



Beslut

Trafikverkets beslut om val av alternativ efter Förstudie Hallsberg- Åsbro

Trafikverket beslutar att fortsatt planeringsarbete skall utgå från UA1, UA2, UA4 och UA5 med genomförd förstudie som underlag. Alternativ UA 3 förkastas efter genomförd förstudie då det är ett hot mot den framtida vattenförsörjningen och då området har stora botaniska och geologiska värden. Beslutet stöds av Länsstyrelsen i Örebro län.

Bakgrund

Målet med utbyggnaden till dubbelspår mellan Hallsberg och Åsbro är att möjliggöra:

- Fler godståglägen under de attraktiva tiderna av dygnet
- En utökning av regionaltågtrafiken till ett tåg i timmen
- En god punktlighet får såväl gods- som persontåg
- Kortare transport- och restider

Åtgärden skapar ökade förutsättningar för utvecklingen av person- och godstrafik på järnvägen mellan viktiga järnvägs punkter i Europa och södra delarna av Sverige upp mot Hallsberg och vidare norrut.

Godstråket genom Bergslagen är ett järnvägsstråk som trafikeras av gods- och persontrafik mellan Mjölby i söder till Storvik i norr. Banans totala längd är 31,1 mil. I dagsläget har två delsträckor dubbelspår, Motala-Degerön och Hallsberg- Frövi . Resterande delar av banan är enkelspårig. Mellan Mjölby och Motala pågår byggnation för dubbelspår och mellan Frövi och Krampen pågår upprustningsarbeten av banan.

Kapaciteten på sträckan Mjölby- Hallsberg är kraftigt begränsad. Flertalet tåg tvingas gå en omväg via Katrineholm eller Falköping, vilket leder till ökade transportkostnader och förlängda transporttider. Tågens punktlighet till och från Hallsberg är låg. Sedan första halvan av 90-talet har Banverkets/Trafikverkets ambition varit att sträckan mellan Mjölby och Hallsberg skall byggas om till dubbelspår. Detta för att öka kapaciteten och i framtiden på ett effektivt sätt kunna köra godståg från Norrland till Göteborg och södra Sverige genom Bergslagen. På sträckan mellan Åsbro och Degerön finns en beslutad järnvägsutredning.

Ambitionen med utredningsarbetet är att få en beslutad korridor och en kostnadsuppskattning för hela projekt Hallsberg-Degerön. Förstudien för sträckan Hallsberg-Åsbro har utarbetats av Trafikverket i samråd med Länsstyrelsen i Örebro och Kommunerna i Hallsberg, Kumla och Askersund. Samrådsmöte med

allmänheten hölls den 8 februari 2012. En sammanfattning av inkomna synpunkter återfinns i en samrådsredogörelse.

Förstudien har remitterats till berörda kommuner och länsstyrelse samt ett antal myndigheter, intresseorganisationer och företag. En sammanfattning av inkomna remissvar återfinns i en remissammanställning.

Studerade alternativ

Fem alternativ har studerats i förstudien UA1, UA2, UA3, UA4 och UA5. UA2-5 innebär samtliga nytt dubbelspår i ny terräng samt tunnel lösningar. UA1 innebär till största del att nytt spår läggs i anslutning till det befintliga. In mot Hallsberg krävs dragning i ny terräng för att inte omöjliggöra en utbyggnad av infartsgruppen att kunna ta emot 750 m långa tåg.

UA1- dubbelspår i ytläge utmed befintlig bana.

Alternativet innebär utbyggnad av dubbelspår mellan Hallsberg och Åsbro. Ett nytt spår läggs bredvid det nuvarande enkelspåret. På ett antal ställen rätas kurvor för att kunna öka hastigheten. Järnvägen går genom Åsbro. Från Hallsberg ökar hastigheten stegvis från 90 km/h till 160 km/h. Ut från Hallsberg breddas korridoren upp för att även klara av eventuella förlängning av infartsgruppen för att kunna ta emot 750 m långa tåg. Längden för UA1 är 14,2 km.

UA2- Nydragning med tunnel öster om Åsbro

Nytt dubbelspår passerar västra stambanan planskilt för att sedan vika av österut i tunnel. Hastigheten är begränsad till 100 km/h genom kurvan ut från Hallsberg och därefter är hastigheten 160 km/h. Järnvägen kommer ut ur tunneln norr om Åsbro för att sedan ligga parallellt med befintligt spår. Genom Åsbro och söderut kompletteras enkelspåret till dubbelspår. Ut från Hallsberg breddas korridoren upp för att även klara av eventuell förlängning av infartsgruppen för att kunna ta emot 750 m långa tåg. Längden för UA2 är 12,7 km, varav tunnellängden är 3 km lång.

UA3- Nydragning med tunnel väster om Åsbro

Nytt dubbelspår passerar västra stambanan planskilt för att sedan gå in i tunnel rakt söderut längs riksväg 50. Hastigheten är begränsad till 100 km/h genom kurvan ut från Hallsberg och därefter är hastigheten 160 km/h. Utredningsalternativet ansluter till befintligt spår söder om Åsbro. För anslutning söder om Åsbro finns det olika alternativ för hur ett nytt dubbelspår ansluts varför korridorerna är bredare. Längden för UA3 är 11,7 km, varav tunnellängden är 4,5 km lång.

UA4- Nydragning med tunnel väster om Västra Å

Nytt dubbelspår passerar västra stambanan planskilt för att sedan gå in i tunnel rakt söderut för att därefter vika av västerut och korsa riksväg 50. Begränsad hastighet genom kurva ut från Hallsberg 100 km/h därefter 160 km/h. Detta alternativ går väster om Västra Å för att sedan ansluta till befintligt spår söder om Åsbro. Längden för UA4 är 11,5 km, varav tunnellängden är 4,5 km lång.

UA5- Nydragning med tunnel Väster om Åsbro

Dokumentdatum: [Dokumentdatum]

DokumentID: [DokumentID]

Version: 0.1

Ärendenr: TRV2012/30648

Projektnr: 105458

Nytt dubbelspår som följer västra stambanan mot Laxå, korsar riksväg 50 och därefter planskilt passera västra stambanan och därefter i tunnel. Detta alternativ klarar 160 km/h ut från Hallsberg vilket är det enda alternativ som klarar 160 km/h hela sträckan. Ansluter sedan befintligt spår ca 3 km söder om Åsbro. Längden för UA5 är 13,1 km, varav tunnellängden är 4 km lång.

Slutsats

Endast åtgärder enligt fyrstegsprincipens fjärde steg kan bidra till att uppnå projektmålen. Det är angeläget för funktionen på hela stråket Storvik- Hallsberg- Mjölby (Godsstråket genom Bergslagen) att dubbelspår byggs på sträckan Hallsberg- Åsbro som annars riskerar att bli en flaskhals för godstrafiken.

Då UA 3 går genom Sydnärkes vattenskyddsområde är det direkt olämpligt att bygga i detta område p.g.a. föroreningsrisken. I området växer dessutom skyddsvärda arter som ytterligare talar mot denna korridor. Också de besvärliga geotekniska förhållandena talar mot detta alternativ. Vår bedömning är därför att UA3 inte bör utredas vidare. Korridorerna UA1, UA2, UA4 och UA5 utreds vidare.

Borlänge 4 december 2012



Torbjörn Suneson

Chef Verksamhetsområde Samhälle

Dokumentdatum: [Dokumentdatum]

DokumentID: [DokumentID]

Version: 0.1

Ärendenr: TRV2012/30648

Projektnr: 105458

