

Minnesanteckningar

Projekt:	Förstudie för järnväg, Sydostlänken	
Ärende:	Samråd med Länsstyrelsen i Blekinge län	
Tid och plats:	Tisdagen den 13 februari -07, kl 13.15 – 14.45	
Närvarande:	Länsstyrelsen	Kristina Stark, samhällsplanering Marianne Örnblom, samhällsplanering Monika Axelsson, samhällsplanering Elisabeth Manhammar, samhällsplanering Sigge Johansson, lantbruk Nils-Gustav Nydolf, kulturmiljö Jan-Åke Lönqvist, naturvård Bertil Yman, miljöskydd Anne Berglund, förorenade områden
	Vägverket	Bengt-Åke Fransson Berit Lewgren
	Sydostlänken	Lennart Henriksson, Karlshamns kommun Åke Giselsson, Olofströms kommun Wigert Göransson, Sölvesborgs kommun Bengt Gustafsson, Region Blekinge
	Tyréns AB	Maria Blidfors, miljöbedömningar Ida Marttila, utredare Anders Berggren, utredare
Underlag:	Inför mötet har ”Sydostlänken Förstudie – Projektbeskrivning och lägesrapport 2007-02-02” översänts till länsstyrelsen.	

1 MÖTETS ÖPPNANDE

Kristina Stark hälsar välkomna till samrådsmötet. Presentationsrunda.

2 BAKGRUND OCH BEHOV AV PROJEKTET

Lennart Henriksson beskriver bakgrunden för projektet Sydostlänken. Under 2006 bildades en styrgrupp, bestående av representanter från de berörda kommunerna, från privata företag och Region Blekinge. Kommunerna som främst berörs är Karlshamn, Sölvesborg, Olofström, Osby och Älmhult. Efter styrgruppen har en arbetsgrupp bildats. Styrgruppen har tagit hjälp av Tyréns AB för att ta fram en järnvägsförstudie. Uppdraget är att ta fram en förstudie före sommaren som sedan ligga till grund för ställningstagande om fortsatt arbete. För tillfället pågår dialogmöten med politikerna i de olika kommunerna.

Bengt Gustafsson fortsätter med att berätta om Region Blekinges del i projektet. Projektet är viktigt för den regionala utvecklingen. Bengt tillägger att BMT Transport Solution gör en trafikprognos för både gods- och persontrafiken samt bedömer vilka effekter som kan uppstå. Prognosen är ej ännu klar.

3 FÖRSTUDIE FÖR JÄRNVÄG

Anders Berggren redogör för förstudiens omfattning. Förstudien för järnväg kommer främst att behandla sträckan mellan Olofström och Blekinge kustbana. I förstudien tas även upp elektrifiering av sträckan mellan Olofström och Älmhult samt kapacitetshöjande åtgärder på sträckan.

Genom Olofströms tätort studeras två olika alternativ. I ena alternativet följer linjen den gamla banvallen, genom Volvos spårområde. I det andra alternativet väljer man att lägga järnvägen längs med väg 121 istället. Alternativet medför inte intrång på Volvos spårområde, men tekniska problem kan uppstå där spåret ska korsa väg 121 eftersom det krävs planskilda korsningar.

Även mellan Olofström och Blekinge kustbana studeras två korridorer. Korridor 1 följer väg 121 medan korridor 2 går längs med den gamla järnvägsdragningen. Syftet är att i största möjliga mån ta hänsyn till befintlig bebyggelse och topografi.

Förkastade alternativ ska redovisas i förstudien. Alternativet öster om Olofströms tätort, med stationsläge i öster bedöms inte vara attraktivt ur persontrafiksynpunkt. Frågan är om man kan förkasta det redan i det här skedet.

Jämförelsealternativet JA, som tas med i samhällsekonomiska bedömningen, följer Banverkets framtidsplan för 2004-2015. I nuläget finns Sydostlänken inte med i framtidsplanen, men en revidering av planen pågår.

Maria Blidfors redogör sedan översiktligt för miljöbedömningar i förstudien.

Följande natur- och kulturvärden finns inom utredningsområdet i och i närheten av Olofströms tätort:

- Naturreservat, Halen
- Natura 2000, Halen
- Riksintresse för friluftsliv
- Kulturmiljöprogram Olofström, 3 st områden

Ett preliminärt förkastat alternativ går igenom Natura 2000 område.

Stads- och landskapsbilden påverkas främst i korridor 2 då man frångår från väg 121. Projektet medför nya inslag i landskapet i form av broar, planskilda korsningar etc. Landskapsbilden påverkas även inne i Olofström.

Maria redovisar därefter natur- och kulturvärden i Gränumsdalen.

- Stora delar av Gränumsdalen omfattas av Kulturmiljöprogrammet för Olofström
- Riksintresse för friluftsliv väster om väg 121.
- Fornminnen som kan komma att påverkas av korridorerna.
- Jordbruksmark, ej hittat klassning på den
- Natura 2000 område en bit väster om väg 121 vid Boa.
- Golfbana vid Boa som berörs av korridor 1.

Vad gäller boendemiljön så kommer vi att titta på:

- Buller
 - o Bullerberäkning för väg och järnväg görs
 - o Beräkningarna visar var det finns risk för överskridande av bullernivåer. I nästa skede studeras sedan vidare vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas.

- Vibrationer
 - o Bedömning av risk för vibrationer. Enligt första inventeringen finns det lerjordar vid anslutning till Blekinge kustbana, men där finns endast ett fåtal bostäder.
- Luftföroreningar
 - o Banan elektrifieras vilket leder till överflyttning av gods- och persontrafik till järnväg, som i sin tur minskar luftutsläppen.
- Barriärer
 - o Barriär till friluftsområdet i Olofström
 - o Korridor 2 innebär generellt att barriäreffekten ökar
- Magnetfält
 - o En elektrifiering av banan innebär en tillkommande magnetfältskälla för boende närmare än 20 m från järnvägen.

Risk och säkerhet kommer att behandlas i en översiktlig riskinventering. Bl.a. kommer transporter med farligt gods, vattenskyddsområde, och skyddsavstånd till bostäder att tas upp.

4 FRÅGOR OCH KOMMENTARER

Natur- och kulturmiljö

- Kommentar** Enligt länsstyrelsen bör man helst undvika påverkan i Natura 2000 områden. En eventuell åtgärd inom ett Natura 2000 område kräver särskilda tillståndprocesser och är tidskrävande. Ett Natura 2000 område innebär dock inte ett totalt stopp. Man måste alltid väga nyttan med alternativet mot de negativa konsekvenserna.
- Kommentar** Det kan finnas dolda fornlämningar inom utredningsområdet. Fornlämningarna hanteras enligt KML.
- Fråga** Har länsstyrelsen synpunkter angående påverkan på funkisområdet? Finns det någon typ av skyddsområde där? Kan man flytta på husen?
- Svar** Det är kommunen som i första hand får ta ställning till en eventuell påverkan. Området ingår i kommunens kulturmiljöprogram men länsstyrelsen har inte angivit området som särskilt skyddsvärt. Det är hela miljön som påverkas inte bara husen. Det är ovanligt att flytta hus. Det vore bra med illustrationer som kan visa hur påverkan kan bli. Detta blir en senare fråga i miljökonsekvensbeskrivningen.

Förorenad mark

- Fråga** Förorenad mark kan finnas i Olofström och längs med den gamla banvallen. Finns det något annat underlagsmaterial än rapporten från länsstyrelsen?
- Svar** Det finns material där föroreningskällor finns koordinatsatta. Objekten får läggas in digitalt för hand. Enligt Anne Berglund kan länsstyrelsen hjälpa till med underlag. Närmare markundersökningar krävs för att säkerställa om marken verkligen är förorenad.
- Kommentar** Åke Giselsson tror nog att även Olofströms kommun kan hjälpa till med kartor/underlag.
- Kommentar** Miljöförbundet Blekinge Väst håller på för tillfället att göra undersökningar av deponier i Olofström, Karlshamn och Sölvesborg enligt MIFO, fas 1. Undersökningen i Olofström är troligen klar.

Naturreсурser

Kommentar Det finns ingen uppdaterad klassning för jordbruksmarken. Enligt Sigge Johansson kan länsstyrelsen hjälpa till med att göra en översiktlig värdering. Hur man kan motverka barriäreffekter för jordbruk bör behandlas.

Farligt gods

Kommentar Länsstyrelsen har inga egna riktlinjer för skyddsavstånd för farligt gods, men Banverket har som kan användas. Man får utgå ifrån att det kommer att transporteras farligt gods.

Boendemiljö

Kommentar Länsstyrelsen påpekar att ett östra alternativ bör tas med i förstudien. Det finns mycket bostadsbebyggelse i östra delen av samhället.

Svar Alternativet att tas med i diskussioner, och ett eventuellt förkastande kommer att motiveras.

Fråga Hur många boende kommer att påverkas ungefärligen?

Svar Enligt en första uppskattning behöver ca 15-20 fastigheter lösas in.

Övriga frågor och kommentarer

Kommentar Vägverket har gjort en idéstudie för väg 121 genom Olofström. Den bör samordnas med Sydostlänken. Enligt Vägverket handlar det både om estetiska och om förbättringsåtgärder vid befintliga trafikplatser, t.ex. cirkulationsplatser.

Kommentar Länsstyrelsen beräknas få handlingen i maj. Om handlingen skickas till kommunerna, som är tillsynsmyndigheten i vissa frågor, i förväg kommer länsstyrelsens hantering att gå snabbare. Handlingen bör även skickas samtidigt till de övriga länsstyrelserna. Länsstyrelsen i Blekinge län kommer att besluta om betydande miljöpåverkan eftersom länet har mest del i projektet. Handläggningstiden är max två månader.

Kontakt bör tas med länsstyrelsen i Skåne, som avgör om samråd krävs.

5 SAMRÅDSMÖTE MED ALLMÄNHETEN

Allmänt samråd kommer att hållas i Olofström på kvällstid i slutet av mars. Karlshamn är positiv till att samordna mötet tillsammans Olofström. Sölvesborg tar beslut senare. Länsstyrelsen får gärna vara representerad under mötet.

6 MÖTET AVSLUTAS

Kristina Stark tackar och avslutar mötet.

Minnesanteckningar förda av

Ida Marttila

MINNESANTECKNINGAR

Datum: 2007-03-12 Beteckning:

Minnesanteckningar samrådsmöte nr 1 2007-03-09

Närvarande:	Bo Lenberg	VSÖ
	Johan Wolgast	”-
	Paul Nelson	Olofströms Kommun
	Sven Olofsson	”-
	Åke Giselsson	”-
	Helena Holm	”-
	Monica Axelsson	”-
	Anders Berggren	Tyréns AB
	David Åström	”-

Bo hälsade alla välkomna till dagens samrådsmöte och berättade att vi träffas idag för att stämma av arbetena med sydostlänken samt idéstudien för väg 121 genom Olofström.

Alla deltagare presenterade sig.

Anders och David presenterade de sträckningar på järnvägen som troligen kommer att finnas med i förstudien för sydostlänken. Man berättade att förstudien skall vara klar till sommaren och att informationsmöten kommer att hållas den 21 och 22 mars. Man berättade också att Banverket för närvarande inte har med projektet i några planer.

Tyréns har haft tillgång till den idéstudie för väg 121 som Vägverket tog fram 2005-12-22.

Påverkan på väg 121 är inte så stor så länge man inte ligger i direkt anslutning till vägen. Väljer man att gå längs vägen kan det uppstå stora kostnader för trafikplatslösningar.

Vägverket vill gärna få tillgång till information om projektet under hand.

Bo efterfrågar ett inriktningsbeslut från kommunen på idéstudien, så att Vägverket kan gå vidare i processen.

Paul och Sven lovade att återkomma snarast.

Bosse tackar för visat intresse och avslutar mötet.

Minnesanteckningar 2007-03-09

Johan Wolgast

Minnesanteckningar

Projekt:	Förstudie för järnväg, Sydostlänken	
Ärende:	Samråd med allmänheten	
Tid och plats:	Onsdagen den 21 mars 2007, kl 19.00 – 21.30, Folkets Hus i Olofström	
Närvarande:	Olofströms kommun	Margaretha Olsson, kommunstyrelsens ordf
	Sydostlänken, arbetsgrupp	Lennart Henriksson, Karlshamns kommun Åke Giselsson, Olofströms kommun
	Tyréns AB	Anders Berggren, utredare Maria Blidfors, miljöbedömningar
	Allmänhet	97 personer varav 11 kvinnor
Kallelse:	<ul style="list-style-type: none">▪ Annonsering i Blekinge länsstidning och Sydöstran lördagen den 17/3 2007▪ Utskick av ”SYDOSTLÄNKEN - Informationsblad 2007-03-09” till ca 70 företag, föreningar, myndigheter m.fl.▪ Information om mötet på Karlshamns och Sölvesborgs kommuners hemsidor	
Samrådsmaterial:	”SYDOSTLÄNKEN - Informationsblad 2007-03-09”	

1 Inledning

Margaretha Olsson

Margaretha hälsar alla välkomna till samrådsmötet. I projektet ingår dels att utreda ”den felande länken” mellan Olofström och Blekinge kustbana, dels att studera kapacitet och elektrifiering av sträckan norrut mellan Olofström och Älmhult. Förstudien för Sydostlänken ligger tidigt i planeringsprocessen vilket innebär att svar kanske inte kan ges på alla frågor. Målet är att få med Sydostlänken som ett projekt i Banverkets nästa Framtidsplan. Arbetet bedrivs av en styrgrupp med representanter från berörda kommuner (Älmhult, Osby, Olofström, Sölvesborg och Karlshamn), privata företag (AarhusKarlshamn, IKEA och Volvo) och Region Blekinge. Styrgruppen har tillsatt en arbetsgrupp för att utföra arbetet där Lennart Henriksson är projektledare.

2 Syfte med mötet och bakgrund till projektet

Lennart Henriksson

Det här är ett möte som hålls i ett tidigt skede och som utgör en del i samrådsprocessen. Mötet presenterar inget färdigt förslag utan är till för att sprida information om projektet och inhämta synpunkter. Kvällens möte dokumenteras i minnesanteckningar och hela samrådsprocessen beskrivs i en samrådsredogörelse.

År 1994-95 togs en idéstudie för Sydostlänken fram. Med denna som underlag har länsstyrelsen uttalat att Sydostlänken är av nationell betydelse och att ett lämpligt markområde bör reserveras som riksintresse. År 2000 gjordes en förfinad idéstudie med bl.a. marknadsanalys, intervjuer,

lönsamhetskalkyl och korridorstudier. Ingen av de här studierna uppfyller dock kraven för en formell förstudie.

I Länstransportplanen från 2003 finns Sydostlänken med som en viktig järnvägsförbindelse med särskild betydelse för Volvo.

Representanter i styrgruppen och arbetsgruppen för Sydostlänken presenteras.

Förstudien är uppdelad i två delar:

- Del 1 är en Förstudie enligt Lag om byggande av järnväg. För arbetet är Tyréns anlitade.
- Del 2 är en transport- och marknadsanalys som utförs av BMT i Hamburg. Analysen utgör underlag för Förstudien.

Kostnaden för hela arbetet beräknas till ca 2 Mkr. Utredningstiden är ca 9 mån. Beställare är styrgruppen för Sydostlänken.

3 Presentation av förstudien och studerade alternativ

Anders Berggren

Planeringsprocessen

Planeringen av järnvägar styrs av en rad lagar: Lag (1995:1649) om byggande av järnväg, Miljöbalken (1988:808) och Plan- och bygglagen (1987:10). Banverkets handbok för förstudie BVH806.1 ska följas.

Planeringsprocessen för järnväg omfattar tre skeden; förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan. I förstudieskedet arbetar man med många alternativ och de som är orimliga gallras bort. I järnvägsutredningen arbetar man med de möjliga alternativen och det alternativ som ska detaljstuderas i järnvägsplanen väljs ut.

Planeringen av en järnväg är en lång process med rapporter, miljöbedömningar och samråd i alla skeden. Det kan ta 7-8 år innan man når till slutet av järnvägsplanen. Vad som tar tid är bl.a. myndigheternas handläggning med tillåtlighet hos regeringen, länsstyrelsens godkännande och yttrande över MKB och Banverkets fastställelse av järnvägsplan.

Förutsättningar

Syftet med Sydostlänken är att via Blekingekustens hamnar (främst Karlshamns hamn) skapa en länk till östra Europa vad gäller godstrafiken. Banan anpassas för persontåg med regionaltrafik Karlshamn – Älmhult och länkning till Karlskrona och Stockholm.

Järnvägen utformas som ett elektrifierat enkelspår med största tillåtna hastighet 160 km/h och med högst 10 ‰ lutning.

Alternativa sträckningar

För hela sträckan Olofström-Blekinge kustbana studeras två korridorer där korridor 1 följer väg 121 medan korridor 2 går i en linje som balanserar topografi, markinrång och andra intressen.

Genom Olofström studeras f.n. ett alternativ med samma sträckning som den gamla, nu nedlagda, järnvägen hade, ett alternativ längs väg 121 och ett östligare alternativ längs Östra Ringvägen. Vidare studeras ett alternativ ytterligare öster om samhället.

För alternativet längs väg 121 är ett trångt parti avsnittet vid Holjeån vid Volvo. Olika lösningar är tänkbara. En tänkbar lösning är att gräva om ån till ett läge öster om väg 121. Vid ridhuset och gravkapellet finns alternativet att följa väg 121 eller att låta spåret gå väster om ridhuset. Det senare alternativet kräver en sänkning av järnvägen med ca 2 m vilket är positivt bl.a. för korsningen med gång- och cykelvägen och ur bullersynpunkt. Så småningom måste järnvägen korsa väg 121 och Holjeån, vilket kan göras norr eller söder om Brocenter. Korsningarna kräver långa broar. Ett annat alternativ är att ligga kvar väster om väg 121 och korsa den först söder om Jämshög. Alternativerna utreds för närvarande närmare.

Alternativet längs Östra Ringvägen innebär svårigheter genom att ett stort antal infarter till verksamheter måste korsas. Det östligaste alternativet innebär mycket stora markskärningar och ett oattraktivt stationsläge. Norr om Olofström är terrängen kuperad vilket innebär svårigheter för båda de östliga alternativen.

Antalet boende inom 1000 meter från stationsläget inne i Olofström och vid Östra Ringvägen är ungefär lika.

4 Miljöbedömningar i förstudien

Maria Blidfors

Syftet med miljöbedömningar i förstudien är dels att de ska utgöra underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, dels att identifiera ev. alternativ som medför allvarliga miljökonsekvenser.

Förstudien tar upp miljöaspekterna:

- Natur- och kulturvärden samt Rekreation och friluftsliv
Inne i Olofström genomkorsas Natura 2000-området och naturreservatet Halen av de två västligaste alternativen. Tillstånd för detta krävs vilket är en lång process. Här finns även riksintresse för friluftsliv. Längre söderut finns bl.a. ett riksintresse för friluftsliv som genomkorsas på en kortare sträcka. I Gränumsdalen finns ett område som ingår i kommunens kulturmiljöprogram.
- Stads- och landskapsbild
De tillkommande elementen kontaktledningsanläggning, broar, planskildheter mm innebär en förändring av landskapsbilden.
- Boendemiljö
 - Buller
Bullerberäkningar kommer att göras för väg och järnväg. De kommer att visa var det finns risk för överskridande av bullerriktvärden och därmed bullerskyddsåtgärder kan komma att krävas.
 - Vibrationer
Risken för vibrationer bedöms utifrån markförhållanden, tågens hastighet och närhet till bostäder.
 - Luftföroreningar
Banan elektrifieras vilket leder till överflyttning av gods- och persontrafik till järnväg, som i sin tur minskar luftutsläppen.
 - Barriärer
Nytt spår innebär en tillkommande barriär mellan olika punkter. Ett exempel är friluftsområdet i Olofström

- Magnetfält
En elektrifiering av banan innebär en tillkommande magnetfältskälla för boende närmare än 20 m från järnvägen.
- Naturresurser
Vilken typ av mark som tas i anspråk i de olika alternativen beskrivs. I Gränumsdalen finns värdefull jordbruksmark. En grundvattentäkt finns i Olofström. Det är viktigt att vattenkvaliteten inte påverkas av byggnation inom vattentäktens ej ännu fastställda skyddsområden. Ytvatten som kan påverkas är framför allt Holjeån och Västra Orlundsån som korsas av järnvägen.
- Förorenad mark
Inga markprover tas utan risken för föroreningar i mark bedöms utifrån uppgifter om tidigare verksamheter i berörda områden. Den gamla banvallen kan innehålla föroreningar.
- Risk och säkerhet
Risken för olyckor beskrivs genom en översiktlig riskinventering. Aspekter att ta hänsyn till är farligt gods, tågens hastighet, närhet till bostäder.

Paus med kaffe

5 Frågor och synpunkter

- | | |
|----------------|--|
| Fråga/synpunkt | Nere vid anslutningen till Blekinge kustbana ligger ett av alternativen vid Gustavstorps by. Hur löser man den anslutningen? |
| Svar | Aktuell korridor är bred så järnvägen behöver inte hamna vid bebyggelsen. Det finns dessutom tre alternativa sträckningar norrifrån som kan anslutas till olika ställen på Blekinge kustbana. |
| Fråga/synpunkt | <i>Boende östra sidan om väg 121</i>
När husen byggdes fanns inte väg 121. Med en järnväg och ökande lastbilstrafik blir det inte roligt. Varför måste järnvägen dras genom samhället? Möjlighet finns ju att dra den utanför. Vi vill inte ha hela Östeuropas godsflöde genom Olofström. |
| Svar | Fördelen med att samlokalisera väg och järnväg är att de skyddsåtgärder som vidtas avhjälpas buller från såväl väg- som järnvägstrafik. Det behöver inte enbart vara skärmar utan man kan vidta åtgärder på fönster och fasader för att förbättra inomhusmiljön. |
| Fråga/synpunkt | En sträckning av järnvägen längs väg 121 kräver att Båtmansgatan stängs och att en ny anslutning till området måste anordnas via Ripvägen. |
| Svar | Margareta svarar att kommunens arbetsutskott i nuläget inte förordar en stängning av Båtmansgatan. |
| Fråga/synpunkt | Det illustrerade alternativet genom Volvos bangård till ett läge längs väg 121 medför stort intrång på fastigheter längs Pilvägen. |

- Svar Sträckningen inom Volvos område och intrånget längs Pilvägen gör att alternativet sannolikt kommer att förkastas.
- Fråga/synpunkt *Representant från Olofströms ridklubb*
Ridklubben har mycket aktiviteter med yngre. Vi nyttjar naturreservatet och hämtar hästar i hagen. Det är ett önskemål att vi träffas enskilt för att diskutera hur vi rör oss i området.
- Svar En träff med er går bra.
- Fråga/synpunkt *Representant för sin far som bor på Bangatan*
Enligt en publikation från Banverket är det svårt att lösa bullerfrågan för fastigheter som ligger 50 m från spåret och omöjligt för fastigheter som ligger 30 m från spåret. Hur kommer ni att lösa detta? Blir det inlösen av fastigheter?
- Svar Vi känner inte till denna publikation, men när man löser bullerfrågan tittar man inte på antal meter utan på de riktvärden för acceptabla ljudnivåer som finns framtagna. Ljudnivån kan minskas bl.a. med hjälp av skärmar och fönster-/fasadåtgärder. De angivna ljudnivåerna är inga gränsvärden utan just riktvärden och ska vägas bl.a. mot samhällsnyttan.
- Fråga/synpunkt Man skulle kunna låta spåret gå öster om Olofström och sedan gå tillbaka till stationen norrifrån, som en säckstation. Så ser det ju ut i exempelvis Kristianstad.
- Fråga/synpunkt Räcker kapaciteten på spåret med Volvos och hamnens trafik plus persontrafiken? Hur är fördelningen mellan Volvo och hamnen?
- Svar För att få tillräcklig kapacitet krävs utbyggnad av mötesspår på sträckan. Hur många dessa ska vara och var de bör läggas är ännu inte klarlagt.
- Fråga/synpunkt Om det inte finns bärkraft för persontrafik så borde väl banan gå öster om Olofström.
- Fråga/synpunkt Alternativet längs Östra Ringvägen bör förläggas öster verksamheterna längs gatan.
- Svar Det är besvärligare terräng där och sedan har man samma problem i norr.
- Fråga/synpunkt *Representant från Olofströms hembygdsförening*
Vi finns inom samma område som ridklubben. Just nu är det två transporttekniska utredningar på gång i det här området, väg och järnväg. Det vore lämpligt att samla folk från området för att diskutera projekten väg och järnväg i ett och samma möte. Holjerådet bjuder in till en träff.
- Svar Det låter mycket bra. För övrigt har väg- och järnvägsprojekten redan kontakt med varandra.

- Fråga/synpunkt Ni bör titta på alternativ bakom Maxi och möjlighet att bygga stationen mellan Volvo och Odasjöslätt vid 121:an. Att gå ytterligare österut är ett alternativ som måste utredas.
- Fråga/synpunkt Är nyttjande av den gamla järnvägen helt ur bild?
- Svar Den gamla banvallen har i många fall tagits i anspråk för annat ändamål. Sedan är det en annan standard och linjeföring på den gamla banan. Den skulle i så fall behöva rätas ut.
- Fråga/synpunkt Hur ser alternativen ut vid Jämshög och ytterligare söderut? Hur ser korridor 2 ut?
- Svar (Visas på kartbild). Korridor 2 går i terrängen och är anpassad till topografin. Förbi Jämshög kommer den att gå på en hög bro eller bank.
- Fråga/synpunkt Det är ju inte så tilltalande!
- Fråga/synpunkt Går den östra dragningen väster om Gränums by?
- Svar Ja (visas på kartbild).
- Fråga/synpunkt Vilket alternativ är bäst ur miljösynpunkt? Det östra eller västra i Olofström?
- Svar Fullständiga miljöbedömningar är inte gjorda ännu. Ur boendemiljösynpunkt är det östra bättre.
- Fråga/synpunkt Borde man inte samordna det östra alternativet med Tvärleden?
- Svar Arbetsplanerna för en första etapp Markaryd – Osby denna är antagna och man kommer börja bygga i december 2007. För avsnittet genom Olofström har Vägverket utarbetat en idéstudie med åtgärder för vägen i nuvarande sträckning.
- Fråga/synpunkt Blir det genomfartstrafik i Lönsboda?
- Svar Förstudien för Sydostlänken omfattar inte sträckan norr om Olofström. En förstudie för den sträckan kommer att göras i nästa fas, järnvägsutredningen. Det är inte tänkt att det ska göras några stora ombyggnader av befintlig bana. Det blir en station i Lönsboda.
- Fråga/synpunkt Blir det planskildheter på den norra delen?
- Svar Det kommer att studeras i förstudien.
- Fråga/synpunkt Att dra järnvägen genom Olofström innebär att kommunen avsäger sig möjligheten att planera området för annat i centrum.
- Svar Det är vi medvetna om och det är ett långsiktigt projekt.
- Fråga/synpunkt Har ni räknat på kostnader?

Svar

För de rimliga alternativen kommer anläggningskostnaderna för exemplinjer att beräknas men arbetet är ännu inte gjort. För alternativen kommer dessutom lönsamheten att bedömas i en samhällsekonomisk analys.

6 Avslutning

Margareta Olsson tackar och påminner om att det finns möjlighet att närvara vid ytterligare samrådsmöte i Kylinge den 22 mars.

Minnesanteckningar förda av

Maria Blidfors

I Länstransportplanen från 2003 finns Sydostlänken med som en viktig järnvägsförbindelse med särskild betydelse för Volvo.

Representanter för Sydostlänken och Tyréns presenteras.

Förstudien är uppdelad i två delar:

- Del 1 är en Förstudie enligt Lag om byggande av järnväg. För arbetet är Tyréns anlitade.
- Del 2 är en transport- och marknadsanalys som utförs av BMT i Hamburg. Analysen utgör underlag för Förstudien.

Kostnaden för hela arbetet beräknas till ca 2 Mkr. Utredningstiden är ca 9 mån. Beställare är styrgruppen för Sydostlänken.

3 Presentation av förstudien och studerade alternativ

Anders Berggren

Planeringsprocessen

Planeringen av järnvägar styrs av en rad lagar: Lag (1995:1649) om byggande av järnväg, Miljöbalken (1988:808) och Plan- och bygglagen (1987:10). Banverkets handbok för förstudie BVH806.1 ska följas.

Planeringsprocessen för järnväg omfattar tre skeden; förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan. I förstudieskedet arbetar man med många alternativ och de som är orimliga gallras bort. I järnvägsutredningen arbetar man med de möjliga alternativen och det alternativ som ska detaljstuderas i järnvägsplanen väljs ut.

Planeringen av en järnväg är en lång process med rapporter, miljöbedömningar och samråd i alla skeden. Det kan ta 7-8 år innan man når till slutet av järnvägsplanen. Vad som tar tid är bl.a. myndigheternas handläggning med tillåtlighet hos regeringen, länsstyrelsens godkännande och yttrande över MKB och Banverkets fastställelse av järnvägsplan.

Förutsättningar

Syftet med Sydostlänken är att via Blekinge hamnar (främst Karlshamns hamn) skapa en länk till östra Europa vad gäller godstrafiken. Banan anpassas för persontåg med regionaltrafik Karlshamn – Älmhult och länkning till Karlskrona och Stockholm.

Järnvägen utformas som ett elektrifierat enkelspår med största tillåtna hastighet 160 km/h och med högst 10 % lutning.

Alternativa sträckningar

För hela sträckan Olofström-Blekinge kustbana studeras två korridorer där korridor 1 följer väg 121 medan korridor 2 går i en linje som balanserar topografi, markintrång och andra intressen.

Genom Olofström studeras f.n. ett alternativ med samma sträckning som den gamla, nu nedlagda, järnvägen hade, ett alternativ längs väg 121 och ett östligare alternativ längs Östra Ringvägen. Vidare studeras ett alternativ ytterligare öster om samhället.

För alternativet väster om väg 121 genom Olofström studeras broläggningen för järnvägen att korsa väg 121 och Holjeån norr och söder om Brocenter. Korsningarna kräver långa broar. Ett annat alternativ är att ligga kvar väster om väg 121 och korsa vägen först söder om Jämshög. Även detta alternativ ska utredas närmare.

Kostnader

Anläggningskostnader för projektet kommer att tas fram. Dessutom genomförs en samhällsekonomisk bedömning.

Samlad bedömning

Förstudien ska ge underlag för beslut om projektet ska läggas ner eller om en järnvägsutredning ska genomföras. Om en järnvägsutredning ska genomföras görs en bedömning om vilka alternativ som ska ingå i den fortsatta utredningen.

4 Miljöbedömningar i förstudien

Anders Berggren

Syftet med miljöbedömningar i förstudien är dels att de ska utgöra underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, dels att identifiera ev. alternativ som medför allvarliga miljökonsekvenser.

Förstudien tar upp miljöaspekterna:

- Natur- och kulturvärden samt Rekreation och friluftsliv
Inne i Olofström genomkorsas Natura 2000-området och naturreservatet Halen av de två västligaste alternativen. Tillstånd för detta krävs vilket är en lång process. Här finns även riksintresse för friluftsliv. Längre söderut finns bl.a. ett riksintresse för friluftsliv som genomkorsas på en kortare sträcka. I Gränumsdalen finns ett område som ingår i kommunens kulturmiljöprogram. Golfbanan vid Boa kan komma att påverkas.
- Stads- och landskapsbild
De tillkommande elementen kontaktledningsanläggning, broar, planskildheter mm innebär en förändring av landskapsbilden.
- Boendemiljö
Vad gäller boendemiljön så kommer vi att titta närmare på buller, vibrationer, luftföroreningar, barriärer och tillkommande magnetfält.
- Naturresurser
Vilken typ av mark som tas i anspråk i de olika alternativen beskrivs.
- Förorenad mark
Risken för föroreningar i mark bedöms.
- Risk och säkerhet
Risken för olyckor beskrivs genom en översiktlig riskinventering. Aspekter att ta hänsyn till är farligt gods, tågens hastighet, närhet till bostäder.

Paus med kaffe

5 Frågor och synpunkter

- Fråga/synpunkt Hur beräknas lönsamheten för projektet?
- Svar Värderna för gods- och persontransporter, miljövinst, kortare avstånd att transportera etc. tas fram och prissätts. Alla värdena sammanställs sedan i en samhällsekonomisk kalkyl. Än så länge vet vi inte lönsamheten.
- Fråga/synpunkt Är det ni som räknar på kostnaderna för Hallandsåstunneln?
- Svar Nej, men vi använder oss av samma kostnadsberäkningsmodell som Banverket har använt till Hallandsåstunneln.
- Fråga/synpunkt Hur mycket väger Miljöbalken in i projektet? Enligt Miljöbalken skulle aldrig projektet kunna genomföras.
- Svar Miljöbalken ställer krav på utredning av miljöfrågor för att tillräckliga kunskaper ska finnas när besluten senare ska fattas.
- Fråga/synpunkt Åke Giselsson från Olofströms kommun påpekar att det finns en järnväg mellan Älmhult och Olofström idag. Det är 15 km kvar till Blekinge kustbana. Beslutet som måste fattas är om vi ska binda ihop de två järnvägarna eller inte. Om inte det blir av nu blir det inte heller lättare i framtiden.
- Fråga/synpunkt Projektet ligger 10-15 år fram i tiden. Vad tycker andra regioner/kommuner t.ex. Kristianstad om projektet?
- Svar Många anser att detta är en felande länk.
- Fråga/synpunkt Sam Skällberg, representant för Naturskyddsföreningen, tillägger att Sydostlänken har funnits i de skånska planerna redan länge och de är positiva till projektet. Det får gärna bli en omfördelning av trafik till Blekinge, speciellt eftersom trafiken österut beräknas öka framöver.
- Fråga/synpunkt Karlshamns hamn kommer att satsas på i framtiden och då behövs Sydostlänken. Idag kör IKEA via omvägar till Karlshamn. Men det negativa är att hus och gårdar kommer att försvinna.
- Svar Utbyggnaden av järnvägen ska innebära minsta möjliga påverkan på fastigheter etc. Det är inte enbart lätt att komma fram. Inlösen av fastigheter är kostsamt.
- Fråga/synpunkt IKEA fraktar 4000 containers varje år genom Olofström vilket innebär mycket lastbilar.
- Svar Nu planeras det för direkttåg mellan Göteborg och Karlshamn. Det kommer att innebära kapacitetsproblem på Blekinge kustbana. Sydostlänken skulle avlasta kustbanan. Karlshamn satsar stort på hamnen, t.ex. planeras nytt bangård. Man beräknar med mer gods i framtiden.

Fråga/synpunkt	500 miljoner kr, kostnad på vilken sträcka?
Svar	Kostnaden är baserad på en idéstudie som inte är aktuell längre. Nu beräknas med en kostnad på ca 500-1000 miljoner, där även en standardhöjning av befintlig bana ingår. Tyréns AB tar fram kostnader.
Fråga/synpunkt	Hoppas på att SJ stannar i Olofström. X2000 gör 8 stopp i Älmhult idag. Det är kortare via Älmhult till Malmö än via Kristianstad.
Fråga/synpunkt	Det finns en studie som en praktikant gjorde öster om Gränum. Är den aktuell fortfarande?
Svar	Den gjordes för ca 12-13 år sedan. Dokumentet finns ej med för närvarande. Men vi tar med den, den är relevant för utredningen. Topografiskt sett är det svårare förhållanden längre österut.
Fråga/synpunkt	Hur ser korridoren längs väg 121 ut? Jag har fastighet intill vägen. Blir det inlösen?
Svar	Vi vet inte än vilken korridor som kommer att gälla. Vid en eventuell inlösen gäller marknadsmässiga priser. Bullerproblem kan ev. lösas med bullerskydd.
Fråga/synpunkt	Hur nära hus kommer järnvägen att gå?
Svar	Mellan väg 121 och järnvägen kommer det nog att bli ca 30 m. Höjdförhållanden etc. påverkar utformningen och lokaliseringen.
Fråga/synpunkt	Går järnvägen på östra sidan av väg 121 förbi Kylinge?
Svar	Ja, den västra korridoren är öster om väg 121.
Fråga/kommentar	Jag bor 20 meter från väg 121, på den västra sidan. Som det ser ut nu så kommer järnvägen gå igenom min skogsfastighet öster om vägen. Hur ordnas tillgängligheten dit?
Svar	Korridoren är ca 200 m bred. Järnvägens dragning är ej bestämd ännu. Eventuellt kommer bullerskydd att behövas. Planskild korsning med järnvägen kommer att krävas.
Fråga/kommentar	Hur ser det ut i Gustavstorp? Vill gärna se minsta möjliga påverkan på min mark.
Svar	Korridorerna är breda och spårets lokalisering är inte fastställd.
Fråga/kommentar	Vad symboliserar det vita rastret på kartan?
Svar	Det är ett planerat privat flygfält. Vi vill ha reda på alla eventuella konfliktpunkter redan nu.

- Fråga/kommentar Hur planeras spåret i den västra korridoren mot Sandbäck?
- Svar Alternativet ligger i gamla spårets sträckning. Den befintliga viadukten under väg 121 kan eventuellt användas om den östra korridoren väljs.
- Fråga/kommentar Mats Sigfridsson från LRF påpekar att projektet innebär påverkan på skogs- och jordbruk. Den östliga korridoren ger ett rejält ingrepp i odlingslandskapet, främst vid Gränum. Järnvägen både skär sönder och också blockerar markområden. Den västliga är korridoren skonsammare.
- Svar Det är klart ingrepp att bygga järnväg. En enkelspårig järnväg är bara ca 4,5 m bred men den skapar en stor barriär.
- Fråga/kommentar Hur gör ni med rondellen och vägen i övrigt i Jämshög om järnvägen byggs enligt det västra alternativet? Det finns inte plats.
- Svar Vägen flyttas och rondellen ersätts. Längre söderut följer vägen den gamla sträckningen. Söder om Brocentret kommer järnvägen i det östra alternativet gå på hög bank genom åkermarken.
- Fråga/kommentar Är det intressant med godstransporter från Sölvesborgs hamn?
- Svar Ja, och sådana möjliggörs med triangelspåret.
- Fråga/kommentar Enligt utredning blir hamnen i Karlshamn ett av dem som staten väljer att satsa på.
- Fråga/kommentar Thomas Persson från Blekinge läns museum vill poängtera att man ska titta på miljöpåverkan redan i ett tidigt skede. Man bör redan nu göra initiala landskapsstudier.
- Svar Projektet kommer att innebära betydande miljöpåverkan. I nästa skede kommer en miljökonsekvensbeskrivning att göras. Då görs även utförligare studier.
- Fråga/kommentar Är detta spel för galleriet? Har ni redan bestämt hur man ska gå vidare med projektet?
- Svar Detta är tidigt samråd för att människor ska bli informerade om projektet. Projektet kan absolut tidigaste börja byggas om 5 år. Projektet kan finansieras antingen av Banverket inom givna ramar eller med hjälp av privata finansiärer.
- Fråga/kommentar Intresset för utbyggnaden av E22 och Tvärleden minskar om Sydostlänken byggs.
- Fråga/kommentar Efterlyser karta på sträckningsalternativen. Vill gärna titta hemma i lugn och ro och sedan komma med synpunkter.
- Svar Alternativen finns översiktligt redovisade i det informationsblad som nu delas ut. Det kommer också att finnas en hemsida där information läggs under våren.

Fråga/kommentar

När kan man överklaga?

Svar

Överklagan enligt lagen om byggande av järnväg kan göras först under järnvägsplaneskedet. Beslut om järnvägsutredning kan ej överklagas, men både länsstyrelsens beslut i ärendet och kommunernas beslut om ändringar av detaljplaner kan överklagas.

6 Avslutning

Lennart Henriksson tackar och avslutar mötet.

Minnesanteckningar förda av

Ida Marttila

MINNESANTECKNINGAR**Sydostlänken**
Förstudie**Samråd med Banverket**

Datum:

2007-04-20 kl 10 - 12

Plats:

Kommunhuset i Karlshamn

Deltagare:

Magnus Fahl

Banverket

Lennart Henriksson

Karlshamns kommun

Bengt Gustavsson

Region Blekinge

Åke Giselsson

Olofströms kommun

Agneta Malm

Osby kommun

Wigert Göransson

Sölvesborgs kommun

Bengt Lövgren

AAK

Anders Berggren

Tyréns

Kopia:

Till deltagarna samt alltid för kännedom till Lennart Henriksson och Bengt Göransson.

Översänt/Utdelat material:

-

Punkt	Noterat	Åtgärd av
1	<p>Inledning och presentation</p> <p>Lennart Henriksson hälsade välkomna, presenterade deltagarna och beskrev förutsättningarna för projektet. Arbetet leds av en styrgrupp med representanter från Region Blekinge, kommunerna Karlshamn, Sölvesborg, Olofström, Älmhult och Osby samt från företagen Volvo Logistics, IKEA AB och AarhusKarlshamn AB. Ordförande är Bernth Johnson, Region Blekinge.</p> <p>Till styrgruppen är knuten en arbetsgrupp med motsvarande representation. Sammankallande i arbetsgruppen är Lennart Henriksson, Karlshamns kommun.</p> <p>Arbetet omfattar att utarbeta en förstudie för ny järnväg på delen Olofström – BKB samt att beräkna kostnader för elektrifiering och kapacitetshöjande åtgärder på befintlig järnväg mellan Olofström och Älmhult. För förstudiearbetet har Tyréns AB anlåtats. För beräkning av framtida godsmängder och resande har anlåtats konsultfirman BMT Transport Solutions GmbH.</p>	
2	<p>Förstudiens upplägg</p> <p>Anders Berggren redogjorde för upplägget av förstudiearbetet.</p>	
3	<p>Godsvolymer och resandeunderlag</p> <p>Bengt Gustavsson redovisade BMT:s resandeprognoser och prognoser för godsvolymer till Karlshamns hamn och på Sydostlänken. Sammanlagt har 19 olika godsscenarier studerats. Variabler är:</p> <ul style="list-style-type: none">- Med resp utan Sydostlänk- Utveckling av fartygstrafiken till Karlshamns hamn – låg, medel eller hög.- Utan resp. med hög lastbilsavgift. <p>Den beräknade godsmängden på Sydostlänken varierar mellan 0,5 och 2 miljoner ton/år beroende på scenarium.</p> <p>Arbetskoncept av prognosrapporten (mars 2007) delades ut. Rapporten skall överarbetas och analyseras ytterligare före spridning.</p>	
4	<p>Studerade alternativ</p> <p>Anders Berggren beskrev studerade sträckningsalternativ och deras hittills bedömda konsekvenser.</p>	
5	<p>Diskussion samt Banverkets synpunkter och kommentarer</p>	
5.1	<p>Banverkets inställning till arbetet med Sydostlänken är ”nyfiket och</p>	

avvaktande”.

- 5.2 Banverket anser att en väsentlig ökning av trafiken till Blekinges hamnar är sannolik. Frågan är vilka som är lämpligaste vägar med hänsyn till tillgänglig kapacitet. Från Göteborg kan en dragning via Markaryd och Hässleholm vara ett bättre alternativ än via Alvesta och Kust till kustbanan. Alternativet kan dock kräva ett triangelspår i Hässleholm och fler mötesspår på Blekinge kustbana.

För avlänkning av transporter från Södra stambanan är Sydostlänken bäst.

- 5.3 Med Sydostlänken kan triangelspår i Hässleholm med planskild spårkorsning till Södra stambanan senareläggas. Sydostlänken påverkar också kapacitetsbehovet på järnvägen Hässleholm – Kristianstad och på Södra stambanan genom Skåne.
- 5.4 Trafikökningen till Blekingehamnarna behöver inte medföra en omfördelning av dagens trafik utan kan utgöra nyalstrad trafik bl.a. genom utökningen av EU österut.
- 5.5 Sydostlänken betjänar både Karlshamn och Karlskrona och skulle minska mängden godstransporter mellan Emmaboda – Karlskrona.
- 5.6 För befintlig järnväg Älmhult – Olofström måste sannolikt hastighets- och säkerhetsstandarden förbättras. 100 km/h bör kunna uppnås. Bomreglerade plankorsningar kan accepteras eftersom hastigheten är lägre än 200 km/timme. På den nya sträckan Olofström – BKB bör dock samtliga korsningar med vägtrafik utföras planskilda.
- 5.7 Banverket äger ev. mark vid Volvo. Kontrolleras. AB
- 5.8 Korridoren längs väg 121 berör Bromölla kommun, Region Skåne och Länsstyrelsen i Skåne. LH informerar berörda myndigheter om förstudiearbetet för ett ev. samrådsmöte. LH
- 5.9 Förstudien för Sydostlänken blir klar till sommaren och kommer att remitteras bl.a. till Banverket. Därefter kommer styrgruppen att ta ställning till det fortsatta arbetet.
- 5.10 Karlshamns kommun har ansökt om EU-medel (MOS-medel) för järnvägsutredning och järnvägsplan för Sydostlänken.
- 5.11 Någon möjlighet att få med projektet Sydostlänken i den reviderade Framtidsplanen för 2004 – 2015 bedöms inte finnas. Däremot bör projektet kunna tas med i Banverkets inriktningsplanering för åren 2010 – 2019.
- 5.12 Banverket uppfattar upplägget av förstudien som ambitiöst och har inga invändningar mot det. Av särskild vikt är dock att redovisade prognoser är trovärdiga. Antagandena bör kopplas till förutsedd handelsutveckling. De trender som finns för intermodala transporter och för godsvolymer österut

bör beskrivas.

- 5.13 I konsekvensbeskrivningen är Sydostlänkens påverkan på CO₂-utsläppen viktiga att beskriva.
- 5.14 ÅG påpekar att Sydostlänken kan vara Blekinges bästa miljöprojekt. Möjlighet bör finnas att få statsbidrag till klimatinvesteringsprogram (Klimp) för elektrifiering av sträckan Älmhult – Olofström.
- 6 Avslutning**
Samrådsmötet med Banverket avslutas.
(Styrgruppsmötet 2007-09-05 är inställt. Nästa arbetsgruppsmöte hålls 2007-05-03 i Olofström)

Anteckningarna förda av

Godkännes 2007 -04 -24

Anders Berggren

Lennart Henriksson