

I översiktsplanen för Hallsbergs kommun anges en vision att ”Hallsbergs kommun ska, i samverkan med regionen, fortsätta utvecklingen till att vara ett centrum för logistik av internationell klass.”

3.3 Dagens och morgondagens tågtrafik

Hallsberg är knutpunkt mellan Västra Stambanan och Godsstråket genom Bergslagen. Båda dessa stråk trafikeras av såväl persontåg som godståg. Västra Stambanan har sedan tidigare dubbelspår. Norr om Hallsberg personbangård är Godsstråket utbyggt till dubbelspår. Inom Hallsberg väster om personbangården är Godsstråket i princip enkelspårigt med trafik huvudsakligen på ett spår. Sträckan trafikeras idag av cirka 40 godståg och 16 persontåg per dygn.

Den pågående dubbelspårsutbyggnaden av Godsstråket genom Bergslagen innebär för Hallsberg att dubbelspårsfunktion behöver anordnas från personbangårdens östra anslutningar till nytt dubbelspår söderut mot Mjölby. Förutom person- och godstågstrafiken på Västra Stambanan och på Godsstråket genom Bergslagen förekommer omfattande lok- och vagnförflyttningar mellan

bangårdsområdets olika delar samt dessutom tågtrafik till kombiterminal och annan ansluten infrastruktur.

3.3.1 Framtida trafik och trafikeringskrav

Trafikverket har nyligen tagit fram en ny basprognos med sikte på år 2050. Denna prognos som redovisas i tabell 3 visar på en fortsatt ökad tågtrafik.

Utifrån dessa prognoser är det tydligt att kraven på en ökad kapacitet på Godsstråken genom Hallsberg kommer att öka.

En bedömning av antalet tåg som ska stanna i Hallsberg för rangering är ungefär följande:

- 40 % av tåg från Kumla ska till rangering.
- 55 % av tåg från Åsbro ska till rangering.
- 35 % av tåg från Laxå ska till rangering.
- 40 % av tåg från Katrineholm ska till rangering .

Bana	Resrelation	Godståg	Persontåg	Totalt antal tåg per dygn
Västra stambanan	Katrineholm - Hallsberg	35	112	147
Västra stambanan	Hallsberg - Laxå	98	148	246
Godsstråket genom Bergslagen	Örebro - Hallsberg	100	86	186
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg - Motala	61	16	77

Tabell 1. Bedömt antal gods- och persontåg per dygn genom Hallsberg år 2050 enligt basprognos 2050.

4. Fysiska planeringsförutsättningar

4.1 Kommunala planer

Den nya översiktsplanen för Hallsbergs kommun antogs den 16 maj 2011. I översiktsplanen anges bland annat kommunens utbyggnadsplaner. I detta avsnitt redovisas de utbyggnadsplaner kommunen har som ligger inom förstudiens influensområde.

Nordväst om förstudieområdet planeras ”Logistikcentrum Hallsberg”. Området är särskilt prioriterat för företag med inriktning på lagerhantering, distribution och logistik. I området pågår planarbete för att möjliggöra utbyggnad av ett terminalområde och spåranslutet industriområde.

Söder om ”Logistikcentrum Hallsberg” uppför Posten en ny brevterminal. projektet byggstartades hösten 2011 och beräknas vara färdigställt under 2013.

Nordöst om förstudieområdet, i Rala, planeras ”Verkstadscentrum Hallsberg”. I detta område ska bland annat depåområde med verkstäder för lok- och vagnsunderhåll samt tillhörande komplementbyggnader inrymmas. Ytor som är reserverade för framtida industrietablering omfattar totalt 200 ha. För Rala planeras en etapputbyggnad av spårkapaciteten som tar höjd för uppemot 120 tågrörelser per dygn.

Cirka 1 kilometer både norr och söder om järnvägen möjliggör översiktsplanen för bostadsbebyggelse. Ytor som är reserverade för framtida bostadsbebyggelse omfattar totalt 145 ha. Det tätortsnära jordbruket minskar och sammanhängande grönstråk föreslås.



Figur 6. Orienteringskarta och kommunala planer.

4.2 Byggnadstekniska förutsättningar

Beskrivningen nedan är översiktlig och baseras på jordartskartan samt tidigare undersökningar.

Marken i området består överst av fyllning med varierande tjocklek upp till ca 2 m, lokalt mer vid bankfyllningar. Fyllningsmaterialet består mest av grus och makadam.

Under fyllningen består marken i områdets östra del av postglacial lera. Här finns även ett stråk av isälvsediment direkt söder om befintliga spår. Den naturligt lagrade jorden i områdets mellersta del består överst av skikt med silt, sand och lera. Skikten underlagras av mer genomgående lera. Vid området kring Älbergsvägen består jorden av morän och glacial lera. I västra delen av området består jorden huvudsakligen av sand men söder om befintliga spår finns även ett område med morän.

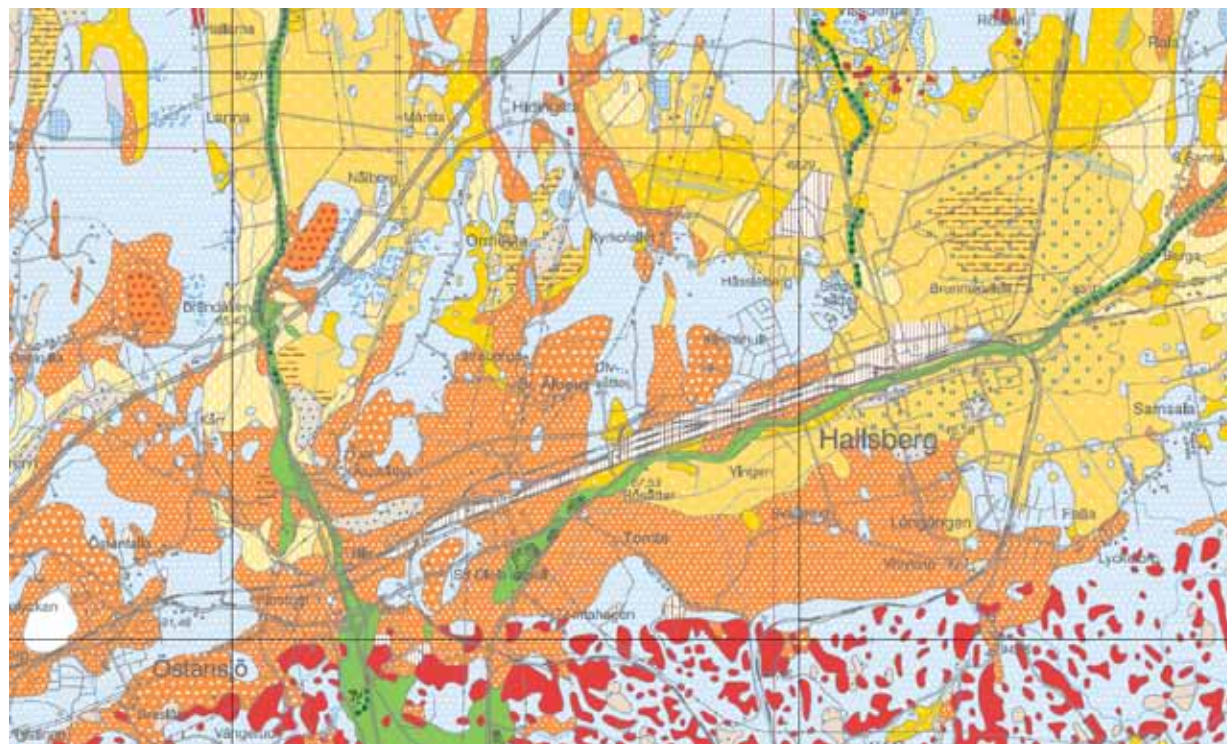
4.3 Miljö

4.3.1 Landskap och naturmiljö

Hallsbergs centralort har utvecklats från ett mindre stationssamhälle som etablerades i samband med stambanans invigning 1862 till

ett länsdelscentrum. Området kring bangården domineras av industri- och bostadsbebyggelse. Söder om bangården breder ett öppet jordbrukslandskap ut sig och omgärdar Hallsbergs centrala delar. Nordväst om bangården ligger ett skogsområde som sträcker sig ca två km norrut.

Inga särskilda naturvärden finns inventerade inom förstudieområdet enligt Skogsstyrelsens hemsida Skogens pärlor. Naturreservat Tomta hagar ingår i EU-nätverket Natura 2000. Reservatet ligger ca 750 m söder om bangården, vid foten av den förkastningsbrant där Närkeslätten möter södra Närkes skogstrakter.



Figur 7. Utsnitt ur jordartskartan. © SGU

4.3.2 Kulturmiljö

Det finns fornminnen väster och norr om förstudieområdet, både enstaka objekt och ytor. Ett antal fasta fornlämningar i form av boplatser och smideslämningar finns belägna vid Stora Älberg, direkt väster om Älbergsvägen. Norr om bangården finns en utpekad bytomt med odlingsrösen och även ristningar i sten. Söder om spåren finns en milstolpe som restaurerades 1995. Vid Stortorget finns ett byggnadsminne i form av en sekelskiftesvilla, Bergööska huset, ritat av arkitekt Ferdinand Boberg, se nr. 7 i figur 8.

Hallsbergs stationshus och intilliggande byggnad med järnvägsrestaurangen är skyddade byggnadsminnen, se nr. 6 i figur 8. Den nuvarande stationsbyggnaden i tegel uppfördes 1886. Restaurangbyggnaden byggdes som järnvägshotell 1864 och är

den äldsta byggnaden i stationsområdet. De gamla gårdarna i Ulvsätters industriområde har traditionell uppbyggnad. Deras läge i samhällets utkant ger en bild av hur samhället har haft kontakt med den gamla jordbruksbygden. De har därför värde för den lokala kulturhistorien.

Den stora bangården fick sin nuvarande omfattning 1918-23. Den dominerar samhället i och med att den ger en tudelning som är svår att överbrygga, men ger också Hallsberg identitet. Vid järnvägsområdet finns en samlad äldre miljö kring de två lokstallarna som byggdes vid de två tidigare utbyggnaderna av bangården, på 1890-talet och omkring 1910.

Området Vingen – Egna hem har stort lokalt kulturhistoriskt intresse som exempel på tidig samverkan mellan invånarna i föreningen och på välbevarad samlad 1910-20-talsbebyggelse.

I Västra centrumområdet finns den äldsta bevarade bebyggelsen. Här finns bland annat den unga (1944) och väl sammanhållna kyrkomiljön vilken har ett regionalt kulturhistoriskt värde. Här finns även annan tidstypisk bebyggelse från 1800-talet och 1900-talets början. Denna bebyggelse har högt lokalt kulturhistoriskt värde.

Ett gammalt sädesmagasin uppfört 1917 finns beläget väster om Lokvägen. Till den bärande konstruktionen med pelare och bjälklag i trä lades en fasad utformad av arkitekten Erik Gunnar Asplund. Husets markerade takfötter för tankarna till österländska paviljonger, vilket också inspirerade arkitekterna kring 1920. Byggnaden har ett regionalt kulturhistoriskt intresse.



Figur 8. Föreordade områden och byggnadsminnen inom utredningsområdet.

4.3.3 Buller

Buller definieras som oönskat eller störande ljud. Vilka ljud som uppfattas som buller varierar från person till person och påverkas av ljudets styrka och frekvens. De besvär som buller kan orsaka hos människor är bland annat sömnstörningar, inlärnings- och koncentrationssvårigheter, minskad trivsel samt svårigheter att uppfatta samtal.

Ljudalstring från järnväg beror på flera faktorer, bland annat trafikmängd, tågens hastighet, längd och tyngd, spårets utformning, markförhållanden och topografi. Den främsta ljudkällan på tåg är hjulens kontakt med rälsen, men även andra rörliga delar av lok och järnvägsvagnar alstrar ljud. Ljud från rangering är ytterligare en källa till bullerstörningar inom utredningsområdet.

I Sverige beskrivs buller från järnvägstrafik främst med två mått, ekvivalent och maximal ljudnivå. Den ekvivalenta ljudnivån är medelljudnivån under en viss tidsperiod och den maximala ljudnivån är den högsta momentana ljudnivån under en viss tidsperiod, till exempel ett dygn. Den maximala ljudnivån ändras inte med trafikmängden utan bestäms av det tåg som bullrar mest.

Riksdagen har beslutat om riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas i och vid bostäder vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur (Regeringens proposition 1996/97:53, Infrastrukturinriktning för framtida transporter). Med planeringsfallet ”väsentlig ombyggnad av bana vid bebyggelse” avses t.ex. sidoflyttning av banan för bättre linjeföring, byggande av ny bro, breddning från enkel- till dubbelspår eller ännu flera spår samt kapacitetsupprustning av bana. Här avses inte normalt banunderhåll och byte av förbrukat materiel. Riktvärdena är:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus (vid uteplats)
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Om det inte går att reducera utomhusnivån till riktvärdena bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Trafikverket har genomfört mätningar av buller i bostäder intill Hallsbergs bangård. Bostäderna har valts för att vara representativa för området. Urvalet gjordes i samråd med Miljökontoret i Hallsbergs kommun. De uppmätta bullernivåerna överskrider riktvärdena för planeringsfallet ”Väsentlig ombyggnad” i Trafikverkets policy. Bullret överskrider även de högsta acceptabla värdena som anges i policyn. Hos de boende som haft överskridna riktvärden har fasadåtgärder genomförts där så önskats.

4.3.4 Vibrationer

Järnvägstrafik kan ge upphov till vibrationer. Vibrationsalstringen beror bland annat på tågens längd och hastighet, markens fasthet samt hjulens och rälsens skick.

Trafikverket har genomfört mätningar av vibrationer i bostäder intill Hallsbergs bangård (SCC Akustik, rapport nr 970497-094:1). Bostäderna har valts för att vara representativa för området. Urvalet gjordes i samråd med Miljökontoret i Hallsbergs kommun. Resultatet av mätningarna visar att vibrationerna inte överskrider Trafikverkets högsta acceptabla värden i någon bostad.

4.3.5 Förorenad mark

Naturvårdsverket har arbetat fram en metodik för inventering och riskklassning av förorenad mark. Metoden kallas för MIFO-modellen, vilket står för Metod för Inventering av Förorenade Områden. MIFO-klassningen delas in i fyra riskklasser:

- Riskklass 1 - Mycket stor risk för människors hälsa och miljön.
- Riskklass 2 - Stor risk för människors hälsa och miljön.
- Riskklass 3 - Måttlig risk för människors hälsa och miljön.
- Riskklass 4 - Liten risk för människors hälsa och miljön.

Det finns ett antal MIFO-klassade förorenade områden i anslutning till utredningsområdet, se figur 8. Dessa områden är:

- 17. Esso Tomta, riskklass 4
- 18. Garverideponi Tomta, riskklass 4
- 19. Rangerbangården Hallsberg, riskklass 3
- 20. Hallsbergstvädden, riskklass 3
- 21. Björns Kem. Tvätt AB/ Kemexpress, riskklass 3

Det förekommer även ett flertal kända, icke klassade områden inom utredningsområdet.

4.3.6 Vatten

Två vattenskyddsområden finns i anslutning till Hallsbergs bangård. Vattentäkten i Hallsberg är sedan många år tagen ur drift enligt Länsstyrelsen Örebro län.

Inom utredningsområdet finns det tre grundvattenförekomster, Hallsbergsåsen, Närkeslätten och Lybby, enligt figur 9.

- *Hallsbergsåsen, sand- och grusförekomst. Denna porakvifer löper längs med bangården och kan ses som det smala fältet i bildens mitt. Den kemiska och den kvantitativa statusen*

är i dagsläget god. Risk finns dock att kemisk status inte uppnås 2015.

- *Närkeslätten, ljusblå i bilden, är en sedimentär bergförekomst. Den kemiska och den kvantitativa statusen är i dagsläget god. Risk finns dock att kemisk status inte uppnås 2015.*
- *Lybby, lila i bilden, är en sedimentär bergförekomst. Den kemiska och den kvantitativa statusen är i dagsläget god och bedöms vara så även 2015.*

Gamla tegeldammen vid Rala industriområde har dagvattenpåverkan från bland annat bangården. Det medverkar till ökad belastning på Ralaån, vilken i sin tur mynnar i Kumlaån.



Figur 9. Vattenförekomster inom utredningsområdet.

4.3.7 Luftföroeningar och klimat

Det är generellt positivt för luftkvaliteten och klimatet att transporter förs över från lastbil till järnväg. Det potentiella problemet med partiklar från järnvägstrafiken bedöms bli försumbart eftersom det inom förstudieområdet inte finns några tunnlar eller andra slutna rum där luftkvalitetsproblem skulle kunna uppstå.

Det finns miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, för att skydda människors hälsa bör årsmedelvärdet av inandningsbara partiklar (PM10) inte överskrida 40 mikrogram/m³. Dessa gränsvärden för partiklar klaras med god marginal i Hallsberg där årsmedelvärdet PM10 idag (2011) uppgår till ca 11 mikrogram/m³.

4.4 Hallsberg - Åsbro

Trafikverket genomför en förstudie för dubbel-spårutbyggnad på Godsstråket alldeles söder om Hallsberg fram till Åsbro. Sträckan har även tidigare utretts i både förstudie och järnvägsutredning, och ett flertal korridorer har då tagits fram som dessvärre har bedömts bli mycket dyra. I den nuvarande förstudien har planeringsförutsättningarna ändrats för att kunna hitta billigare lösningar. Förstudien pågår för närvarande.

5. Funktionsanalys

Funktionsanalysen omfattar bristanalys, problemanalys och analys av vad som fungerar bra inom nuvarande transportsystem. Analysen ställs här i relation till de transportpolitiska målen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa. Det övergripande transportpolitiska målet är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Detta är sedan uppdelat i de två delar ”Funktionsmål”, som innefattar tillgänglighet och jämställdhet, och ”Hänsynsmål” som innefattar säkerhet, miljö och hälsa.

5.1 Funktionsmålet för tillgänglighet och jämställdhet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. 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. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga

likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hallsberg är en viktig knutpunkt för järnvägstrafiken på Västra stambanan och Godsstråket. Flera tåg har sin start- och slutpunkt här och stora mängder gods hanteras i Hallsberg, där det antingen rangeras för vidare transport eller lastas om till andra trafikslag. De många tågrörelserna mellan rangerbangården, Västra stambanan och Godsstråket skapar konflikter mellan långsamtgående godstrafik inom Hallsberg och den mer snabbgående gods- och persontrafiken med andra målpunkter än Hallsberg. Detta får negativa effekter på punktligheten och tillförlitligheten. Detta medför att tåg tidvis tvingas omledas och det skapar längre transporttider och högre transportkostnader.

Med sin viktiga funktion som knutpunkt är järnvägens kapacitet i och kring Hallsberg central för kapaciteten på anslutande banor. Eftersom det finns ett tydligt mål om att öka mängden gods som transporteras med järnvägen, kommer Godsstråkets del genom Hallsberg att i framtiden utgöra en flaskhals för hela Godsstråket. Detta får även stora effekter på persontågstrafiken på banan eftersom även

dess möjlighet till en ökad trafik begränsas av den kapacitet som finns i befintlig infrastruktur. Långsiktigt kommer denna flaskhals som uppstår att ge effekter på näringslivets chans till utveckling då tillgången på kapacitetsstark och tillförlitlig infrastruktur är central för möjligheten att skapa tillväxt.

5.2 Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Med en ökad transportefterfrågan kommer, om inga åtgärder vidtas på Järnvägsnätet och i detta fall på Godsstråket genom Hallsberg, fler transporter ske med last- eller personbil. En sådan utveckling antas ha en negativ inverkan på och bidra till att inte klara hänsynsmålet. Med fler transporter på vägarna ökar miljö- och hälsovådliga emissioner. Med anledning av detta är det angeläget att öka kapaciteten på

Godsstråket genom Hallsberg för att bibehålla och öka järnvägens konkurrenskraft som transportmedel för gods- och persontrafik i denna region. Med Hallsbergs centrala roll i Sveriges järnvägssystem antas kapacitetsbrister här få stor effekt på anslutande banor och vidare långt utanför det område denna förstudie behandlar.

5.3 Sammanfattande problembeskrivning

Utifrån de kapacitetsbrister som finns för Godsstråket genom Hallsberg kan det konstateras att denna sträcka kommer att utgöra en flaskhals för regionens gods- och persontrafik. De prognoser som tagits fram för gods- och persontrafiken pekar på ett ökat resande och fler godstransporter. För att kunna möjliggöra detta krävs en ökad kapacitet på Godsstråket genom Hallsberg. Om åtgärder inte vidtas för att öka kapaciteten antas järnvägens konkurrenskraft gentemot vägtransporter minska och detta bidrar till att skapa negativa miljökonsekvenser. Vidare kommer näringslivets möjlighet till utveckling och tillväxt att begränsas.

6. Alternativ

6.1 Fyrstegsprincipen

Trafikverket har i samband med framtidsplanen 2004 - 2015 fått regeringens uppdrag att utveckla och tillämpa fyrstegsprincipen när åtgärder i järnvägssystemet utreds. Fyrstegsprincipen är ett brett förhållningssätt där studier av alternativa lösningar eftersträvas. Enklare åtgärder och säkrare eller miljövänligare alternativ ska i första hand väljas framför större ombyggnadsåtgärder.

De fyra stegen som ska följas och deras fokus är:

Steg 1 - Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt

Steg 2 - Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt system

Steg 3 - Förbättringsåtgärder av befintligt system

Steg 4 - Nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder

6.1.1 Möjliga åtgärder enligt steg 1

Steg 1 fokuserar på åtgärder som kan förändra resefterfrågan eller på annat sätt minska belastningen på infrastrukturen. Exempel på sådana åtgärder är:

- Stads- och bebyggelseplanering för förändrade gods- och persontrafikflöden.
- Åtgärder för ökat hemarbete med syfte att minska behovet av att resa.
- Högre biljettpriser och/eller differentierade banavgifter.

Eftersom målet är att skapa förutsättningar för en långsiktig ökning av trafiken på banan med en bättre kapacitet för person- och godstrafik skulle dessa tre exempel på åtgärder strida mot projekt- och hänsynsmålen. Att öka biljettpriser och banavgifter skulle innebära att fler personer och logistikföretag kommer att välja bilen som transportmedel samt att mer gods kommer fraktas på vägarna. Vidare så kan inte förändringar i stads- och bebyggelseplaneringen anses vara rimliga inom projektets planeringshorisont eftersom dessa effekter uppstår på lång sikt och behovet av ökad kapacitet finns på både kort och lång sikt.

6.1.2 Möjliga åtgärder enligt steg 2

Steg 2 fokuserar på åtgärder som innebär att befintlig infrastruktur kan användas bättre och mer effektivt. Exempel på sådana åtgärder är:

- Förbättring av signalsystemet så att fler tåg kan trafikera spåren.
- Förbättringar av tågens kapacitet exempelvis genom dubbeldäckade persontåg eller ersättning av sittplatser med ståplatser samt längre godståg.

Åtgärder för att förbättra utnyttjandet av banan sker kontinuerligt där Trafikverket har ett tätt samarbete med trafikoperatörerna om detta. På lång sikt kan dock inte denna typ av investeringar skapa en tillräckligt ökad kapacitet som tillgodoser projektmålen.

Att låta banan trafikeras med längre tåg samt andra, mer kapacitetsstarka tåg, kan inte på lång sikt bidra till att uppfylla projektmålen. Sannolikt krävs också kringinvesteringar i infrastrukturen för en sådan åtgärd, med exempelvis förlängda plattformar och mötesspår.

6.1.3 Möjliga åtgärder enligt steg 3

Steg 3 fokuserar på åtgärder som skapar förbättringar utefter den befintliga korridoren. Exempel på sådana åtgärder är:

- Uträtning av kurvor.
- Upprustning av befintlig bana.
- Partiella dubbelspår.

I de kapacitetsanalyser som har genomförts har det visat sig att det är svårt att genomföra kortsiktiga, ”enkla åtgärder” som löser problemen på lång sikt. Vidare så pågår planering, projektering och byggnation för dubbelspårutbyggnad på anslutande sträckor på Godsstråket. Med anledning av detta skulle en flaskhals skapas i Hallsberg för hela Godsstråket och endast marginell förbättring uppnås med steg 3 åtgärder.

6.1.4 Steg 4 - Nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder

Steg 4 fokuserar på åtgärder i form av nyinvesteringar som tar ny mark i anspråk. Exempel på sådana åtgärder är:

- Anläggande av nytt spår utmed befintlig bana.
- Anläggande av nytt spår i ny korridor.

I de tidigare stegen har det kunnat konstateras att mindre åtgärder inte räcker för att skapa en kapacitetsstark och framtidssäkrad bana. Med anledning av detta är det aktuellt att studera steg 4 åtgärder som kan skapa den kapacitet som efterfrågas genom projekt- och hänsynsmålen. Utredningsalternativ för steg 4 åtgärderna presenteras i kommande avsnitt.

6.2 Utredningsalternativ

Nedan beskrivs de två alternativa korridorer som förstudien utreder. Ett nollalternativ beskrivs också nedan.

6.2.1 Nollalternativet

Både miljöbalken och lagen om byggande av järnväg innehåller krav på beskrivning av ett

nollalternativ. Definitionsmässigt innebär ett nollalternativ fortsatt användning av befintlig anläggning med det fortsatta underhåll och de reinvesteringar som krävs för att anläggningen ska fungera.

Nollalternativet beskriver den sannolika utvecklingen om projektet/åtgärden inte genomförs. Beskrivningen av ett nollalternativ syftar främst till att skapa en referensram för

bedömning av vilka konsekvenser som uppstår om inte någon järnvägsutbyggnad sker.

6.2.2 Norra korridoren

Den norra korridoren har sin västra ände strax väster om infartsgruppen. Norr om infartsgruppen följer korridoren det område som i detaljplan är avsatt för järnvägsreservat. Korridoren fortsätter vidare norr om



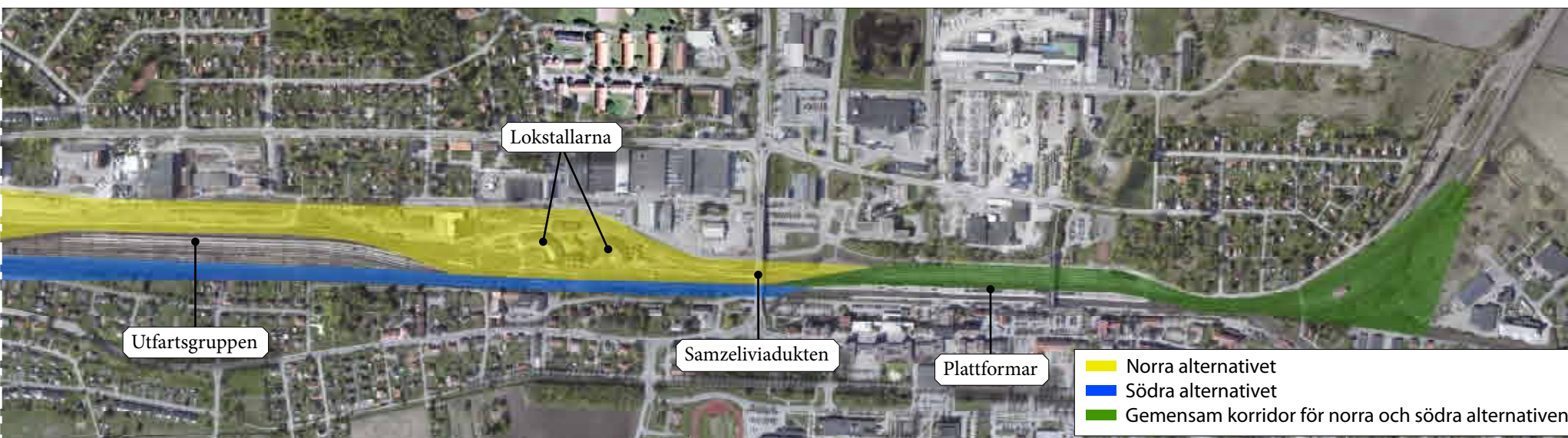
Figur 10. Översiktskarta över studerade korridorer.

riktningsgruppen och utfartsgruppen. Sedan går korridoren över lokstallarna för att möjliggöra spårdragning både norr och söder om dessa. Strax öster om Samzeliviadukten vid plattformarnas västra ände delar den norra och den södra korridoren samma sträckning. Den gemensamma korridoren sträcker sig vidare norr om plattformarna och avslutar i öster strax efter att spåren delar sig mot norr, söder och öster.

6.2.3 Södra korridoren

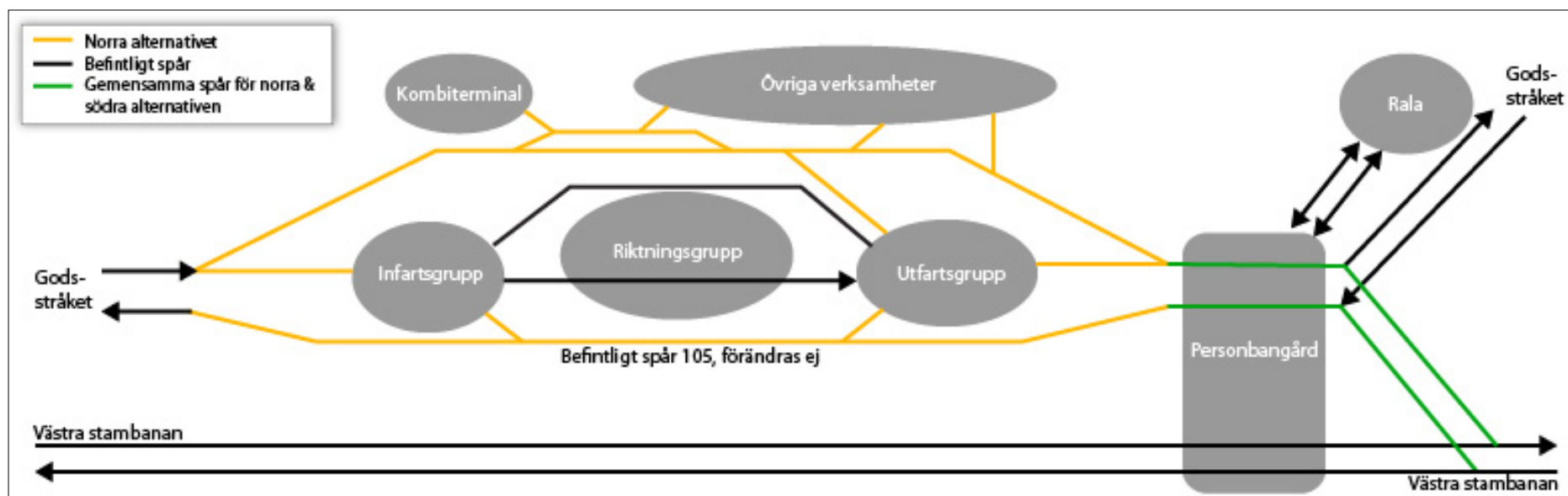
Den södra korridoren har också sin västra ände strax väster om infartsgruppen. Den är betydligt smalare än den norra korridoren och har en rakare sträckning söder om infartsgruppen, riktninggruppen, utfartsgruppen och lokstallarna. Strax öster om Samzeliviadukten vid plattformarnas västra ände delar den norra och den södra korridoren

samma sträckning. Den gemensamma korridoren sträcker sig vidare norr om plattformarna och avslutar i öster strax efter spåren delar sig mot norr, söder och öster.



Norra korridoren innebär:

- Att befintligt enkelspår för godstrafiken (söder om Rangerbangården) kompletteras med ett nytt spår norr om rangerbangården för att skapa ett dubbelspår.
- Utöver detta anordnas infarter till infarts- och utfartsgrupperna samt ett internt förbindelsepår mellan infarts- och utfartsgrupperna för att separera rangertågrörelser från genomgående tågtrafik på Godsstråket.



Figur 11. Principskiss, norra korridoren