

FASTSTÄLLELSEHANDLING

Dubbelspårsfunktion för Godsstråket genom Bergslagen, delen genom Hallsberg

Hallsbergs kommun, Örebro län

Järnvägsplanbeskrivning 2014-10-01

Projektnummer: 102113



Titel: Järnvägsplanbeskrivning, Dubbelspårsfunktion för Godsstråket genom Bergslagen,
delen genom Hallsberg

Utgivningsdatum: 2014-10-01

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Gunnar Berglund, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Ralf Timmerman, Atkins Sverige AB

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

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Bakgrund och motiv för utbyggnaden	8
2.1 Nuläge	8
2.2 Utbyggnadsbehov	12
2.3 Ändamål och projektmål.....	14
2.4 Överensstämmelse med skyddade områden enligt Miljöbalken	15
2.5 Överensstämmelse med hänsynsreglerna enligt Miljöbalken.....	15
2.6 Överensstämmelse med miljö kvalitetsnormerna enligt Miljöbalken ..	16
2.7 Överensstämmelse med kommunala planer enligt PBL	16
2.8 Planering och prövning av väg- eller järnvägsplan	18
3 Utbyggnadens lokalisering och utformning	19
3.1 Val av lokalisering.....	19
3.2 Val av utformning.....	21
4 Konsekvenser av utbyggnaden	27
4.1 Trafiktekniska konsekvenser.....	27
4.2 Miljömässiga konsekvenser	28
4.3 Behov av skyddsåtgärder	30
4.4 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning.....	34
4.5 Påverkan under byggtiden	36
5 Genomförande och finansiering	37
5.1 Formell hantering	37
5.2 Genomförande.....	37
5.3 Ekonomi.....	39
5.4 Fastighetsrättsliga frågor	39
6 Källor	42
7 Begrepp och förklaringar	43

Bilagor

1. Beslut om betydande miljöpåverkan
- 2 Trafikverkets ställningstagande TRV 2100/82126 med
anledning av ”Förstudie dubbelspårsfunktion genom Hallsberg”
- 3 Miljöbeskrivning
- 4 Fastighetsförteckning
- 5 Samrådsredogörelse

Figurförteckning

Figur 1 Översikt över utbyggnaden.....	6
Figur 2 Godsstråket genom Bergslagen och anslutande banor.....	8
Figur 3 Översikt över Hallsberg.....	10
Figur 4 Schematisk bild över anläggningen i Hallsberg.....	11
Figur 5 Status på projekt på Godsstråket genom Bergslagen.....	13
Figur 6 Översikt över utbyggnaden.....	26

Tabellförteckning

Tabell 1 Bedömt antal gods- och persontåg per dygn genom Hallsberg.....	12
Tabell 2 Fastigheter berörda av markanspråk.....	34
Tabell 3 Förväntade prövningar enligt annan lagstiftning.....	38
Tabell 4 Etappindelning.....	39
Tabell 5 Lista över begrepp och förkortningar.....	43

Foton

Omslagsfoto, Jonas Isaksson, Atkins

Foto 1 Befintlig bullerskyddsskärm, Maria Broberg, Atkins.....	22
--	----

1 Sammanfattning

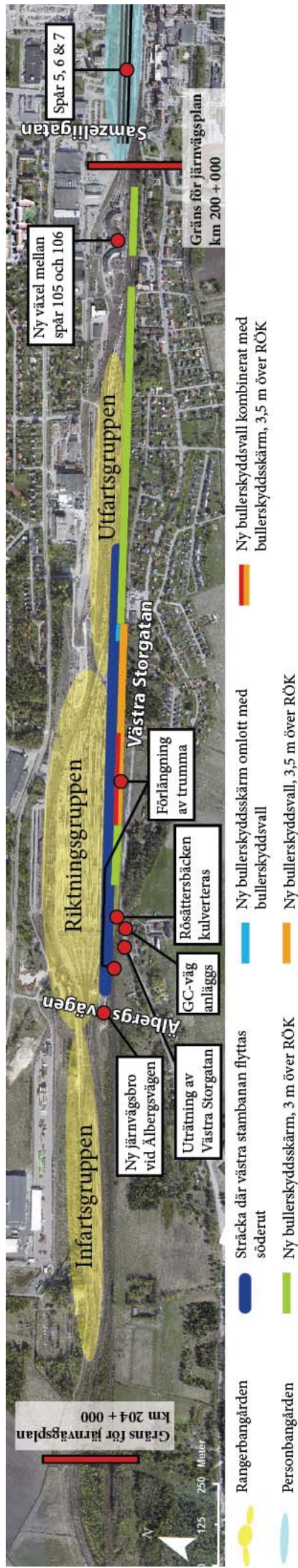
Godsstråket genom Bergslagen, från Storvik i norr till Mjölby i söder, är ett av Sveriges viktigaste järnvägsstråk med anslutningar till andra trafikerade järnvägslinjer. Banan domineras av godstrafik men även persontrafik förekommer. På grund av nuvarande kapacitetsbrist på stråket leds tåg om via andra banor. Mot bakgrund av detta har Trafikverket successivt sedan 1990-talet byggt ut till dubbelspår på olika sträckor mellan Hallsberg – Mjölby. Mellan Degerön-Mjölby är det dubbelspår i dag och på sträckan mellan Hallsberg och Degerön pågår för närvarande planering för dubbelspår. Detta projekt är en del av projektet Hallsberg-Degerön och syftar till att upprätta en dubbelspårsfunktion för Godsstråket genom Bergslagen på delen genom Hallsberg.

Projekt ”Dubbelspårsfunktion för Godsstråket genom Bergslagen” innehåller ett flertal åtgärder som tillsammans ska åstadkomma en dubbelspårsfunktion inom Hallsbergs rangerbangård. Dessa åtgärder kommer att utföras både på befintlig järnvägsmark och utanför.

Projektet innebär bl.a. att ett nytt spår anläggs för Godsstråket mellan befintligt godsspår 105 och Västra Stambanan, på en sträcka av ca 4 km. Anläggandet av det nya spåret medför att en ca 1,5 km lång sträcka av Västra Stambanans dubbelspår behöver flyttas söderut, utanför befintlig järnvägsmark. Andra åtgärder är anläggande av växlar och nya teknikbyggnader, servicevägar, stödmurar och skyddsräcken. En ny järnvägsbro för Godsstråket anläggs. Projektet omfattar även bullerskyddsåtgärder i form av skärm och/eller vall. På en kortare sträcka rätas en kommunal allmän väg ut och en gångväg anläggs längs Älbergsvägen till driftledningscentralen.

Målet med dubbelspårsfunktionen är att möjliggöra:

- Fler godstågslägen under de attraktiva tiderna på dygnet.
- En utökning av regionalstågstrafiken mot Degerön/Mjölby till ett tåg i timmen.
- En god punktlighet för såväl gods- som persontåg.
- Kortare transport- och restider.



Figur 1 Översikt över utbyggnaden

Åtgärderna i projektet skapar en dubbelspårsfunktion för Godsstråket genom Bergslagen. Detta medför en ökad kapacitet inom bangården men även på anslutande banor.

Dubbelspårsfunktionen möjliggör bland annat effektivare logistik inom bangården och att transportsystemet därmed blir mindre störningskänsligt.

Järnvägsplanen bedöms inte medföra att varken miljö kvalitetsnormerna för luft, yt- och grundvatten eller omgivningsbuller överskrids.

En fördjupad bullerutredning har genomförts och åtgärder föreslås. Genom järnvägsplanen klaras riktvärdena för maximala ljudnivåer 45 dB(A) inomhus för samtliga bostäder inom järnvägsplanens utredningsområde.

För järnvägsplanens genomförande behöver mark tas i anspråk både med äganderätt, servitut och med tillfällig nyttjanderätt. Det totala markbehovet uppgår till 30 545 m². Den mark som behöver tas i anspråk ägs idag av Hallsbergs kommun och enskild fastighetsägare.

Fem detaljplaner behöver upphävas helt eller delvis med anledning av järnvägsplanen.

Länsstyrelsen i Örebro län beslutade i mars 2012 att projektet inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Till denna järnvägsplan har en miljöbeskrivning tagits fram.

Granskning (fd. utställning) sker 6 maj - 5 juni 2013. Efter granskningstiden lämnar Länsstyrelsen sitt yttrande över järnvägsplanen. Fastställande av järnvägsplanen planeras ske under hösten 2013. Byggstart väntas ske tidigast 2015. Byggtiden beräknas till 5 år.

2 Bakgrund och motiv för utbyggnaden

2.1 Nuläge

Godsstråket genom Bergslagen är en järnvägslinje som sträcker sig från Storvik i norr till Mjölby i söder. Banans totala längd är 31,1 mil. Se illustrationen i figur 2 nedan.

I denna handling kommer Godsstråket genom Bergslagen fortsättningsvis att enbart refereras till som "Godsstråket".



Figur 2 Godsstråket genom Bergslagen och anslutande banor. © Lantmäteriet

Godsstråket utgör en mycket viktig transportlänk som förbinder det nord-svenska järnvägsnätet med det sydsvenska och med kontinenten. Banan är sammansatt av flera bandelar, som har byggts vid olika tidpunkter mellan åren 1856-1900. Elektrifieringen av banan blev klar 1935.

Banan trafikeras idag av både gods- och persontrafik och är viktig för flera andra järnvägslinjer:

- Norra Stambanan, med anslutning till Godsstråket i Storvik.
- Bergslagsbanan, med anslutning till Godsstråket i Fagersta och Snyten.
- Dalabanan, med anslutning till Godsstråket i Avesta Krylbo.
- Mäljarbanan, med anslutning till Godsstråket i Hovsta.
- Västra Stambanan, med anslutning till Godsstråket i Hallsberg.
- Södra Stambanan, med anslutning till Godsstråket i Mjölby.

Hallsberg har en viktig funktion som knutpunkt för järnvägstrafiken på Godsstråket men även för de anslutande banorna. Därför är järnvägens kapacitet i och omkring Hallsberg avgörande för kapaciteten på stora delar av järnvägsnätet.

Hallsbergs centralort har utvecklats från ett mindre stationssamhälle, som etablerades i samband med Västra Stambanans invigning 1862, till ett länsdelscentrum.

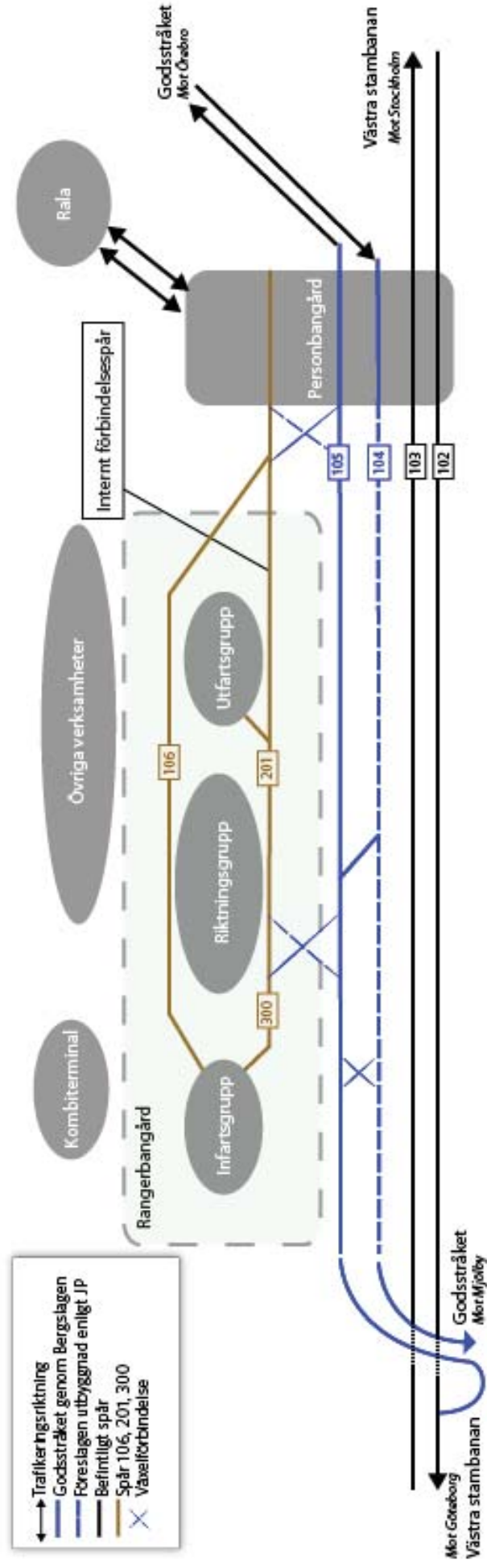
Hallsbergs bangård fick sin nuvarande omfattning 1918-23. Bangården består av en personbangård, en rangerbangård, en kombiterminal och ett verksamhetsområde norr om rangerbangården. Rangerbangården avser rangering av godståg och är uppdelad i tre avgränsade bangårdsdelar: infartsgruppen, riktningsgruppen och utfartsgruppen. Se översikt över Hallsberg i figur 3 på sidan 10.

Längs med bangården finns fyra genomgående spår. På den södra sidan är det Västra Stambanans två spår (spår 102 och 103) och Godsstråkets nuvarande enkelspår (spår 105). På den norra sidan av bangården finns ett genomgående spår (spår 106) för tågtrafik till bl.a. kombiterminalen, lok från infartsgruppen till lokstallet m.m.

Bangården visas schematisk i figur 4, på sidan 11.



Figur 3 Översikt över Hallsberg



Figur 4 Schematisk bild över anläggningen i Hallsberg, med föreslagen utbyggnad enligt projekt dubbelspårsfunktion för Godsstråket genom Bergslagen

2.2 Utbyggnadsbehov

Hallsbergs rangerbangård utgör nordens största rangerbangård. För närvarande trafikeras Hallsbergs rangerbangård av 350 tågrörelser per dygn och det rangeras ca 500 000 vagnar per år. Längs med rangerbangården är Godsstråket enkelspårigt och trafikeras idag av cirka 40 godståg och 16 persontåg per dygn, med trafik huvudsakligen på ett spår.

Persontrafik på följande sträckor angör Hallsbergs personbangård (resecentrum):

- Göteborg – Stockholm.
- Stockholm – Karlstad – Oslo.
- Sundsvall – Gävle – Örebro – Mjölby – Malmö.
- Stockholm – Västerås – Örebro.
- Hallsberg – Katrineholm – Stockholm.
- Hallsberg – Mariestad – Lidköping.

Trafikverket har nyligen tagit fram en ny basprognos med sikte på år 2050.

I tabell 1 redovisas antalet tåg år 2012 respektive 2050 för Godsstråket genom Bergslagen och för Västra Stambanan, i resrelationer till och från Hallsberg. Prognosen visar på en ökning av antalet gods- och persontåg genom Hallsberg. Beräknat antal dieseltåg är 5 %.

Tabell 1 Bedömt antal gods- och persontåg per dygn genom Hallsberg år 2012 och år 2050 (enligt basprognos 2050)

Bana	Resrelation	Antal godståg			Antal persontåg			Totalt antal tåg per dygn	
		2012	2050	Procentuell ökning	2012	2050	Procentuell ökning	2012	2050
Västra Stambanan	Katrineholm-Hallsberg	20	35	43%	86	112	23%	106	147
Västra Stambanan	Hallsberg-Laxå	80	98	18%	115	148	22%	195	246
Godsstråket genom Bergslagen	Örebro-Hallsberg	95	100	5%	86	86	0%	181	186
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg-Motala	35	61	43%	16	16	0%	51	77

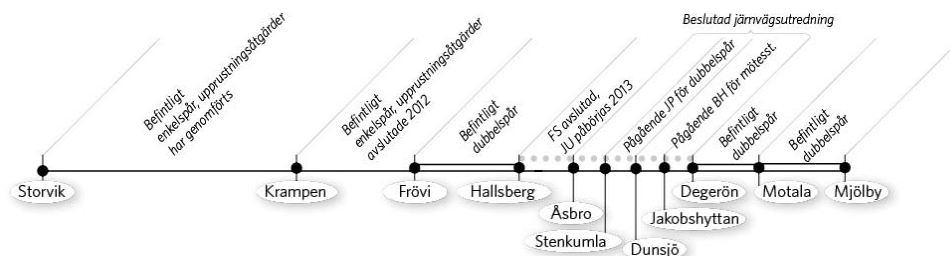
Godsstråket är i dag enkelspårigt i hela sin sträckning förutom på två delsträckor, Frövi – Hallsberg och Degerön – Mjölby. Dessa två sträckor har dubbelspår.

Sedan första halvan av 1990-talet har Trafikverkets ambition varit att hela sträckan ska byggas om till dubbelspår. Ett dubbelspår ökar kapaciteten och medför att godståg från Norrland till södra Sverige genom Bergslagen kan köras på ett effektivt sätt. En förbättrad framkomlighet genom Hallsberg är centralt för att skapa denna kapacitetsökning.

Sträckan Hallsberg – Degerön orsakar problem längs hela godsstråket. Alla tåg får inte plats på den enkelspåriga banan och flertalet tåg tvingas ta en omväg via Katrineholm eller Falköping med ökade transportkostnader och förlängda transporttider samt låg punktlighet till och från Hallsberg som följd. Enkelspåret innebär även att trafiken är störningskänslig och sårbar till exempel vid förseningar och tågmöten.

Trafikverket vill öka kapaciteten på hela stråket och inom projektet Hallsberg-Degerön pågår det för närvarande flera åtgärder, varav detta projekt är en. De övriga åtgärderna är:

- Upprustningsåtgärder på sträckan Storvik-Krampen. Trafikverket har bl.a. bytt utslitet huvudspår och växlar på stationer, för förbättrad driftsäkerhet och punktlighet på banan.
- Upprustningsarbeten mellan Krampen och Frövi har avslutats under 2012.
- En översyn av tidigare framtagen förstudie för sträckan Hallsberg – Stenkumla (Åsbro) har utförts. Arbeta med järnvägsutredning påbörjades under 2013.
- En järnvägsutredning på sträckan Åsbro – Degerön har genomförts och det finns beslut om utbyggnad till dubbelspår. För närvarande pågår framtagandet av en järnvägsplan för dubbelspår för sträckan Stenkumla – Dunsjö och en bygghandling för en mötesstation vid Jakobshyttan.



Figur 5 Status på projekt på Godsstråket, på sträckan Hallsberg-Degerön.

2.3 Ändamål och Projekt mål

Ändamålet med Trafikverkets projekt Hallsberg – Degerön är att det ska bidra till att:

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

Det här projektet omfattar en utbyggnad med ett flertal åtgärder som tillsammans ska åstadkomma en dubbelspårsfunktion på Godsstråket. Dessa åtgärder kommer att utföras både på befintlig järnvägsmark och utanför. Projektet innebär bl.a. att ett nytt spår anläggs för Godsstråket mellan befintligt godsspår 105 och Västra Stambanan, på en sträcka av ca 4 km. Anläggandet av det nya spåret medför att en ca 1,5 km lång sträcka av Västra Stambanans dubbelspår behöver flyttas söderut, utanför befintlig järnvägsmark. Andra åtgärder är anläggande av växlar och nya teknikbyggnader, servicevägar, stödmurar och skyddsräcken. En ny järnvägsbro för Godsstråket anläggs. Projektet omfattar även bullerskyddsåtgärder i form av skärm och/eller vall. På en kortare sträcka rätas en kommunal allmän väg ut och en gångväg anläggs längs Älbergsvägen till driftledningscentralen. Projektet är en del av Trafikverkets satsning på att öka kapaciteten på hela stråket.

Målet med utbyggnaden av en dubbelspårsfunktion på Godsstråket är att möjliggöra:

- fler godstågslägen under de attraktiva tiderna på dygnet.
- en utökning av regionalstågstrafiken mot Degerön/Mjölby till ett tåg i timmen.
- en god punktlighet för såväl gods- som persontåg.
- kortare transport- och restider.

Utbyggnaden av dubbelspårsfunktion på Godsstråket genom Bergslagen, delen genom Hallsberg, ska bidra till att uppfylla de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen.

2.4 Överensstämmelse med skyddade områden enligt Miljöbalken

Godsstråket genom Bergsslagen är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Naturreservatet Tomta hagar ligger ca 750 m söder om bangården, vid foten av den förkastningsbrant där Närkeslätten möter södra Närkes skogstrakter. Naturreservatet är ett utpekad Natura 2000-område men ligger utanför järnvägsplanen och berörs inte av projektet.

Området för järnvägsplanen ligger till stor del inom Hallsbergs vattenskyddsområde, varav större delen inom skyddsområdets primära zon. Dess skydds-föreskrifter är daterade 1980-05-20 och anger bl.a. att schaktningsarbete inte får ske till lägre nivå än tre meter över beräknad högsta grundvattenyta inom den inre skyddszonen, vilket har beaktats och inarbetats i miljöåtgärder under byggtiden.

Längs med Parallellgatan i höjd med Talldungen står en ensidig allé. Alléen omfattas av biotopskydd enligt 7 kap. 11§ miljöbalken. Allén kommer att skyddas under byggtiden.

2.5 Överensstämmelse med hänsynsreglerna enligt Miljöbalken

I miljöbalkens andra kapitel anges de allmänna hänsynsreglerna, vilka gäller för den som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet som inte är av försumbar betydelse i det enskilda fallet.

Denna järnvägsplan beaktar hänsynsreglerna på följande sätt:

Miljöbeskrivningen visar på att det föreslagna projektet följer de lagar och regler som finns för miljön (bevisbörderegeln i 1§).

För att öka kunskapen om området har en miljöteknisk markundersökning, en bullerutredning och grundvattenmätningar utförts och samråd har hållits med allmänhet, myndigheter och berörda (kunskapskravet 2§).

Järnvägsplanen redovisar de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som behöver vidtas (försiktighetsprincipen 3§).

Miljökrav på kemiska produkter och byggmaterial kommer att ställas i både kommande projektering och under byggtiden (produktvalsprincipen 4§).

Massor kommer att så långt det är tekniskt och miljömässigt möjligt att återanvändas inom projektet. (hushållnings- och kretsloppsprincipen 5§).

Alternativa lokaliseringar har studerats i förstudien (lokaliseringsprincipen 6§).

De skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas i denna järnvägsplan-uppfyller skälighetsregeln i 7§.

2.6 Överensstämmelse med miljö kvalitetsnormerna enligt Miljöbalken

Miljö kvalitetsnormer (MKN) beskriver lägsta godtagbara miljö kvaliteten inom olika områden och regleras närmare i 5 kap. miljöbalken. De miljö kvalitetsnormer som bedöms vara relevanta för detta projekt är:

- *Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft.*

Elektrifierade järnvägar berörs i huvudsak av MKN för partiklar (PM10), till följd av en viss spridning av partiklar från spår och spårfordon.

- *Miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten.*

MKN finns för Ralaån, söder om och utanför järnvägsplanens avgränsning.

- *Miljö kvalitetsnormer för omgivningsbuller.*

MKN för omgivningsbuller innebär att kommuner med fler än 100 000 invånare ska kartlägga bullernivåerna inom kommunen samt att Trafikverket ska kartlägga bullernivåerna från järnvägstrafik vid järnvägar som trafikeras med fler än 30 000 tåg per år.

För trafikbuller finns även riktvärden för miljö kvaliteten som ska följas vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

2.7 Överensstämmelse med kommunala planer enligt PBL

2.7.1 Översiktsplan

Alla kommuner redovisar sina övergripande planeringsfrågor och avsikter om allmänna intressen i en kommuntäckande översiktsplan. Denna utgör underlag för att ta fram detaljplaner och områdesbestämmelser.

Kommunfullmäktige i Hallsbergs kommun antog den 16 maj 2011 Översiktsplan samt Vindkraftplan för Hallsbergs kommun. I översiktsplanens andra del, kommunomfattande markanvändningsplan, anges att ”Hallsbergs roll som riksbangård stärks av en utbyggnad av godsstråket mellan Hallsberg och Mjölby till dubbelspår”. Översiktsplanen redovisar dessutom markreservat för att kunna bygga ut järnvägen på Godsstråket genom Bergslagen till dubbelspår på sträckan Hallsberg – Motala.

2.7.2 Områdesbestämmelser

Områdesbestämmelser kan upprättas inom begränsade områden som inte är detaljplanelagda, exempelvis om kommunen vill reglera grunddragen i mark- och vattenanvändningen för att säkerställa syftet i översiktsplanen. Inom föreslagna avgränsning för järnvägsplan finns inga områdesbestämmelser.

2.7.3 Detaljplaner

En detaljplan är en bindande uppgörelse mellan kommunen och markägarna. En detaljplanen talar om hur mark- och vattenområden ska användas och hur bebyggelsen ska se ut inom planområdet.

Det är tio detaljplaner som blir berörda av en utbyggnad i enlighet med denna järnvägsplan, men endast fyra som behöver upphävas helt eller delvis:

- 18-HAL-160 Stadsplan för del av Hallsberg (Vingenområdet) behöver upphävas i den del som berörs.
- 18- HAL-271 Stadsplan för del av Hallsberg (kv. Sländan m.m.) behöver inte ändras. Förändringarna ses som mindre avvikelser.
- 1861-P135 Detaljplan för fastigheten Syrsan 1 i Hallsberg behöver upphävas i sin helhet.
- 1861-K-1A Stadsplan över Hallsberg, år 1923 behöver upphävas i sin helhet.
- 1861-K2 Plan av platsen Hallsberg i Örebro län behöver upphävas i sin helhet.
- 1861-P10 Detaljplan för Hallsbergsterminalen, fastigheten Stora Älberg 1:53 m.fl. i Hallsberg, Hallsbergs kommun, Örebro län behöver inte ändras eftersom den endast berör område som är avsett för järnvägsändamål.
- 18- HAL-26 Stadsplan för del för del av Hallsbergs köping behöver inte ändras eftersom den endast berör område som är avsett för järnvägsändamål.
- 18-HAL-112 Förslag till ändring av stadsplan för den del av Hallsberg (Kv. Sällershög, Tocktorp m.fl.) i Hallsberg köping, Örebro län behöver inte ändras eftersom den endast berör område som är avsett för järnvägsändamål.
- 18-HAL-114 Stadsplan för del av Hallsberg (kv. Nyckelpigan m.fl.) behöver inte ändras eftersom den endast berör område som är avsett för järnvägsändamål.
- 18-HAL-12 Stadsplan för del av Hallsbergs köping i Örebro län, år 1941 behöver inte ändras. Förändringarna ses som mindre avvikelser.

Trafikverket har ansökt och erhållit planbesked från Hallsbergs kommun avseende upphävning av detaljplanerna.

2.8 Planering och prövning av väg- eller järnvägsplan

En väg- eller ett järnvägsprojekt planeras enligt en särskild process som styrs av lagar. Processen leder fram till en vägplan respektive en järnvägsplan. Processen kallas för planläggningsprocess och arbetet med att ta fram planerna kallas planläggning. I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Det är även möjligt att planlägga för både väg- och järnväg i samma plan.

Tidigt i planläggningsprocessen fattar länsstyrelsen beslut om projektet kan anses medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Om projektet antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram. Särskilda lagkrav reglerar arbetet med MKB:n och vad den ska innehålla. Om projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan redovisas istället den påverkan som går att förutse att projektet får på människors hälsa och på miljön samt vilka skyddsåtgärder som är möjliga. Detta redovisas i en miljöbeskrivning.

Syftet med en väg- eller järnvägsplan är att reglera lokaliseringen och utformningen av väg- respektive järnvägsanläggningen med de försiktighets- och skyddsåtgärder som behövs med hänsyn till vägens eller järnvägens omgivningspåverkan. Ett annat syfte är att underlätta markåtkomst för väg- eller järnvägsändamålet. Ytterligare ett syfte är att berörda parter får möjlighet till insyn och samråd under hela processen.

En järnväg ska enligt kap. 1 §4 Lagen om byggande av järnväg planläggas och byggas med sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Vid planläggning och prövning av ärenden om byggande av väg och järnväg ska även 2-4 kap och 5 kap. 3§ Miljöbalken tillämpas, d.v.s. de allmänna hänsynsreglerna och hushållningsbestämmelser samt regler om miljö kvalitetsnormer (MKN).

Åtgärder i en väg- eller järnvägsplan får inte genomföras i strid mot gällande detaljplaner eller övriga områdesbestämmelser. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas får dock mindre avvikelser göras (kap. 1 §5 Lagen om byggande av järnväg).

3 Utbyggnadens lokalisering och utformning

3.1 Val av lokalisering

3.1.1 Tidigare studier och utredningar

Ett flertal utredningar, med olika inriktning och fokus, har tidigare tagits fram avseende utbyggnader för utökad kapacitet längs sträckan Hallsberg – Mjölby. Nedan listas de som är mest viktiga för denna järnvägsplan.

- Idéstudie Hallsberg, Dubbelspårsutbyggnad spår 105 (2005)

Syftet med denna idéstudie, som togs fram av fd. Banverket genom Transrail, var att studera möjligheten att bygga ut spår 105, i södra delen av bangården till ett dubbelspår.

- Spårteknisk studie 1648 (2006)

Denna studie som genomfördes av fd. Banverket, hade som syfte att studera en maximal bangårdsutbyggnad med en framtida möjlig utformning som medger 750 meter långa tåg. Fokus låg på att studera utformningar som maximerar kapaciteten inom bangården och dess anslutningar.

- Slutrapport Idéstudie Hallsberg (2008)

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

- Tekniskt PM Spår 106 i Hallsberg (2009)

Under våren 2009 tog dåvarande Banverket genom Tyréns fram ett PM för att utreda möjligheterna för ombyggnad av befintligt spår 106 i norra delen av bangården med tillhörande förbigångsspår genom Hallsbergs rangerbangård. Tanken var att godstrafiken österut ska kunna passera Hallsberg på norra sidan av bangårdsområdet och västerut på södra sidan.

- Förstudie: Projekt dubbelspårsfunktion för Godsstråket genom Hallsberg, Hallsberg – Degerön (2012)

Förstudien som är framtagen av Trafikverket genom Atkins redovisar två alternativa korridorer för spårutbyggnad. De två korridorerna har identifierats genom fyrstegsprincipen där olika åtgärder har utvärderats mot uppfyllelse av projektmålen. De två korridorerna bygger på att det tillkommande spåret för godsstråket placeras antingen norr eller söder om rangerbangården och att det befintliga spåret ligger kvar söder om rangerbangården i båda alternativen.

Korridorerna har i förstudien en gemensam, överlappande del i öster där båda korridorerna täcker in de östra anslutningarna på godstråket genom Bergslagen och Västra Stambanan samt Hallsbergs personbangård. Direkt väster om personbangården delas korridorerna upp i en nordlig och en sydlig korridor. Den nordliga korridoren går strax norr om och i anslutning till rangerbangården. Den södra korridoren ligger parallellt med Västra Stambanan, söder om rangerbangården.

3.1.2 Ställningstagande "Förstudie Dubbelspårsfunktion genom Hallsberg"

Trafikverket tog 2012-05-16 (TRV 2100/82126) ställning till att gå vidare med det södra alternativet från förstudien. Motiven är att den södra korridoren väsentligt bättre bidrar till att uppfylla projektmålen och de transportpolitiska hänsyns- och funktionsmålen, och att en utbyggnad inom den södra korridoren möjliggör även framtida utvecklingsmöjligheter i Hallsberg och genererar minskad konflikt mellan tåg- och växlingsrörelser på driftplatsen. Ställningstagandet finns i sin helhet som bilaga 2.

3.1.3 Frågor att beakta från förstudien

I förstudien identifierades följande frågor eller områden att ägna särskild uppmärksamhet i eventuell fortsatt planerings- och projekteringsprocess:

- Detaljstudie i möjliga spårlägen inom den valda korridoren och spårlägenas omgivningspåverkan.

Kommentar: En detaljstudie har genomförts inom systemhandlingen för denna järnvägsplan.

- Fortsatt samråd med allmänheten för att säkerställa att inkomna synpunkter beaktas.

Kommentar: Samråd har hållits med allmänheten den 11 juni 2012. Inkomna synpunkter har noterats och bemötts i ett PM, som ingår i samrådsredogörelsen, se bilaga 5. Mot bakgrund av de inkomna synpunkterna har till exempel vibrationsutredningen flyttats i tid och bullerutredningen har fördjupats.

- En miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas där frågor som buller och vibrationer, risk och sårbarhet, vatten, förorenad mark, kulturmiljö samt vilka störningar som kan uppstå under byggskedet ska utredas.

Kommentar: Länsstyrelsen i Örebro län beslutade i mars 2012 att projektet inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att en MKB inte behöver upprättas, men däremot ska en miljöbeskrivning upprättas tillhörande järnvägsplanen. De aspekter som anges ovan har studerats inom miljöbeskrivningen förutom det område som i förstudien angavs som kulturmässigt intressant eftersom det ingår inom järnvägsplanens avgränsning.

- Plankorsningarna vid Högtorpsgatan och en eventuell planskild korsning studeras.

Kommentar: Aktuella korsningar ligger utanför utredningsområdet och är därmed inte studerade inom ramen för järnvägsplanen.

3.2 Val av utformning

3.2.1 Trafiktekniska funktionskrav

Följande trafiktekniska funktionskrav från Trafikverket är utgångspunkterna för systemhandlingen och således även för projektet:

- Godstråkets dubbelspår ska anslutas österut på så sätt att godstrafik undviks på de spår som passerar intill plattformar avsedda för person trafik. Möjligheten ska dock finnas för dubbelspåret att med växlar kunna anslutna till minst två plattformsspår. Västerut ska spåret anslutas så att en vidare dubbelspårsutbyggnad mot Degerön och en framtida utbyggnad av infartsgruppen inte försvåras.
- In- och utfarter från infarts- och utfartsgruppen ska behållas.
- Ett förbindelse-spår ska anordnas för att undvika att interna rörelser belastar dubbelspåret. Detta förbindelse-spår ska i kombination med det nordligaste av Godstråkets spår kunna användas som förbigångs-spår/magasinerings-spår för 750 m långa tåg.
- Dimensionerande kapacitet är 17 godståg per timme och riktning.
- Möjlighet till lokförarbyte ska finnas i anslutning till lokstallarna.

3.2.2 Geotekniska förhållanden

Befintligt spår genom Hallsberg är förlagt i ytläge och går till övervägande del på låg bank eller i nivå med omgivande mark. Omgivningen består av Hallsbergs tätort och ett flertal järnvägsspår i de planerade spårens närhet.

Banunderbyggnaden i de befintliga spåren och inom banområdet utgörs i huvudsak av naturligt lagrade fasta jordar samt av ytligt, fast fyllnadsmaterial.

Befintlig banöverbyggnad består till största delen av makadam med varierande tjocklek. Befintlig makadam antas till viss del vara igensatt av finare material och bedöms vara förorenad.

Utmed sträckan finns inga kända geotekniska förstärkningsåtgärder, inte heller kända problem med sättningar, oroliga spår-lägen eller geoteknisk stabilitet.

3.2.3 Riktlinjer för gestaltning

Vid utformning av nya anläggningar ska dessa gestaltas som motsvarande befintliga anläggningar inom närområdet är utformade, vad avser materialval, färg och struktur. Anläggningarna ska estetiskt passa in i sin omedelbara närmiljö.

- Teknikbyggnader ska utföras i standardutförande, vilket oftast är i plåt. Eventuell omgivningsanpassning planeras i byggskedet.
- Bullerskyddsvall ska kläs med gräs, bland annat för att minska erosionen.

- Bullerskyddsskärmar ska utformas något kraftigare än befintliga på grund av dagens ökade dimensioneringskrav och utföras så att kopplingen mellan grundläggningen och skärm är helt tät.

Nedan visas en bild av befintlig bullerskyddsskärm utmed bangården i Hallsberg.



Foto 1 Befintlig bullerskyddsskärm. Foto: Maria Broberg, Atkins Sverige AB

3.2.4 Utbyggnadens utformning och omfattning

Projekt ”Dubbelspårsfunktion för Godsstråket genom Bergslagen” innehåller ett flertal åtgärder som tillsammans ska åstadkomma en dubbelspårsfunktion inom Hallsbergs rangerbangård. Dessa åtgärder kommer att ske både på befintlig järnvägsmark och utanför. I figur 6 på sidan 26 illustreras åtgärderna översiktligt.

Nedan listas först de åtgärder som ska fastställas och därefter de som inte ska fastställas men som ändå ingår i projektet. De åtgärder som ska fastställas är redovisade på planritningarna. De åtgärder som inte ska fastställas finns redovisade på illustrationsritningarna, tillsammans med de åtgärder som fastställs.

3.2.4.1 Åtgärder som fastställs

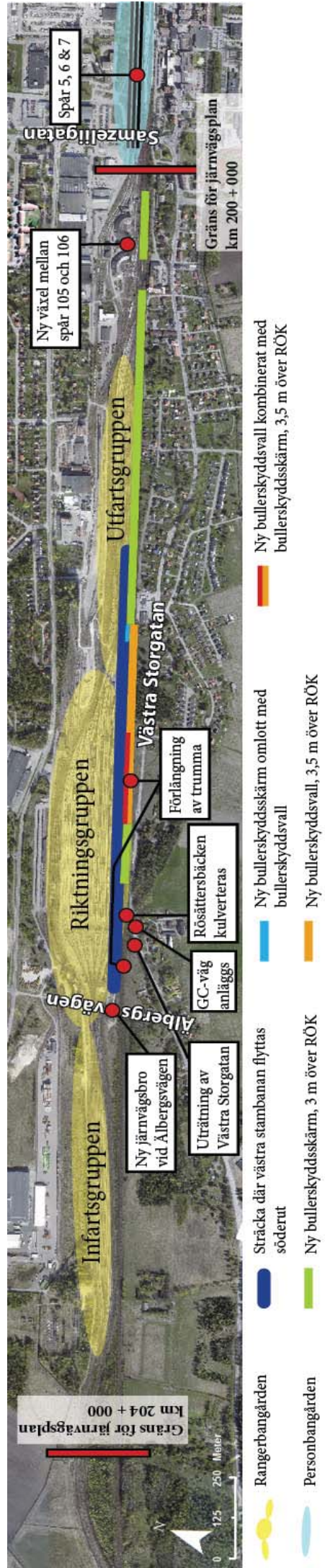
1. Västra Stambanans spår måste flyttas söderut på en sträcka av ca 1,5 km för att få plats med det nya godsspåret. I Stambanans längdmätning innebär det att mellan km 201+195 – 202+600 behöver spåren flyttas upp till 10 m från befintligt läge, ut på ny mark.
2. Område för nio nya signalkiosker behövs. Byggnaderna uppförs i standardutförande och är ca 40 m². Tre av signalkioskerna uppförs på befintlig järnvägsmark och de sex andra behöver ta mark i anspråk för att kunna uppföras.

3. Område för två nya teknikhus behövs. Byggnaderna uppförs i standardutförande och är ca 150 m². Ett av teknikhusen uppförs på befintlig järnvägsmark och det andra behöver ta mark i anspråk för att kunna uppföras.
4. Avståndet till Västra Storgatan kommer att bli för litet då Västra Stambanan behöver flyttas söderut ca 10 meter. Därför kommer Västra Storgatan tillsammans med trottoar och övriga väganläggningar att läggas om i ett rätare läge. Hallsbergs kommun är väghållare idag och kommer att överta vägen i dess nya linjeföring efter genomförda åtgärder.
5. Skyddsräcken kommer att behöva utföras både längs Västra Storgatan, Älbergsvägen och inom spårområdet. Skyddsräcken anläggs vid:
 - Km 201+584 till 201+593, totalt 9 m skyddsräcke för fordon vid vändplats till serviceväg i närheten av teknikhus 015.
 - Km 202+056 till 202+394, totalt 342 m skyddsräcke för fordonstrafik längs Västra Storgatan.
 - Km 202+470 till 202+506, totalt 42 m skyddsräcke för att fordon till Kontrolltornet inte ska kunna köra in på spåret (Godsstråket).
 - Km 202+506 till 202+595, totalt 125 m rörräcke mellan gångbana och körbana (Älbergsvägen). Avsedd som skydd för personal som går till kontrolltornet från parkeringen söderom spårområdet.
 - Km 202+868 till 202+907, totalt 39 m skyddsräcke för fordon vid vändplats till serviceväg till signalkiosk 034.
6. Längs Älbergsvägen fram till driftledningscentralen kommer en gångväg att anläggas. Gångvägen kommer att skyddas med ett räcke.
7. Ytor för arbetsområden, etableringsplatser och/eller upplagsplatser behöver tas i anspråk under byggtiden. Dessa ytor är lokaliserade längs med järnvägens södra sida och är tillgängliga från Västra Storgatan eller Parallellgatan.
8. Ny mark för anslutning till servicevägar till signalkioskerna nr 014 (vid ca km 201+400), nr 018 (vid ca km 201+800) och nr 026 (vid ca km 202+600) samt till teknikhus 015 (vid ca km 201+600) behöver tas i anspråk.
9. Trafikverket avser att klara riktvärdet för ljudnivåer inomhus, d.v.s. 45 dB(A) max. För att erhålla den ljudnivån behöver bullerskyddsåtgärder genomföras. De består av dels skärm och/eller vall och fönsteråtgärder.
10. Trafikverket avser att klara det högsta acceptabla värdet på 1,0 mm/s vägd RMS för vibrationer. För att erhålla det värdet behöver vibrationsåtgärder genomföras. Efter att utbyggnaden är genomförd utförs mätningar. Utifrån dessa mätningar bestäms vilka åtgärder som ska vidtas.

3.2.4.2 Åtgärder som inte fastställs men som ingår i projektet

1. Ett nytt godsspår anläggs mellan det befintliga godsspåret 105 och Västra Stambanan. Det nya spåret blir det södra av de två godsspåren och anläggs på en sträcka av ca 4 km, mellan km 0+780 – 4+200 i Godsstråkets längdmätning.
2. Norr om Godsstråkets blivande dubbelspår anordnas ett nytt spår för interna rörelser inom bangården. Det spåret kan tillsammans med Godsstråkets nordligaste spår även fungera som förbigångsspår/magasinerings-spår, då tåg väntar på infart till infartsgruppen.
3. Befintligt spår i Västra Stambanan rivs mellan km 201+100 – 202+600, befintligt spår 105 rivs mellan km 0+777 – 4+200 och befintliga spår 104 och 105 rivs mellan km 3+220 – 4+200.
4. Totalt anläggs 15 st. nya växlar.
5. Växlarna 189/190, 801/802, 364 och 501 rivs.
6. Den befintliga underjordiska bunkern för teletransmission kommer för nära det nya läget för Västra Stambanan och kommer därför att rivas. Innehållet i bunkern kommer att flyttas till det nya teknikhuset 015.
7. En ny järnvägsbro kommer att anläggas för Godsstråkets dubbelspår strax norr om Västra Stambanans befintliga bro över Älbergsvägen, vid ca km 3+165 i Godsstråkets längdmätning.
8. Den nya järnvägsbron medför att delar av befintlig parkeringsyta vid driftledningscentralen behöver rivas. Ny parkeringsyta kommer att anläggas dels i direkt anslutning till huvudbyggnaden men även mellan Västra Storgatan och järnvägsområdet, invid Älbergsvägen.
9. Längs sträckan kommer fyra nya stödmurar att anläggas.
 - Befintlig stödmur mellan befintligt godsspår (uppspår) och spår 201 vid km 201+123 – 201+356 rivs och ersätts med en ny och längre stödmur, mellan km 201+050 – 201+494, för att ta upp höjdskillnaden mellan spår 201 och det blivande godsspåret.
 - Mellan den nya bullervallen och Västra Stambanan anläggs en serviceväg mellan km 201+564 – 201+610. En stödmur behövs där för att hålla bullervallens slänt.
 - En ny stödmur anläggs mellan km 202+520 – 202+590 och ansluts till den nya bron. På så vis kan den befintliga vägen upp till driftledningscentralen användas.
 - En ny stödmur anläggs mellan km 203+0 – 203+ 480 för att klara nivåskillnaden mellan Västra Stambanan (uppspår) och Godsstråket (nedspår).

10. Nya servicevägar kommer att anläggas inom befintlig järnvägsmark
 - För att underlätta lokförarbyten samt för att undvika arbetsmiljöolyckor ska väg vid km 200+270 – 200+360 kompletteras med grusade vita kalk krossgångar och förses med allmänbelysning samt ett väderskydd.
 - En ny serviceväg erfordras för att möjliggöra åtkomst till signalkiosk 014 och teknikhus 015 samt SIR-torn anläggs mellan ca km 201+400 – 201+600. Även en vändplats av grus anläggs.
 - Befintlig serviceväg vid ca km 202+610 – 202+630 rivs för att bereda plats åt Godsstråkets nya uppspår och ersätts med en ny mellan ca km 202+590 – 202+640.
 - En ny serviceväg anläggs vid ca km 202+850 – 202+970 för att möjliggöra åtkomst till ny signalkiosk 026.
11. Projektet bedöms medföra överskott av massor. Massorna kommer att så långt det är möjligt återanvändas, om de erhåller lämplig klassning enligt Naturvårdsverkets riktlinjer.
12. Det finns korsande ledningar som blir berörda av projektet och behöver läggas om. Till största delen handlar det om Trafikverkets egna el-, signal-, tele-, optokabel-, dränerings- och dagvattenledningar inom befintlig järnvägsmark. Övriga ledningsägare är Hallsbergs kommun, Telenor, Scanova och Eon. Omläggningar och upprättande av eventuellt nya ledningskorsningsavtal hanteras genom kommande lantmäteriförrättning.
13. Hela den nya spåranläggningen kommer att avvattnas med hjälp av dräneringsledningar som via brunnar ansluts till befintligt dagvattensystem. Ett befintligt uppsamlingsmagasin vars uppgift är att fördröja dagvatten vid olyckor, ligger dock i vägen för det nya spåret och behöver flyttas. Två trummor under Stambanan vid km 201+434 och km 201+970 kommer att förlängas.
14. Rösättersbäcken kommer att kulverteras på en sträcka av ca 125 m för att sedan ledas in i befintlig trumma under Västra Storgatan och ut i befintligt dike.



Figur 6 Översikt över utbyggnaden

4 Konsekvenser av utbyggnaden

4.1 Trafiktekniska konsekvenser

4.1.1 Överensstämmelse med transportpolitiska mål

Syftet med utbyggnaden av dubbelspårsfunktion på Godsstråket genom Bergslagen, delen genom Hallsberg, bidrar till det transportpolitiska

funktionsmålet genom;

- att möjliggöra fler och tätare tågtransporter på Godsstråket genom Bergslagen så att transportsystemet görs mer tillgängligt för medborgarna och näringslivet i regionen;
- god punktlighet för tågtrafiken längs Godsstråket vilket medför att för utsättningarna för en god framtida hållbar samhällsutveckling skapas då fler använder tåg som färdmedel;
- att kortare transporter och restider för både godstrafik och persontrafik ökar tillgängligheten och ger förbättrade kommunikationer i regionen.

hänsynsmålet genom;

- att möjliggöra fler och effektivare transporter på järnväg och på så sätt minska transportsystemets miljöbelastning;
- skapa ett säkrare transportsystem på Godsstråket genom Bergslagen, delen genom Hallsberg. Ingen ska riskera att dödas eller skadas allvarligt.

4.1.2 Överensstämmelse med projektmål

Utbyggnaden syftar även till att möjliggöra;

- Fler godstågslägen under de attraktiva tiderna på dygnet:

Utbyggnaden av ett nytt spår till en dubbelspårsfunktion för Godsstråket medför möjligheter att åstadkomma fler godstågslägen under de attraktiva tiderna på dygnet eftersom det efter utbyggnaden finns ytterligare ett genomgående spår för godstrafik.

- En utökning av regionaltågstrafiken till ett tåg i timmen, mot Degerön/Mjölby:

Utbyggnaden medför även att godstågen inte behöver köra på spår som passerar plattformar, utan de spåren görs mer tillgängliga för persontrafik. På så sätt kan även regionaltågstrafiken utökas.

- En god punktlighet för såväl gods- som persontåg:
Med en dubbelspårsfunktion behöver inte gods- eller persontåg ta omvägar som idag, på grund av platsbrist.
- Kortare transport- och restider:
Föreslagen utbyggnad medför ökad kapacitet och ökad tillgänglighet för såväl gods- som persontrafiken vilket leder till kortare transporter och kortare restider.

4.1.3 Järnvägstekniska effekter

Åtgärderna inom projektet skapar en dubbelspårsfunktion för Godsstråket. Detta medför ökad kapacitet både inom bangården men även på anslutande banor.

Utbyggnaden leder till mer kostnads- och tidseffektiva transporter, ökad transportkapacitet och ökad trafiksäkerhet.

Dubbelspårsfunktionen möjliggör bland annat effektivare logistik inom bangården genom nya växelförbindelser och spår för interna rörelser och ökad framkomlighet genom en ny järnvägsbro. Transportsystemet därmed blir mindre sårbart och störningskänsligt.

4.1.4 Vägtekniska effekter

Västra Storgatan kommer tillsammans med trottoar och övriga väganläggningar att läggas om i ett rätare läge, där avståndet mellan Västra Stambanan och Västra Storgatan blir för litet. Hallsbergs kommun är idag väghållare och kommer att överta vägen i sitt nya läge efter genomförda åtgärder. Ingen förändring i väghållningsansvaret sker.

4.2 Miljömässiga konsekvenser

Enligt 2 kap. 9§ lagen om byggande av järnväg ska en väg- eller järnvägsplan för ett projekt som länsstyrelsen beslutat inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan innehålla uppgifter om verksamhetens förutsägbara påverkan på människors hälsa och på miljön. Dessa uppgifter benämns miljöbeskrivning. I detta kapitel redovisas en sammanfattning av de miljömässiga konsekvenserna. En fullständig miljöbeskrivning återfinns som bilaga 3 till denna planbeskrivning.

Godsstråket är ett riksintresse för kommunikation, men inga andra riksintressen berörs av projektet.

Inga Natura 2000 områden berörs av utbyggnaden.

En biotopskyddad allé längs med Parallellgatan berörs och behöver skyddas under byggtiden.

Området för järnvägsplanen ligger till stor del inom Hallsbergs vattenskyddsområde, varav större delen inom skyddsområdets primära zon. I byggskedet kommer schaktning och viss länshållning att utföras för grundläggningsarbeten. Dessa anläggningsarbeten kommer inte att innebära några påtagliga risker för grundvattenförhållandena eller grundvattenresurserna i området. Det är relativt begränsade schaktdjup för den nya järnvägsbron vid Älbergsvägen och en tillfällig grundvattensänkning på ca 1,5 m kommer att erfordras lokalt vid schakt för brogrundläggningen. Jordlagren i området är relativt täta och grundvattentillgången är mycket begränsad vid broläget. Detta innebär att enbart små vattenvolymer kommer att pumpas och grundvattensänkningen kommer att vara mycket begränsad (mindre än 5 m ut från schaktkanten). Dispens kommer således inte att behöva sökas för vattenskyddsföreskrifterna under byggtiden.

Ytvattning för spåraneläggning ansluts via brunnar till befintligt dagvattenssystem. Ett befintligt uppsamlingsmagasin behöver flyttas och två trummor kommer att förlängas. En anmälan om vattenverksamhet behöver skickas in till länsstyrelsen.

Rösättersbäcken kommer att behöva kulverteras på en sträcka om ca 125 m. Behov av erosionskydd vid kulvertens utlopp behöver studeras närmare i byggskedet. En anmälan om vattenverksamhet behöver skickas in till länsstyrelsen för kulverteringen. De åtgärder som planeras för Rösättersbäcken ska även redovisas till berört markavvattningsföretag. En omprövning av markavvattningsföretaget kan bli aktuellt om åtgärderna leder till att det uppstår väsentligt ändrade förhållanden. Det kommer inte att förekomma några förändringar ur flödessynpunkt, grundvattensänkning, omledning etc. som påverkar grundvattenbildning eller grundvattenförhållandena i området. Detta innebär inga förändrade förhållanden med avseende på nuvarande pumpning vid Älbergsvägen.

Inom projektet kommer stora mängder massor att hanteras. De måste hanteras utefter sitt eventuella föroreningsinnehåll och kontrolleras under byggtiden.

Riktvärdena för buller och vibrationer enligt proposition 1996/97:53 klaras inte vid den planerade bebyggelsen utan att åtgärder vidtas. Med de bullerskyddsåtgärder som anges i denna planbeskrivning och som framgår av plankartan kommer inga fastigheter inom utredningsområdet till järnvägsplan ha ljudnivåer år 2050 som överstiger riktvärdet inomhus d.v.s. 45 dB(A) max. Tre fastigheter bedöms få vibrationsnivåer över det högsta acceptabla värdet 1,0 mm/s vägdd RMS.

Den ökade kapaciteten på Godsstråket innebär att fler transporter kan flyttas från väg till järnväg, vilket bidrar till en positiv utveckling genom minskade utsläpp av klimatpåverkande gaser. Generellt sett innebär en förflyttning av trafiken från väg till järnväg att uppfyllandet av miljö kvalitetsnormerna för luft underlättas. Byggskedet i projektet medför dock en ökad andel transporter till och från anläggningen, vilket genererar luftföroreningar. Transporterna i samband med byggnationen kommer dock endast förekomma under byggtiden och utmed en lågtrafikerad väg, varav de inte bedöms medföra att miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids. Möjligheten att styra transporter för att begränsa dessa i anslutning till bostäder studeras ytterligare i bygghandlingsskedet för att försäkra sig om att miljö kvalitetsnormerna inte överskrids.

Miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten finns för Ralaån, söder om utredningsområdet. Ralaån har dock i samråd med Länsstyrelsen i Örebro län 2012-03-01 bedömts inte påverkas av detta projekt.

Säkerheten inom järnvägen är generellt hög. De främsta riskerna under driftskedet bedöms vara olyckor med farligt gods i närheten av bebyggt område. Den åtgärd som rekommenderas är att bullerskyddsskärm, för dessa sträckor, utförs täta mot mark och med förstärkt brandskydd i form av svårbrännbara material. Även uppförandet av bullerskyddsvallar minskar riskbilden.

Utrymmet inom Hallsbergs centralort är kraftigt begränsat och omöjliggör separata räddnings- och utrymningsvägar. Befintliga servicevägar har antagits kunna användas som räddnings- och utrymningsvägar.

Alla åtgärderna inom projektet kommer att utföras med befintlig spårtrafik. Detta kräver en noggrann planering inför och försiktighet vid utförande.

Under byggtiden kommer ytor för arbetsområden, etablering och upplag att anläggas. Det kommer att ge en förändrad stadsbild under byggtiden, men marken kommer därefter att ställas i ordning likt befintligt.

Inga särskilda åtgärder anses nödvändiga med avseende på luftkvalitet och klimat i driftskedet.

4.3 Behov av skyddsåtgärder

4.3.1 Bullerskyddsåtgärder

Befintlig bullerskyddsskärm behöver ersättas med en ny, högre skärm. Den nya skärmen behöver dessutom flyttas söderut ca 70 cm från befintligt läge på grund av säkerhetsavstånd till strömförande delar. Bullerskyddsskärm men blir 3,0 m hög över RÖK jämfört med 2,5 m idag och anläggs mellan km 200+367 – 201+440.

En 3,0 m hög bullerskyddsskärm anläggs även från Västra skolan och 200 m österut.

En bullerskyddsvall anläggs mellan km 201+400 – 202+0. Vallens höjd blir 3,5 m över RÖK och ca 1 m bred på toppen. Vid ca km 201+787 börjar vällen successivt minska fram till km 201+963 då den upphör. På denna sträcka anläggs en bullerskyddsskärm på toppen av vällen. Skärmen ökar successivt till full höjd i takt med att vällen avtar i höjd. Där vällen upphör övergår bullerskyddet i enbart en skärm. Skärmen viker in mot Västra Stambanan och anläggs fram till km 202+050. I sektion 201+827 och 201+986 förses bullerskyddet med dörrar för att möjliggöra tillträde för Trafikverkets personal till signalkioskerna 018 respektive 019.

Trots att bullerskyddsskärm och/eller vall anläggs behöver fönsteråtgärder även genomföras för 95 st bostadshus.

Målet att klara riktvärdet för ljudnivåer utomhus, 70 dB(A), kan inte uppfyllas p.g.a. att eventuella åtgärder inte är ekonomiskt försvarbara.

Med en 3 m hög skärm och en 3,5 m hög vall kompletterat med fönsteråtgärder klaras däremot riktvärdet för ljudnivåer inomhus, <45 dB(A), för alla bostadshus.

På planritningarna är dessa åtgärder markerade med beteckningarna Sk1, Sk2 och Sk3.

4.3.2 Vibrationsåtgärder

Målet att klara gränsvärdet 0,4 mm/s vägd RMS för vibrationer kan inte uppfyllas p.g.a. att eventuella åtgärder inte är ekonomiskt försvarbara.

Däremot bedöms att det högsta acceptabla värdet 1,0 mm/s vägd RMS för vibrationer kan nås för alla fastigheter, utom för tre stycken. Dessa fastigheter är Eken 1, Kullen 2 och Kullen 5. Efter genomförd utbyggnad kommer vibrationsmätningar att genomföras. Dessa mätningar kommer att verifiera vilka fastigheter som behöver åtgärder med anledning av vibrationer för att klara 1,0 mm/s vägd RMS.

4.3.3 Biotopsskydd

Den allé utmed Parallellvägen, där yta för arbetsområden, etablering- och/eller upplag kommer att utföras, ska skyddas under byggtiden. Skyddet ska motsvaras av trädskronans utbredning.

4.3.4 Skyddsräcken

Skyddsräcken kommer att behöva utföras både längs Västra Storgatan, Älbergsvägen och inom spårområdet. Skyddsräcken anläggs vid:

- Km 201+584 till 201+593, totalt 9 m skyddsräcke för fordon vid vändplats till serviceväg i närheten av teknikhus 015.
- Km 202+056 till 202+394, totalt 342 m skyddsräcke för fordonstrafik längs

Västra Storgatan.

- Km 202+470 till 202+506, totalt 42 m skyddsräcke för att fordon till Kontrolltornet inte ska kunna köra in på spåret (Godsstråket).
- Km 202+506 till 202+595, totalt 125 m rörräcke mellan gångbana och körbana (Älbergsvägen). Avsedd som skydd för personal som går till kontrolltornet från parkeringen söderom spårområdet.
- Km 202+868 till 202+907, totalt 39 m skyddsräcke för fordon vid vändplats till serviceväg till signalkiosk 034.

4.3.5 Miljöåtgärder

4.3.5.1 Miljöåtgärder före byggstart

I den fortsatta processen kommer bygghandlingar att tas fram. I bygghandling- en redovisas i detalj hur järnvägen ska byggas. Utifrån bygghandlingen upprä- tas förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenör. Av bygghandlingen ska det framgå att följande åtgärder ska ha genomförts före byggstart:

- Anmälan om vattenverksamhet till Länsstyrelsen för kulverteringen av Rösättersbäcken i höjd med km 202+300 och för förlängningar av två trummor vid km 201+440 och km 201+970.
- Anmälan till tillsynsmyndigheten om schaktning och att massor ska återanvändas.
- Informera berört markavvattningsföretag om åtgärder som planeras för Rösättersbäcken. En omprövning av markavvattningsföretaget kan bli aktuellt om åtgärderna leder till att det uppstår väsentligt ändrade förhållanden. Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för markavvattning av enskilda fastigheter och mark- och miljödomstolen i de fall flera fastigheter berörs.
- Utredda om erosionskydd behövs vid kulvertens utlopp vid Rösätters bäcken.
- Detaljutreda omläggning av ledningar inför bygghandlingsskedet.
- Samråda med Räddningstjänsten avseende bl.a. deras framkomlighet under avstängningen av Älbergsvägen.
- Studera möjligheten att styra transporter för att begränsa dessa i anslutning till bostäder under byggskedet.
- Ta fram ett kontrollprogram i enlighet med Trafikverkets riktlinjer för miljö. Exempelvis bör det i kontrollprogrammet anges detaljerade krav på arbetsfordon. I samband med framtagning av bygghandling bör ett kontrollprogram upprättas för uppföljning av vibrationer och stomljud under byggtiden. Information till de kringboende bör alltid ske om arbetet förväntas ge högre bullernivåer än vad som angetts i riktvärdena. I

kontrollprogram för byggskedet kommer ytterligare åtgärder att anges.

- Fasadisolerande åtgärder kan utföras innan byggstart om dessa ändå kommer att krävas senare. Information till de kringboende ska alltid ske om arbetet förväntas ge högre bullernivåer än vad som angetts i riktvärdena.
- En masshanteringsplan ska tas fram som utgör underlag till hanteringen av jordmassorna. Vid hantering och nyttjande av massor inom projektet måste hänsyn tas till att anläggningen ligger inom det inre vattenskyddsområdet för Hallsberg.

4.3.5.2 Miljöåtgärder under byggtiden

Genomförandet av byggskedet ska ske i enlighet med Trafikverkets miljökrav och ett kontrollprogram, miljökrav för entreprenadens genomförande (MEG) ska tas fram.

Uppmärksamhet och försiktighet ska iakttas vid hanteringar konstaterade markföroreningar vid hanteringen av länsvatten.

- Såväl massor som återanvändas inom projektet och för de massor som tillförs området ska inte några föroreningar tillkomma som genom urlakning med tiden teoretiskt skulle kunna innebära en risk för grundvattenresursen i området.
- Hanteringen av länsvattnet ska ske i samråd med Länsstyrelsen i Örebro län och Hallsbergs kommun. Tillsynsmyndigheten ska underrättas om markföroreningar som påträffas enligt kap. 10 miljöbalken.

Byggverksamhet ska planeras så att bullerstörning till omgivningen begränsas genom att verksamheten så långt som möjligt förläggs till mindre störningskänslig tid. Då verksamhet under kvällstid, lördagar, söndagar och helgdagar medför större störning i områden med boende ska, förutom att ett lägre riktvärde tillämpas under dessa tider, även en lämplig begränsning av verksamhetstiden gälla. Under byggtiden ska hastigheten på tåg och för vägtrafik anpassas efter byggnadsförhållandena.

Miljökrav på kemiska produkter och byggmaterial ska ställas i både projektering och byggskede.

För att undvika skador som orsakas av utsläpp (oljor, drivmedel etc.) ska krav ställas på att entreprenören har tillgång till saneringsutrustning samt att utrustning för att förhindra spridning till vattenområden i anslutning till arbetsområdet. Krav ska ställas på entreprenören att använda hydrauloljor av biologiskt nedbrytbar sort vid arbete i vatten.

Arbetena i samband med att Rösättersbäcken kulverteras och befintliga trummor förlängs ska om möjligt utföras när dikena är torra. Vid arbetsmoment där risk för damning finns ska våthållning ske vid torr väderlek.

4.3.5.3 Miljöåtgärder under driftskedet

- Bullerskyddsåtgärder i form av skärm, vall och/eller fönsteråtgärder.
- Vibrationsmätningar behöver utföras.
- Inom 25 m utmed järnvägens sträckning där järnvägen inte ändrar läge, kommer urspårningsrisken att vara fortsatt hög. Bullerskyddsskärmarna för dessa sträckor utförs därför täta mot mark och med förstärkt brandskydd i form av svårbrännbara material.

4.4 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning

För järnvägsplanens genomförande behöver mark tas i anspråk både med äganderätt, vägrätt, servitut och med tillfällig nyttjanderätt. Det totala markbehovet uppgår till 46 808 m².

Järnvägsplanen medför att delar av det som i dag utgör enskild mark förändras till järnvägsmark eller mark med vägrätt.

Trafikverket har löst in fem fastigheter under början av 2013. Dessa är Syrsan 1, Sämsskäraren 1 och Stora Älberg 1:17, Stora Älberg 1:47 samt Vingen 1:2. Nedan redovisas de fastigheter, som inte ägs av Trafikverket och som berörs av järnvägsplanens markanspråk.

Tabell 2 Fastigheter, ej ägda av Trafikverket, berörda av markanspråk

	Fastighetsbeteckning	Markanspråk	Typ av åtgärd som berör
1	Vingen 1:1	15 713 m ²	Permanent med äganderätt eller vägrätt Mark för spår, väg, bullerskydd och signalkiosker
		87 m ²	Servitutsrätt för anslutning av serviceväg till Västra Storgatan
		10 965 m ²	Mark med tillfälligt nyttjande för arbetsområde, etableringsyta och/eller upplag
2	Vingen 1:3	1 314 m ²	Permanent med äganderätt Mark för spår och bullerskyddsvall
		103 m ²	Mark med tillfälligt nyttjande för arbetsområde, etableringsyta och/eller upplag
3	Rösätter 1:1	62 m ²	Mark med vägrätt Mark för väg
		310 m ²	Mark med tillfälligt nyttjande för arbetsområde, etableringsyta och/eller upplag
4	Tomta 1:17	949 m ²	Permanent med äganderätt Mark för väg och spår och signalkiosk
		133 m ²	Servitutsrätt för väg och vändplan vid signalkiosk 026
		114 m ²	Mark med tillfälligt nyttjande för arbetsområde, etableringsyta och/eller upplag
	Summa	29 750 m ²	

4.4.1 Markanspråk med äganderätt, J

Ny mark med äganderätt för järnvägsföremål behövs för flytt av Västra stambanan, nya kiosker och teknikbyggnader och bullerskyddsåtgärder. All mark som behövs för dessa ändamål finns redovisade på plankartorna. Redan förvärvad mark 2460 m², mark som behöver förvärvas med stöd av planen 17 833 m².

4.4.2 Markanspråk med vägrätt, V

Ny mark med vägrätt behövs för uträtning av befintlig allmän väg, Västra Storgatan. All mark som behövs för detta ändamål finns redovisade på plankartorna. Redan förvärvad mark 412 m², mark som tas i anspråk med stöd av planen 205 m².

4.4.3 Markanspråk med servitutsrätt, Js

Behovet för mark med servitutsrätt avser servicevägar till signalkiosker. All mark som behövs för detta ändamål finns redovisade på plankartorna. Redan förvärvad mark 146 m², mark som tas i anspråk med stöd av planen 220 m².

4.4.4 Markanspråk med tillfällig nyttjanderätt, T

Markbehovet för etableringsytor och/eller upplag tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt och avser att kunna nyttjas under byggtiden. Marken återställs likt befintligt. All mark som behövs för dessa ändamål beskrivs nedan och finns redovisade på planritningarna. Markanspråk för arbetsområden, etablerings- och/eller upplagsytor uppgår till 26 366 m² på redan förvärvad mark och mark som behöver nyttjas med stöd av planen är 11 492 m².

4.4.5 Inverkan på rättigheter i fastigheter

Ralakärrens vattenavledningsföretag av år 1996 för Rösättersbäcken berörs inte av markbehov för etablerings- och/eller upplagsyta, men kan få ändrad vattenföring.

Rösättersbäckens torrlägningsföretag från år 1882 ligger uppströms järnvägsplanens gräns och berörs inte av markbehov.

Befintligt servitut för trädsäkring belastar Stora Älberg 1:17 och detta servitut kommer att bestå. Längs järnvägsplanens sträckning utreder Trafikverket borttagning av stora träd alternativt beskärning av träd Kronor. Nybildning av servitut för trädsäkring behövs inte.

Ledningsrätt på Stora Älberg 1:17 ligger enbart inom tillfällig nyttjanderätt och blir opåverkat.

Det finns även två servitut där Trafikverket äger den härskande fastigheten och servituten kan upphävas i den följande lantmäteriförrättningen.

4.4.6 Konsekvenser för pågående markanvändning

Det är totalt tio detaljplaner som berörs av järnvägsplanen men endast fyra som behöver upphävas delvis eller i sin helhet. Trafikverket har sökt och erhållit planbesked för dessa. Planerna är upphävda. I tillägg medger kommunen mindre avvikelser för två detaljplaner.

4.5 Påverkan under byggtiden

Genomförandet av byggskedet ska ske i enlighet med Trafikverkets miljökrav och ett kontrollprogram, miljökrav för entreprenadens genomförande (MEG) ska tas fram.

Byggverksamhet ska planeras så att bullerstörning till omgivningen begränsas genom att verksamheten så långt som möjligt förläggs till mindre störningskänslig tid. Då verksamhet under kvällstid, lördagar, söndagar och helgdagar medför större störning i områden med boende ska, förutom att ett lägre riktvärde tillämpas under dessa tider, även en lämplig begränsning av verksamhetstiden gälla. Under byggtiden ska hastigheten på tåg och för vägtrafik anpassas efter byggnadsförhållandena.

För att undvika skador som orsakas av utsläpp (oljor, drivmedel etc.) ställs krav på att entreprenören har tillgång till saneringsutrustning samt att utrustning för att förhindra spridning till vattenområden i anslutning till arbetsområdet. Krav ställs på entreprenören att använda hydrauloljor av biologiskt nedbrytbar sort vid arbete i vatten.

I byggskedet kommer olika spår inom rangerbangården att stängas av i etapper, i takt med att de olika delsträckorna färdigställs. Älbergsvägen kommer att stängas av en period under arbetena med den nya järnvägsbron.

Under byggskedet kommer ett ökat antal transporter att ske till och från området. Detta kan lokalt resultera i ökade utsläpp av luftföroreningar och damning, vilket kan leda till besvär för kringboende. Under framförallt torra väderförhållanden kan även schaktarbeten och massupplag orsaka damning. Vid arbetsmoment där risk för damning finns bör våthållning ske vid torr väderlek.

Under byggtiden kommer ytor för arbetsområden, etablering och upplag att anläggas. Det kommer att ge en förändrad stadsbild under byggtiden, men marken kommer därefter att ställas i ordning likt befintligt.

5 Genomförande och finansiering

I detta kapitel behandlas formell hantering av järnvägsplanen såsom järnvägsplanens rättsverkan, projektets tidplan och ekonomiska frågor samt behov av kommande tillstånd, trafik under byggtid, etappplanering och fastighetsrättsliga frågor.

5.1 Formell hantering

Denna järnvägsplan har tagits fram av Trafikverket. Arbetet har bedrivits i samråd med bland annat länsstyrelsen i Örebro län och Hallsbergs kommun.

Järnvägsplanen kungörs och granskas den 6 maj till 5 juni 2013. Länsstyrelsens lämnar sitt yttrande efter granskningsperioden. Järnvägsplanen planeras kunna fastställas under hösten 2013 och byggstart beräknas ske tidigast 2015. Produktionstiden är beräknad till 3 år.

5.1.1 Järnvägsplanens rättsverkan

En fastställd och laga kraftvunnen järnvägsplan medför att Trafikverket får rätt att skaffa den mark som behövs permanent för järnvägen och vägen om de planläggs i samma plan. Trafikverket har även rätt att tillfälligt nyttja mark under byggskedet.

Järnvägsplanen innebär även att Trafikverket är skyldig att lösa in mark som behövs permanent för järnvägen eller vägen om fastighetsägaren begär det.

En järnvägsplan medför att det är förbjudet att uppföra en byggnad eller vidta andra åtgärder som kan försvåra användningen av område som enligt järnvägsplan behövs för järnvägen eller vägen, utan tillstånd från Trafikverket.

5.2 Genomförande

Trafikverket är den part som kommer att handlägga marklösenfrågorna och är ansvarig för planering av detaljer och genomförande.

Ett genomförandeavtal bör upprättas med Hallsbergs kommun för att reglera alla mellanhavanden mellan kommun och Trafikverket i detta projekt.

Trafikverket kommer på sedvanligt sätt att upphandla entreprenörer för byggproduktionen och kommer under byggtiden att utöva bygglledning och kontroll av arbetet.

5.2.1 Behov av kommande tillstånd

Under framtagande av järnvägsplanen har ett antal tillstånd eller motsvarande identifierats bli nödvändiga för fortsatt arbete. I bygghandlingsskedet kan ytterligare tillstånd eller motsvarande komma att identifieras och behöva införskaffas.

I tabell 3 nedan redogörs för förväntad prövning enligt annan lagstiftning, av de åtgärder som föreslås.

Tabell 3 Förväntade prövningar enligt annan lagstiftning

Åtgärd	Prövas enligt lagstiftning
Anmälan om vattenverksamhet för kulvertering och förlängningar av trummor	11 kap. §9 a miljöbalken
Anmälan till tillsynsmyndigheten innan schaktning påbörjas eller återvinning av förorenade massor	Förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd
För uppförande av teknikhus, kiosker, upplag, telemaster och bullerskydd krävs bygglov. Detaljutformningen av dessa fastställs i bygglovet.	Plan- och bygglagen
Marklov krävs för schaktning och fyllning som medför att höjdläget ändras.	Plan- och bygglagen
Rivningslov krävs för rivning av byggnad som ligger inom detaljplan.	Plan- och bygglagen

5.2.2 Trafik under byggtiden

Utbyggnaden av järnvägen kommer till största delen att ske med pågående järnvägstrafik. Endast kortvariga avstängningar kan bli aktuella. Utbyggnaden genomförs i ett flertal etapper med största möjliga hänsyn till pågående trafikering.

Arbetsområden, etableringsytor och upplag samt vägar under byggtiden framgår i första hand av planritningen och behöver kunna nyttjas under en tid av fem år.

5.2.3 Etapplanering

I följande förslag till etapplanering redovisas hur trafikeringen kommer ske under respektive etapp och syftet med etappen. Mer detaljerad utformning och planering av genomförandet av varje etapp sker i samband med framtagande av bygghandling.

Generella förutsättningar är att under hela byggtiden

- sätts maxhastigheten för all tågtrafik genom arbetsområdet till 70 km/tim.
- kommer byggområdet endast att rymma byggtrafik och nödvändig trafik för att driva rangerbangården.

Älbergsvägen kommer att vara avstängd i cirka sex månader. Vägen kommer under denna tid endast att vara öppen för byggtrafik.

Tabell 4 Etappindelning visande syftet med etappen och trafikeringen under respektive etapp

Etapp	Trafikering	Syfte med etappen
1	Spår 106 är avstängd i viss omfattning.	Genomföra nödvändiga åtgärder på spår 106 för att det skall kunna användas till genomgående godstrafik under byggtiden.
2	All trafik sker på samma spår som idag. Älbergsvägen kan i slutet av etappen öppnas för begränsad genomfartstrafik (byggtrafik).	Förbereda för inkoppling av N-spår.
3	Stambanan: Spår N är avstängt. Trafik på spår U samt vid behov på spår 105. Godstrafik: Trafik på spår 106-309 samt vid behov på spår 105. Posten har ingen direkt förbindelse från öster, men däremot från väster.	Inkoppling av N-spår.
4	Stambanan: Enkelspårsdrift på nya spår N. Godstrafik: Genomfart på spår 106-309. Spår 201 kan nyttjas för intern trafik	Rensa området inför byggandet av den nya spårlösningen. Koppla in spår U.
5	Stambanan: Nya spår N och U. Godstrafik: Genomfart 106-309. Spår 201 kan nyttjas för interntrafik.	Koppla in nya genomgående spår.
6	Stambanans trafik går på de nya spåren. Gods går på de nya spåren. Spår 201 avstängt.	Färdigställa anläggningen.

5.3 Ekonomi

Kostnaden för projektet har bedömts till cirka 830 miljoner i kostnadsnivå 2012-06.

5.4 Fastighetsrättsliga frågor

5.4.1 Lantmäteriförrättning

För att skapa en järnvägsfastighet, såsom den anges i järnvägsplanen, ansöker Trafikverket hos Lantmäterimyndigheten om en lantmäteriförrättning. Vid förrättningen beslutas dels om vilken mark som ska föras över till befintlig järnvägsfastighet och dels om vilka servitut som behövs för järnvägsfastigheten.

5.4.2 Fastighetsförteckning

I en fastighetsförteckning anges de fastigheter som berörs av markanspråk och/eller annan påverkan, t.ex. buller, samt det permanenta och tillfälliga markbehov som behövs för genomförandet av järnvägsutbyggnaden. Fastighetsförteckningen till denna järnvägsplan finns som bilaga 4.

5.4.3 Tillträde

Trafikverket kan få tillträde till järnvägsmarken och rättighetsområdena enligt järnvägsplanen genom antingen en överenskommelse med fastighetsägarna eller genom beslut av Lantmäterimyndigheten. Trafikverket kan få förtida tillträde till mark- eller rättighetsområdena om Lantmäteriförordningen av någon orsak drar ut på tiden. Trafikverket kan även få tillträde till marken hos fastighetsdomstolen om frågan om inlösen är väckt.

5.4.4 Förrättningskostnader

Trafikverket svarar för förrättningskostnaderna för fastighetsbildningsförrättningen.

5.4.5 Mark som behövs permanent till järnvägen och vägen

Trafikverket kommer att söka lantmäteriförrättning för att lösa in den mark och få upplåtet de servitut som behövs permanent för järnvägen och vägen. Rättigheter såsom servitut, arrenden och nyttjanderätter som belastar mark som behöver tas i anspråk av Trafikverket för järnvägen kan behöva upphävas eller ändras.

Trafikverket avser att i första hand träffa frivilliga överenskommelser om markförvärv. De frivilliga överenskommelserna ligger till grund för lantmäterimyndighetens beslut om marköverföringar och servitutsupplåtelser. De ersättningsprinciper som tillämpas är desamma som vid expropriation.

Expropriation innebär att en fastighetsägare blir av med hela eller delar av sin fastighet eller måste tåla att den belastas med någon rättighet, i syfte att tillgodose angelägna allmänna intressen. Tillstånd till expropriation meddelas av regeringen. Den ersättning som ska betalas för expropriationen bestäms genom expropriationslagens ersättningsregler.

I de fall en frivillig överenskommelse inte kan träffas med en fastighetsägare eller rättighetshavare kan Trafikverket få frågan prövad vid lantmäterimyndigheten om tvångsvis inlösen av mark eller upplåtelse av servitut. Lantmäterimyndigheten låter även värdera marken och de intrång som sker i samband med marköverföringen och upplåtelse av servitut. Lantmäterimyndighetens värdering ligger till grund för bestämmande av ersättningen. Lantmäterimyndigheten har vidare möjlighet att besluta om ersättning för byggsador.

Den mark som enligt järnvägsplanen ska tas i anspråk med äganderätt framgår av planbeskrivningen och omfattar mark för järnvägsanläggningen med tillhörande bankar, skärningar, slänter, diken, internvägar, teknikbyggnader, signalskåp med mera. Marken som löses in kommer att regleras över till en järnvägsfastighet.

5.4.6 Mark som behövs tillfälligt för järnvägen och vägen

Den mark som behövs tillfälligt under järnvägens byggskede omfattar arbetsområden med olika användning.

Utrymme för anläggningsarbeten behövs utmed järnvägen och vid diken (för rensning och dylikt). Etableringsområden och områden för upplag är nödvändigt för uppställning av arbetsbodar och fordon respektive material. Planen säkerställer även mark för byggtrafik på befintliga eller tillfälliga vägar som nyanläggs. Om inget annat avtalas ska om möjligt ytorna återställas till det skick motsvarande det ursprungliga skicket. För detta ändamål avser Trafikverket att träffa nyttjanderättsavtal med berörda fastighetsägare. Sådan rätt kan även erhållas genom beslut av Länsstyrelsen.

Rätt att tillfälligt nyttja en väg kan också erhållas genom förrättningsbeslut enligt anläggningslagen.

Arrenden och nyttjanderätter som belastar mark som behöver tas i anspråk under byggskedet måste i regel upphöra. Mark med tillfällig nyttjanderätt beräknas som längst behövas fem år efter byggstart.

5.4.7 Rättigheter som behövs permanent för järnvägen och vägen

Trafikverket behöver rätt att under såväl byggskede som driftsskede kunna ta sig från en allmän väg fram till spåranläggningen. I enklare fall, som t.ex. när en väg inte ska användas av någon annan än Trafikverket kan en frivillig överenskommelse träffas direkt med den fastighetsägare som berörs. En sådan överenskommelse läggs fast genom en lantmäteriförrättning eller genom att skrivas in i fastighetsregistrets inskrivningsdel.

I den mån någon ledning behöver flyttas kommer rättighet för det nya läget, efter prövning att bli upplåten genom lantmäteribeslut (ledningsrätt eller servitut), i regel grundat på en frivillig överenskommelse. För befintliga ledningar som korsar järnvägen kan det finnas så kallade ledningskorsningsavtal. Trafikverket avser att kontakta ledningsägarna för att klara ut hur korsande ledningar ska hanteras. För eventuellt nytillkommande ledningar behöver nya ledningskorsningsavtal träffas.

6 Källor

Översiktsplan för Hallsbergs kommun:

http://www.hallsberg.se/download/18.3ffc901130abcb42c580007708/kommu+nomfattande+markanv%C3%A4ndningsplan_11.pdf

Fördjupad Översiktsplan för Hallsbergs kommun:

http://www.hallsberg.se/download/18.3ffc901130abcb42c580008346/F%C3%B6rdjupning+av+%C3%B6versiktsplanen_11.pdf

Pågående detaljplanearbete för DP för Syrsan 1 i Hallsbergs kommun:

<http://www.hallsberg.se/boochetablera/planering/detaljplanerunderarbete/fastighetensyrsan1.4.275e50f01374b4fccb08000116.html>

Värdefulla natur- och kulturmiljöer:

<http://www.hallsberg.se/kulturochfritid/vardefullakulturmiljoer/vardefullabyggelsemiljoerhallsbergstatortpdf.4.135f0a1090af83ad1800042910.html>

<http://www.hallsberg.se/aktuellt/vardefullanaturmiljoer.4.135f0a1090af83ad1800041812.html>

<http://www.skogsstyrelsen.se/Aga-och-bruka/Skogsbruk/Karttjanster/Skogens-Parlor/>

Förstudien:

<http://www.trafikverket.se/Sok-pa-trafikverketse/?trafikverketsepn=1&query=slutrapport+FS+Hallsberg&sn=trafikverketse>

Trafikverkets krav för fysisk planläggning av vägar och järnvägar:

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Effektiviserad-planlaggningsprocess/Dokument---Effektiviserad-planlaggningsprocess/>

Övrig information:

<http://www.jarnvag.net/index.php/banguide/banor-svealand/mjolby-storvik>

http://sv.wikipedia.org/wiki/Godsstr%C3%A5ket_genom_Bergslagen

7 Begrepp och förklaringar

Av listan nedan framgår vissa definitioner och förkortningar som används i denna beskrivning.

Tabell 5 Lista över begrepp och förkortningar som används i planbeskrivningen

Begrepp	Definition
Förbigångsspår	Spår som i första hand är avsett för att ställa upp långsammare tåg en kortare stund för att snabbare tåg ska kunna passera. Ett och samma spår kan fungera som både förbigångs- och magasineringsspår.
I-gruppen Infartsgruppen	Infartsgruppen. Används för ankommande tåg som ska rangeras.
Km	Kilometer. Till exempel "km 201+ 400", d.v.s. 201 kilometer och 400 meter i banans längdmätning.
KM	Klassning enligt Naturvårdsverkets riktlinjer för värdering av förorenad mark och KM betyder Känslig Markanvändning.
Längdmätning	Järnvägen mäts i ett eget längdmätningssystem. Längden anges i antal km och antal meter. I Hallsberg finns det två längdmätningar, ett för Västra Stambanan och ett för Godsstråket (som använder rangerbangårdens längdmätning). För såväl Västra Stambanan som för Godsstråket anges riktningen från Stockholm och söderut/västerut.
Magasineringsspår	Spår som i första hand är avsett för att kunna parkera tåg i avvaktan på att dessa kan tas in på t.ex. en större bangård. Ett och samma spår kan fungera som både förbigångs- och magasineringsspår.
MB	Miljöbalken.
MKB	Miljökonsekvensbeskrivning.
MKM	Klassning enligt Naturvårdsverkets riktlinjer för värdering av förorenad mark och MKM betyder Mindre Känslig Markanvändning.
MKN	Miljö kvalitetsnormer
N-spår	Nedspår, spår med trafik i riktning från Stockholm. I detta projekt avses med nedspår det sydligaste spåret av godsstråket respektive Västra Stambanan.
R-gruppen Riktningssgruppen	Riktningssgruppen. Här sorteras avgående vagnar.
RÖK	RälsÖverKant, översta kanten på rälsen.
STAX	Största tillåtna axeltryck (ton).
U-gruppen Utfartsgruppen	Utfartsgruppen. Används för avgående rangerade tåg.
U-spår	Uppspår, spår med trafik i riktning mot Stockholm. I detta projekt avses med uppspår det nordligaste av godsstråket respektive Västra Stambanan.



Trafikverket, Klostersgatan 23 701 13 Örebro. Besöksadress: Klostersgatan 23, Örebro.
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se