekter för tunnlar och broar. Denna typ av bedömning överlämnas därför till räddningstjänsten.

Ur säkerhetssynpunkt, utan hänsyn till säkerhetsrisker med tunnlar och broar, anses alternativ 4 och 5 vara mest lämpliga.

Kulturmiljö

Ur kulturmiljösynpunkt påverkas kulturlandskapet minst av de alternativ som går längs med befintlig järnväg.

Det finns flest registrerade fornlämningar längs med den befintliga järnvägen beroende på tidigare utförd arkeologisk utredning. Inom de nya alternativen har inte någon arkeologisk utredning gjorts och med största sannolikhet kommer en sådan att resultera i fler funna fornlämningar.

Åsbro byggdes upp kring järnvägen och det finns således ett kulturhistoriskt värde i att behålla järnvägen genom samhället. Det är i detta fall viktigt att bevara Åsbro stationshus eftersom det, tillsammans med järnvägen, utmärker det äldre stationsområdet.

Vid val av alternativ 4 eller 5 kommer orörda miljöer påverkas i varierande grad och Västra Å kommer att påverkas betydligt. Kulturmiljön kring den gamla bergsmanshyttan Västra Å påverkas minst genom en järnvägsdragning i de västra delarna inom alternativ 4 och 5.

Föra att ytterligare klargöra hur kulturmiljön kommer att påverkas av arbetsföretaget behöver det valda utredningsalternativet bli föremål för en kulturmiljöanalys inom ramen för MKB samt en arkeologisk utredning enligt KML.

Miljö

Ur markföroreningsynpunkt vill Länsstyrelsen upplysa om den problematik och de kostnader en dragning genom Åsbro kan innebära för Trafikverket.

Inom korridoren pågår för närvarande fördjupade undersökningar av Åsbro nya och gamla impregneringsområden. Marken är kraftigt förorenad av främst arsenik och PAH:er efter den långvariga impregneringsverksamhet som skett på området, bl.a. med kreosot och CCA-medel (koppar, krom och arsenik). Föroreningarna finns ytligt i mycket höga halter (över gränsen för akuttoxicitet för arsenik) i större delen av området, men de finns också i vissa delområden ner till mer än 5 meters djup.

En eventuell sanering av området är mycket kostsam, bland annat på grund av de stora mängder förorenade massor som kan bli aktuella att sanera.

Ur bullersynpunkt är det svårt att värdera vilket alternativ som är att föredra. Att dra ny järnväg i ett idag "tyst" område (alternativ UA5 och UA4) har sina nackdelar då det skapas en olägenhet för boenden som hittills är vana vid en tystare miljö. Alternativen som går genom Åsbro innebär dock att betydligt fler personer kommer att höra tågen. Även om bulleråtgärder vidtas så att bullernivåerna kommer under de rekommenderade, kan människor fortfarande uppleva ljudet som störande.

Vatten

Ur vattensynpunkt förordas alternativ 5. Det är dock av största vikt att vidare utredning om påverkan på grundvattenförhållandena, som nämns på flera ställen i handlingen t.ex. under "11 Fortsatt Arbete", genomförs.

Kommer grundvatten att bortledas ska tillstånd för denna vattenverksamhet sökas hos Mark- och miljödomstolen.

Natur

Av de fem alternativ som presenteras i samrådshandlingen är utgångspunkten vid bedömningen från naturvårdssynpunkt följande, i prioritetsordning:

Det alternativ som innebär ingen eller minsta möjliga påverkan på skyddade områden som naturreservat och Natura 2000-områden.

Det alternativ som innebär ingen eller minsta möjliga påverkan på biotoper skyddade enligt förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken mm samt hotade arter.

Övriga naturvärden samt friluftsliv och landskapsbild.

Slutsatsen vid en analys blir då att alternativ 5 förordas i första hand och alternativ 4 i andra hand. Det bör beaktas, som det skrivs i samrådshandlingen (sidan 143), att "om hänsyn tas vid projektering av linjen kan några av de högre naturvärdena undvikas fysiskt". Följaktligen ska den slutliga mer exakta dragningen av järnvägsspåret inom vald korridor anpassas så att minsta möjliga skada uppstår på naturvärdena enligt de tre punkterna ovan.

I den slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit [REDACTED]

[REDACTED]

Trafikverkets kommentarer

59.1 Trafikverket noterar att Länsstyrelsen förordar UA5 och tar det med sig i det fortsatta arbetet med ställningstagandet.

Askersunds kommun			
Bilaga 60			
Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte		2014-05-06	TRV2013/2983

<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input checked="" type="checkbox"/> Brev		
<input checked="" type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Webb		
	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

60.1 Askersunds kommun vill tacka Trafikverket för en bra och mycket fyllig samrådshandling, som beskriver de fem utredningsalternativen på ett överskådligt och neutralt sätt.

Oavsett vilket av utredningsalternativen som i slutänden väljs är vi mycket måna om en fortsatt bra kontakt så att vi kan säkerställa att miljöpåverkan, buller och vibrationer samt annan påverkan på natur, boende och företagande görs på ett så lindrigt och klokt sätt som möjligt. Det som är bra för de breda massorna måste även ta hänsyn till miljö, företagare och den enskilde invånaren.

Ställningstagande

Askersunds kommun vill förordna utredningsalternativ 5. Detta alternativ framstår som det bästa för såväl miljö och kringboende som den fortsatta utvecklingen av järnvägen och näringen kring denna i Hallsberg.

Om det skulle bli aktuellt att ändå välja ett av de tre östliga alternativen 1:1, 1:2 eller 2 vill vi förordna alternativ 1:2 och bestämt motsätta oss alternativ 2. Detta då flera verksamheter i området skulle beröras mycket negativt av alternativ 2 och alternativet i övrigt inte framstår som attraktivt.

Nedan följer några infallsvinklar på effekter som järnvägsutbyggnaden kan föra med sig.

Boende och företagande

Även om avsevärt färre hushåll påverkas av en järnvägsdragning i de västliga lägena än de östliga, kommer den att drabba boende som i dag inte är berörda av järnvägen. Buller- och vibrationsdämpande åtgärder är mycket viktiga för att dessa boende inte skall drabbas av för stora olägenheter. Miljön runt Bladsjön måste beaktas extra noggrant.

I de östliga alternativen finns inom järnvägskorridoren relativt nyligen gjorda etableringar av djurstallar, tillhörande Västanå gårds verksamhet. Vi vill påpeka vikten av att dessa anläggningar ej lider skada av den nya järnvägen.

Tågstopp i Åsbro

Frågan om möjlighet till tågstopp i Åsbro har länge diskuterats. I de östliga alternativen skulle det ligga i Åsbro samhälle och i de västliga en bit söder om detsamma, vilket skulle minska dess funktion. Eftersom vi förordar utredningsalternativ 5 blir alltså frågan om ett tågstopp mindre aktuell än om järnvägen skulle dras genom Åsbro. Oavsett vilket utredningsalternativ som i slutänden väljs vill kommunen att järnvägen utformas

för att i framtiden kunna etablera ett tågstopp som på ett bra sätt betjänar Åsbrotrakten, även om det skulle ligga utanför den samlade bebyggelsen.

Bättre förutsättningar för kollektivtrafik

Då ett tågstopp i praktiken kan bli svårt att hantera i alternativ 5 vill kommunen att Trafikverket i projektet ser till att skapa bra förutsättningar för kollektivtrafikens och andra trafikslags anslutning till järnvägsstationen i Hallsberg. En viktig del av detta vore en ombyggnad av trafikplatsen på riksväg 50 vid Åsbros norra infart. I planerna för den förestående ombyggnationen av riksväg 50 avser Trafikverket att ansluta vägen från Karintorp till den aktuella korsningen. Ett förslag för att göra trafiken mellan Åsbro och Hallsberg smidig och säker vore att även "Blåbergakorsningen" drogs ned via en väg parallell med riksväg 50 till Åsbros norra infart. Hela korsningen skulle också utvecklas till en planskild trafikplats. Detta skulle underlätta för all trafik från Lerbäck, Karintorp och Åsbro till Hallsberg och denna trafik skulle aldrig behöva gå ut på den hårt trafikerade riksväg 50. Linjetrafiken med buss till Hallsberg skulle fungera mycket smidigare medan expressbussarna skulle kunna åka som idag. Parallellvägen skulle givetvis kompletteras med en gång- och cykelväg.

Det kan tyckas häpnadsväckande att argumentera för denna lösning i järnvägssamrådet, men i det trafikslagsövergripande tänkande som skall prägla dagens infrastrukturplanering ser vi det som naturligt att föra denna typ av resonemang.

Infrastrukturprojekten i vår kommun är stora, historiska och omvälvande. Vi ser fram emot att se resultaten av ett fortsatt gott samarbetsklimat och bra möjligheter för vår regions utveckling!

Trafikverkets kommentarer

60.1 Trafikverket noterar att Askersunds kommun förordar UA5 och tar det med sig i det fortsatta arbetet med ställningstagandet.

Sveriges geologiska undersökning(SGU)

Bilaga 61

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	2014-05-07	TRV2013/2983

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

61.1 SGU beskriver grundvattenförekomster och dess nomenklatur inom planområdet.
61.2 SGU önskar att hydrologiska utredningar görs till sådan detaljeringsgrad som behövs för att välja utredningsalternativ.

Trafikverkets kommentarer

61.1 Trafikverket tar med sig gällande nomenklatur i framtagandet av järnvägsplan.
 61.2 Grundvattenförekomst är viktigt vid val av utredningsalternativ. Trafikverket menar att utredningsmaterialet är tillräckligt för att ta beslut i val av korridor.

Boverket Bilaga 62			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2014-05-06	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna 62.1 Boverket har inget att erinra.			
Trafikverkets kommentarer 62.1			

Kumla Kommun Bilaga 73			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2014-04-22	Diarienummer TRV2013/2983
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna 73.1 Kumla kommuns översiktsplan antogs i februari 2011. Planer på dubbelspårsutbyggnad finns angivet i den aktuella översiktsplanen. Kumla kommun vill påtala att det kommunala naturreservatet Hult bör beaktas vid val av korridor. I övrigt har kommunen inget att erinra mot något av de utredningsalternativ som presenteras av Trafikverket, detta mot bakgrund att Kumla kommun berörs till så liten del och då planer på dubbelspårsutbyggnad finns i nu gällande detaljplan.			
Trafikverkets kommentarer 73.1 Trafikverket har tagit del av Kumla kommuns yttranden och kommer att beakta det i de fortsatta arbetet.			

Övriga samråd

Informationsblad för hela sträckan Hallsberg-Degerön skickas ut kontinuerligt cirka 4 gånger/år till boende i området längs sträckan.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jonas Victorin', written over a horizontal line.

Signatur: _____

Jonas Victorin

Projektledare

Bilagor

Bilaga 1 Minnesanteckningar samrådsmöte med Länsstyrelsen 2013-04-04

Bilaga 2-28 Inkomna synpunkter i samband med Samråd 2013-06-17

Bilaga 27 Svar på synpunkt nr 27:8, Karta Åsbro intresseförenings förslag med jordarter samt grundvatten

Bilaga 29-44 Inkomna synpunkter i samband med utökat samråd UA1.2

Bilaga 45-62 Inkomna yttrande på remiss under period 2014-03-19 till 2014-04-24

Bilaga 63 Remissammanställning, Förstudie

Bilaga 64 Minnesanteckningar samrådsmöte med Länsstyrelsen 2013-05-30

Bilaga 65 Minnesanteckningar samrådsmöte med Länsstyrelsen 2013-09-20

Bilaga 66 Samrådsmöte med Askersunds kommun, Åsbro intresseförening samt Sydnärkes byggförvaltning 2013-10-04

Bilaga 67 Annonсурklipp från Nerikes Allehanda

Bilaga 68 Sändlista för utskick av informationsbrev till berörda fastighetsägare

Bilaga 69 Sändlista samrådsremiss 2013-12-19

Bilaga 70 Informationsbrev UA1.2 samrådsremiss 2013-12-17 till 2014-01-24

Bilaga 71 Sändlista remiss 2014-03-19

Bilaga 72 Informationsbrev ang. remiss val av lokaliseringsalternativ

Bilaga 73 Yttrande från Kumla kommun



Trafikverket Örebro Besöksadress: Järnvägsgatan 7.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se