

FÖRSTUDIE

# Hallsberg – Degerön, Projekt dubbelspårsfunktion för Godsstråket genom Hallsberg

Hallsbergs kommun, Örebro län

Slutrapport: 2012-05-16

Diarienummer: TRV 2011/82126

Titel: Förstudie, Hallsberg - Degerön, Projekt dubbelspårsfunktion för Godsstråket genom Hallsberg

Diarienummer: TRV 2011/82126

Utgivningsdatum: 2012-05-16

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Gunnar Berglund, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Ralf Timmerman, Atkins Sverige AB

Tryck:

Distributör: Trafikverket, Klostergatan 23, 701 13 Örebro, telefon: 0771-921 921.

# Innehåll

1. BAKGRUND	6	6. ALTERNATIV	24
1.1 Dagens situation	6	6.1 Fyrstegsprincipen	24
1.2 Mål	7	6.2 Utredningsalternativ	26
1.3 Projekt mål	9	6.3 Bortvalda korridorer	30
1.4 Utvärderingsparametrar	10	7. EFFEKTER	31
1.5 Avgränsningar	10	7.1 Trafikering	31
1.6 Tidigare utredningar	10	7.2 Framtida utbyggnadsbehov	34
2. PLANERING OCH SAMRÅD	12	7.3 Resande, tillgänglighet och regional utveckling	41
2.1 Lagstiftning	12	7.4 Bebyggelse och kommunala planer	42
2.2 Trafikverkets planeringsprocess	12	7.5 Teknik	43
2.3 Tidplan	13	7.6 Produktion (byggskede)	43
2.4 Samråd	13	7.7 Driftskede	44
3. REGIONENS UTVECKLING	14	7.8 Ekonomi	44
3.1 Regionen kring Godstråket genom Bergslagen	14	7.9 Miljö	45
3.2 Hallsberg	14	8. RISK OCH SÄKERHET	46
3.3 Dagens och morgondagens tågtrafik	15	8.1 Riskobjekt	46
4. FYSISKA PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	16	8.2 Skadeobjekt	46
4.1 Kommunala planer	16	8.3 Riskslag	46
4.2 Byggnadstekniska förutsättningar	17	9. UTVÄRDERING	47
4.3 Miljö	17	9.1 Uppfyllelse av målen	47
4.4 Hallsberg - Åsbro	21	9.2 Samlad bedömning	47
5. FUNKTIONSANALYS	22	9.3 Fortsatt arbete	50
5.1 Funktionsmålet för tillgänglighet och jämställdhet	22	10. LÄNSSTYRELSENS BESLUT OM MILJÖPÅVERKAN	51
5.2 Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa	22	11. TRAFIKVERKETS STÄLLNINGSTAGANDE	53
5.3 Sammanfattande problembeskrivning	23	12. KÄLLOR	58

## Sammanfattning

Godstråket genom Bergslagen är en viktig järnvägssträcka mellan norra och södra Sverige. Sträckan mellan Hallsberg-Mjölby byggs i olika etapper ut till dubbelspår för att långsiktigt öka kapaciteten. I Hallsberg möts Godsstråket genom Bergslagen och Västra stambanan och där ligger också nordens största rangerbangård. Kapaciteten på Godsstråket genom Hallsberg kommer i framtiden bli en flaskhals för den pågående kapacitetshöjningen som sker på anslutande sträckor.

För att öka kapaciteten genom Hallsberg behöver dagens enkelspår byggas ut till dubbelspår. Denna förstudie utreder två

alternativa korridorer för spårutbyggnad som ska uppfylla trafikerings- och kapacitetskraven genom att skapa en dubbelspårskorridor. De två korridorerna har identifierats genom fyrstegsprincipen där olika åtgärder har utvärderats för att se om de uppfyller projektmålen. Vid sidan av de två korridorerna har ett nollalternativ beskrivits. Nollalternativet ska utgöra ett jämförelsealternativ och beskriver och analyserar effekterna av att inga åtgärder genomförs.

De två korridorerna bygger på att det tillkommande spåret placeras antingen norr eller söder om rangerbangården. De två

korridorerna har en gemensam, överlappande del i öster där båda korridorerna täcker in de östra anslutningarna för Godstråket genom Bergslagen och Västra stambanan genom Hallsbergs personbangård. Korridorerna illustreras i figur 1. Direkt väster om personbangården delas korridorerna i en nordlig och en sydlig korridor. Den nordliga korridoren går strax norr om och i anslutning till rangerbangården. Den södra korridoren ligger parallellt med Västra stambanan.

Korridorernas miljöpåverkan har studerats översiktligt. Båda korridorerna är likvärdiga utifrån miljösynpunkt. Inga särskilt utpekade



Figur 1. Illustration över de två utredda korridorerna

naturvärden påverkas negativt. Ett antal befintliga och tidigare verksamheter är potentiella källor till markföroreningar. Försiktighetsåtgärder måste vidtas för att inte riskera läckage till Hallsbergsåsens och Närkeslättnens vattenförekomster. Den trafikökning som en utbyggnad möjliggör, kan öka bullret från tågtrafiken samt i viss mån även vibrationsstörningarna. Dock medför den ökade kapaciteten på järnvägen att fler transporter kan flyttas från väg till järnväg vilket bidrar positivt till minskade utsläpp av klimatpåverkande gaser.

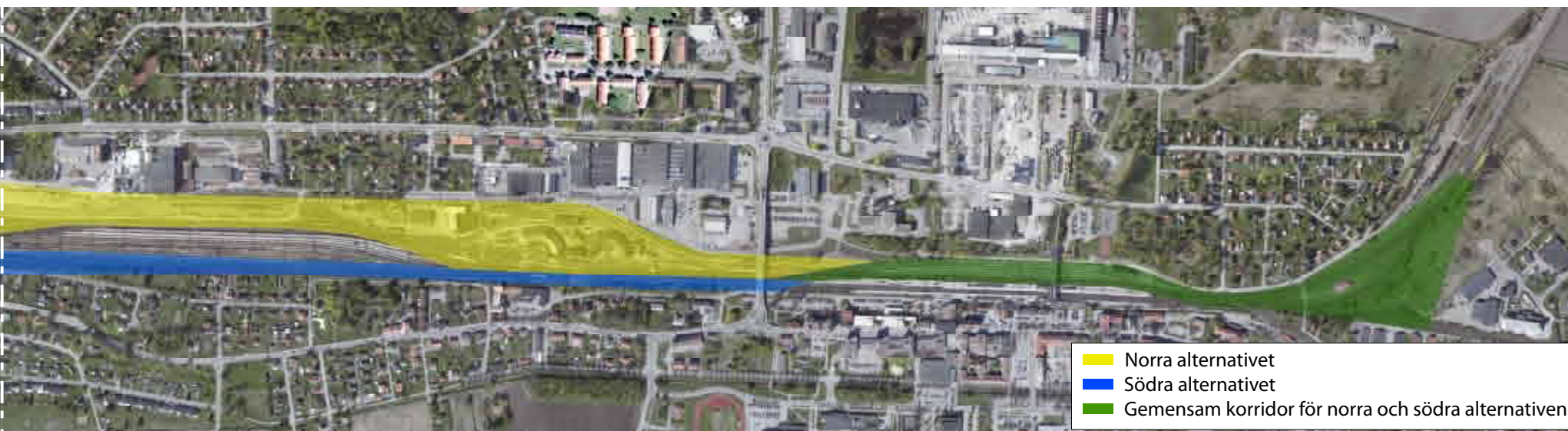
En utbyggnad inom den norra korridoren skapar en barriär genom området med

rangerbangården på ena sidan och bl.a. kombiterminalen och det planerade verkstadsområdet i Rala på andra sidan. Detta leder till konflikter med växlingsrörelser mellan rangerbangården och verksamheterna. Barriären kan förhindra både stora och successiva mindre utbyggnader av rangerbangården, alternativt kräver flytt av befintliga verksamheter för att kunna genomföras. Arbetsmiljö och säkerhet riskerar att bli lidande när arbete måste ske i närhet av ett tågspår avsett för högre hastighet.

En utbyggnad inom den södra korridoren påverkar inte framtida utbyggnadsmöjligheter

och leder inte till konflikter med växlingsrörelser. Däremot kan Västra stambanan behöva flyttas något i sidled vilket kan medföra störningar under byggtiden. Arbetsmiljö och säkerhet på rangerbangården under driftskedet påverkas inte av utbyggnad inom den södra korridoren.

Anläggningskostnaden bedöms vara likvärdig för båda korridorerna. I en tidigare framtagna samhällsekonomisk kalkyl har ett paket av åtgärder för Godsstråket bedömts vara lönsamt. Dubbelspårsutbyggnad i Hallsberg ingår i detta paket.



# 1. Bakgrund

## 1.1 Dagens situation

Godsstråket genom Bergslagen är en järnvägslinje som trafikeras av både gods- och persontrafik mellan Mjölby i söder till Storvik i norr. Banans totala längd är 31,1 mil. I dagsläget har två delsträckor dubbelspår, Motala – Degerön och Hallsberg – Frövi. Resterande bana är enkelspårig. Mellan Mjölby och Motala pågår byggnation för dubbelspår och mellan Frövi och Krampen pågår upprustningsarbeten av banan, se figur 2.

Kapaciteten på sträckan Mjölby – Hallsberg är kraftigt begränsad. Flertalet tåg tvingas gå en omväg via Katrineholm eller Falköping, vilket leder till ökade transportkostnader och förlängda transporttider på grund av kapacitetsbristen. Tågens punktlighet till och

från Hallsberg är låg. Sedan första halvan av 90-talet har Trafikverkets ambition varit att hela sträckan mellan Mjölby och Hallsberg ska byggas om till dubbelspår. Detta för att öka kapaciteten och i framtiden på ett effektivt sätt kunna köra godståg från Norrland till Göteborg och södra Sverige genom Bergslagen. På sträckan mellan Degerön och Hallsberg har en järnvägsutredning genomförts. På sträckan Åsbro – Degerön finns beslut om utbyggnad till dubbelspår.

Till godsstråket genom bergslagen ansluter även andra banor, se figur 3. Dessa är:

- Dalabanan - ansluter i Avesta Krylbo
- Norra stambanan - ansluter i Storvik
- Mäljarbanan - ansluter i Hovsta
- Bergslagsbanan - ansluter i Fagersta och Snyten
- Västra stambanan - ansluter i Hallsberg
- Södra stambanan - ansluter i Mjölby.



Figur 2. Pågående projekt längs Godstråket



Figur 3. Godsstråket genom Bergslagen och anslutande banor. Sverigekartan©Lantmäteriet

## 1.2 Mål

### 1.2.1 Transportpolitiska mål

Trafikverket verksamhet styrs av riksdagens transportpolitiska mål. (Prop. 2008/09:93 ”Mål för framtidens resor och transporter”). Enligt riksdagens beslut är det övergripande målet för transportpolitiken ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

Det övergripande målet stöds av två huvudmål: ett funktionsmål och ett hänsynsmål. För att uppfylla dessa huvudmål finns också ett antal preciseringar antagna.

#### Funktionsmålet:

Definitionen av funktionsmålet för tillgänglighet är följande: ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

För att uppfylla funktionsmålet för tillgänglighet bör följande preciseringar gälla:

- *Att möjliggöra fler och tätare tågtransporter på Godsstråket genom Bergslagen så att transportsystemet görs mer tillgängligt för medborgarna och näringslivet i regionen.*
- *God punktlighet för tågtrafiken längs Godsstråket vilket medför att förutsättningarna för en god framtida hållbar samhällsutveckling skapas då fler använder tåg som färdmedel.*
- *Kortare transporter och restider för både godstrafiken och persontrafiken. Förbättrade kommunikationer ökar tillgängligheten i regionen.*

#### **Hänsynsmålet:**

Definitionen av hänsynsmålet är följande: ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa”.

För att uppfylla hänsynsmålet bör följande preciseringar gälla:

- *Att minska transportsystemets miljöbelastning. Många transporter sker idag på ett sätt som skadar miljön. Om den globala miljöbelastningen ska kunna minska, måste utsläppen till atmosfären minskas jämfört med idag. Den transportefterfrågan som finns på Godsstråket genom Bergslagen, delen genom Hallsberg, bör tillgodoses på ett långsiktigt hållbart sätt.*
- *Skapa ett säkrare transportsystem på Godstråket genom Bergslagen, delen genom Hallsberg. Ingen ska riskera att dödas eller allvarligt skadas.*

#### **1.2.2 Nationella miljömål**

Riksdagen har antagit mål för miljö kvaliteten inom 16 områden, se faktaruta. I november 2005 lades miljö kvalitetsmålet ”Ett rikt växt- och djurliv” till de 15 som antagits i april 1999.

##### **Nationella miljömål:**

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giffri miljö
5. Skyddade ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv



### 1.2.3 Regionala mål med koppling till transport-systemet

I Länsplanen från Regionförbundet Örebro har regionala mål satts upp för en aktiv regionförstoring.

#### Inriktningsmål:

- Restiden med kollektivtrafik mellan kommunhuvudorter och Örebro ska minska avsevärt.
- Kollektivtrafikens andel av arbetspendlingsresorna ska öka kraftigt.
- Kollektivtrafiken inom vår region och storregion är ett mönsterexempel ur både miljö- och effektivitetssynpunkt.

#### Etappmål:

- År 2015 sker 25 procent av arbetspendlingsresorna med kollektivtrafiken.
- År 2015 finns ett linjesystem med stomnät i de mest trafikerade stråken.
- År 2020 drivs all kollektivtrafik med förnybara drivmedel.

### 1.2.4 Ändamål

Trafikverkets projekt Hallsberg - Degerön ska bidra till att:

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

### 1.3 Projekt mål

Målet med utbyggnaden av dubbelspårsfunktion på Godsstråket, delen genom Hallsberg, är att möjliggöra:

- **Fler godståglägen under de attraktiva tiderna på dygnet.**
- **En utökning av regionaltågstrafiken till ett tåg i timmen.**
- **En god punktlighet för såväl gods- som persontåg.**
- **Kortare transport och restider.**

## 1.4 Utvärderingsparametrar

Utifrån ändamål och projektmål har följande utvärderingsparametrar identifierats:

- Trafikering
- Framtida utbytnadsbehov
- Resande, tillgänglighet och regional utveckling
- Bebyggelse och kommunala planer
- Teknik
- Produktion
- Driftskede
- Ekonomi
- Miljö

Utvärderingen utifrån dessa parametrar framgår av kapitel 7, ”Effekter” och kapitel 9 ”Utvärdering”.

## 1.5 Avgränsningar

Sedan tidigt 1990-tal arbetar Trafikverket med planering, projektering och byggnation av kapacitetshöjande åtgärder på Godsstråket genom Bergslagen, mellan Hallsberg och Mjölby. Syftet med denna satsning är att kunna möjliggöra en ökad gods- och persontrafik. Passagen genom Hallsberg är central för att skapa denna kapacitetssökning. Fokus i denna förstudie ligger på Godsstråkets del genom Hallsberg.

Geografiskt är förstudien avgränsad till östra in/utfarten i Hallsberg i öst till och med infartsgruppen i väst.

Den behovsbedömning som görs av infrastruktur i denna förstudie bygger på Basprognos 2050 och studien Järnvägens roll i Transportförsörjningen som dåvarande Banverket tog fram för den framtida trafikutvecklingen.

## 1.6 Tidigare utredningar

Ett flertal utredningar, med olika inriktning och fokus, har tagits fram och nedan listas de för denna förstudie mest viktiga.

### 1.6.1 Spårteknisk studie 1648

Denna studie som genomfördes 2006 hade som syfte att studera en maximal bangårdsutbyggnad med en framtida möjlig utformning som medger 750 m långa spår. Fokus låg på att studera utformningar som maximerar kapaciteten inom bangården och dess anslutningar.

### 1.6.2 Tekniskt PM Spår 106 i Hallsberg

Under våren 2009 tog Tyréns, på uppdrag av Banverket, fram ett PM för att utreda

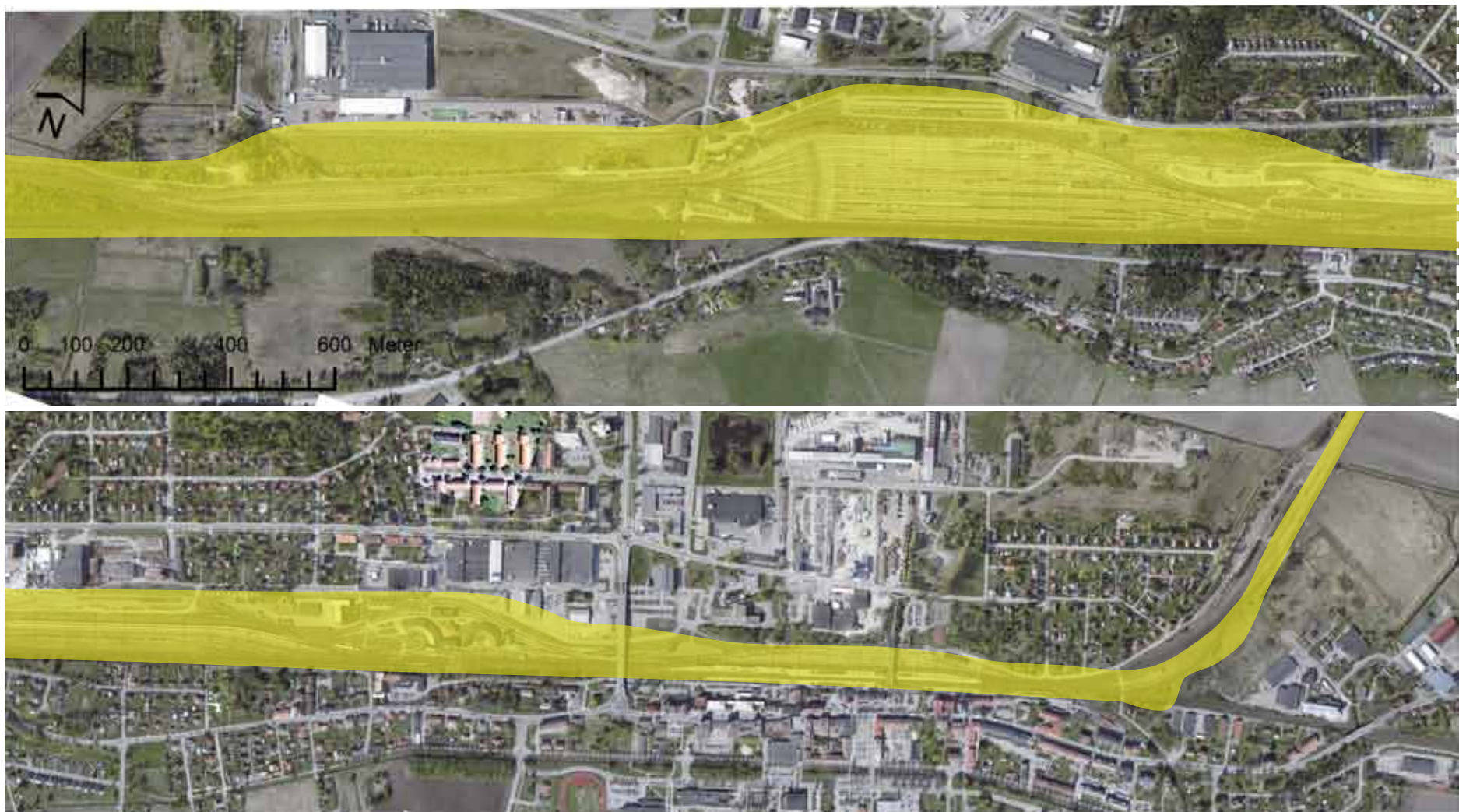
möjligheterna för ett nytt planerat spår 106 med tillhörande förbigångsspår genom Hallsbergs rangerbangård. Tanken var att godstrafiken österut ska kunna passera Hallsberg på norra sidan av bangårdsområdet och västerut på södra sidan.

### 1.6.3 Slutrapport Idéstudie Hallsberg

Denna idéstudie, framtagen av Transrail 2008, utredde de trafikkapacitetsproblem som finns i Hallsberg med omnejd och gav med utgångspunkt i dessa förslag på åtgärder. Omfattande studier gjordes av tidigare utredningar och ett flertal intervjuer genomfördes med aktörer i området. Idéstudien ringade in de problem och brister som fanns, och finns i Hallsberg gällande kapacitet. Utifrån detta togs olika översiktliga förslag på åtgärder fram och dessa har legat till grund för fortsatt arbete och inriktning för Banverket och Trafikverket.

### 1.6.4 Idéstudie Hallsberg, Dubbelspårsutbyggnad spår 105

Syftet med denna idéstudie, som togs fram hösten 2005, var att studera möjligheten att bygga ut spår 105, i södra delen till ett dubbelspår.



Figur 4. Illustration över korridor som krävs för en utbyggnad enligt maximal bangårdsutbyggnad enligt spårteknisk studie 1648. Övre bilden visar västra delen och nedre bilden östra delen.

## 2. Planering och samråd

### 2.1 Lagstiftning

Planering av järnväg följer en process som regleras i Lagen om byggande av järnväg. Denna lag innehåller flera bestämmelser av grundläggande natur som ska tillämpas vid planläggning av järnväg. I arbetet med förstudie ska hänsyn tas till både enskilda intressen och allmänna intressen såsom miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. Vidare ska järnvägens läge och utformning väljas så att ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Miljöbalken, Plan- och bygglagen, Kulturminneslagen och Väglagen är andra lagar som gäller parallellt med Lagen om byggande av järnväg. Miljöbalken samlar den centrala miljölagstiftningen och ska tillämpas så att:

- *Människors hälsa och miljön skyddas mot skador och oegentligheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan.*
- *Värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas.*

- *Den biologiska mångfalden bevaras.*
- *Mark, vatten och fysik miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt god hushållning tryggas.*
- *Återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås.*

Plan- och bygglagen reglerar bland annat detaljplanläggning som blir aktuellt vid byggande av järnväg. Kulturminneslagen innehåller bland annat bestämmelser för skydd av värdefulla byggnader liksom fornlämningar, fornfynd, kyrkliga kulturminnen och vissa kulturföremål. Länsstyrelsen är beslutsfattande myndighet gällande byggnadsminnesförklaring. Väglagen gäller för planering och byggnation av det statliga vägnätet. Lagen behöver tillämpas om allmänna vägar ska byggas i samband med förändringar av järnvägen.



Figur 5. Trafikverkets planeringsprocess.

### 2.2 Trafikverkets planeringsprocess

Planeringsprocessen består av några väldefinierade skeden. Arbetet fördjupas successivt från översiktliga studier i förstudien till detaljprojektering i järnvägsplanen. Resultaten från ett skede ger utgångspunkterna för nästa.

#### 2.2.1 Förstudie

Under förstudien identifieras och utreds de behov och problem som planeringen ska hantera. Tänkbara åtgärder inventeras för att kunna sälla fram vilka åtgärder som kan svara mot behoven och lösa problemen. Lösningarnas kostnader och nytta beskrivs. Syftet är att ta fram ett underlag för att kunna välja vilka lösningar som ska studeras vidare i en järnvägutredning. Vid utarbetandet av en förstudie samråder Trafikverket med berörd allmänhet, organisationer och myndigheter.

Efter samrådet ska länsstyrelsen bedöma om projektet kan antas få en betydande miljöpåverkan.

Utifrån sammanvägning av förslagets konsekvenser och inkomna synpunkter under arbetets gång fattar Trafikverket beslut om den fortsatta planeringen. De berörda kan när som helst under planeringsprocessen yttra sig om Trafikverkets pågående arbeten.

### **2.2.2 Järnvägsutredning**

I arbetet med en järnvägsutredning prövas, analyseras och utvärderas åtgärder som identifierats i förstudien. Syftet med utredningen är att ta fram ett underlag för beslut om vilken åtgärd som är den mest lämpliga. I järnvägsutredningen ingår en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska godkännas av länsstyrelsen. Finns endast ett alternativ från förstudien genomförs i regel ingen järnvägsutredning. Om endast ett alternativ finns kan projektet gå direkt från förstudie till järnvägsplan.

För järnvägsanläggningar som är mer än fem kilometer långa och som ska trafikeras av fjärrtrafik föreskriver Miljöbalken 17

kap att regeringen ska pröva tillåtligheten. Järnvägsutredningen ligger till grund för denna prövning. Om regeringen ger tillåtlighet till en spårutbyggnad kan utbyggnaden inte hindras utan bara modifieras genom andra myndighets- eller domstolsbeslut.

### **2.2.3 Järnvägsplan**

I järnvägsplanen bearbetas och utformas den valda lösningen i detalj. I planen preciseras bland annat hur mycket mark som behövs till anläggningen och hur det är tänkt att genomföra projektet. Med stöd av järnvägsplanen löses frågor om hur marken ska göras tillgänglig och hur eventuella intrång regleras. Även järnvägsplanen ska innehålla en MKB.

### **2.2.4 Bygghandling**

I bygghandlingen tas projektets slutgiltiga tekniska utformning fram. Denna måste överensstämma med järnvägsplanen, endast obetydliga avvikelser tillåts. Om större avvikelser eller förändringar görs i projektet kan det bli nödvändigt att ändra planen eller att upprätta en ny.

### **2.2.5 Byggskede**

Järnvägen byggs i enlighet med bygghandlingen.

## **2.3 Tidplan**

Arbetet med förstudien inleddes under hösten 2011 och planeras att färdigställas under andra kvartalet 2012. Hur lång tid planeringen tar efter detta beror till stor del på eventuella överklaganden samt hur finansieringsfrågorna kan lösas. Byggtiden bedöms i detta skede till cirka tre år.

## **2.4 Samråd**

Under hösten 2011 inleddes samråden genom möten mellan Hallsbergs kommun och Trafikverket för att tidigt stämma av projektets inriktning.

Samråd med allmänheten och intresseorganisationer hölls den 10 november 2011. Under samrådstiden har fyra synpunkter inkommit. Samrådsredogörelsen bifogas denna förstudie.

## 3. Regionens utveckling

### 3.1 Regionen kring Godstråket genom Bergslagen

Godstråket genom Bergslagen sträcker sig genom fem län: Östergötlands län – Örebro län – Västmanlands län – Dalarnas län – Gävleborgs län. Det aktuella området som denna förstudie berör ligger i Örebro län och Hallsbergs kommun.

I Örebro län bor totalt omkring 278 000 personer (2009). Befolkningens sammansättning har stor betydelse för en regions förmåga till försörjning och tillväxt. Örebro län kommer under de närmaste åren få en ökad andel ålderspensionärer och gå mot en utveckling med en minskad andel personer i arbetsför ålder. För en regions tillväxt är andelen sysselsatta av den arbetsföra befolkningen betydelsefull. Arbetspendlingen sker till största delen inom länet, även om det finns ett stort dagligt utbyte av arbetskraft med Stockholmsregionen.

Med sitt geografiska läge har Örebro län närhet till flera storstäder. Detta innebär att

många människor kan nås via förhållandevis korta avstånd. En linje från Sankt Petersburg till Oslo via Helsingfors, Stockholm och Örebro omnämns i många sammanhang som ett tillväxtstråk. Detta innebär att Örebro län genom sitt geografiska läge har konkurrensfördelar gentemot många andra regioner. Dessa fördelar kan utvecklas och förstärkas genom investeringar i infrastrukturen för transporter av människor, gods och information.

Länet har en väl utbyggd tåginfrastruktur för gods- och persontrafik. Persontågtrafiken har framförallt knutit Stockholm och Mälarenregionen närmare Örebro län. För godstrafiken är i synnerhet den nybyggda kombiterminalen i Hallsberg betydelsefull. Med en modern kombiterminal kan transporttiden, både utrikes och inrikes förkortas betydligt. Dessutom innebär kombiterminalen att godstrafiken kostnads- och tidsmässigt kan konkurrera med lastbilen till exempelvis Tyskland och Italien.

Att möjliggöra effektiva och resurssnåla transporter av personer och gods är en förutsättning för näringslivsutveckling, jämställdhet, kompetensförsörjning och en

god miljö. En fortsatt utveckling av effektiva transportlösningar och att minska trafikens negativa miljöpåverkan är därför viktig för en hållbar utveckling i länet.

I Utvecklingsstrategi och Regional översiktsplan för Örebro är ett mål för Örebroregionen att ha den snabbaste sysselsättningstillväxten i riket inom logistiksektorn år 2015.

### 3.2 Hallsberg

Hallsbergs kommun har sedan 90-talets början haft en negativ befolkningsutveckling. Under perioden 2003 till 2005 minskade befolkningen med 0,9%. Bara Laxå kommun i Örebro län har under samma period haft en snabbare avfolkningstakt i länet. Antalet arbetstillfällen i Hallsbergs kommun har ökat och kommunen har enligt översiktsplanen en nettoinpendling på nästan 500 personer.

Hallsbergs kommun redovisar i översiktsplanen hur ett Logistikcentrum kan utvecklas samtidigt som ett Verkstadscentrum, för underhåll och reparation av lok och vagnar, kan etableras i anslutning till bangården utan konflikt med varandra.