

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samrådsredogörelse: Förstudie Nora - Örebro

November 2011

Diarienummer TRV 2010/84677



Dokumenttitel: Samrådsredogörelse: Förstudie Nora - Örebro
Skapat av: Mia Forsberg
Dokumentdatum: 2011-11-14
Dokumenttyp: Rapport
Ärendenummer: TRV 2010/84677
Projektnummer: B302700
Version: 0.1

7 Samråd

Samråd har skett kontinuerligt under förstudiearbete med berörda kommuner, länsstyrelse och referensgrupp. Samråd har även hållits med allmänheten under mars 2011.

Referensgrupp

I referensgruppen fanns representanter från kommunerna Nora, Örebro, Lindesberg, Hallsberg samt Laxå (Laxå har även representerat Askersund, Kumla, Hallsbergs och Lekebergs kommuner), Länsstyrelsen i Örebro län, Länstrafiken, MerKoll samt Regionförbundet Örebro.

Ett särskilt möte för tidigt samråd med länsstyrelsen har genomförts.

Synpunkter från allmänheten

Samrådsmötet med allmänheten hölls på stadshotellet i Nora den 28 mars 2011.

Antalet deltagare var 70 personer, varav 17 kvinnor och 53 män. Information om förstudien och inbjudan till samrådsmötet skedde i annonser i dagspressen och på Trafikverkets hemsida.

Möjlighet att lämna skriftliga synpunkter har funnits via Trafikverkets hemsida, genom ett särskilt formulär på den informationsbroschyr som delats ut på samrådsmötet samt via e-post.

Totalt har 13 skriftliga synpunkter lämnats från en eller flera privatpersoner samt från organisationer. Flera lyfte fram de fördelarna som finns med bussen. Framförallt att fler personer kan ta sig från start till mål utan några byten. Den kortare restiden med tåg gäller endast de som bor centralt.

Oro för de som bor längs museijärnvägen idag i form av buller och ökade barriärer fördes fram. Några ansåg att det var fel att göra stora investeringar på tågtrafiken, då antalet resande är förhållandevis litet.

Andra lyfte fram fördelarna med tåg. Miljövänligt och kortare restid var de två huvudsakliga argument som togs upp.

Det framkom även önskemål om ytterligare uppehåll. Platser som lyftes fram var Löth, Järle och Hitorp.

Ett par tog upp betydelsen av att såväl buss som tåg anpassas så att resan blir så smidig som möjligt för rörelsehindrade.

Förslag på alternativa placeringar av resecentrum i Nora har också lämnats in till Trafikverket.

Yttranden från myndigheter och organisationer

7.2.1 Kulturmiljö och museitrafiken

I sina yttranden uttrycker stiftelsen *Nora Bergslags Järnvägmuseum och Veteranjärnväg* (NOJV) och föreningen *Nora Bergslags Veteran-Jernväg* (NBVJ) oro för att kulturmiljön vid stationsområdena i Järle och Nora förstörs om man anlägger vanlig betongslipers och genomför elektrifiering enligt modern standard. De förordar att man antingen behåller träslipers inom stationsområdet eller lägger betongslipers med samma utseende som träslipers samt att man använder trästolpar av gammal modell, med kontaktledning utan bärlina.

Av yttrandena framgår vidare att man vill behålla möjligheten till "rundgång" på stationen i Järle samt att det är viktigt att den yttre växelförbindelsen mellan Ervallabanan och Boforsbanan utanför Hagbybron bibehålls.

NBVJ är angelägna om att växeln på spår 1, som möjliggör trafik in till sjöspåren, behålls. Vidare lyfter föreningen fram betydelsen av att Ervallabanan, inkl. Nora bangård och Järle bangård, förses med konventionellt signalsystem, då de bedömer det vara uteslutet att installera ERTMS-system i museala fordon.

NBVJ förordar att pendelstationen i Nora läggs söder om Hagbyån, bland annat med motiveringen att detta skulle innebära att man helt undviker ingrepp i det byggnadsminnesförklarade stationsområdet i Nora samt att man då inte behöver förstärka bron över Hagbyån.

Trafikverkets kommentarer

Vid fortsatt planering är det av stor vikt att hänsyn tas till den speciella kulturmiljön och att utformningen sker i samråd med Länsstyrelsen. Fortsatt dialog bör hållas med NBVJ och NOJV. Det behöver klargöras i vilken utsträckning museitågen ska fortsätta att trafikera banan.

Trafikverket har utgått från kommunens redan långtgående planer på ett resecentrum vid Nora station vid utformningen av stationen i Nora.

7.2.2 Mark och vatten

Örebro kommun påpekar i sitt yttrande att Järleån utreds som en möjlig framtida vattentäkt för Örebro kommun samt att vattentäkten vid Flåten är en grundvattentäkt med betydande inblandning av åvatten, varför det kan komma att krävas skyddsåtgärder vid broarna över Järleån om de ska trafikeras med reguljärtåg.

SGL har i sitt yttrande uttryckt hur de saknar en utförligare redovisning av hur nya banvallar, dikning, ledningar och vegetationsunderhåll kommer att påverka en stor grundvattenförekomst (SE659144-146184, Karlslund-Kilsåsen, Flåten-Järlebogsområdet). I sitt yttrande vill SGI även uppmärksamma förutsättningarna

längs järnvägssträckan närmast Nora, utmed Norasjön, med tanke på översvämningsrisk, klimatförändringar och stabilitet. Mot bakgrund av att skred tidigare har inträffat vid bron över Järleån förutsätter SGI att det fortsatta arbetet kartlägger stabiliteten.

SGU anser att grundvattnet bör redovisas tydligare i förstudiens avsnitt om effekter på mark och grundvatten vid olika åtgärder samt att grundvattentillgångar bör redovisas i kartor som visar olika intressen, såsom den på sidorna 34-35 i förstudien.

SMHI anser att det är viktigt att en ny bro vid Järle å utformas så att den inte påverkar eller dämmer flödet mer än vad den nuvarande bron gör. SMHI påpekar vidare att risken för påverkan på vattendrag och våtmarker vid olyckor med farligt gods måste utredas, och åtgärder vidtas för minimering av konsekvenserna vid en eventuell olycka.

Trafikverkets kommentarer

Förstudiens text har justerats beträffande grundvattenförekomsten Karlunds - Kilsåsen, Flåten - Jäleborgsområdet. I övrigt ska frågor kring mark och vatten hanteras utförligare i den fortsatta planeringen.

7.2.3 Naturmiljö

Länsstyrelsen påpekar i sitt yttrande att den fortsatta planeringsprocessen tydligt skall redovisa effekterna på naturmiljön inom de två berörda riksintressena för naturvård; Järleån och Ervalla ängar. Särskilt viktigt är det att belysa den påverkan verksamheten kan få på Ervalla ängars översvämmade betes- och slåttermarker som hyser stora naturvärden med avseende på flora och fågelliv. Länsstyrelsen påpekar att det behöver göras en naturinventering längs sträckan, av vilken det bör framgå vilka rödlistade och fridlysta arter som berörs och vilka konsekvenser järnvägssystemet får för dessa arter.

Trafikverkets kommentarer

Effekter på naturmiljön ska redovisas i den fortsatta planeringen.

7.2.4 Buller och vibrationer

Örebro kommun föreslår att man i samband med ombyggnation av stationen i Hovsta även bygger om bullervallen, förslagsvis med schaktmassor, då den befintliga vallen har gluggar som släpper igenom ett visst buller.

Socialstyrelsen anser i sitt yttrande att det saknas en analys av buller och vibrationer relaterad till en utökad busstrafik.

Trafikverkets kommentarer

Buller och vibrationer ska studeras utförligare i den fortsatta planeringen.

7.2.5 Luftkvalitet och klimat

SMHI påpekar att det saknas en redogörelse av förändrade framtida utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser och efterlyser därför en sammanställning av totala utsläppsmängder per år av åtminstone partiklar (PM10), kväveoxider och koldioxid för den nuvarande trafikeringen längs sträckan. Dessa mängder bör, enligt SMHI, jämföras med utsläppsmängder från olika beräknade framtida alternativ för resande längs den aktuella sträckan.

Trafikverkets kommentarer

Effekter och konsekvenser på luft och klimat ska behandlas mer utförligt i kommande planeringsprocess.

7.2.6 Alternativ Väg

Örebro kommun anser inte att korsningen Östra Bangatan/Västra Nobelgatan är olämplig att signalprioritera för busstrafik. Tvärtom anser kommunen att, med undantag för de två "maxkvartarna" på morgon och eftermiddag, bussprioritering är fullt möjlig att genomföra. Kommunen ser vidare signalprioriteringen som ett viktigt steg i trafikplaneringen för att gynna busstrafiken framför biltrafiken.

Kommunen vill även tona ner betydelsen av behovet av att uppgradera styrapparater och komplettera med radiomodem på både bussar och signaler samt nya datorer i bussarna. När det gäller bussdatorer utgår kommunen från att länstrafiken planerar att byta ut dem så snart som möjligt.

Länstrafiken anser i sitt yttrande att busskörfält inte är tillräckligt analyserade utifrån korsningar med behov av prioritering för uttryckningsfordon. Det gäller även korsande industrispår och stadsbusstrafiken.

Trafikverkets kommentarer

Förstudiearbetet handlar om att pröva tänkbara alternativ för att få fram vilka som är genomförbara och därför intressanta att studera vidare. Väljer man att gå vidare med alternativ väg får det alternativet analyseras noggrannare i det fortsatta arbetet.

7.2.7 Alternativ järnväg

Örebro kommun påpekar att det i förstudiens alternativ järnväg anges att det är en förutsättning att länsspendeln skall trafikeras med endast persontåg. Kommunen vill dock lyfta fram att verksamheter med behov av godstransporter kan komma att etablera sig längs stråket mellan Nora och Degerfors, varför det kan vara motiverat att dimensionera järnvägen för godståg.

Kommunen konstaterar vidare i sitt yttrande att den låga efterfrågan på kollektivtrafikresor i Hovsta, tillsammans med en befolkningstyngdpunkt i tätortens östra del, talar emot ett tågstopp. Kommunen vill dock lyfta fram det arbete som nu pågår med förtätning av samhället runt stationen och bostadsbyggande runt golfbanan i Kårsta, vilket tillsammans ger stöd för ett framtida tågstopp.

Svenska Kraftnät informerar om att de planerar för en ny 400 kV-ledning som kommer att korsa den aktuella järnvägen norr om Örebro. Svenska Kraftnät påpekar vidare att samråd med dem innan slutlig detaljkonstruktion/plan fastställs bör ske 3 år innan färdigställandet för att kunna planera in eventuella åtgärder på kraftledningarna.

Trafikverkets kommentar

I förstudiens förutsättningar ingick att endast att förbättra för persontrafiken. Förstudiens alternativ järnväg är emellertid dimensionerad för STAX 22,5 vilket innebär att järnvägen även skulle klara av normala godståg. En framtida utveckling av banan till att även trafikeras av godståg är därmed inte utesluten. Järle bro kan dock vara en begränsning.

Samråd med Svenska Kraftnät måste ske i samband med detaljutformning.

7.2.8 Effekter Alternativ väg

Länstrafiken ifrågasätter huruvida det är möjligt att uppnå två minuters tidsvinst med buss på sträckan Nora-Örebro, så som utredningen anger. *Länstrafiken* menar att det sannolikt krävs mer omfattande ombyggnader av korsningar för att ge bussarna prioritet eller fri passage.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets bedömning är att det är möjligt att med redovisade åtgärder uppnå två minuters tidsvinst med buss på sträckan Nora – Örebro.

7.2.9 Investeringskostnad och restvärde Alternativ Järnväg

Länstrafiken har låtit en extern konsult ta fram ett alternativt kostnadsförslag till Trafikverkets kostnadsuppskattning som i förstudien anges till 580 +/- 150 Mkr. Den alternativa kostnadsförslaget visar att kostnaden för upprustningen borde stanna vid 200 Mkr.

Örebro kommun efterlyser en tydligare redovisning av kalkylen för att kunna ta ställning till denna och efterlyser dessutom undersökningar av mark och geoteknik för ökad säkerhet i kalkylen.

Såväl *Örebro kommun* som *Länstrafiken* är av uppfattningen att mötesspåret från Ervalla är motiverat av kapacitetssynpunkt och till störst nytta för övrig trafik på Godsstråket genom Bergslagen, varför kostnaderna inte bör belasta projektet Nora - Ervalla.

Kommunerna i södra Närke anser inte att det är möjligt att uttala sig om de samhällsekonomiska kostnaderna för att rusta upp järnvägen, då förstudiens kalkyl inte tagit hänsyn till effekter på resande även söder om Örebro.

Trafikverkets kommentarer

Kalkylen har gjorts enligt successivprincipen, en metod för att genomföra kostnadsanalyser som resulterar i en bedömd total kostnad samt värdering av dess osäkerhet. Det är en metod som används i alla Trafikverkets investeringsprojekt med en kostnad som beräknas överstiga 100 mnkr. Osäkerheten i kalkylen är större i de tidiga skedena av planeringsprocessen såsom i en förstudie och kan vartefter mer detaljerad kunskap kommer fram bli mer preciserad. I förstudierapporten har endast kostnaden för helheten presenterats. En traditionell kostnadsbedömning med motsvarande resultat har även genomförts.

Mötesspåret i Ervalla kan både placeras längs godsstråket genom Bergsslagen och längs Norabanan. Vid det förstnämnda alternativet krävs ett längre mötesspår men då kan det även utnyttjas av trafik på Godsstråket. Vid en sådan utformning är det aktuellt att Trafikverket är med och finansierar del av mötesspåret. I det andra alternativet kan mötesspåret göras kortare men endast användas av trafiken mellan Nora och Örebro. I så fall bör det helt belasta projektet. Hänsyn till detta är tagen i kalkylen.

Det är svårt att på ett korrekt sätt ta med resandet söder om Örebro i de samhällsekonomiska beräkningarna. Det går idag ett flertag tåg till Örebro med stopp i bl. a. Hallsberg och Kumla. Med en länspendel mellan Nora och Hallsberg/Laxå är det oklart vad som händer med denna trafik. Det är således osäkert vilken den framtida turtätheten kommer att bli, vilket är en avgörande faktor för att prognostisera det framtida resandet.

7.2.10 Investeringskostnad och restvärde Alternativ Väg

Såväl Örebro kommun som Länstrafiken invänder mot att kalkylerna för alternativ Väg utelämnat kostnaderna för den tekniska utrustningen, i form av utrustning i fordon och fasta anläggningar, som möjliggör bussprioritering i trafiksignalerna. Kommunen uppskattar kostnaden för ett sådant system till ca 15-20 miljoner kronor, medan Länstrafikens bedömning är att sådan utrustning skulle kosta närmare 20 mnkr.

Länstrafiken menar att investeringskostnaden vida överstiger de 1-2 mnkr som anges för utredningsalternativ Väg, om restidsvinster ska uppnås. Samtidigt ställer man sig ytterst frågande till den samhällsekonomiska nytta eller regional utveckling som vägalternativet och eventuell tidsvinst skulle ge upphov till.

Trafikverkets kommentarer

När det gäller den samhällsekonomiska nytta som uppnås i alternativ Väg kommer större delen av nyttan från den ökade turtätheten och inte från restidsförkortningen. Det innebär att även turtäthetsförbättringar utan väginvesteringar i stort ger motsvarande ökning av resenärer, utan att investeringskostnaderna blir nödvändiga.

Samhällsekonomi för alternativ Väg skulle dock vara god trots större investeringskostnader än beräknat.

7.2.11 Samlad bedömning

Kommunerna i södra Närke anser att det är förvånansvärt att förstudien inte belyst kända större etableringar på allvar. Det har varit allmänt känt en längre tid att två större etableringar i Hallsberg (Postterminalen och Train Alliance) inom ett par år kan skapa uppemot 1 000 nya arbetstillfällen. Behovet av snabba och enkla kommunikationer till och från Hallsberg kommer därmed att öka markant inom en snar framtid.

Länstrafiken pekar i sitt yttrande på brister i Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler och menar att de största nyttorna, inte inkluderas i beräkningarna av nettonuvärdeskvoten. Länstrafiken pekar på beräkningar som visar på befolkningstillväxt och fler arbetstillfällen samt ökad arbetspendling och sysselsättning, till följd av de väntade restidsvinsterna.

Länstrafikens samlade åsikt är att Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyl saknar relevans och därför inte bör ligga till grund för ett ställningstagande för den här sträckan.

Länstrafikens menar slutligen att Länspendeln genererar positiva effekter på miljö och påverkar resandet så att visionen om att dubbelt så många ska resa med kollektivtrafiken 2020 kan uppnås. Vidare är det Länstrafikens mening att upprustningen får positiva effekter för museijärnvägen och skapar en mer levande kulturmiljö.

Trafikverkets kommentar

Kapitlet om förutsättningar kommer att kompletteras med information om etableringarna i Hallsberg.

Det finns många aspekter som inte beaktas i samhällsekonomiska beräkningar. Investeringar i alternativ Järnväg kan mycket väl innebära stora regionala effekter som inte syns i de samhällsekonomiska beräkningarna, varför de endast bör utgöra en del av beslutsunderlaget .

Bilaga 1 Sändlista

Mottagare

För yttrande

- 1 Nora kommun
- 2 Örebro kommun
- 3 Länsstyrelsen i Örebro län
- 4 Länstrafiken Örebro
- 5 Transportstyrelsen
- 6 Nora Bergslags Veteran Jernväg

För kännedom och ev. yttrande

- 7 Laxå kommun
- 8 Lindesbergs kommun
- 9 Hallsbergs kommun
- 10 Kumla kommun
- 11 Askersunds kommun
- 12 Karlskoga kommun
- 13 Regionförbundet Örebro
- 14 Tågoperatörerna
- 15 Naturvårdsverket
- 16 Riksantikvarieämbetet
- 17 Arbetsmiljöverket
- 18 Boverket
- 19 Fiskeriverket
- 20 Försvarsmakten

- 21 Luftfartsverket
- 22 Sjöfartsverket
- 23 Skogsstyrelsen
- 24 Socialstyrelsen
- 25 Jordbruksverket
- 26 Statens energimyndighet
- 27 Svenska kraftnät
- 28 Jernhusen AB
- 29 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- 30 Statens geotekniska institut
- 31 Sveriges geologiska undersökning
- 32 Handelskammaren Mälardalen
- 33 SMHI

För kännedom (*Deltagare i referensgrupp*)

- 34 Jan Norlund, Nora kommun
- 35 Anna Kero, Örebro kommun
- 36 Kaire Ruus, Örebro kommun
- 37 Mats Fransson, Laxå kommun (även representant för Kumla och Askersund)
- 38 Ola Sjölin, Hallsbergs kommun
- 39 Gunnar Jaxell, Lindesbergs kommun
- 40 Fredrik Idevall, Regionförbundet Örebro
- 41 Matz Rysjö, MerKoll
- 42 Maria Segelberg, MerKoll
- 43 Eje Larsson, Länstrafiken



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg Besöksadress: Sundbybergsvägen 1, Solna
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se