

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Godsstråket genom Bergslagen – Förstudie

Storvik-Frövi och Krylbo bangård

Samrådsredogörelse 2012-12-12

Projektnummer: B301151

Ärendenummer: TRV 2010/28056 & TRV 2011/88735

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Godsstråket genom Bergslagen – Förstudie

Dokumentdatum: 2012-12-12

Dokumenttyp: Rapport

Ärendenummer: TRV 2010/28056 & TRV 2011/88735

Projektnummer: B301151

Version: 0.1

Publiceringsdatum: 2012-12-12

Utgivare: Trafikverket

Uppdragsansvarig: Rebecka Tall, Trafikverket, Investering Distrikt Mitt

Distributör: Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1, telefon: 0771-921 921

Innehåll

1	Planeringsprocessen och tidigt samråd.....	4
2	Samrådets bedrivande.....	4
3	Samråd med allmänheten	5
3.1	Muntligen framförda synpunkter på allmänna samrådsmöten ...	5
3.2	Skriftligen framförda synpunkter från allmänheten	9
4	Samråd med myndigheter och organisationer	17
4.1	Samrådsmöten	17
4.2	Skriftliga yttranden.....	18
	Bilaga 1	32
	Bilaga 2	33
	Bilaga 3	34

1 Planeringsprocessen och tidigt samråd

Utbyggnaden av järnvägar är reglerad i Lag om byggande av järnväg, 1995:1649, (LBJ) samt Miljöbalken (MB). I 2 kap 1 § LBJ anges att den som planerar att bygga en järnväg ska genomföra en förstudie. I förstudien ska förutsättningarna för den fortsatta planeringen klarläggas och det ska anges om en järnvägsutredning enligt 1a § behöver genomföras innan järnvägsplanen upprättas.

I förstudieskedet ska samråd ske enligt 6 kapitlet 4 § Miljöbalken med berörda länsstyrelser, kommuner och ideella föreningar som enligt sina stadgar har till ändamål att ta tillvara naturskydds- eller miljöskyddsintressen samt med den allmänhet som kan antas bli särskilt berörd (2 kapitlet 1 § LBJ). Efter samrådet ska länsstyrelsen, enligt 6 kap 4§ Miljöbalken ta beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om beslutet blir att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ställs särskilda krav på samrådet i nästa skede, alltså i järnvägsutredningen eller järnvägsplanen.

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 det tidiga samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenteras också de inkomna synpunkterna och yttrandena.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2010/28056 och TRV 2011/88735.

2 Samrådets bedrivande

Under arbetet med förstudien har allmänna samråd hållits samt samråd med myndigheter och trafikoperatörer med flera i projektets två referensgrupper. Utöver detta har löpande kontakter tagits med berörda parter i referensgrupperna. Bland annat har ett särskilt möte hållits med Avesta kommun den 10 maj 2012 angående viadukterna i södra änden av Krylbo bangård.

Allmänna samrådsmöten har hållits vid tre tillfällen under förstudiearbetet. Det första samrådsmötet hölls den 28 oktober 2010 i Norberg och avsåg delsträckan Avesta Krylbo-Fagersta. Det andra samrådet genomfördes som en turné längs stråket under en dag och genomfördes i maj 2011. Det tredje allmänna samrådet genomfördes i maj 2012 i Krylbo och avsåg bangården i Avesta Krylbo med tillhörande nysträckning mot Hökmora.

Möten med projektets referensgrupper har hållits vid fyra tillfällen. Dessa hölls i september 2010, i mars och oktober 2011 samt i augusti 2012. Det senare mötet genomfördes som en summering av projektet och dess resultat inför remissen.

De tre samrådshandlingarna skickades ut på remiss den 21 september till den 9 november 2012.

I kommande kapitel sammanfattas synpunkter som kommit fram under samrådstiden och remisstiden samt Trafikverkets kommentarer till dessa. Det framgår även var minnesanteckningar från samrådsmöten finns och var du kan hitta synpunkter i sin helhet som lämnats in under samrådstiden och remisstiden.

3 Samråd med allmänheten

Under arbetets gång har Trafikverket genomfört följande samrådsmöten med allmänheten. Det har även hållits ett samrådsmöte som fokuserade på nysträckningen söder om Avesta Krylbo på initiativ av berörda markägare (oktober 2012).

Samråd med	Plats	Datum	Deltagare	Dokumentation
Allmänt informations- och samrådsmöte	Norbergs kommunhus	2010-10-28	4 kvinnor, 15 män	Minnesanteckningar
Allmänt informations- och samrådsmöte (del i samrådsturnén)	Torsåker	2011-05-05	4 kvinnor, 7 män	Minnesanteckningar
Allmänt informations- och samrådsmöte (del i samrådsturnén)	Horndal	2011-05-05	6 kvinnor, 4 män	Minnesanteckningar
Allmänt informations- och samrådsmöte (del i samrådsturnén)	Krylbo	2011-05-05	4 kvinnor, 7 män	Minnesanteckningar
Allmänt informations- och samrådsmöte (del i samrådsturnén)	Skinnskatteberg	2011-05-05	1 kvinna, 2 män	Minnesanteckningar
Allmänt informations- och samrådsmöte	Krylbo	2012-05-21	7 kvinnor, 17 män	Minnesanteckningar
Samrådsmöte för berörda fastighetsägare söder om Avesta Krylbo	Dalsberga gård, Krylbo	2012-10-25	4 kvinnor, 13 män	Minnesanteckningar

3.1 Muntligen framförda synpunkter på allmänna samrådsmöten

Nedan följer en sammanfattning av de synpunkter och frågor som framkommit vid samtliga samrådsmöten med allmänheten. De frågor och synpunkter som inte har någon direkt koppling till förstudierna har inte tagits med.

Buller och vibrationer

Fråga: När godstrafiken ökar, ökar också bullret och vibrationerna för boende nära järnvägen. Vad gör Trafikverket för att minska bullerstörningarna? Hur bedöms bullernivåerna då en fastighet utsätts för buller från både väg och järnväg.

Trafikverkets kommentarer: Vid ny- eller ombyggnad av järnvägen ska Trafikverket sträva efter att uppnå de riktvärden för buller som finns framtagna i samarbete med Naturvårdsverket. Behov av bullerskyddsåtgärder kommer att studeras djupare i kommande skeden då även en miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram för aktuella åtgärder. I dagsläget finns inga riktvärden framtagna för ett sammanvägt buller från väg- och järnvägstrafik. Ett arbete pågår inom Trafikverket för att se över detta.

Påverkan på fastigheter/intrång

Fråga: Flera frågor kring hur enskilda fastigheter påverkas av en eventuell utbyggnad av järnvägen har framkommit. Bland annat kan ett flertal fastigheter komma att påverkas om en ny dragning av järnvägen söderut från Krylbo.

Trafikverkets kommentarer: I förstudieskedet studeras möjliga lösningar och allmänna intressen vägs mot varandra. Först i senare skeden när lösningarna detaljutformas kan och ska enskilda intressen beaktas. De lösningar som tagits fram i förstudiearbetet har tagits fram med hänsyn till bland annat miljö, geoteknik, teknik och ekonomi men ska inte betraktas som absoluta. Om andra tungt vägande omständigheter framkommer i ett senare skede kan det påverka projekteringen och därmed slutlösningen. Om inlösen av en fastighet helt eller delvis blir nödvändig styrs det av Expropriationslagen. Oberoende värdering görs alltid och fastighetsägare kompenseras ekonomiskt.

Trafik

Fråga: Kommer hastigheten på banan att höjas och blir då restiden för persontrafiken kortare? Kan det bli aktuellt med nya stationer för resandeutbyte?

Trafikverkets kommentar: Inom ramen för förstudien har endast mindre hastighetshöjningar i anslutning till Krylbo bangård studerats. Det kommer endast ha en mycket marginell påverkan på restiden för persontrafiken. Var persontågen gör uppehåll är en fråga för Tåg i Bergslagen även om det finns ett samband med kapaciteten på banan. Förbättras kapaciteten på godsstråket så kommer det även att innebära fördelar för persontrafiken.

Fråga: Vilken typ av trafik kommer trafikera spåret?

Trafikverkets kommentar: Det är mestadels godstrafik, liksom i dag. Den stora trafikökningen som väntas består av godstrafik.

Fråga: Har Trafikverket tittat på malmtransporterna?

Trafikverkets kommentar: Nej, de finns inte med i den prognos som är underlag för förstudien. Det pågår ett arbete parallellt hos Trafikverket där man ser över trafikeringen från de planerade gruvorna

Fråga: Vad betyder 30% ökning av godståg? Vill veta antal.

Trafikverkets kommentar: En ökning från 44 godståg per dygn till 60 godståg per dygn för bansträckan mellan Avesta Krylbo och Fagersta.

Fråga: 60% kapacitetsutnyttjande, vad betyder det?

Trafikverkets kommentar: Det innebär att 60% av den totala tiden under dygnet är banan belagd med tåg. Vid ett 60 % kapacitetsutnyttjande finns det utrymme för tågen att ta igen en del eventuella förseningar samt att det finns visst utrymme för banarbeten för exempelvis underhåll.

Fråga: Varför vill vi ha mer kapacitet?

Trafikverkets kommentar: Den ökade efterfrågan på godstrafik på järnväg kräver att vi skapar utrymme för den nya trafiken, det är redan i dag trångt på banan.

Tekniska frågor

Fråga: Kan en elektrifiering för att slippa dieseldrivna lok bli aktuell vid Krylbo bangård? Kan lösningar åstadkommas så att trafik till Outokumpu och Fors inte belastar bangården?

Varför bygger inte Trafikverket dubbelspår direkt om det är det som krävs på sikt?

Trafikverkets kommentarer: I förstudien har ett antal åtgärder identifierats för att avlasta bangården och för att få trafiken att fungera smidigare. Fokus i förstudien är enklare åtgärder på kortare sikt. Elektrifiering av anslutande industrispår innebär minskat behov av diesellok, detta skulle kunna vara en tänkbar åtgärd på kort sikt. I förstudien har elektrifiering av en kortare sträcka föreslagits som en kortsiktig åtgärd, detta skulle möjliggöra för ett eldrivet lok att backa in på spåret.

Inom ramen av förstudien har inga lösningar för trafik till Outokumpu och Fors studerats.

Att bygga dubbelspår på hela sträckan blir mycket kostsamt. Genom planering av hur och i vilken ordning mötesstationer byggs ut försöker Trafikverket skapa lösningar som på sikt även kan nyttjas vid ett helt eller delvis utbyggt dubbelspår.

Fråga: Varför löser Trafikverket inte växeln in till Hedins såg?

Trafikverkets kommentar: I förstudien har det föreslagits att växeln som förbinder bangården med spåret till Hedins sågverk ska signalregleras.

Fråga: Är dagens lok för klena? Skulle starkare lok lösa ”ta sats problemet”?

Trafikverkets kommentar: Tåg företagen optimerar redan i dag sin lokkapacitet i förhållande till den last man kör. Med kraftfullare lok vill man för lönsamhetens skull också dra mera last, vilket gör att tyngre tåg sätts samman och det gör att man inte får någon ytterligare kraft-marginal. Kraftförsörjningen är också begränsande för hur starka lok och tunga laster som kan köras.

Fråga: Är det inte bättre att ha mindre kurva?

Trafikverkets kommentar: För snäva kurvor gör att tågen måste minska hastigheten. För att tågen ska kunna klara stigningen på banan söderut från Krylbo får inte hastigheten vara för låg.

Fråga: Hur bred är befintlig korridor? (avser nysträckningen söder om Krylbo)

Trafikverkets kommentar: Den befintliga korridoren är ca 300 m bred. Vi kommer att se över om korridoren kan breddas i ”innerkurvan” för att skapa större möjligheter att pröva spårlägen längre bort från bebyggelse vid framtida projektering.

Finansiering och fortsatt arbete

Fråga: Finns det pengar avsatta för utbyggnaden och när blir det aktuellt att börja bygga?

Trafikverkets kommentar: Det finns för närvarande inga pengar i den nationella planen för infrastruktur avsatta för åtgärder på Godsstråket genom Bergslagen (Storvik-Frövi). Den nationella planen revideras dock löpande och förstudierna kommer att utgöra underlag till kommande prioriteringar vid revidering av den nationella planen. Om det blir aktuellt med åtgärder är det sannolikt att det sker en etappvis utbyggnad.

Fråga: Tar järnvägsplanen avstamp i förstudien?

Trafikverkets kommentar: Ja

Fråga: Tas ingen hänsyn till enskilda intressen i förstudien?

Trafikverkets kommentar: Jo, i och med att samråden. Men fokus ligger på de allmänna intressena i detta skede.

Fråga: Vilken budget har alternativ 2?

Trafikverkets kommentar: Alternativ 2 har beräknats till ca 500 Mkr i första etappen (dubbelspåret) och 650Mkr i den andra etappen (bangården).

Fråga: Hur mycket kostar ett dubbelspår från Svartbro-Krylbo?

Trafikverkets kommentar: Ett nytt dubbelspår kostar grovt räknat ca 100 miljoner kr/km.

Fråga: Hur kommer Trafikverket hantera inkommet förslag om förbifart?

Trafikverkets kommentar: Förslaget har utretts översiktligt och finns beskrivet i ett separat PM. Angående alternativa sträckningar se kap 3.2.1 nedan.

Fråga: Vilken sändlista används vid Trafikverkets ställningstagande?

Trafikverkets kommentar: Alla som skickat in skriftliga synpunkter kommer att få ta del av Trafikverkets ställningstagande via brev. Ställningstagandet och den slutliga versionen av förstudien kommer också att läggas upp på projektets hemsida (www.trafikverket.se/banagodsimit).

3.2 Skriftligen framförda synpunkter från allmänheten

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som framkommit i samband med det tidiga samrådet. Totalt inkom till Trafikverket 20 skriftliga synpunkter.

Synpunkt: Om upprustningen av järnvägen innebär att plankorsningar vid Ombenning stängs kommer skötseln av skogen försvåras. I dag finns servitut som reglerar användningen av korsningarna och anslutande skogsvägar.

Trafikverkets kommentar: Om och i så fall vilka plankorsningar som kan komma att stängas avgörs först i ett senare utredningsskede.

Om det skulle bli aktuellt att stänga en plankorsning så måste en Lantmäteriförrättning genomföras. I fastighetsbildningslagen regleras hur den processen går till. Det är endast Lantmäteriet som kan besluta om stängning av en plankorsning, vilket görs enligt den lagreglerade processen där sammanträde med sakägare är ett obligatoriskt inslag. Normalt måste alternativ finnas och ibland krävs att ersättningsvägar byggs. Ersättning, som Lantmäteriet beslutar om, betalas ut för att kompensera för en längre resväg.

Synpunkt: Med ökad kapacitet finns möjlighet för persontrafik till och från Stockholm via Arlanda-Uppsala-Avesta/Krylbo och vidare mot Karbenning-Fagersta-Ludvika.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket påverkar varken linjesträckningar eller på vilka stationer tågen stannar. Den som är ansvarig för den regionala persontrafiken är Tåg i Bergslagen.

Synpunkt: Den väsentligt ökade trafiken skapar olägenheter för de boende i Karbenning som Trafikverket måste beakta. Oavsett om de maximala ljudnivåerna inte överstiger riktvärdet måste det vägas in att antalet störningstillfällen ökar.

Trafikverkets kommentar: Ett av de riktvärden som Trafikverkets ska ta hänsyn till avseende buller vid ny- och ombyggnad av järnvägen är den sammanvägda bullernivån från samtliga tågpassager under ett dygn. I nästa utredningsskede kommer åtgärdsförslag avseende buller och vibrationer att tas fram, se punkt 3.2.2 nedan.

Synpunkt: Plankorsningarna norr om Ombenning är viktiga för att nå rekreationsområdena för ridning, skidåkning, cykling och löpning. Vägporten är inte trafiksäker för oskyddade trafikanter. Kommer Ängelsberg att byggas om för att möjliggöra genomfart mellan Fagersta och Snyten?

Trafikverkets kommentar: Om och i så fall vilka plankorsningar som kan komma att stängas avgörs först i ett senare utredningsskede, klart är dock att möjligheten att passera järnvägen inte helt kan tas bort. I förstudien föreslås ingen ombyggnad i Ängelsberg.

Synpunkt: Vår fastighet i byn Tillfället kommer att påverkas negativt av den nya järnvägsdragningen och eventuellt inlösas i sin helhet. Vi vill inte flytta och anser att Trafikverket ska försöka hitta en bättre lösning som inte förstör lugnet i vår vackra by.

Trafikverkets kommentar: I dagsläget är det omöjligt att avgöra vilka fastigheter som kommer att beröras av intrång om det skulle bli aktuellt att bygga ett nytt dubbelspår av järnvägen söder om Krylbo. I förstudien redovisas en ca 300 meter bred korridor medan ett dubbelspår kan antas få en bredd om ungefär 30 meter om det ligger i samma nivå med omkringliggande mark.

Synpunkt: Vad innebär hastighetsökningen vid Krylbo bangård från 40 till 80 km/h för buller och vibrationer samt möjligheten till 750 m långa tåg. Min fastighet är redan idag utsatt för skakningar som gör att putsfasaden spricker och buller är även det redan ett problem. Vilken typ av åtgärder blir aktuella, bullerplank eller nya fönster?

Trafikverkets kommentar: Hastighetshöjning, längre tåg och ökad trafik bidrar till högre bullernivåer och mer vibrationer. I nästa utredningsskede kommer åtgärdsförslag avseende buller och vibrationer att tas fram, se punkt 3.2.2 nedan.

Synpunkt: Nysträckningen av järnvägen söder om Krylbo, enligt Trafikverkets alternativ 2 borde istället kunna dras rakt söderut förbi Hedins trä och industriområdet där. Det vore bättre för de boende i Tillfället och innebär även en kortare sträckning. Tidigare försök att dra järnvägen så som förstudien föreslår har stoppats. Trafikverket bör söka i arkiven efter orsaken till detta.

Trafikverkets kommentar: Angående alternativa sträckningar se kap 3.2.1 nedan.

Synpunkt: Nysträckningen genom byn tillfället slår våra liv i spillror och Trafikverket bör utreda ett annat alternativ, förslag från boende i byn finns i karta, bilaga 1.

Trafikverkets kommentar: Angående alternativa sträckningar se kap 3.2.1 nedan.

Synpunkt: Boende i Svartbro kommer att få ökade bullernivåer och sänkta värden på sina fastigheter. Trafikverket bör bygga ett bullerplank samt ekonomiskt kompensera de boende.

Trafikverkets kommentar: I nästa utredningsskede kommer åtgärdsförslag avseende buller att tas fram, se punkt 3.2.2 nedan.

Enligt de lagar som styr Trafikverkets verksamhet betalas kompensation inte ut för ökat buller. Om det inte är tekniskt möjligt eller ekonomiskt försvarbart att genomföra åtgärder kan fastigheten lösas in. Detta sker i så fall enligt expropriationslagen och fastighetsvärdet beräknas då efter en situation innan den nya järnvägen fanns.

Synpunkt: Jordbruksmark med gynnsamt läge kommer att bli nödvändig att värna om framöver i och med de förväntade klimatförändringarna. I förslaget för järnvägsdragningen berörs just sådan jordbruksmark. Det gynnade läget ska ses i perspektivet att låglänt jordbruksmark i området riskerar att bli våtmark och oanvändbar för livsmedelsproduktion i ett framtidsperspektiv.

Järnvägen bör dras där den blir kostnadseffektiv och gör minimalt intrång. Om dragning görs bortom fälten men före våtmark bör det vara möjligt.

Nya förslag bör tas fram där banan mot Fagersta dras något västerut.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket eftersträvar alltid kostnadseffektivitet och att minimera intrånget. I liggande förslag redovisas en ca 300 meter bred korridor. Ett dubbelspår får en bredd om 30-50 meter och jordbruksmark längs järnvägar brukar gå bra att bruka.

Synpunkt: Natura 2000 området kan i framtiden bidra till att öka antalet myggor i området och med kommande klimatförändringar är det inte omöjligt att malaria blir ett problem.

Trafikverkets kommentar: Natura 2000 områden har ett mycket starkt skydd i svensk lagstiftning enligt 7 kapitlet i Miljöbalken och för undantag krävs mycket tungt vägande skäl och beslut kan endast fattas efter regeringens tillåtelse.

Synpunkt: Vi bybor här i Tillfället har lämnat ett förslag på en kortare bansträckning den borde även bli billigare än om man ska dra banan över Svartån för då måste den saneras från kreosot. (Under åren 1911- 1986 impregnerade Statens Järnvägar SJ träsliprar på området.)

Förr fanns det gott om vattensalamandrar i Svartåns vegetation.

Trafikverkets kommentar: Angående alternativa sträckningar se kap 3.2.1 nedan.

Om det förekommer rödlistade arter, som till exempel Större vattensalamander, kommer det att genomföras inventeringar inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen som måste genomföras i senare utredningsskeden. Då bedömer man även vilka eventuella skyddsåtgärder som kan komma att krävas.

Synpunkt: En ny dragning över åkrarna och byn Tillfället minskar tillgängligheten till skogen som rekreationsområde för boende i Karlbo. Byn Tillfället måste få finnas kvar utan att förstöras av en ny järnväg.

I Rönningen har husen redan i dag sprickor i fasaderna troligtvis orsakade av vibrationer från järnvägen. Även bullret är störande idag.

Som alternativ dragning hänvisas till den skrivelse ni fått från de boende i Tillfället.

Trafikverkets kommentar: *I nästa utredningsskede kommer åtgärdsförslag avseende buller och vibrationer att tas fram, se punkt 3.2.2 nedan. Då kommer även behov och placering av korsningspunkter med järnvägen att studeras. Angående alternativa sträckningar se kap 3.2.1 nedan.*

Synpunkt: Ca 20-30 fastigheter kommer att beröras på ett eller annat sätt av Trafikverkets förslag till ny dragning av järnvägen.

Av detta är det vår fastighet som verkar vara den fastighet som kommer att påverkas mest. Den verksamhet vi bedriver består i dag av jord- och skogsbruk som måste upphöra helt pga. av den mark som kommer att tas i anspråk av den nya banvallen. Även den bostad som finns på fastigheten idag kommer att påverkas med ökat buller och ökade vibrationer.

Även i ett fall där Trafikverket skulle riva och lösa in fastigheten så kan aldrig den ersättning som betalas ut ersätta det värde på en jordbruksfastighet som man förvaltar under flera livstider och lämnar över till sina barn.

Förslag:

Utred möjligheten att rätta kurvorna utan att dra om järnvägen. Vinsten blir mindre buller och störning i miljön för närboende och sträckan blir avsevärt kortare än det förslag som ligger framlagt i Utrednings alternativ 2. etapp 1. Även det industrispår som är planerat till Karl Hedins sågverk kommer i så fall att hamna i samma järnvägs korridor. Vi kan bara se att det finns stora vinster för alla parter att förlägga spåret efter den västliga sträckning det har idag.

Trafikverkets kommentar: *Om det blir aktuellt att gå vidare i planeringen av en ny sträckning av järnvägen söder om Krylbo kommer en detaljerad projektering av spåren göras. Då tas även hänsyn till närboende och andra värden. Normalt har ett dubbelspår en bredd om ca 30-50 meter. Om jordbruks- eller skogsbruksmarken fragmenteras på ett sätt som gör att den inte längre kan brukas rationellt kan det bli aktuellt med markbyten. Om inlösen av del eller hel fastighet blir aktuellt sker det i enlighet med expropriationslagen.*

Angående alternativa sträckningar se kap 3.2.1 nedan.

Synpunkt: Varför utreds inte en ny bansträckning från södra fästet på järnvägsbron över Dalälven rakt fram till befintlig bansträckning Det skulle ju bli en närmast rak sträckning där och i mycket flack terräng med god bärighet. Nybyggd bansträckning blir i detta fall 1,5–2 km, jämfört med 4-5 km i Trafikverkets Alternativ 2. Att bygga en onödigt lång, rejält kurvig, sträcka ny järnväg och samtidigt skada värdefulla natur- och kulturmiljöer gör att rimligheten i detta förslag måste ifrågasättas. Se karta i bilaga 2.

Trafikverkets kommentar: *Angående alternativa sträckningar se kap 3.2.1 nedan.*

Synpunkt: Varför mötesstation just i Avesta Krylbo och inte i exempelvis Hökmora?

Trafikverkets kommentar: För att öka kapaciteten på en enkelspårig bana är det viktigt med mötesplatser jämnt fördelat längs banan. Ju längre sträcka mellan mötesstationerna desto känsligare blir järnvägen för störningar. I Hökmora finns redan idag en mötesstation.

Synpunkt: Vi förutsätter att vår fastighet skyddas mot ökad ljudpåverkan med till exempel bullervallar. Varför dras inte järnvägen direkt ner till Krylbo via tunnel i Krutboberget? Angående alternativ 2: Dalsberga gård utgör en kulturbebyggelse som är skyddat i den kommunala byggnadsstadgan. Vi avser att inom kort anhålla hos länsstyrelsen om dess byggnadsminnesskydd.

Vi fick veta om dessa planer via rykten. Varför har inte alla berörda fastighetsägare delgivits direkt?

Trafikverkets kommentar: I nästa utredningsskede kommer åtgärdsförslag avseende buller och vibrationer att tas fram, se punkt 3.2.2 nedan.

Att bygga en tunnel genom Krutboberget kan inte samhällsekonomiskt motiveras. Angående alternativa sträckningar se kap 3.2.1 nedan.

Inför samråd har annonsering skett i lokalpressen, vilket är det normala förfarandet vid samråd i förstudieskedet. Annonsering har skett i Avesta Tidning, Annonssbladet Avesta/Sandviken/Torsåker/Hofors/Norberg, samt Sala Allehanda och Fagersta Posten.

I senare utredningsskede upprättas en järnvägsplan. I järnvägsplaneskedet definieras vilka fastigheter som berörs av järnvägsutbyggnaden och på vilket sätt de berörs. Berörda fastighetsägare inbjuds till samrådet samt att annonsering görs.

Synpunkt: Hur kommer en ny järnvägsdragning, ökad trafik och längre tåg att påverka buller och vibrationer i Tillfället i Karlbo?

Trafikverkets kommentar: Se punkt 3.2.2 Nedan.

Synpunkt: En förlängning av bangården mot sydväst. Då finns möjligheten till en ny dragning av ett dubbelspår genom Norbergs kommun mot Fagersta och Frövi. I Norbergs kommuns översiktsplan finns en korridor för dubbelspår. Inom 8-10 år kommer också brytning av järnmalm att återupptas i Norberg vilket även det talar för en förlängning av bangården mot sydväst. Önskvärt vore också att Krylbo bangård endast får genomgående spår, eftersom bangården nu fungerar som en barriär mellan östra och västra Krylbo. Oavsett vad som görs med Krylbo bangård, så är en gång- och cykeltunnel under spårområdet angelägen, om möjligt en tunnel som även tillåter biltrafik.

Trafikverkets kommentar: Angående alternativa sträckningar se kap 3.2.1 nedan.

Ett dubbelspår till Norberg så som redovisas i Norberg kommuns översiktsplan har inte utretts inom ramen för den här förstudien. I dagsläget ser Trafikverket inte att det finns tillräckliga nyttor för att motivera en sådan investering.

Godsbangården fyller idag en viktig funktion för rangering och uppställning av tåg. Att flytta godsbangården är inte samhällsekonomiskt motiverat och har inte studerats i förstudien.

Att bygga en gång- och cykeltunnel under bangården har inte studerats inom ramen för förstudien. Däremot så föreslås att dagens viadukter i södra änden av bangården ersätts med nya som placeras längre norrut och utformas för bilgång- och cykeltrafik.

Synpunkt: Utredningsalternativ 1 är att föredra, särskilt ur störningssynpunkt. Tågtrafik i den korridor som kartan visar skulle ge oacceptabla störningar för alla dem som bor strax söder om Krylbo, Svartbro, Rönningen, Tillfället och Knektbo fram till Dalsberga by. Värdefull jordbruksmark skulle försvinna och minst ett jordbruk skulle tvingas läggas ned. Spårdragningen i alternativ 1 borde gå snävare förbi Hedins såg och nordväst om natura 2000 området vid Svartån.

Trafikverkets kommentar: *Angående alternativa sträckningar se kap 3.2.1 nedan.*

Synpunkt: Föreslår en ny sträckning av "Örebrobanans" utfart från Krylbo bangård.

Stambanan från Norrland som från Jularbo idag svänger ner mot Krylbo station i riktning mot Stockholm borde istället korsa spåret Stockholm-Dalarna i norra änden av bangården rakt fram där det inte stör någon bebyggelse. Tekniskt borde detta kunna ordnas.

Erfarenheter som lokbitr. förare från vintern 1966. Då kunde de genomgående godstågen med svårighet ta sig upp för den långa stigningen bakom samhället som banan har.

För framtiden kommer tågfrakterna inte att bli mindre vilket är ett önskemål. Hur ska det då bli med långa tåg över "Tillfället"?

Trafikverkets kommentar: *För att långa tåg ska kunna mötas i Krylbo måste bangården förlängas och en förlängning görs lämpligast söderut, se 3.2.1.*

Om den föreslagna nysträckningen skulle bli aktuell att studera vidare kommer Trafikverket sträva efter att finna en lösning som ger minsta möjliga skada och intrång på boendemiljön i Tillfället.

Synpunkt: Mitt i den föreslagna förlängningen vid Karbenning har vi vår gård som även är kommunens mest besökta turistmål. Om alternativet blir genomfört och spåret förläggs på den norra sidan av befintligt spår befarar vi att konsekvenserna för oss blir mycket stora vad gäller buller och minskning av odlingsbar mark. Den väg som går från gården och passerar övergången norr om stationen är viktig för förflyttning av djur mellan beten.

Vi föreslår att bangården förlängs söderut, att bullerdämpande åtgärder utförs och att järnvägsövergången behålls.

Trafikverkets kommentar: I förstudierapporten har texten ändrats så att det framgår att den obevakade plankorsningen används.

Om det skulle bli aktuellt att stänga en plankorsning så måste en Lantmäteriförrättning genomföras. I fastighetsbildningslagen regleras hur den processen går till. För att ett upphävande av servitut ska kunna genomföras krävs att en alternativ väg finns alternativt byggs. Blir vägen längre ska ersättning betalas ut. Endast Lantmäteriet kan besluta om upphävande av servitut och detta görs i samråd med samtliga sakägare.

I ett kommande planeringskede kommer en bullerutredning att genomföras, inom ramen för den föreslås vilka bullerdämpande åtgärder som kommer att genomföras.

Synpunkt: I förstudien föreslås att plankorsningar stängs utan att någon konsekvensbeskrivning görs. Om plankorsningarna stängs utan alternativ, skulle detta försvåra skogsskötsel, jakt och rekreation.

Trafikverkets kommentar: Som tidigare nämnts så kan endast Lantmäteriet besluta om stängning av en plankorsning, vilket görs enligt en lagreglerad process där sammanträde med sakägare är ett obligatoriskt inslag. Normalt måste alternativ finnas och ibland krävs att ersättningsvägar byggs. Ersättning, som Lantmäteriet beslutar om, betalas ut för att kompensera för en längre resväg.

3.2.1 Trafikverkets kommentar angående förslag till alternativa dragningar av järnvägen

Järnväg är en stel konstruktion där en böj på ett ställe på järnvägen påverkar en längre sträcka. Kurvorna får inte heller vara för snäva, för då går inte järnvägen att trafikera med önskad hastighet. Det innebär i praktiken att när en järnväg ska dras från en punkt till en annan, på en kortare sträcka som i den här förstudien, så finns ganska lite utrymme för flexibilitet. En snäv kurvradie på 300 m tillåter bara en hastighet om ungefär 50 km/h.

Utgångspunkten för Förstudiearbetet har varit att det finns ett behov av att förlänga bangården så att 750 m långa tåg kan mötas här. Ambitionen har även varit att höja hastigheten på järnvägen så att tunga godståg som stannat ska klara att komma upp för branten söder ut mot Hökmora. Förlängning av bangården bedöms bara vara rimligt i den södra änden av flera skäl. I norra änden viker dalabanans spår av ganska tvärt från Godsstråkets spår och korsar Dalälven på en 200 m lång bro. En förlängning norrut bedöms därmed bli mycket kostsam, det skulle även bli svårt att genomföra då de nya spåren skulle behöva dras genom ett mycket tätbebyggt område. För att åstadkomma den önskade förlängningen av bangården söderut och kunna trafikera med en högre hastighet måste nydragningen av linjen söderut göras.

Anslutningspunkten för de nya spåren till befintlig bana (i närheten av Hökmora) är också styrt eftersom spåret måste vara relativt rakt på en

tillräckligt lång sträcka för att få in en växel. En annan omständighet som är styrande för var det nya spåren ansluts till befintlig bana är våtmarken (Bredmossen).

Ovanstående innebär att det finns en given startpunkt och en given slutpunkt för de nya spåren. Mellan dessa punkter finns ett antal faktorer som Trafikverket måste ta hänsyn till, bebyggelse och natur- och kulturintressen. Utifrån detta har Trafikverket kommit fram till att om ett nytt dubbelspår byggs kommer det att hamna någonstans inom den 300 meter breda korridor som redovisas i förstudien. Exakt var inom korridoren spåren, med en bredd om 30-50 m, sedan hamnar detaljstuderas i senare skede.

Ett förslag som inkommit från boende i byn Tillfället är att dra järnvägen intill Hedins trä och norr om natura 2000 området. En sådan dragning skulle innebära att både Dalabanan och Godsstråket skulle behöva flyttas om en förlängning av bangården ska åstadkommas, vilket skulle medföra avsevärt större kostnader än nyttor. Förslaget löser inte heller problemet med den låga hastigheten som i kombination med uppførsbacken i södra änden gör det svårt för godståg som har stannat att få upp tillräckligt med fart för att klara lutningen.

Ett förslag som inkommit innebär att järnvägen dras förbi Krylbo istället för igenom. Detta förslag har översiktligt utretts. Slutsatser från utredningen är att ett längre dubbelspår än vad som redovisas i förslaget skulle krävas. På grund av lutningsförhållandena på Godsstråket genom Bergslagen krävs omkring 6 km nytt dubbelspår för att få fungerande anslutningar till befintligt spår. En lång bro över Dalälven skulle behöva byggas. De föreslagna spåren går delvis genom tätbebyggt område, området Brogård skulle i princip bli omringat av järnväg på nära håll. Sammantaget bedömer Trafikverket att förslaget skulle bli kostsammare och orsaka större störningar än det förslag som utretts i förstudien. Inom ramen för detta projekt kommer inte förslaget att drivas vidare.

3.2.2 Buller och vibrationer vid ny- och ombyggnad

Buller från järnvägstrafik är en av järnvägens största miljöstörningar. I kombination med vibrationer kan buller upplevas som än mer störande. Vibrationer kan ibland även skada fastigheter. Vid ny- och ombyggnad av järnväg är riktvärdena för buller och vibrationer lägre än vad de är vid befintlig järnväg. Det innebär att det ställs högre krav på åtgärder för att minska störningar när man bygger om eller bygger nytt.

I och med att projektet kommer att möjliggöra att fler och längre tåg trafikerar banan kommer bullernivåerna sannolikt att öka på många platser. Där det idag inte går någon järnväg blir det ett väsentligt ökat buller.

I nästa utredningsskede kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram och inom ramen för den görs en bullerutredning. I bullerutredningen beräknas förväntade bullernivåer och åtgärdsförslag tas fram för att klara gällande riktvärden för buller. I varje enskilt fall görs en bedömning om bullernivåerna kan klaras med rimliga åtgärder. Även vibrationer utreds på motsvarande sätt och förslag till åtgärder tas fram.

4 Samråd med myndigheter och organisationer

4.1 Samrådsmöten

Under arbetets gång har Trafikverket genomfört särskilda samrådsmöten med två referensgrupper. En referensgrupp (referensgrupp 1) har bildats för frågor som rör hela sträckan med bangårdarna undantagna. Den andra referensgruppen (referensgrupp 2) har bildats för Avesta Krylbo bangård.

Storvik – Frövi, referensgrupp 1

Till referensgrupp 1 har representanter från följande myndigheter och organisationer bjudits in: Avesta kommun, Norbergs kommun, Sandvikens kommun, Hofors kommun, Fagersta kommun, Lindesbergs kommun, Skinnskattebergs kommun, Länsstyrelsen i Västmanland, Länsstyrelsen i Gävleborg, Länsstyrelsen i Örebro, Länsstyrelsen i Dalarna, Landstinget i Västmanland, Landstinget Dalarna, Regionförbundet Örebro, Region Dalarna, Falun Borlänge regionen AB Dalabanans Intressenter, Tåg i Bergslagen, Länstrafiken Mälardalen.

Avesta Krylbo bangård, referensgrupp 2

Till referensgrupp 2 har representanter från följande myndigheter och organisationer bjudits in: Avesta kommun, Region Dalarna, Dalabanans Intressenter, Green Cargo, Stora Enso, SJ, Tågakeriet i Bergslagen AB, Branschföreningen Tågoperatörerna, AB Karl Hedin, Outokumpu, Haglöfs AB, Hector Rail, Tågkompaniet.

Nedanstående möten för referensgrupperna har genomförts.

Samråd med	Plats	Datum	Dokumentation
Referensgrupp 1	Stadshuset, Avesta	2010-09-29	Minnesanteckningar
Referensgrupp 1	Brukshotellet, Fagersta	2011-03-24	Minnesanteckningar
Referensgrupp 1	Brukshotellet, Fagersta	2011-10-20	Minnesanteckningar
Målseminarium referensgrupp 2	Stadshuset, Avesta	2011-11-28	Minnesanteckningar
Referensgrupp 2	Stadshuset, Avesta	2012-02-15	Minnesanteckning
Referensgrupp 1	Avesta kommun	2012-08-23	Minnesanteckningar

Nedan listas kortfattat några av frågorna som har lyfts under respektive möte, i övrigt hänvisas till minnesanteckningarna.

- Vikten av samordning med berörda intressenter. Samordning med kommunala planer samt pågående planering i de berörda kommunerna. Även andra pågående projekt som kan ha samband med förstudiearbetet diskuterades.
- Diskussion om 2008 års trafikfortfarande var relevant som utgångspunkt (nuläge) i studien. Både gods- och persontrafiken kan ha ökat sen dess.
- Prognos för förväntad trafikökning behandlades. Att anta en budgetprognos med endast 30 % ökning av godstrafiken är inte rimligt. Efterfrågan på tåglägen är större än vad som kommer fram eftersom det är känt att kapacitetstaket för banan är nått. Även gruvnäringens behov har förändrats/ökat de senaste åren.
- Behov av dubbelspår på sträckan på sikt, även på kort sikt behövs mer än det som utreds i förstudien.
- Kultur och miljövärden längs sträckan inklusive buller och vibrationer.
- Diskussion kring persontrafikens behov av styva tidtabeller, önskemål om kortare restider och ökad trafikering och hur det kan tillgodoses i förstudien trots att fokus ligger på godstrafiken.
- Vikten av att utreda Krylbo bangård och dess framtida utveckling.
- Problem med dagens anläggning, behov och önskemål för sträckan Storvik – Frövi samt Krylbo bangård. Avseende Krylbo bangård även detaljerade frågor rörande tekniska lösningar, växelpaceringar, spårlängder etc.
- Hela förstudien kritiserades på grund av att projektmålen inte nås med de föreslagna åtgärderna samt att expansionen av gruvnäringen inte fanns med i underlaget när prognoserna togs fram.
- Styr trafiken jämnare över dygnet med hjälp av banavgifter.

4.2 Skriftliga yttranden

I tabellen nedan anges de myndigheter med flera som erhållit Trafikverkets Förstudie, Samrådshandling, 2012-09-12 för yttrande.

Handling för tidigt samråd har skickats till remissinstanser enligt sändlista, se bilaga 3:

Nedan listas de remissinstanser som lämnat skriftliga yttranden på det tidiga samrådet:

Inkom	Instans
2012-10-22	Landstinget Dalarna
2012-11-01	Region Gävleborg
2012-11-01	Lindesbergs kommun
2012-11-01	Länsstyrelsen Västmanland
2012-11-05	Hofors kommun
2012-11-06	Sveriges Geotekniska Institut
2012-11-06	Landstinget Gävleborg
2012-11-07	Riksantikvarieämbetet
2012-11-07	Länsstyrelsen Örebro
2012-11-08	Köpings kommun
2012-11-08	FAHNS-kommunerna
2012-11-09	Branschföreningen Tågoperatörerna
2012-11-09	Tåg i Bergslagen
2012-11-09	Svenska Kraftnät
2012-11-09	Fagersta kommun
2012-11-09	Landstinget Västmanland
2012-11-09	Dalabanans Intressenter
2012-11-09	Länsstyrelsen Dalarna
2012-11-11	LRF kommungrupp Norberg
2012-11-09	Örebro läns landsting
2012-11-15	Sveriges Geologiska Undersökning
2012-11-20	Falun Borlänge Regionen
2012-11-19	Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap
2012-11-21	Länsstyrelsen Gävleborg
2012-11-22	Mellansvenska Handelskammaren
2012-11-22	Region Dalarna

Nedan sammanfattas inkomna yttranden.

Landstinget Dalarna

Förslagen ligger väl inom den önskade inriktning landstinget slagit fast i sitt trafikpolitiska program. Landstinget avstår från att förorda något av alternativen då det är frågor som Region Dalarna bör bedöma.

Region Gävleborg

Region Gävleborg påtalar vikten av att åtgärder bör göras i närtid så tillräcklig kapacitet kan nås för nuvarande och prognostiserad trafik. Planeringsarbeten behöver starta omgående och pengar behöver avsättas i den nationella åtgärdsplaneringen.

***Trafikverkets kommentarer:** Syftet med förstudien har varit att hitta lösningar som kan genomföras på kort sikt. Förstudien kommer att utgöra underlag i den kommande åtgärdsplaneringen.*

Lindesbergs kommun

De slutsatser som dragits i förstudien är inte aktuella då de baserar sig på material och direktiv från 2008 innan gruvnäringen. Kommunen ställer sig bakom det gemensamma yttrandet från FAHNS-kommunerna.

Länsstyrelsen Västmanland

Hela sträckan är viktig och enskilda åtgärder bör genomföras som en del i det större perspektivet. Några detaljsynpunkter på materialet föreslås.

Information om sträckan Brahegård (s. 55 del 2) bör kompletteras med texten: *Sumpskogar och nyckelbiotoper i norra området är också utpekade som statsskogsobjekt, kallat Älmhyltan, och planeras att eventuellt bli naturreservat.* Ev. åtgärder bör utföras på östra sidan om järnvägen.

De åtgärder som föreslås i studien är inte tillräckliga för att nå projektmålen för hela sträckan. En framtida utveckling av gruvdrift i de norra delarna kommer att öka behovet av järnvägstransporter vilket förstudien inte tagit hänsyn till. Prioriteringar av åtgärder bör ske med utgångspunkt i att det är angeläget att framtida behov av gods- och persontransporter kan tillgodoses och att sträckan på sikt byggs ut till dubbelspår.

Påverkan på omgivningen blir begränsad, båda alternativen bidrar till att miljökvalitetsmålen uppnås dock ger UA2 minst i bidrag. Länsstyrelsen bedömer att UA1 bör vara det som är mest intressant för fortsatt arbete.

En arkeologisk utredning bör utföras i ett tidigt skede.

***Trafikverkets kommentarer:** En översyn av rapporten görs avseende de skyddsobjekt som föreslås redovisas, kompletteringar görs av det som bedöms relevant för förstudie. I kommande skeden görs fördjupade miljöutredningar/MKB.*

Trafikverket delar bedömningen att på längre sikt kommer dubbelspår att behövas på sträckan. I det kortare perspektivet bedömer dock Trafikverket att det är viktigt att åtgärder som bidrar till en högre kapacitet och ett robustare trafiksystem till en mindre kostnad än ett dubbelspår genomförs.

Hofors kommun

En försämring av persontrafiken ses som ett stort problem då godsstråket är viktigt för kommunens förbindelse söder ut mot inlandet och är ett viktigt pendlingsstråk som haft ökad pendling senaste åren. Kommunen vill påpeka nyttan av ett tåguppehåll i Hästbo.

I förstudien saknas en mer detaljerad redogörelse för hur persontrafiken kommer att påverkas, detta bör utredas ytterligare så att specifika försämringar tydliggörs och hur de kan lindras. Det skulle också underlätta om det tydliggörs om de olika utredningsalternativen har olika stor påverkan på persontrafiken.

Vid en ombyggnad enligt förslagen är det av stor vikt att hänsyn tas till Riksintresse för kulturmiljö, Torsåkers centralbygd. Alternativet som ger minst intrång på riksintresseområdet på kulturlandskapet, odlingslandskapet och landskapsbilden bör väljas.

Trafikverkets kommentarer: Förstudien Godsstråket genom Bergslagen har avgränsats till att gälla kapacitetshöjande åtgärder för godstrafiken. Detta får dock inte påverka persontrafiken negativt och ett krav som ställts är att förutsättningarna för persontrafik inte får försämrats.

Det finns idag ingen plattform för resandeutbyte i Hästbo. Om intresse och behov finns av resandeutbyte i Hästbo och därmed byggande av plattform så behöver frågan drivas vidare mot tågoperatörer och Trafikverket. Inom detta projekt har inte frågan om resandeutbyte behandlats. Synpunkten har förts vidare till Trafikverkets samhällsplanerare.

Sveriges Geotekniska Institut

De geotekniska förutsättningarna är väl redovisade i förstudien. De eventuella kostnadsdrivande geotekniska åtgärderna bör klargöras inför val av åtgärder.

Prognostiserade klimatförändringar kan komma få betydelse och dessa bör klarläggas i den framtida planeringen.

Vid fortsatt planering av stationslägena kommer kompletterande geotekniska undersökningar att behövas.

Trafikverkets kommentarer: I kommande utredningsskeden kommer de geotekniska undersökningarna fördjupas. Då genomförs även fördjupad miljöutredning/MKB där effekten av klimatförändringarna kommer att studeras djupare.

Landstinget Gävleborg

Landstinget anser att det är viktigt att höja kapaciteten på banan så att trafiken kan utvecklas. Det är mycket angeläget att banan åtgärdas så att persontrafiken inte påverkas negativt då minskad restid är viktigt för kollektivtrafikens konkurrenskraft.

***Trafikverkets kommentarer:** Persontrafiken kan påverkas negativt av trafikökningen i sig, eftersom mer trafik skapar fler möten och störningskänsligheten ökar med ökat kapacitetsuttag. Föreslagna åtgärder i förstudien ska bidra till att möta behovet av mer trafik på banan på kort sikt. Långsiktiga åtgärder behövs för att inte försämra kvalité och restider när den 30%-iga ökningen blir verklighet.*

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet avstår från att lämna synpunkter.

Länsstyrelsen Örebro

Länsstyrelsen Örebro har inga invändningar mot föreslagna mötesstationer. Förstudiens intentioner är otillräckliga för att nå nationella mål och de föreslagna kortsiktiga åtgärderna innebär att inte ens uppsatta projektmål nås. Ambitionen borde vara ett dubbelspår längs hela banan från Storvik till Mjölby.

***Trafikverkets kommentarer:** Ang. Förstudiens trafikeringsantaganden se 4.2.1, angående måluppfyllelsen, se 4.2.2.*

Köpings kommun

Följande detaljsynpunkter framförs:

Översiktsplanen för Köpings kommun är antagen i kommunfullmäktige 2012-09-24 (del 2 s. 29).

Konsekvenser av buller och vibrationer (del 2, s. 37-38) bör belysas och ev. åtgärder bör utredas längs hela sträckan. Kommunen anser att åtgärdsnivån ”för väsentlig ombyggnad” ska gälla för hela sträckan då avsikten är att trafiken ska kunna öka till skillnad från förstudien som anger att vid områden som inte berörs av utbyggnad ska ”åtgärdsnivån för befintlig miljö” gälla.

Förorenad mark, Näverkärret (del 2 s.68). I förstudien anges att markföroreningar påträffats och att området sanerats. Viss sanering har skett men saneringen är ej avslutad då den spridit sig längre än väntat. Trafikverket planerar för ytterligare efterbehandling. De har gjort en översiktlig miljöteknisk markundersökning daterad 2010-12-01.

Naturvård (del 2, s. 68) En förläggning av mötesspåret norr eller söder om Näverkärret kommer beröra sumpskogar som i möjligaste mån bör bevaras intakta. Områden där det gäller strandskydd kan vara berörda.

Trafikverkets kommentarer: Rapporten kompletteras med uppgifter om antagande av Översiktsplanen samt förorenad mark och strandskydd. Vad gäller buller så kommer fördjupade utredningar göras i kommande skeden inom ramen för miljöutredning/MKB. Först då tas beslut om vilka bullerskyddsåtgärder som är aktuella att genomföra.

FAHNS-kommunerna (Fagersta, Avesta, Hedemora, Norbergs och Skinnskattebergs kommun)

FAHNS- kommunerna finner det anmärkningsvärt att en förstudie tagits fram som inte når målet på en 30 procentig ökning av trafiken. I förstudien borde gruvindustrins ökade efterfrågan i regionen och norrut samt ökad persontrafik tas med. Banan är även projekterad för låga hastigheter både för person- och godstrafik.

Kommunerna bedömer att det på sikt behövs dubbelspår på delar av sträckan för att uppnå projektmålet och Trafikverket bör planera för att bygga ihop lämpliga mötesstationer till dubbelspår.

Kommunerna menar att man ska ersätta förstudiens rekommendationer i punkt 2 med: ”partiellt dubbelspår söder om Krylbo samt en fullständig utbyggnad av Krylbo station, (Alternativ 2, etapp 2)”. I detta alternativ förutsätts att problemet med att Godsstråket och Dalabanan korsar varandra byggs bort. Det behövs även en samtidig infart till Fagersta central och Krylbo station samt att banan anpassas för högre hastigheter. I övrigt delar kommunerna förstudiens rekommendationer under rubriken slutsatser.

Kommunerna bedömer att det på sikt behövs fler partiella dubbelspår för att få ett robust system med hög kapacitet.

Trafikverkets kommentarer: Angående trafikeringsförutsättningarna och måluppfyllelse, se kapitel 4.4.1 och 4.4.2.

Trafikverket delar FAHNS-kommunernas uppfattning att på längre sikt krävs en dubbelspårsutbyggnad. Vid en eventuell framtida utbyggnad till dubbelspår är det sannolikt att detta görs i etapper av partiella dubbelspår. Alternativ 2 etapp 2 i Krylbo har tagits med som rekommendation i förslagshandlingens slutsatser. Utbyggnadsordningen är rekommenderad utifrån vilka åtgärder som ger störst effekt för Godsstråket i sin helhet.

Inga av de utredda alternativen bygger bort korsningen i plan mellan Dalabanan och Godsstråket genom Bergslagen. Dock minskar konflikterna vid en ombyggnad av Krylbo bangård genom att möten mellan godståg möjliggörs. Redan utbyggnaden av etapp 1 medger bättre mötesmöjligheter i Krylbo.

Branschföreningen Tågoperatörerna

I förstudien anges att acceptansnivån för godstrafikens fördröjningstid är satt till 20 %. Branschföreningen Tågoperatörerna menar att målet för ett uppgraderat godstråk bör vara betydligt lägre än detta.

För att höja kapaciteten bör Trafikverkets strategi vara att bit för bit förse godsstråket med dubbelspår och bygga nya mötesstationer anpassade för dubbelspår med samtidig infart, man bör även överväga om fler stationer ska byggas om till trespårsstationer för mer robust system. Banan bör även förse med ett signalsystem som medger högre hastigheter för godstrafik i förhållande till bromstal.

För Avesta-Krylbo förordas en långsiktigt hållbar lösning som ger bäst effekt. Kortsiktigt kan trimningsåtgärder bör göras först sedan en utbyggnad av UA2 med ny utfart med partiellt dubbelspår mot Hökmora.

Trafikverkets kommentarer: *En fördröjningstid (skogstid) för godståg om 20 % av transporttiden är inte något som Trafikverket anser är eftersträvänsvärt. Genom intervjuundersökningar samt genom att studera dagens grafer (tidtabeller) har 20 % skogstid bedömts som en gräns för vad som kan accepteras. Därför har detta värde använts som en parameter vid de kapacitetsanalyser som har genomförts.*

I Förstudien har utredningsarbete utförts för att identifiera de lösningar som ger bäst effekt i förhållande till kostnad och även är möjliga att genomföra på kort sikt. Förenklat kan sägas att i ett första steg bedöms fem nya mötesstationer ge bäst effekt, därefter är partiella dubbelspår det som ger bäst effekt. Vad gäller signalsystem så har detta inte utretts på djupet i förstudien. Detaljutformning av åtgärderna sker i kommande utredningsskeden.

Tåg i Bergslagen

Förstudien behandlar på ett komplett sätt hela sträckan Storvik-Frövi. Den utgår från en trafikökning på 30 % men dokumenterade önskemål pekar på en ökning uppemot 50 %. På sikt krävs en dubbelspårsutbyggnad för att klara efterfrågan, som även krävs på Bergslagsbanan.

Åtgärderna i Krylbo måste göras enligt den mest omfattande insatsen för att klara problemen med den korsande tågvägen mellan Godsstråket och Dalabanan. En lösning i olika plan är nödvändig.

- Den mest belastade sträckan är Krylbo-Fagersta och förslaget om en linjeomläggning ut från Krylbo är mycket positivt. Om denna görs längre kanske det är möjligt att minska övriga åtgärder på sträckan i avvaktan på en fullständig dubbelspårsutbyggnad just här.
- Trespårsstationer bör byggas på längden och göras så långa som möjligt för att underlätta samtidiga möten även med långa godståg, ex Hästbo.
- Horndal bör förlängas så att den nuvarande hållplatsen på linjen kommer inom driftplatsen.
- En högre hastighetsambition är gynnsam.
- Hastighetshöjande åtgärder bör göras i samband med det årliga underhållet
- Fagersta C och Krylbo skall ha möjlighet till möten mellan fyra persontåg samtidigt.

- Ett dubbelspår ut från Frövi mot Sällinge kan vara ett bättre alternativ än att bygga Blixterboda driftplats
- För att klara hanteringen av långa godståg i Frövi behövs en bangårdsutredning.
- Prognosen för trafiken på Dalabanan är för låg, för 2020 är 32 tåg en mera rimlig prognos.

Trafikverkets kommentarer: Angående trafikeringsförutsättningarna, se 4.2.1.

I förstudien har inte en planskild korsning mellan Dalabanan och Godsstråket genom Bergslagen utretts. Vid en förlängning av bangården minskar konflikterna mellan banorna då även möten mellan långa tåg möjliggör. En planskild korsning skulle bli oerhört kostsam och inte samhällsekonomiskt lönsam.

I förstudien har ett omfattande utredningsarbete genomförts, där hänsyn har tagits till genomförbarhet (teknik, topografi, geoteknik.), kapacitet, miljö och övrig omgivningspåverkan. Utifrån dessa aspekter har förslag till åtgärder tagits fram. De åtgärder som blir aktuella att genomföra kommer att studeras djupare och en detaljutformning görs. Det blir då möjligt att utifrån ett fördjupat utredningsarbete fatta beslut om en mötesstations exakta placering etc.

Persontrafikprognosen för 2020 kommer från Förstudie Dalabanan, delsträcka Sala–Borlänge, Slutrapport 2011-12-20 (Diarie nr TRV 2010/50401). Trafikverkets bedömning är att en ökning av antalet persontåg i prognosen för 2020 från 24 till 32 tåg/dygn inte skulle påverka utformningen av bangården. Däremot skulle de samhällsekonomiska nyttorna öka något med fler persontåg.

Svenska kraftnät

Svenska Kraftnät har ledningar tillhörande stamnätet som korsar järnvägen vid sex punkter på sträckan. Korsningspunkter finns i norra Horndal (2st), söder om Horndal (3 st) samt i södra Krylbo (1 st) som även går parallellt med järnvägen. Den utredningskorridor som visas på s. 19 i samrådsunderlaget, korsas av ledningen. Om ytterligare spår tillkommer i korsningspunkterna ska avstånd mellan spårmittpunkt och närmaste kraftledningsstolpe vara minst 20 m.

Svenska kraftnät planerar att bygga nya ledningar som kan komma att korsa aktuell järnvägssträcka. Om Trafikverkets åtgärder kräver en flytt av kraftledningsstolpar behöver Svenska Kraftnät få kännedom om detta fem år innan ombyggnad, ev. ombyggnad bekostas av Trafikverket.

Trafikverkets kommentarer: Vid nybyggnad av kraftledning bör Svenska kraftnät samråda med Trafikverket om dragningen. Vad gäller befintliga ledningar och eventuell flytt av dessa förutsätts att det finns avtal som reglerar hur kostnader för detta fördelas, annars är det en fråga som löses när det blir aktuellt.

Fagersta kommun

Kommunen har skickat in synpunkter tillsammans med FAHNS-kommuner. Kommun tillägger att en så långsiktig lösning som möjligt bör eftersträvas.

Landstinget Västmanland

I förstudien har inte hänsyn tagits till eventuellt tillkommande trafik på grund av utveckling av gruvnäringen. Landstingets slutsats är att hela stråket på sikt behöver ha dubbelspår vilket innebär att beslut som tas om åtgärder för kapacitetshöjning också bör ha en sådan inriktning.

Trafikverkets kommentarer: Se kapitel 4.2.1

Dalabanans Intressenter & Falun Borlänge Regionen

Trafikverket har i studien en för låg prognos för transportefterfrågan för både gods- och persontransporter vilket innebär att man riskerar att förorda lösningar som varken är långsiktiga eller flexibla. Förstudien möter varken dagens eller en trolig framtida efterfrågan på transporter på järnväg med långsiktigt hållbara lösningar. Åtgärderna som utretts verkar ha präglats av restriktioner som påverkat valet av lösningar och utvärderingen av alternativen.

Dalabanans Intressenter vill framhålla att en fullständig utbyggnad av Krylbo station är viktig för framtida god tillgänglighet och korta transporttider.

Trafikverkets kommentarer: Se kapitel 4.2.1

Länsstyrelsen Dalarna

Framkomligheten på stråket är viktigt och att förstudiens projektmål inte nås är otillfredsställande. Att satsningar görs är viktigt för persontrafiken men även gruvnäringen i området som fått ökat intresse.

För Dalälven finns en översvämningskartering och vid fortsatt utredning av konsekvenser och behov av skyddsåtgärder bör även risken för farligt gods olyckor beaktas.

Vid fortsatt arbete krävs generellt naturvärdesinventeringar. I Krylbo berör sträckningen en naturreservatsbildning och indirekt Natura 2000-område, i Horndal och Jularbo finns det hotade arter och i Fors ett fågelskyddsområde.

Arkeologiska åtgärder kan komma att krävas, vid Krylbo station ska hänsyn tas till den kulturhistoriskt värdefulla miljön. När jordbruksmark tas i anspråk behöver avvägning göras mot 3 kap 4§ MB. Detaljplaner som behöver ändras kan ske genom samordning enligt 5 kap 7§ PBL.

Trafikverkets kommentarer: Angående trafikeringsförutsättningar och måluppfyllelse se 4.2.1 respektive 4.2.2.

I kommande skeden kommer en fördjupad miljöutredning/MKB att genomföras och inom ramen för detta görs de inventeringar som behövs. I detta arbete

ingår även kulturmiljön och behovet av arkeologiska förundersökningar/undersökningar bedöms. 100-årsflödet har uppdaterats i aktuella kartor enligt den nya översvänningskarteringen.

LRF:s kommungrupp Norberg

I Norbergs kommun berörs Karbenning station av tänkta förändringar. Boende upplever idag störningar från tågtrafiken och om en ökning av tågtrafiken sker önskas insatser för minskad störning.

Vid utbyggnad påverkas ett antal korsningar. Vid en förlängning söderut blir två plankorsningar berörda, de undrar vilka dessa är då endast en korsning är markerad på karta 3.17. Norr om stationen finns en korsning med vägen till Karbennings kyrka, sikten är idag dålig och korsningen bör vid ombyggnad göras planskild. Den plankorsning som föreslås försvinna används idag till förflyttning av djur och en planskild trafiklösning måste hittas vid utbyggnad.

En spårutbyggnad kommer att ställa många intressen mot varandra i Karbenning. Vi ser att en utbyggnad norröver riskerar ha en större negativ påverkan jämfört med söderut då det påverkar fornminnen samt befintlig jordbruksverksamhet som är av stor vikt för kommunen.

Vi förutsätter att Trafikverket i det fortsatta arbetet kommer föra dialog med berörda och att en utbyggnad planeras utifrån minsta möjliga påverkan på befintlig verksamhet.

Trafikverkets kommentarer: *I kommande skede kommer en fördjupad miljöutredning/MKB att utföras. Inom ramen för denna görs en bullerutredning och behovet av bullerdämpande åtgärder klargörs.*

Om det skulle bli aktuellt att stänga en plankorsning så måste en Lantmäteriförrättning genomföras. I fastighetsbildningslagen regleras hur den processen går till. Det är endast Lantmäteriet som kan besluta om stängning av en plankorsning, vilket görs enligt den lagreglerade processen där sammanträde med sakägare är ett obligatoriskt inslag. Normalt måste alternativ finnas och ibland krävs att ersättningsvägar byggs. Ersättning, som Lantmäteriet beslutar om, betalas ut för att kompensera för en längre resväg.

Vilken eller vilka plankorsningar som kommer att beröras avgörs i kommande skeden.

Även i kommande skeden kommer samråd att hållas. Påverkan på befintlig verksamhet beaktas och vägs emot andra värden samt järnvägens funktion.

Rapporten har uppdaterats och stämmer överens med karta 3:17.

Örebro läns landsting

Landstinget invänder mot att ambitionsnivån i förstudien är för låg för att klara av framtida behov. Förstudien utgår från en 30 procentig ökning av trafiken som antas i budgetprognosen istället för 50 procent som Trafikverket anger i efterfrågeprognosen.

En högre allmän hastighet på hela stråket skulle bidra till ökad kapacitet på hela stråket. Förstudien har intagit en mer försiktig inställning då inga hastighetsåtgärder föreslås.

Trafikverkets kommentarer: *Angående trafikeringsantaganden se 4.2.2. Då åtgärderna riktar sig framförallt mot godstrafik har högre hastigheter inte utretts eftersom banan bedöms ha en tillräcklig hastighetsstandard för godstrafik. För att åstadkomma hastighetshöjningar skulle det krävas linjeomläggningar vilket generellt inte har utretts i förstudien.*

Sveriges Geologiska Undersökning

De grundvattenförekomster som berörs av bansträckningen är föredömligt redovisade. SGU poängterar att en stor försiktighet krävs vid entreprenadarbeten då statusen på grundvattnet inte får försämrats och grundvattenförekomster skyddas.

Båda alternativen omfattar Horndal där det finns förslag på ett nytt vattenskyddsområde. I studien framkommer inte om arbetet med vattenskyddsområdena pågår oberoende av planerade entreprenadarbeten eller på grund av dem. SGU vill uppmana Trafikverket att ta en aktiv del i vattenskyddsarbetet.

En utbyggnad av mötesstationer vid Bagghyttan och Sällinge i alternativ 1 respektive 2 påverkar grundvattenförekomster där hänsyn måste tas till grundvattnet och dess status.

Ombyggnad av Avesta-Krylbo är planerad i ett område med lätterederat material och/eller rörelser i jordlagren. Raviner förekommer även i närheten av Bagghyttan och sydväst om Fagersta. Utmed bansträckningen finns även en del leryttja som kan påverka stabiliteten.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket har stor vana av arbeten i känsliga vattenområden och kommer i det fortsatta arbetet att utreda vilka skyddsåtgärder och tillstånd som kan komma att krävas.*

Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap

Avstår från att yttra sig i ärendet.

Länsstyrelsen Gävleborg

Förstudien ger en god beskrivning av förutsättningarna för projektet. Åtgärderna är dock otillräckliga för att nå uppsatta mål för 2020 och sannolikt kommer persontrafiken att försämrats vilket inte är tillfredsställande.

Naturmiljö/ Strandskydd

Följande saknas i beskrivningen av områdena vid mötesstationerna:

- Torsåker: Särstasjön omfattas av Länsstyrelsens naturvårdsprogram. Vid Särsta f d järnvägsstation finns en skyddsvärd lind, en grov lönn och en pil. Hyttbäcken hyser en rest av Hoåns gamla öringsstam.

- Åsmundshyttan: Hackslätteräng och ett område där det gjorts en ängs-och betesmarksinventering, båda vid Erik-Lars.
- Hästbo: Längs södra och östra Bysjön finns ängs- och betesmarksinventering.
- Bagghyttan: Vid Rönningholm växer jungfrulin. En ängs- och betesmarksinventering finns väster om Tallmossen, två inventeringar finns väster om Granbacken och en vid Sörgården.

Inom åtgärdsområdet finns markavvattningsföretag: Östra Åsmundshyttan dikesföretag, Hästbo-Storås sänkingsföretag, Västerhästbo dikesföretag, Solberga- Särsta täckdikningsföretag.

Vid byggande av järnväg enligt fastställd järnvägsplan gäller ej strandskydd. Trafikverket ska redogöra för om projektet överensstämmer strandskyddets syfte. I nästa skede ska Trafikverket redovisa påverkan de planerade åtgärderna kan ha på naturmiljön och föreslå lämpliga skyddsåtgärder.

Naturresurser

Järnvägsspåret följer delvis grusåsen Hästbo-Bodås vilken har en avgränsad grundvattenförekomst och vid Bagghyttan finns en vattentäkt samt ett vattenskyddsområde. Inför om-/tillbyggnad är det viktigt att skyddsåtgärder diskuteras för att förhindra läckage av miljögifter, förslag till åtgärder ska redovisas i kommande skede.

Vatten

För att undvika påverkan på vattenmiljön bör man där så är möjligt undvika att förlägga mötesplatser vid vattendrag. Eventuell vattenverksamhet ska beaktas i det fortsatta arbetet.

Kulturmiljö

Vid Åsmundshyttan och Bagghyttan finns arkeologiska lämningar i direkt anslutning till planerade mötesstationer. Förstudien ger inget klart besked och det planeras ytterligare åtgärder längs sträckan. Fornlämningsskildern visar att det finns behov av ett bättre kunskapsunderlag för eventuella ytterligare arkeologiska insatser längs bansträckan.

Övriga synpunkter

Läns- och kommungränser skulle göra kartmaterialet tydligare.

Kommande handlingar ska innehålla uppgifter om ytterligare samråd och anmälningar/tillstånd som krävs.

Rättelser:

Del 2, 2.7.1 Sandvikens kommun hade 37 000 invånare 30/6 2012.

Del 2, 2.15.2 Höga flöden och översvämningar kan påverka områden kring Hoån och de genomflutna sjöarna Särstasjön vid Torsåker och Ältebosjön söder om Storvik.

Trafikverkets kommentarer: Förstudierapporten har rättats från påpekade felaktigheter.

I kommande planeringskedan kommer fördjupad miljöutredning/MKB att genomföras enligt gällande lagstiftning. Vid behov utförs inventeringar samt att behov av tillstånd och anmälningar identifieras.

Mellansvenska Handelskammaren

De bedömer att transportefterfrågan både för gods- och persontransporter är för låg och då järnvägar är långsiktiga investeringar är deras bedömning att Trafikverkets åtgärder inte klarar framtidens behov, inte ens den närmaste framtiden. Åtgärderna klarar inte ens de tänkta omledningarna av tåg som diskuteras. De saknar även funktions-/systemtänket i ett större sammanhang.

Trafikverkets kommentarer: Angående trafikeringsförutsättningar, se 4.2.1.

Region Dalarna

Samråd har skett med Dalabanans Intressenter.

Trafikverket har i studien en för låg prognos för transportefterfrågan för både gods- och persontransporter vilket innebär att man riskerar att förorda lösningar som varken är långsiktiga eller flexibla. Förstudien möter varken dagens eller en trolig framtida efterfrågan på transporter på järnväg med långsiktigt hållbara lösningar. Åtgärderna som utretts verkar ha präglats av restriktioner som påverkat valet av lösningar och utvärderingen av alternativen.

Region Dalarna anser att en fullständig utbyggnad av Krylbo station är viktig för framtida god tillgänglighet och korta transporttider.

Trafikverkets kommentarer: Angående trafikförutsättningarna, se 4.2.1.

4.2.1 Trafikeringsantaganden i förstudien

Förstudien Godsstråket genom Bergslagen påbörjades under våren 2010. Till grund för de trafikeringsantaganden som gjorts ligger idéstudien Godståg genom Bergslagen, daterad 2009-07-06. I idéstudien gjordes prognoser som grundade sig på 2008 års trafik, eftersom trafiken åren därefter minskade på grund av finanskrisen. De prognoser som togs fram var en efterfrågeprognos som innebar en ökning av trafiken med omkring 50 %. I idéstudien konstaterades att för att klara en så stor ökning skulle dubbelspår krävas. Därför togs även en budgetprognos fram som innebar en ökning av godstrafiken med 30 %.

Syftet med förstudien har varit att utreda vilka mindre åtgärder som kan genomföras inom ett kortare tidsperspektiv för att klara en ökning av trafiken med 30 %. Förstudien har nu pågått i nära två år och under den tiden har mycket hänt. Dels har utredningsarbetet visat att det krävs mer omfattande åtgärder och att de åtgärder som föreslås får sämre effekt än vad som antogs i idéstudien. Att resultaten i förstudien skiljer sig från resultaten i idéstudien beror på att fördjupade analyser har gjorts där hänsyn tas till fler aspekter. Dels har gruvnäringen i området växt och det prospekteras just nu på flera platser i området.

För att kunna möta det ökade behovet av transporter på järnväg från gruvnäringen genomför Trafikverket just nu en Åtgärdsvalsstudie för transportsystemet i norra Västmanland.

Viktigt att poängtera är dock att godstrafiken (på järnväg) är mycket konjunkturkänsligt. 2008 kördes relativt mycket gods på järnväg på den aktuella sträckan. 2009 kom finanskrisen och då minskade trafiken kraftigt för att återhämta sig till 2008 års nivåer 2010. Idag, 2012 råder åter en lågkonjunktur och godstrafiken i stråket har minskat igen och det körs färre godståg än 2008.

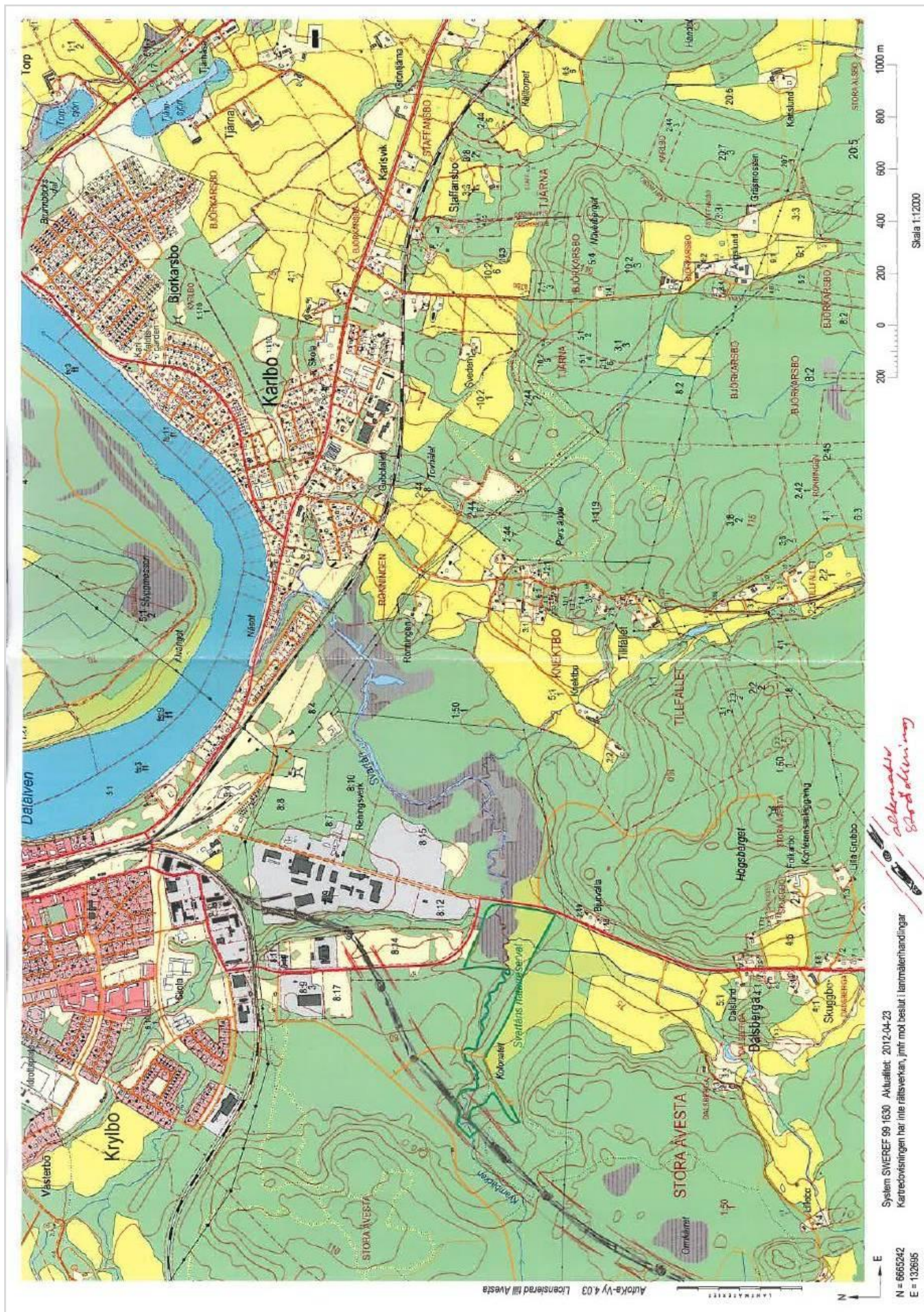
Prognoserna för persontrafik på Godsstråket genom Bergslagen togs fram i inledningsskedet av förstudien då de också stämde av i referensgruppen. Vad gäller prognoserna för Dalabanan så användes de prognoser som tagits fram inom ramen för förstudie, Dalabanan, delsträcka Sala–Borlänge, 2011-12-20 .

4.2.2 Måluppfyllelse

De åtgärder som föreslås i förstudien räcker inte till för att nå projektmålen för hela sträckan mellan Storvik och Frövi. Det innebär att en 30 % ökning av godstrafiken inte kommer att få plats med de krav på begränsad väntetid för godstågen (skogstid om max 20 % av transporttiden) som ställts upp samt kravet att ytterligare enkelriktning av trafiken inte ska ske. Detta innebär dock inte att det är omöjligt att köra 30 % fler godståg, men kvaliteten blir låg (dvs hög störningskänslighet) samt att transporttiderna blir långa. Detta minskar i sin tur attraktiviteten för järnvägstransporterna.

Idéstudien, Godståg genom Bergslagen, ligger till grund för de mål som sattes upp för förstudien. De analyser som genomfördes då indikerade att målen skulle kunna nås med föreslagna åtgärder. Metoden som användes var dock inte riktigt anpassad för Godsstråket genom Bergslagen, sträckan Storvik - Frövi (en enkelspårig bana med tätt mellan mötesstationerna). När analyserna i förstudien förfinades och fördjupades så visade det sig att målen inte kunde nås. De åtgärder som tagits fram bedömdes dock ge en betydande nytta till lägre kostnader än ett dubbelspår. Därför fattade Trafikverket beslutet att färdigställa förstudien så att resultaten kan ligga till grund för den kommande åtgärdsplaneringen.

Bilaga 1



Bilaga 2



Dokumenttyp: Brev
Dokumentdatum: 2012-09-11
Ärendenummer: TRV 2010/28056

Projektnummer: B301151



TRAFIKVERKET

Trafikverket
Box 417
801 05 Gävle

Besöksadress: N Kungsgatan 1
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

rebecka.tall@trafikverket.se

Enligt sändlista

Kopia till:

Diariet

REMISS Förstudie Godsstråket genom Bergslagen, Storvik – Frövi & Krylbo bangård

Härmed översändes **samrådshandling** för förstudie Godsstråket genom Bergslagen, Storvik – Frövi & Krylbo bangård.

Samrådet syftar till att ge och få information. Tanken är att allmänheten såväl som myndigheter och organisationer ska kunna bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet. Alla synpunkter och remissvar som kommer in sammanställs och värderas.

Trafikverket önskar få in synpunkter och yttranden på samrådshandlingen **senast den 9 november 2012**.

Synpunkter skickas till gavle@trafikverket.se, alternativt till Ärendemottagningen, Region Mitt, Box 810, 781 28 Borlänge.

Märk skrivelsen med ärendenummer TRV 2010/28056

Vid eventuella frågor kontaktas Rebecka Tall, projektledare, tel: 010-123 72 78.

Med vänlig hälsning

Rebecka Tall
projektledare

Handlingen finns även tillgänglig på Trafikverkets hemsida:
www.trafikverket.se/banagodsimit

Sändlista – remiss Förstudie

För yttrande

Avesta kommun
Norbergs kommun
Fagersta kommun
Skinskattebergs kommun
Köpings kommun
Lindesbergs kommun
Sandvikens Kommun
Hofors Kommun
Länsstyrelsen Dalarna
Länsstyrelsen i Västmanland
Länsstyrelsen Gävleborg
Länsstyrelsen i Örebro
Landstinget i Dalarna
Landstinget i Västmanland
Landstinget i Gävleborg
Landstinget i Örebro
Falun-Borlänge regionen
Region Dalarna
Region Gävleborg
Regionförbundet Örebro
Intresseföreningen Dalabanan
Branschföreningen Tågoperatörerna
Norberg Kommungrupp för LRF, c/o Ingalill Boija

För kännedom och ev. yttrande

Naturskyddsföreningen
Naturskyddsföreningen i Gävleborgs län
Naturskyddsföreningen i Dalarna
Naturskyddsföreningen i Örebro
Naturskyddsföreningen i Fagersta, c/o Christer Lindberg
Mellansvenska Handelskammaren
Naturvårdsverket
Statens geotekniska institut
Boverket
Sveriges Geologiska undersökning
Svenska Kraftnät
Riksantikvarieämbetet
Skogsstyrelsen
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Green Cargo AB
Tåg i Bergslagen
Tågåkeriet i Bergslagen AB
Svenska Tågkompaniet AB
SJ AB
Hector Rail AB
Fastighetsägarna i Tillfället, c/o Hanne Ivarsson
Vattenfall

För kännedom

Deltagare i Referensgrupp för Storvik - Frövi

Avesta kommun	Lars Enoksson
Norbergs kommun	Erik Lehto
Fagersta kommun	Stefan Lejerdahl
Lindesbergs kommun	Gunnar Jaxell
Sandvikens Kommun	Lennart Östblom
Hofors Kommun	Håkan Eck
Köpings Kommun	Lars-Olov Johansson
Skinnskattebergs kommun	Arne Hjort
Länsstyrelsen Dalarna	Eva Hammarsten
Länsstyrelsen i Västmanland	Erica Löfqvist
Länsstyrelsen Gävleborg	Rolf Bergström
Länsstyrelsen i Örebro	Stig Svahnström
Landstinget i Dalarna	Gösta Andersson
Landstinget i Västmanland	Anders Åkerström
Landstinget i Gävleborg	Monika Westlund
Falun Borlänge-regionen	Magnus Landström
Region Dalarna	Kent Söderlund
Region Gävleborg	Ann-Christin Gagge
Regionförbundet Örebro	Fredrik Idevall
Intresseföreningen Dalabanan	Hans-Gunnar Jonsson
Tåg i Bergslagen	Sten Nordström
Tåg i Bergslagen/Länstrafiken Mälardalen	Eje Larsson

Deltagare i Referensgrupp för Krylbo bangård

Avesta Kommun	Lars Enoksson
Region Dalarna	Kent Söderlund
Intresseföreningen Dalabanan	Magnus Landström
AB Karl Hedin	Lars Mikaelsson
Haglöfs AB	Leif Fontér
Outokumpu	Timo Hällback
Stora Enso Fors AB	Peter Fällgren
Hector Rail	Leif Gustafsson
SJ	Arne Hällqvist
Tåg i Bergslagen	Sten Nordström
Tåg i Bergslagen/Länstrafiken Mälardalen	Eje Larsson
Green Cargo	Tony Pergenius
Green Cargo	Björn Terleskog
Tågäkeriet i Bergslagen/ Branschföreningen Tågoperatörerna	Lars Yngström

För kännedom (via e-post)

Deltagare i Trafikverkets Styrgrupp

Birgitta Johnson
Keith Bergström
Lotten Herrman
Agneta Frejd
Maria Zachariadis
Stefan Jonsson
Thomas Andersson
Anders Mikaelsson
Daniel Johansson
Lars Bergdahl
Lars Spångberg
Jonas Victorin
Pär Rosqvist

Trafikverket Investering Distrikt Mitt
Per-Johan Åström

Trafikverket Underhåll
Sven Eriksson
Helena Eriksson
Tony Persson

Trafikverket Samhälle
Ingemar Frej
Göran Bengtsson
Anders Björkgren
Leif Lättman
Åke Lundberg

Deltagare i Projektgruppen

Rebecka Tall
Marie Johansson
Kristina Wilander-Lindström
Helena Liljehrn
Martina Holm
Bo Carlsson
Sara Jansson
Irene Lingestål
Anders Westbom
Johan Granath
Mikael Andersen Storm
Anders Malmberg
Helena Stropp
Per Köhler
Mona Dalstål
Lars Ström
Marcus Embro
Lennart Bolin
Björn Södergren
Håkan Berell