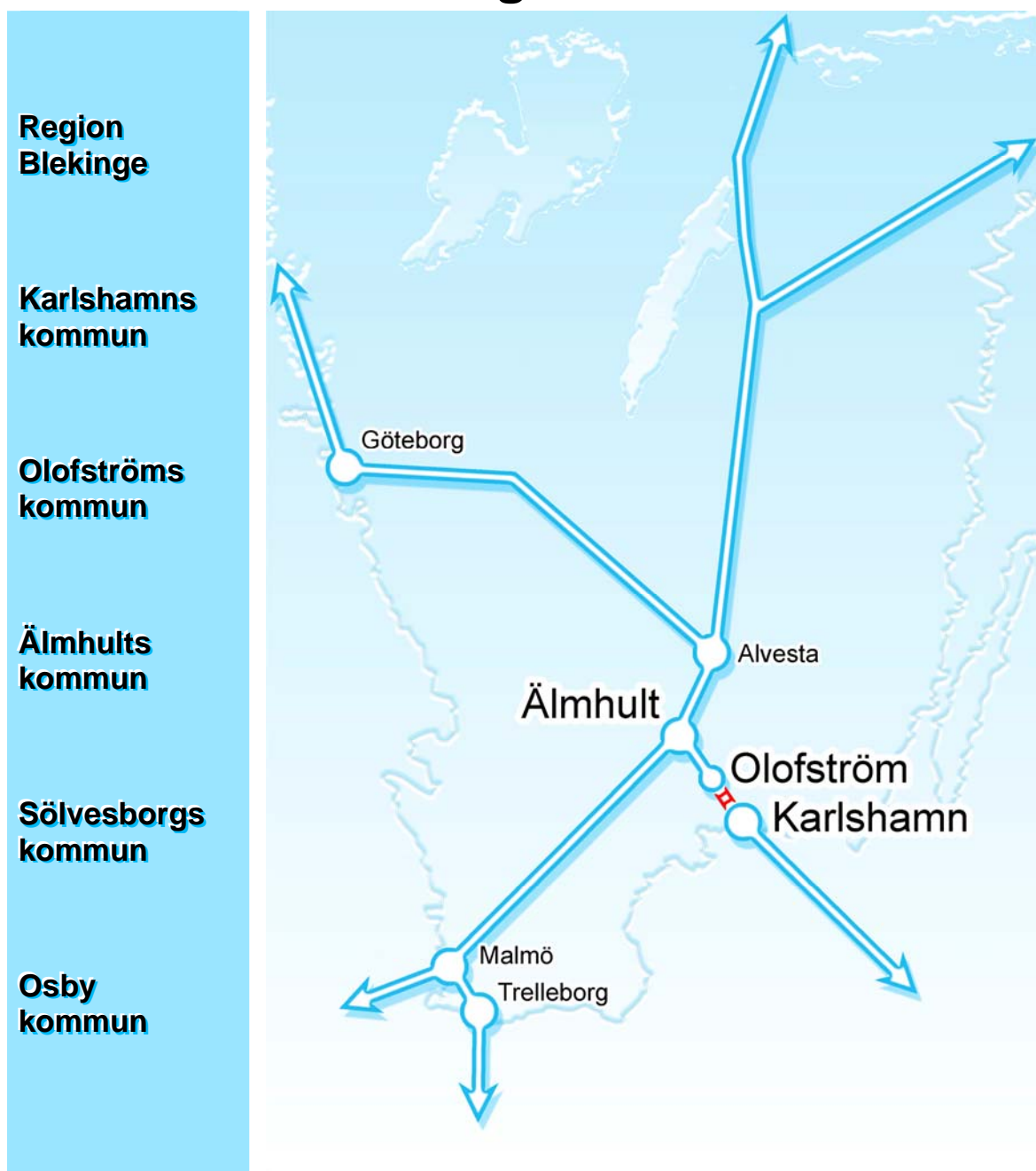


PM Remiss tillhörande Förstudie

SYDOSTLÄNKEN

Olofström – Blekinge kustbana



Beslutsunderlag 2008-04-17



TYRÉNS



PM över inkomna yttranden på remiss av Beslutshandling

PM över inkomna yttranden på remiss av Förstudie Sydostlänken, Beslutshandling 2007-09-05, har sammanställts av Peter Andersson och Anders Berggren Tyréns AB, på uppdrag av projektgruppen för Sydostlänken.

PM över inkomna yttranden på remiss av Beslutshandling

Innehåll

1 Remissen genomförande	2
1.1 Remiss beslutshandling	2
2 Sammanställning av remissyttranden med projektgruppens kommentarer	3
2.1 Region Skåne	3
2.2 Länsstyrelsen i Blekinge Län	4
2.3 Länsstyrelsen i Kronobergs Län	6
2.4 Karlskrona kommun	7
2.5 Karlshamns kommun	8
2.6 Olofströms kommun	8
2.7 Osby kommun.....	8
2.8 Ronneby kommun.....	9
2.9 Sölvesborgs kommun	9
2.10 Älmhults kommun	9
2.11 Blekingetrafiken	10
2.12 Banverket.....	11
2.13 Sjöfartsverket.....	12
2.14 Vägverket Region Sydöst	12
2.15 Vägverket Region Skåne	13
2.16 Logistiknätverket i Sydöstra Sverige.....	13
2.17 IKEA AB	14
2.18 Volvo Cars Body Components	14
2.19 Karlshamns Hamn AB.....	14
2.20 Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB.....	15
2.21 Sydsvenska Industri- och Handelskammaren	15
3 Sammanställning av skriftliga yttranden från enskilda personer med Projektgruppens kommentarer	16
Bilaga 1 Remissyttranden från myndigheter, kommuner m.fl.	
Bilaga 2 Remissyttranden från enskilda	
Bilaga 3 Remissmissiv med sändlista	
Bilaga 4 Missiv om förlängs remisstid	

1 Remissen genomförande

1.1 Remiss beslutshandling

Beslutshandlingen inklusive bilagor har skickats till 26 remissinstanser med begäran om yttranden senast den 16:e november 2007. Efter begäran från Banverket förlängdes remisstiden till den 14:e december 2007. Totalt har 15 av remissinstanserna yttrat sig över utställelsehandlingen. Dessutom har ett yttrande inkommit från Sydsvenska Industri- och Handelskammaren samt ett yttrande från enskilda.

Remissinstans enligt sändlista	Inkommit med yttrande	Yttrande utan erinran
Region Blekinge		
Region Skåne	•	
Regionförbundet södra Småland		
Länsstyrelsen i Blekinge Län	•	
Länsstyrelsen i Skåne Län		
Länsstyrelsen i Kronobergs Län	•	
Bromölla kommun		
Karlskrona kommun	•	
Karlshamns kommun	•	
Olofströms kommun	•	•
Osby kommun	•	•
Ronneby kommun	•	•
Sölvesborgs kommun	•	•
Älmhults kommun	•	
Blekingetrafiken AB	•	
Banverket Borlänge		
Banverket Malmö	•	
Sjöfartsverket	•	•
Vägverket Region Sydöst	•	
Vägverket Region Skåne	•	
Logistiknätverket i Sydöstra Sverige	•	•
Aarhus Karlshamn Sweden AB		
IKEA AB	•	•

Remissinstans enligt sändlista	Inkommit med yttrande	Yttrande utan erinran
Volvo Cars Body Components	•	
Karlshamns Hamn AB	•	
Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB	•	

Remissyttrande utöver sändlista	Inkommit med yttrande	Yttrande utan erinran
Sydsvenska Industri- och Handelskammaren	•	•

2 Sammanställning av remissyttranden med projektgruppens kommentarer

Nedan görs en sammanfattning av inkomna remissyttranden tillsammans med projektgruppens kommentarer. Remissyttrandena i sin helhet redovisas i bilaga 1.

2.1 Region Skåne

Region Skåne anser att Sydostlänken är ett intressant projekt som kan få stor påverkan på både person- och godstrafik i Sydöstra Sverige. Denna felande länk kan få mer betydelse om handeln med Östeuropa ökar.

Region Skåne tycker att förstudien är väl genomförd och belyser på ett bra sätt olika aspekter av projektet.

Region Skåne önskar dock att en del områden kan belysas tydligare:

- Det i rapporten presenterade regionalstågskonceptet berör Region Skåne eftersom det innehåller en ny järnvägsstation i Lönsboda. Region Skåne ser det som en förutsättning att diskussioner förs med Skånetrafiken och Region Skåne för att klargöra förutsättningar angående konceptet.
- Region Skåne påpekar att det finns en diskrepans mellan underlagen till de samhällsekonomiska beräkningarna och trafiksimuleringarna i och med att det saknas upprustningskostnader för att kunna tillgodogöra de nyttor som är med i kalkylen.
- Region Skåne anser att de samhällsekonomiska beräkningarna behöver utvecklas ytterligare för att kunna bedöma nyttan och lönsamheten med projektet.
- Region Skåne önskar en redovisning i kartform av hur godsflödena fördelas på väg- och järnvägsnätet, med och utan Sydostlänken.

- Region Skåne tycker det vore intressant med ett djupare resonemang kring vilka handels- och transportrelationer som Sydostlänken är tänkt att betjäna.
- Region Skåne påpekar att det är viktigt att utformning och utvärderingar bygger på ett långsiktigt perspektiv och att lösningar som väljs bygger på flexibilitet och anpassningsmöjlighet till transportutveckling på lång sikt.
- Region Skåne vill också poängtera att Sydostlänken kan komma få stor betydelse för Älmhult och bl.a. IKEA:s transporter.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Det planerade regionaltågsupplägget kommer att närmare utvecklas i kommande utredningsskeden och då i nära samråd med berörda trafikhuvudmän.

Projektgruppen är medveten om diskrepansen mellan kostnader och nyttor i de samhällsekonomiska beräkningarna, vilket också framgår i rapporten. Beräkningarna kommer att kompletteras med ytterligare kostnader och nyttor samt ett utvecklat jämförelsealternativ.

I arbetet med den kommande inriktningsplaneringen kommer en fördjupad systemanalys att utföras. I detta arbete kommer bl.a. handels- och transportrelationer närmare utvecklas.

Anläggningens utformning kommer bearbetas vidare i kommande skeden. Anläggningen kommer så långt det är ekonomiskt försvarbart att utformas med stor flexibilitet för framtida förändringar av transportutvecklingen.

Älmhults kommun och IKEA har aktivt deltagit i arbetet med förstudien om Sydostlänken. Projektgruppen är mycket medveten om Sydostlänkens betydelse för Älmhult och IKEA. Betydelse kommer att vidareutvecklas i kommande skeden.

2.2 Länsstyrelsen i Blekinge Län

Länsstyrelsen i Blekinge uttrycker stor tillfredsställelse med att förstudien kommit till stånd.

- Länsstyrelsen anser att den samhällsekonomiska kalkylen visar på för stor osäkerhet för fatta beslut om genomförande eller ej. Länsstyrelsen delar dock projektets uppfattning om att projektet är så intressant ur samhällsekonomisk synpunkt att en fortsatt noggrannare utredning bör genomföras.
- Länsstyrelsen anser det viktigt att frågor om ett långsiktigt hållbart transportsystem förs in i den samhällsekonomiska bedömningen.
- Länsstyrelsen önskar också att den utvecklingspotential, som utpekandet av Karlshamns hamn som en strategiskt viktig hamn och Älmhult som en strategisk kombiterminal, vägs in i den samhällsekonomiska kalkylen.
- Länsstyrelsen poängterar att, vägarna E22, Rv 121, Rv 28 och Rv 30 samt väganslutningarna till hamnarna i Verkö och Stilleryd, är av riksintresse för kommunikationsändamål. Detta innebär att anläggningar ska skyddas mot

åtgärder som försvårar tillkomsten eller nyttjandet av dessa. Även järnvägarna Kust – Kustbanan, Blekinge kustbana och Älmhult–Olofström samt hamnarna i Karlshamn och Verköhamnen i Karlskrona är av riksintresse för kommunikationsändamål och ska därmed skyddas på samma sätt.

- Länsstyrelsen påpekar att de regionala miljömålen håller på att uppdateras.
- Länsstyrelsen vill ha en beskrivning av projektets överensstämmelse med kommunala översiktsplaner och påverkan på eventuella detaljplaner.
- Projektets omfattning innebär att det måste tillåtlighetsprövas av regeringen. Länsstyrelsen poängterar att projektets omfattning innebär att det ska antas medföra betydande miljöpåverkan vilket innebär att samråd ska ske med bl.a. följande myndigheter och organisationer:
 - o Banverket, Naturvårdsverket, Socialstyrelsen, Räddningsverket, SGI, SGU, Boverket
 - o Samtliga kommuner i Blekinge, Älmhults kommun, Bromölla kommun
 - o Allmänhet genom utställningar och samrådsmöten
 - o Naturskyddsföreningen, hembygdsföreningar m.fl.
- Länsstyrelsen anser att projektet bör vara försiktiga med att förkasta alternativ i ett tidigt skede, framförallt när det gäller passagen genom Olofström där det finns en hel del svårösta miljöproblem. En dragning längs befintlig banvall genom Olofström ställer sig Länsstyrelsen mycket tveksamt till ur boendemiljösynpunkt.
- Enligt Länsstyrelsen bör projektet skapa utrymme för kompensationsåtgärder för boende som kan komma att påverkas av den planerade järnvägen.
- I förstudierapporten finns en skrivning angående skyddsavstånd till bebyggelse, där förstudien anger att all bebyggelse inom 50 m från befintlig väg måste tas bort om järnvägen ska dras parallellt med vägen. Länsstyrelsen anser att denna generella skrivning är onödigt kategorisk. Enligt Länsstyrelsen bör det gå att finna alternativ med skyddsåtgärder och att detta ska redovisas i den kommande mkb:n.
- Länsstyrelsen redovisar en lista med frågor som ska tas upp i den kommande järnvägsutredningen och mkb:n

Slutligen vill Länsstyrelsen uppmärksamma projektet på ett antal tillståndsfrågor:

- All markavvattningen är förbjuden. Dispens och tillstånd krävs
- Projektet kan komma kräva tillstånd för Vattenverksamhet.
- Strandskyddsdispens kommer att krävas för bl.a. åtgärder vid Holjeån.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Den samhällsekonomiska kalkylen kommer att fördjupas och vidarebearbetas i nästa skede.

Både frågan om ett långsiktigt hållbart transportsystem och utpekandet av Karlshamns hamn och Älmhult som strategiska noder är viktiga punkter att ta upp i den samhällsekonomiska bedömningen. Tyvärr är det svårt att monetärt värdera dessa effekter i den samhällsekonomiska kalkylen. Resultatet är att dessa effekter beskrivs under *monetärt ej värderbara effekter* men de får inte något genomslag i kalkylen.

I kommande skede när detaljeringsgraden ökar kommer påverkan på bl.a. de nämnda riksintressena närmare att studeras. Ett av projektets viktigaste syften är att förbättra infrastrukturen för näringslivet i regionen. För projektet är det därför självklart att alla beröringspunkter med nämnda riksintressen måste utformas så att deras funktion och nyttjande inte äventyras.

I kommande järnvägsutredningsskede kommer allt underlagsmaterial för den nu genomförda förstudien att uppdateras. Det gäller bl.a. miljömål och överensstämmelse med översiktsplaner och detaljplaner.

Under järnvägsutredningsskedet kommer samråd att hållas med en utökad samrådsrets. Samrådet kommer bl.a. omfatta de myndigheter och organisationer som Länsstyrelsen tagit upp.

Bland annat den nu genomförda remissen kommer att ligga till grund för beslut om vilka alternativ som kommer att drivas vidare i utredningsskedet.

Behov och omfattning av ev. kompensations- och skyddsåtgärder avgörs under arbetet med kommande järnvägsutredning och mkb.

Behovet av tillstånd och dispenser kommer att behandlas vidare i kommande planeringsskeden.

2.3 Länsstyrelsen i Kronobergs Län

Länsstyrelsen i Kronobergs län framhåller att Sydostlänken är ett mycket viktigt projekt bl.a. för möjligheten att utveckla Älmhults kombiterminal som blivit utpekad som en strategisk godsnod.

Länsstyrelsen påpekar vikten av att ta hänsyn till den planerade Tvärledens kapacitet och framkomlighet.

Länsstyrelsen vill ha en utförligare beskrivning av riskerna med farligt gods i förhållande till bebyggelse för alla de beskrivna alternativen.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Hänsyn till Tvärleden kommer att tas i kommande skede i den mån underlagsmaterial finns tillgängligt.

I kommande järnvägsutredning och mkb kommer riskfrågorna att behandlas utförligare.

2.4 Karlskrona kommun

Karlskrona kommun ifrågasätter förstudiens skrivning angående omfördelning av järnvägstrafik tack vare Sydostlänken. Enligt Karlskrona kommun finns det inte några fördelar för vare sig gods- som persontrafik, från Karlskrona och norrut, att välja Sydostlänken. För Karlskronas del kommer alltid Kust till kustbanan att vara förstahandsvalet för norrgående trafik. För godstrafik finns det inte tillräckligt med kapacitet på Blekinge kustbana för att kunna framföra tåg från Karlskrona till Karlshamn under dagtid.

Karlshamn och Karlskrona kommuner har tagit fram en intermodal strategi för hur hamnarna i Karlshamn och Karlskrona ska kunna kopplas till järnvägssystemet. I denna strategi framgår att sydostlänken ska vara ett industriellt järnvägsgodsstråk.

Karlskrona kommun påpekar att Karlskrona hamn är mycket tunt beskriven i förstudien jämfört med andra hamnar. Bland annat nämns inte att Karlskrona är länets största RoRo-hamn och den största passagerarhamnen.

Slutligen anser Karlskrona kommun att en utbyggnad av Sydostlänken måste ske på egna meriter och inte genom att överföra tågtrafik och försämra relationer i övriga regionen. Detsamma gäller färjetrafiken där förstudien förutsätter att förbindelsen mellan Gdynia/Gdansk och Karlskrona flyttas över till Karlshamn. Kommunen påpekar också att Karlskrona pekas ut som av Hamnstrategiutredningen som en strategisk brohamn för transporter till Polen.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

I förstudien har ett antal olika scenarion på trafikupplägg studerats. Det alternativ som gav bäst totalresultat, ur persontrafiksynpunkt, var alternativet med viss överflyttning av trafik från Kust – Kust till Sydostlänken. Det fortsatta arbetet kommer att innebära fördjupade studier och ett tätare samarbete med de berörda trafikhuvudmännen och berörda kommuner. Hur en ev. framtida persontrafik på Sydostlänken kan komma att utformas går inte att avgöra idag.

Det finns inte något i förstudien som motsäger att Sydostlänken ska bli ett industriellt järnvägsgodsstråk.

Att Karlskrona hamn inte är lika utförligt beskriven i förstudierapporten beror till stor del på att Sölvesborgs och Karlshamns kommuner ingått i projektgruppen för förstudiearbetet och därmed mera aktivt kunnat bidra med information.

Syftet med de antaganden som gjorts i förstudien avseende både person- och godstrafikunderlag, har varit att studera potential och begränsningar för en Sydostlänk. Självklart ska en utbyggnad av Sydostlänken bygga på egna meriter.

2.5 Karlshamns kommun

Karlshamns kommun anser att förstudien är väl genomarbetad med bra pedagogik, snygg layout och är kunskapshöjande.

Karlshamns kommun föreslår att förstudien kompletteras med ett kapitel om hållbar utveckling. I förstudien anges att Karlshamns kommun saknar lokala miljömål. Kommunen påpekar att detta är fel då kommunen arbetat mycket med Agenda 21 och fastställt ett politiskt handlingsprogram för hållbar utveckling.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

I förstudiens kapitel 6 beskrivs de övergripande mål som anses gälla för projektet. I kapitel 18 görs uppföljning av hur projektet uppfyller dessa mål. De mål som tas upp bygger alla på en hållbar utveckling. Karlshamns kommuns handlingsprogram för hållbar utveckling fastställdes under hösten 2007. Huvuddelen av arbetet med förstudien var då avslutat. Kommunens handlingsprogram för hållbar utveckling kommer att tas upp i nästa skede, järnvägsutredning.

2.6 Olofströms kommun

Olofströms kommun ser Sydostlänken som ett synnerligen viktigt projekt ur ekologisk synpunkt. Kommunen anser också att projektet ger ett effektivare transportsystem som bidrar till regionförstoring och stärker attraktionskraften för regionen.

Kommunen påpekar att både kombiterminalen i Älmhult och Karlshamns hamn är utpekade som strategiskt viktiga godsnoder. Detta talar för att Sydostlänken behövs för att koppla samman dessa viktiga noder.

Totalt sett ser Olofströms kommun projektet som positivt för kommunen trots att det medför olägenheter för flera av kommunens invånare. För kommunen i stort kommer Sydostlänken att innebära förbättrade kommunikationer och ett stärkt näringsliv.

Olofströms kommun ställer sig bakom förslaget att gå vidare med en järnvägsutredning för Sydostlänken samt en förstudie för sträckan Älmhult – Olofström.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Inget att kommentera.

2.7 Osby kommun

Osby kommun stödjer projektet och anser att det har såväl nationell som regional och lokal betydelse. Kommunen anser att projektet bör drivas vidare med en

järnvägsutredning för sträckan Olofström - Blekinge kustbana och en förstudie för elektrifiering av delen Älmhult – Olofström.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Inget att kommentera.

2.8 Ronneby kommun

Ronneby kommun stödjer till fullo en utbyggnad av Sydostlänken och en elektrifiering av sträckan Älmhult – Olofström. Ronneby kommun anser att miljövinsten av att föra över godstransporter från väg till järnväg är det främsta skälet för en utbyggnad. Utpekandet av Karlshamns och Karlskrona hamnar som strategiska hamnar anser kommunen ger extra tyngd åt att Sydostlänken bör byggas snarast.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Inget att kommentera.

2.9 Sölvesborgs kommun

Sölvesborgs kommun delar i stort ”Förstudiens” beskrivning av Sydostlänkens betydelse för regional utveckling och en ökad flexibilitet för järnvägssystemet i ett sydsvenskt perspektiv.

Kommunen framhåller fördelarna för det lokala och regionala näringslivet av effektivare järnvägsgodstransporter samt en möjlighet för arbetspendling norrut vilket ger kommunens medborgare en större arbetsmarknad.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Inget att kommentera.

2.10 Älmhults kommun

Älmhults kommun konstaterat med förvåning att Älmhults kombiterminal inte nämns i förstudierapporten.

Älmhults kommuns ståndpunkt till Sydostlänken är följande:

- Projektet är viktigt för att utveckla regionen kring järnvägen i Småland, Blekinge och Skåne.
- Överföringen till mer miljövänliga transporter kan gynna utvecklingen av Blekinges hamnar och kombiterminalen i Älmhult.
- Persontrafik på banan möjliggör miljövänligare arbetspendling till bl.a. Olofström och Älmhult.

- Större kraft måste läggas på att betona samhällsnyttan i projektet.

Älmhults kommun är positiv till ett fortsatt arbete med Sydostlänken.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Projektgruppen håller med om att kopplingen till Älmhults kombiterminal borde lyfts fram tydligare. Att det inte gjorts beror till viss del på att Banverkets rapport om de strategiska kombiterminalerna kom efter att arbetet med förstudien avslutats. I kommande utredningsskede kommer dock dessa nya förutsättningar att tas med i bedömningen av projektets nyttor.

2.11 Blekingetrafiken

Blekingetrafiken anser att Sydostlänken i första hand är en järnväg för godstrafik och ska bedömas utifrån detta. Persontrafiken berörs dock i och med att en stor del av godset från Sydostlänken även kommer att trafikera delar av Blekinge kustbana.

Blekingetrafiken hävdar att Sydostlänken kommer att ge ett tillskott på 13 godståg/vardagsmedeldygn på sträckan Gustavstorp - Karlshamn. Detta innebär enligt Blekingetrafiken att det kommer att krävas nya mötesplatser och ev. dubbelspår på denna sträcka. I förstudien har även förutsatts en ökning av persontrafiken på Blekinge kustbana. Enligt Blekingetrafiken saknas investeringskostnader för dessa kapacitetsutbyggnader i kalkylen för Sydostlänken.

Blekingetrafiken har inte tagit ställning till trafikutbud eller trafikeringsunderlag för ev. persontrafik på Sydostlänken p.g.a. att Blekingetrafiken betraktat Sydostlänken som en ren godstrafikjärnväg. Blekingetrafiken ser dock positivt på en satsning med persontrafik på banan i och med att det även ger ett ökat resande på länets övriga järnvägar.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Blekingetrafiken har tyvärr gjort en feltolkning av förstudien presenterade trafikmängder på Blekinge kustbana. De, enligt Blekingetrafiken, 13 godstågen ska istället vara 6 godståg/vardagsmedeldygn. I den kapacitetsbedömning som genomförts i förstudien har en kompletterande mötesstation placerats vid Sydostlänkens anslutning till Blekinge kustbana i Gustavstorp. Denna mötesstation bedöms ge tillräcklig kapacitet för det prognostiserade tågantalet. Mötesstationen finns också med i kalkylen för Sydostlänken.

Förstudien för Sydostlänken har upprättats under förutsättning att banan ska trafikeras av såväl gods- som persontrafik. Det planerade regionalstågsupplägget kommer att närmare utvecklas i kommande utredningsskeden och då i nära samråd med berörda trafikhuvudmän.

2.12 Banverket

Banverket anser att förstudien är väl genomförd enligt den metodik som beskrivs i banverkets Handbok BVH 806.1, Förstudier. Banverket anser dock att utredningen behöver kompletteras med fördjupade studier av tänkbara systemalternativ utan en Sydostlänk, d.v.s. alternativ med förbättrad kapacitet på Blekinge kustbana och Skånebanan respektive Kust till kustbanan, innan fortsatt utredning av Sydostlänken sker.

Utöver denna övergripande synpunkt kommenterar bl.a. Banverket gjorda prognoser och kapacitetsförhållanden, funktions- och teknikutredningen, anläggningskalkylen, det framtida förvaltnings- och trafikplaneringsperspektivet, den samhällsekonomiska bedömningen samt förslaget till fortsatt handläggning .

Vad gäller prognoser konstaterar Banverket att de är mer optimistiska än de som redovisas i Banverkets basprognos för år 2020 men påpekar samtidigt att det finns potential för en fortsatt positiv utveckling genom att såväl Karlshamn som Karlskrona pekats ut som riksintressanta i Hamnstrategiutredningen. Vidare anser Banverket att flödeskartor för godsmängderna skulle underlätta att bedöma prognosernas rimlighet och att sådana flödeskartor ganska enkelt kan tas fram med modellverktyget EFM-STAN.

För funktions- och teknikutredningen kommenterar Banverket den föreslagna tekniska standarden för Sydostlänken och påpekar att lägre horisontalstandard och kortare sträckor med största tillåtna lutning kan vara ett alternativ. För den befintliga järnvägen Olofström – Älmhult anser Banverket det absolut nödvändigt att, med förutsedd trafikökning, rusta upp banan och att åtgärda plankorsningarna.

Beträffande anläggningskalkylen är Banverkets uppfattning att priset borde vara ca 15 – 20% högre och att kalkylen bör kompletteras med kostnader för upprustning av befintligt spår Olofström – Älmhult samt för kapacitetshöjande åtgärder på Älmhults bangård.

Sett ur ett framtida förvaltnings- och trafikplaneringsperspektiv påpekar Banverket att en utbyggnad av Sydostlänken ökar redundansen i järnvägsnätet d.v.s. ökar driftsäkerheten genom att möjliggöra alternativa körvägar. Samtidigt innebär ett större nät ökade underhållskostnaderna för systemet.

Banverkets kommenterar den samhällsekonomiska kalkylen bl.a. angående val av parametervärden, underlag för regionalekonomisk utveckling, behov av kompletterande text samt förhållandet att hela ombyggnadskostnaden för befintlig bana inte ingått i resultatet. En enkel känslighetsanalys bör enligt Banverket göras för att bedöma vilka effekter på nettonuvärdeskvoten som olika variationer i förutsättningarna ger.

Banverkets synpunkter på förslag till fortsatt handläggning är att innan en järnvägsutredning görs för Sydostlänken bör alternativa transportvägar mellan Södra stambanan och Blekinges hamnar utredas och effektbeskrivas.

Vidare anser Banverket en förstudie bör genomföras för sträckan Olofström – Älmhult för att klargöra vilka åtgärder som är möjliga för att öka banstandarden, förbättra säkerheten och minska miljöstörningarna. Dessutom bör kapacitetsbehovet i anslutningspunkten till Södra stambanan studeras.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Projektgruppen uppfattar Banverkets synpunkter på den genomförda förstudien för Sydostlänken mellan Olofström och Blekinge kustbana som i huvudsak positiva. De detaljkommentarer som ges beträffande utformning och kostnader kan beaktas i nästa utredningsskede – järnvägsutredningsskedet.

Vad gäller sträckan Olofström – Älmhult var avsikten att för den delen genomföra en förstudie samtidigt som en järnvägsutredning gjordes för delen mellan Olofström och Blekinge kustbana och att därefter upprätta en gemensam järnvägsplan. Banverkets kommentarer och krav på upprustning av den befintliga bandelen ger dock anledning till omprövning av arbetsupplägget. Projektgruppen bedömer därför att förstudiearbetet för den befintliga banan bör påbörjas snarast.

Projektgruppen är också beredd att tillgodose Banverkets krav på komplettering av förstudien med fördjupade studier av tänkbara systemalternativ utan en Sydostlänk. En förutsättning för detta är dock att arbetet kan ske i samverkan med Banverket och att Banverket tillhandahåller erforderliga trafik- och bandata för att kunna bedöma kostnads- och funktionskonsekvenser på systemnivå.

2.13 Sjöfartsverket

Sjöfartsverket ställer sig positivt till den ”felande länken” Sydostlänken. Sydostlänken kan komma innebära ökad flexibilitet, kortare transporttider, förbättrad transportsäkerhet och möjliggöra en omfördelning från väg- till järnvägstransporter.

Sjöfartsverket anser även att Sydostlänken skulle främja utvecklingen av de föreslagna strategiska hamnarna Karlshamn och Karlskrona vilket därmed också verkar för en positiv utveckling i sydöstra Östersjöregionen.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Inget att kommentera.

2.14 Vägverket Region Sydöst

Vägverket Region Sydöst anser att det bör beskrivas tydligare hur förstudien för Sydostlänken har samordnats med Vägverkets idé- och förstudie för länsväg 121.

Vägverket påpekar dessutom att:

- det bör läggas in en planfri korsning med rv 23 på delen Älmhult – Olofström
- rv 30 ska ändras till rv 27 eftersom vägen bytt namn
- länsväg 121 är en del av Tvärleden
- Tvärleden (delen Markaryd – Osby) ingår i den Regionala planen med en byggstart som idag bedöms till år 2009 och inte ”på längre sikt” som förstudien anger
- länsväg 121 är utpekad riksintresse under kriteriet ”väg av särskild betydelse för regional och interregional trafik”

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Sträckan Älmhult – Olofström har endast studerats avseende kapacitetshöjande åtgärder och elektrifiering i förstudien för Sydostlänken. En separat förstudie för sträckan Älmhult – Olofström kommer att påbörjas så snart som möjligt. Denna förstudie kommer då bl.a. att studera plankorsningssäkerhet längs hela sträckan.

De brister och felaktiga benämningar som Vägverket påpekat kommer att rättas till i kommande planeringsskede.

2.15 Vägverket Region Skåne

Vägverket region Skåne delar projektets uppfattning att Sydostlänken bör kunna förstärka möjligheterna för näringslivet regionalt och lokalt området.

Vägverket konstaterar att Sydostlänken endast medför en marginell överflyttning av godstrafikarbetet från väg till järnväg och en relativt lite minskning av det totala trafikflödet på väg. Vägverket drar slutsatsen att Sydostlänken inte får någon nämnvärd avlastande effekt på Skånes vägnät. Vid den fortsatta planeringen av Tvärleden och Sydostlänken bör effekter av ömsesidig påverkan observeras.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Förstudierapporten redovisar en minskning av transportarbetet med lastbil på 110 miljoner tonkilometer/år. Projektgruppen anser inte att denna minskning kan anses som marginell då det motsvarar en minskning av koldioxidutsläppen med ca 5 500 ton/år.

I det fortsatta arbetet kommer utökade studier göras avseende hela trafiksystemet i regionen.

2.16 Logistiknätverket i Sydöstra Sverige

Logistiknätverket Sydöstra Sverige har lämnat ett yttrande inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010 – 2019, angående hela infrastrukturen i Blekinge. I yttrandet framhålls det viktiga i att knyta samman de utpekade strategiska hamnarna och rikskombiterminalerna. Ett av de projekt som logistiknätverket framhåller som extra viktiga är en utbyggnad av Sydostlänken för

både person- och godstrafik. Sydostlänken ses som viktig för näringslivet både för godstransporter men också för att klara av kompetensförsörjningen.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Inget att kommentera.

2.17 IKEA AB

IKEA AB ställer sig positiva till den föreslagna utbyggnaden av Sydostlänken. Sydostlänken skulle ge IKEA möjlighet att öka andelen miljöeffektiva transporter. Som stor arbetsgivare i Älmhult ser IKEA en stor potential i möjligheten till persontransporter på Sydostlänken, inte minst ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Inget att kommentera.

2.18 Volvo Cars Body Components

- En utbyggnad av Sydostlänken får ej störa dagens trafik mellan Olofström och Älmhult varken under projekttiden eller därefter.
- I dagslägen finns det några flöden där Sydostlänken kan användas. Detta är en del av inkommande råmaterial och utgående järn- och aluminiumskrot. Dock kräver ett sådant byte av transportsystem investeringar i infrastrukturen för Volvo Cars.
- Just nu råder högt kapacitetstryck på sträckan Älmhult – Olofström.
- Utbyggnad av kapaciteten på sträckan Älmhult – Olofström måste möjliggöra expansion av järnvägstransporter för Volvo Cars.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

En utbyggnad av Sydostlänken kommer med all sannolikhet att innebära någon form av påverkan på järnvägsgodstrafiken i Olofström. En upprustning och elektrifiering av sträckan Älmhult – Olofström kommer definitivt att påverka den befintliga trafiken.

När och om en utbyggnad och upprustning blir aktuell kommer arbetet att planeras i nära samråd med Volvo och aktuella tågoperatörer för att i möjligaste mån minimera störningarna.

2.19 Karlshamns Hamn AB

Karlshamns hamn anser att Sverige inte ligger i fas med utvecklingen av de nya transportsystemen som växer fram i östra Europa. Avsaknaden av Sydostlänken anser Karlshamns hamn är en tydlig brist där hamninfrastrukturen inte har attraktiva landinfrastrukturförbindelser för att fördela godset.

Karlhamns hamn påpekar att utredningarna angående strategiska godsnoder pekat ut Älmhults kombiterminal, hamnarna i Karlshamn och Karlskrona samt Sydostlänken som en viktig förbindelse mellan dessa.

Karlshamns hamn ställer sig positiv till de motiv som förstudien angett för byggande av Sydostlänken. Karlshamns hamn önskar dock att motiven ska kompletteras med betydelsen av utpekandet av de strategiska noderna för ett nationellt och internationellt transportsystem.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

I kommande järnvägsutredning kommer motiven för byggande att vidarebearbetas och värderas.

2.20 Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB

Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB anser att arbetet med förstudien för Sydostlänken bygger på felaktiga grunder och avsaknad av insikt i hur godstransporter fungerar.

Hamnen anser att eventuella investeringar i infrastrukturen ska satsas på en utbyggnad av vägnätet och då framförallt en utbyggnad av hela E22:an till motorvägsstandard.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Projektgruppen konstaterar att Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB:s yttrande endast avser ett mycket lokalt tänkande med ett kortsiktigt ekonomiskt intresse som utgångspunkt.

2.21 Sydsvenska Industri- och Handelskammaren

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren anser att Sydostlänken är en viktig del för att skapa ett sammanhängande, effektivare och mindre sårbart transportsystem i sydöstra Sverige.

Handelskammaren menar att Sydostlänken är mest angelägen för att möjliggöra mer attraktiva järnvägstransporter för gods och ser samtidigt positivt på de ökade möjligheterna att vidga och binda samman arbetsmarknadsregioner i sydöstra Sverige.

Handelskammaren påpekar att Sydostlänken finns på 18:e plats i kammarens lista över mest angelägna projekt men påpekar också att E22:an och Tvärleden ligger på första och tredje plats.

Handelskammaren delar förstudiens slutsats att Sydostlänken bör studeras vidare i en järnvägsutredning.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Inget att kommentera.

3 Sammanställning av skriftliga yttranden från enskilda personer med Projektgruppens kommentarer

Ett yttrande från enskilda personer inkommit till projektet. Nedan redovisas yttrandet tillsammans med projektgruppens kommentar. Yttrandet i sin helhet redovisas i bilaga 2.

Ingemar Björnsson/Gertrud Larsson, Boa Gård
Bo och Gunilla Eriksson, Boa 3:11
Ingemar och Nils-Johan Johnsson, Gränum 12:46
Ingeborg Svensson, Boa Nygård
Bengt och Kjell Mattiasson, Gränum 1:39 och 3:18

Vi har med djup oro tagit del av den förundersökning för Sydostlänken som finns på www.karlshamn.se/sydostlanken.

De två sträckningskorridorer som förundersökningen lämnar kvar som s.k. rimliga alternativ ödelägger en ansevärd mängd utmärkt odlingsjord, skär sönder landskapet och äventyrar hela vår verksamhet genom att gårdarna delas av på tvären.

Åkermark är ju en ändlig resurs vars betydelse allmänt alltmer uppmärksammas. I förundersökningen nämns den dock överhuvudtaget inte och heller inte de stora logistikproblem denna sträckning skulle medföra för de yrkesverksamma lantbrukarna i området.

Vi anser inte att dessa två alternativ på något avgörande sätt skulle vara bättre än de alternativ som i förundersökningen förkastats som orimliga.

Eftersom förundersökningens uttalade syfte är att gallra bort alternativ och endast de som återstår kommer att tas upp till närmare undersökning, menar vi att det är av yttersta vikt att inga av de alternativa sträckningarna söder om Jämshög gallras bort i detta skede.

Projektgruppens bemötande/kommentarer:

Förstudien beskriver ett antal möjliga utbyggnadskorridorer. I nästa planeringsskede, järnvägsutredning, kommer dessa korridorer närmare att studeras och värderas.