Vägsamrådsmöte i Oskarshamn – myndigheter

Datum: 13 september 2007, klockan 13.00–15.00.

Plats: SKB:s platsundersökningskontor, Simpevarpshalvön.

Målgrupp: Oskarshamns kommun, Länsstyrelsen i Kalmar län, Räddningstjänsten, Vägverket Konsult och Vägverket Region Sydöst.

Inbjudan: Inbjudan skickades per e-post.

Underlag: Inget underlag framtaget särskilt för mötet.

Närvarande:

SKB: Jonas Nimfeldt, Kristina Dahlström och Olle Zellman.

Vägverket Region Sydöst: Karl-Gunnar Edman.

Länsstyrelsen i Kalmar län: Peter Sieurin.

Oskarshamns kommun: Elisabeth Åkerman.

Räddningstjänsten: Roine Hansson och Gert Persson.

Vägverket Konsult: Mats Pettersson, Andreas Hansson och Frida Kumb.

Datum
07-09-26

Avdelning
Vägverket Konsult Syd

Andreas Hansson
andreas.hansson@vv.se

Placering
Jönköping

Förstudie anslutningsvägar till en slutförvarsanläggning i Oskarshamn

Beställarens uppdragsnr: **Vårt uppdragsnr: 25070053**

Samrådsmöte myndigheter mm

2007-09-13

Närvarande:

Jonas Nimfeldt	**JN**	Uppdragsansvarig	SKB
Kristina Dahlström	**KD**		SKB
Olle Zellman	**OZ**	Platsansvarig Laxemar	SKB
Karl-Gunnar Edman	**KGE**		Vägverket Region Sydöst
Peter Sieurin	**PS**		Länsstyrelsen
Elisabeth Åkerman	**EÅ**		Oskarshamns kommun
Roine Hansson	**RH**		Räddningstjänsten
Gert Persson	**GP**		Räddningstjänsten
Mats Pettersson	**MP**	Uppdragsledare	Vägverket Konsult
Andreas Hansson	**AH**	Bitr. uppdragsledare, projektör	Vägverket Konsult
Frida Kumb	**FK**	Landskapsarkitekt	Vägverket Konsult

Pkt		Ansvarig
	SKB har valt att ta fram en förstudie för en anslutningsväg till ett möjligt slutförvar i Laxemar i enlighet med Vägverkets metodik för förstudier och enligt den lagstiftning som gäller för byggande av allmän väg. Enligt 6 kap 4 § miljöbalken samt 14a § väglagen ska den som planerar att bygga en väg samråda med bland annat länsstyrelsen och kommunen. Ett separat möte anordnades för allmänhet som särskilt berörs samt med berörda ideella föreningar som enligt sina stadgar har till ändamål att ta till vara naturskydds- eller miljöskyddsintressen. Till mötet kallades representanter från länsstyrelsen, Oskarshamns kommun, Räddningstjänsten samt Vägverket Region Sydöst. Kallelsen utfördes via telefonkontakt.	
1	**Mötet öppnas** JN hälsade välkommen och förklarade mötet för öppnat. En kortare presentation av alla närvarande genomfördes.	
2	**Bakgrund** OZ presenterade slutförvarsprojektet.	

Förstudie anslutningsvägar till en slutförvarsanläggning i Oskarshamn

Samrådsmöte myndigheter mm

2007-09-13

3	**Övergripande förutsättningar** JN berättade om Vägverket Konsults uppgift med en anslutningsväg mellan allmän väg 743, och en eventuell framtida slutförvarsanläggning för använt kärnbränsle i SKB:s platsundersökningsområde, delområde Laxemar, nordost om byn Ström. För kapseltransporter är det lämplig vägdragning från inkapslingsanläggningen till slutförvarets anläggning ovan mark som utreds. Slutförvarets ovanmarksdel är fastlagd med en felmarginal på ±100 m. Ursprungsfrågorna som SKB ställt till Vägverket Konsult summerades och framräknade trafiksiffror visades. Presenterade bilder finns i *bilaga A1*.	
4	**Status vägprojektering** AH presenterade de olika vägförslagen och beskrev kortfattat för- och nackdelarna. Presenterade bilder finns i *bilaga A2*.	
5	**Diskussion/synpunkter** PS vill se en förstudie enligt väglagen för att undvika komplikationer i senare skeden. Kopplingen till befintligt vägnät (E22, väg 743 m.fl.) samt allmänhetens tillträde till området är intressant ur Länsstyrelsens synvinkel. Alla säkerhetskrav har ökat med tiden varför PS vill se en mer långsiktigt planering av kapseltransporterna. Länsstyrelsen föredrar därför en planskild korsning med väg 743. PS ger rådet att avgränsa förstudien till endast anslutningsvägen och undvika att bredda upp området som den skall täcka. Har SKB bestämt sig för att inte dra om väg 743 behöver en omdragning inte heller fördjupas i förstudien. KGE klargjorde att en arbetsplan måste tas fram om det behövs en ombyggnad av korsningen med väg 743 som innebär att nytt vägområdet måste tas i anspråk. Om ombyggnaden och markanspråken omfattas av detaljplanen för slutförvarsanläggningen behöver arbetsplanen dock inte ställas ut eller fastställas. PS vill se flera alternativa lösningar på korsningen med väg 743 där även trafiksäkerhet och beredskapssäkerhet behandlas. Anslutningsvägen bör dimensioneras utifrån framtida utbyggnadsplaner i området. Kraven på kapseltransporterna (lutningar mm) skall även tas upp i förstudien. Både Länsstyrelsen, Vägverket och Räddningstjänsten ser korsningen med väg 743 som en riskpunkt, både kapacitetsmässigt och trafiksäkerhetsmässigt. Vägverket anser att en planskild korsning med väg 743 är att föredra. Om korsningen inte blir planskild och kan lösas inom befintligt planområde kan den hanteras som ett anslutningsärende enligt väglagen, enligt Vägverket, som även önskar se en fördjupad studie av spårbunden trafik. KGE såg gärna en separat transportväg för kapseltransporten så långt möjligt, med hänsyn till fordonsekipagets längd, hastighet och övrigt trafik.	

Förstudie anslutningsvägar till en slutförvarsanläggning i Oskarshamn

Samrådsmöte myndigheter mm

2007-09-13

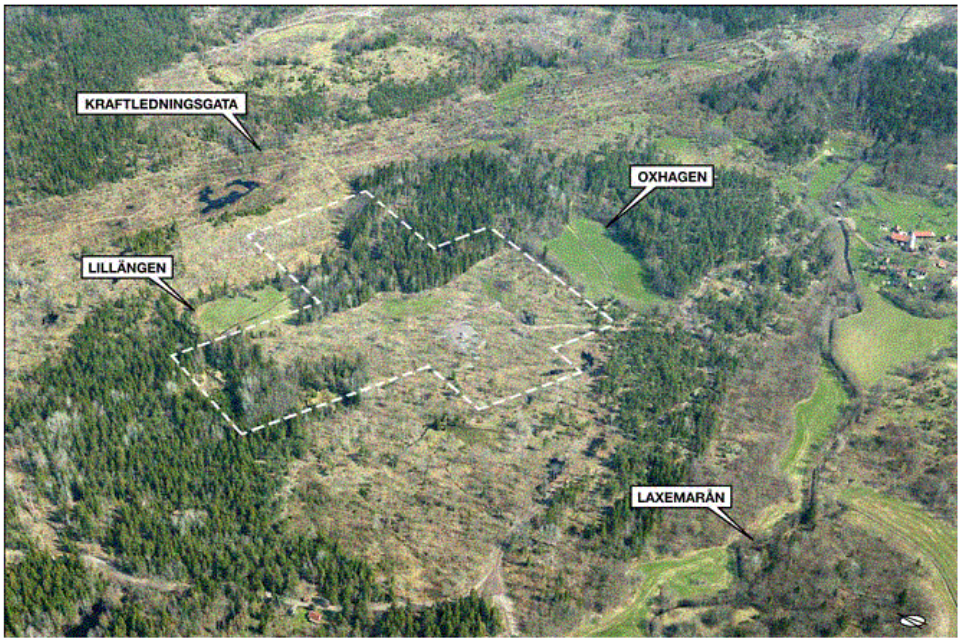
	Önskemål om två tillfartsvägar framkom från Räddningstjänsten, men befintliga grusvägar kan också fungera som insatsvägar vid en eventuell olycka. Viss upprustning av dessa kan dock behövas. Evakueringsvägen ska vara dimensionerad för att två tunga fordon ska kunna mötas. Räddningstjänsten påtalade också behovet av en insatsplan under byggtiden och att det finns utpekade räddningsplatser som är tydligt utmärkta på kartor. Befintlig grusväg, strax söder om Laxemarån men norr om dagens infart till OKG, används inte av Räddningstjänsten idag, istället används den enskilda vägen mot Ävrö. SKB:s ståndpunkt är att befintliga vägar som kommer att påverkas pga. ökad trafik rustas eventuellt upp när placeringen av slutförvarsanläggningen är fastställd (Oskarshamn eller Forsmark). Detta gäller i första hand väg 743 söderut mot Fårbo. En transportstudie håller på att tas fram med fokus på trafikströmmar och transporter med båt, järnväg, lastbil mm. Bland annat med hänsyn till begränsningarna i befintlig hamn i Simpevarp konstaterade OZ att ett troligt scenario är att under de första 30 åren kommer transporterna av bergmassor att ske med lastbil, därefter kanske det kommer att finnas en utbyggd järnväg för transporterna. Frågan om man får köra om kapseltransporten kom upp. OZ påpekar att man inte vill ha privata bilar mellan kapseltransport och varningsbil. JN återkommer med svar. *Frågan avseende omkörning av kapseltransport beskrivs i förstudiedokumentet. Det finns inga formella hinder för att köra om en kapseltransport.*	**JN**
6	**Mötet avslutas** JN förklarade mötet avslutat.	

Vid protokollet

……
Andreas Hansson

Justeras

……
Namnförtydligande



Startmöte förstudie 070629

Syfte/mål

- Ska den tunga trafiken separeras från persontrafiken?
- Var ska nya väg/vägar anläggas?
- Vilken typ av provisoriska vägar kan behövas i byggskedets inledning?
- Vilken standard ska nya väg/vägar ha?
- Vilken typ av väg/vägar är lämpligt (allmän, enskild, kommunal väg)
- Hur ska anslutning till väg 743 utformas, erfordras arbetsplan?
- Vilka miljökonsekvenser kan vägarna ge upphov till?
- Vilka konsekvenser för boende och markägare kan vägarna ge upphov till?
- Vad uppskattas kostnaderna till?

Förstudie 070913

Uppdraget

- Väganslutningar från slutförvarets ovanmarksanläggning

till inkapslingsanläggningen (för terminalfordonen) och till det allmänna vägnätet (för övriga transporter).

- Förutsättningslöst utan styrning från tidigare idéer.
- Vägverkets handbok för förstudier ska tillämpas.
- Möte med de närmast boende och kommun/myndighet.
- Huvudförslag på möjlig vägsträckning.
- Plan, profil och typsektion.

Trafik

Transporter		Antal transporter per skede (antal per vecka)		
Transportslag	Fordonstyp	Byggetapp 1	Byggetapp 2	Drift
Kapseltransport	Terminalfordon	-	-	5
Bergmassor	Tung lastbil	150	200	65
Bentonit/lera	Tung lastbil	-	-	50
Byggmaterial styckegods	Medeltung lastbil	50	50	10
Betong	Medeltung lastbil	25	125	5
Service, material, avfall	Medeltung lastbil	60	70	20
Personal	Personbil	500	2 000	500
	Buss	5	10	20
Besökare	Personbil	50	100	100
	Buss	5	10	10
Enkelresor per vecka		~850	~2 570	~790
Enkelresor per dygn		~170	~510	~160

Tidplan

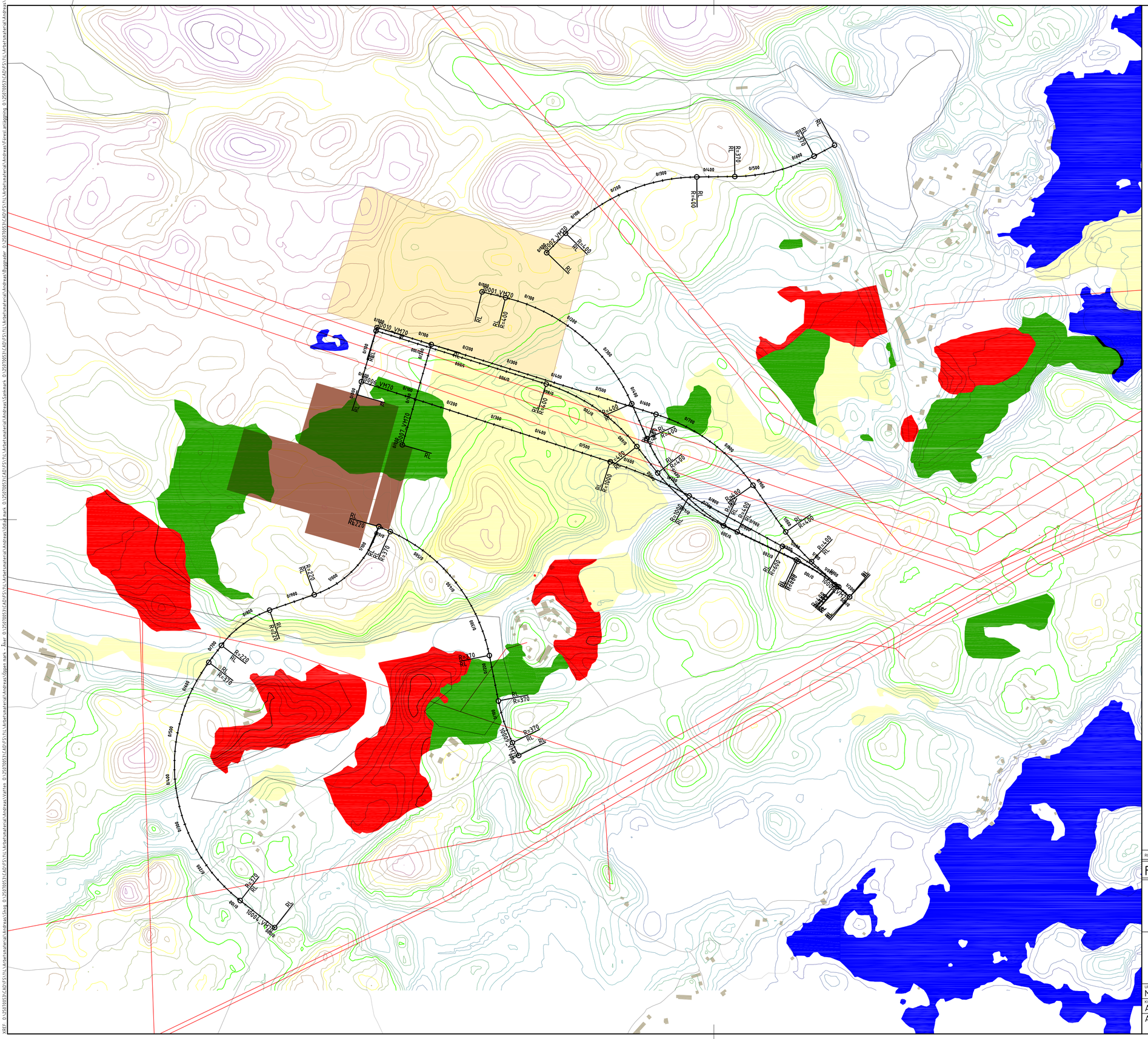
Startmöte (Stockholm)	29 juni 2007
Projekteringsmöte (Oskarshamn)	prel 2007-08-08
Möte med kommun/myndighet	aug 2007
Projekteringsmöte (Oskarshamn)	prel 2007-08-30
Leverans av koncept	2007-09-25
Presentationsmöte (Stockholm)	prel 2007-10-09
Granskningshandling	2007-10-09
Godkänd slutrapport	2007-11-01

Alternativ	Fördelar	Nackdelar
10001	Går genom en redan påverkad del av landskapet	Kräver en lång bro över Laxemarån om kraftiga lutningar ska kunna undvikas.
10002	Möjliggör en fördelning av trafiken. Berör inte några områden med kända höga naturmiljövärden	Bryter ett gammalt vägstråk mellan Lilla Laxemar och Mederhult. Bergmassetransporter som ska söderut kommer att behöva passera genom Lilla Laxemar. Måste kombineras med någon väg i läge 1005-06 eller 1010
10004	Personbilstrafiken erbjuds en positiv och vacker upplevelse på väg till slutförvaret.	Berör by- och boendemiljön i Åby och såväl det visuella intrånget som störningar från buller och andra trafikrelaterade faktorer kommer att bli betydande. Det ålderdomliga vägnätet berörs, vägsträckningen mellan Åby och Mederhult. Genom att vägen korsar den uppodlade dalgången kommer landskapsbilden att påverkas på ett betydande sätt. Låg geometrisk standard (70 km/h) pga mindre horisontalkurvor.
10005	Går genom en redan påverkad del av landskapet.	Berör öppen betesmark med höga naturvärden. Kräver en lång bro över Laxemarån om kraftiga lutningar ska kunna undvikas.
10006	Går genom en redan påverkad del av landskapet	Berör öppen betesmark med höga naturvärden. Kräver en lång bro över Laxemarån om kraftiga lutningar ska kunna undvikas.
10007	50 km/h	
10008		
10009	Personbilstrafiken erbjuds en positiv och vacker upplevelse på väg till slutförvaret.	Vägen passerar genom och bryter sönder den uppodlade dalgången. Vilket innebär en påtaglig påverkan på ett tydligt rumsbildande, strukturellt och från kulturmiljön värdefullt element i landskapet. Intrånget i boendemiljön i Ström blir betydande såväl visuellt som avseende buller, ljuskäglor m.m. Berör även en värdefull betesmark som ansetts vara viktig för det långsiktiga bevarandet av ädellövskogsmiljöerna.
10010	Går genom en redan påverkad del av landskapet Vid passagen över Laxemarån krävs urgrävning. Brons längd kan begränsas.	Mindre god geometrisk standard (70km/h) pga mindre vertikalkurvor.

En väg	Mindre intrång och störningar i landskapet och känsliga miljöer	Alternativ utrycknings- och evakueringsväg med hög standard saknas. Eventuell förekomst av tappade bergmassor på vägen.
Två vägar	Möjlighet att åstadkomma anpassade vägar utifrån transportbehovet ex. prioritera säkerhet respektive upplevelse och landskapsanpassning. Möjligheter till trafikfördelning för att begränsa trafikbelastningen i en punkt. Separering av bergtransporter och övriga tunga transporter från personbilstrafik. Ger alternativa utrycknings- och evakueringsvägar.	Större intrång och störningar i landskapet och känsliga miljöer.

Möjligheterna att åstadkomma en väg för persontransporter utan betydande intrång och konsekvenser för värdefulla natur- och kulturmiljöer i riktning söderut/sydöst bedöms som begränsade.

Andra aspekter	**Kommentarer**
Allmän väg	Svårt att styra över drift och underhåll Risk att ex. vinterväghållning fördröjs, ej högprioriterad väg.
Enskild väg (gemensamhetsanläggning)	
Enskild väg (privat)	SKB kan själv styra över drift och underhåll Möjligt att ”stänga av” vägen.
Kommunal väg/gata	Vägen/vägarna ingår i detaljplanen.
Vägstandard	Möjligheterna att inpassa vägen i terrängen och landskapet styrs av vilken målstandard vad gäller hastighet, vägbredd mm. som eftersträvas.



REV	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	GODK	DATUM	VV DATUM	VV DIARIENUMMER

FÖRSTUDIE

ARBETSHANDLING

ANSL.-VÄGAR SLUTFÖRVAR OSKARSHAMN

Vägverket Konsult

UPPDRAGANSVARIG	UPPDRAGENUMMER
MATS PETTERSSON	250570053

KONSTR	GRANSK
ANDREAS HANSSON	
AVDELNING JÖNKÖPING	

KONSTRUKTIONSNR

OBJEKT NR

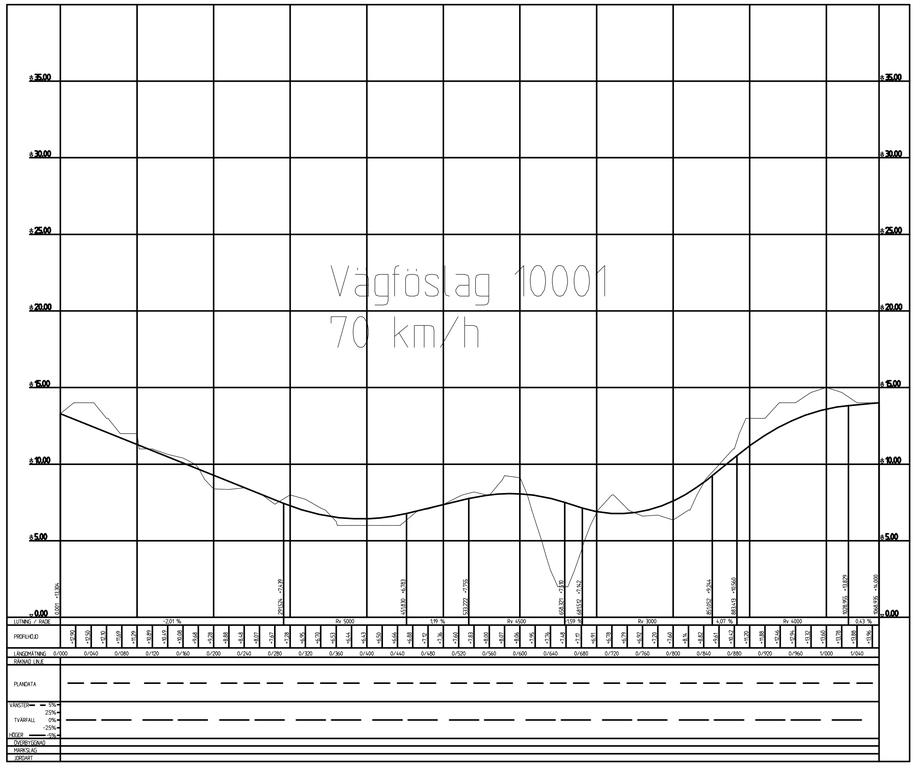
FORMAT	SKALA
A1	1:4000

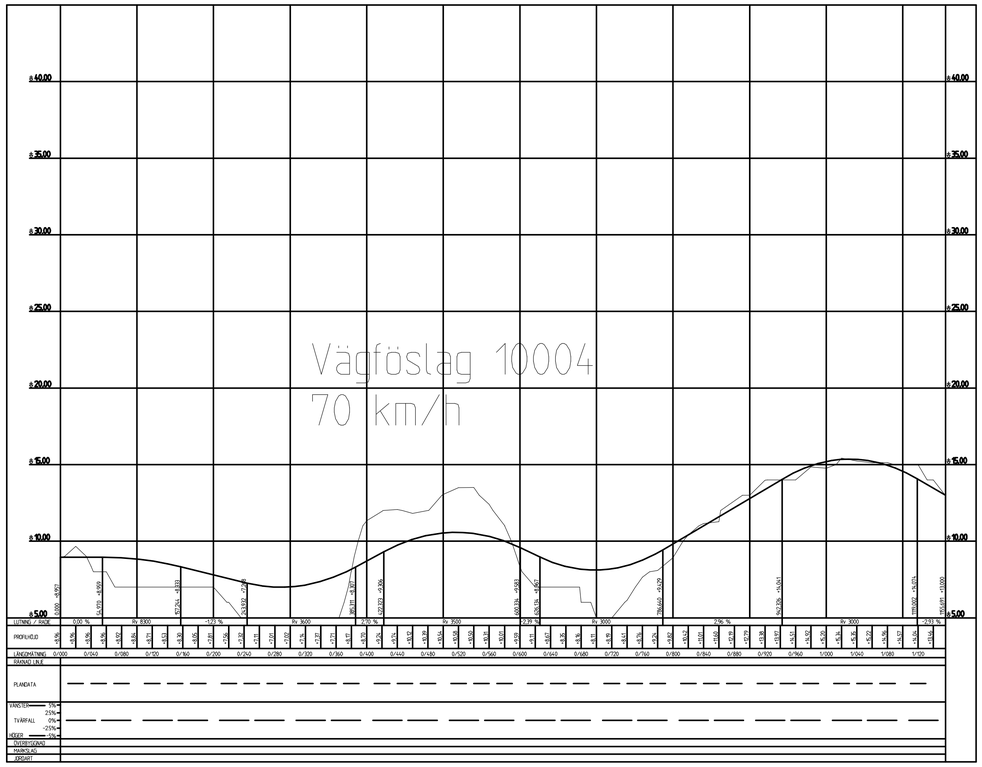
RITNINGSNR: V ÄG F ÖR SL

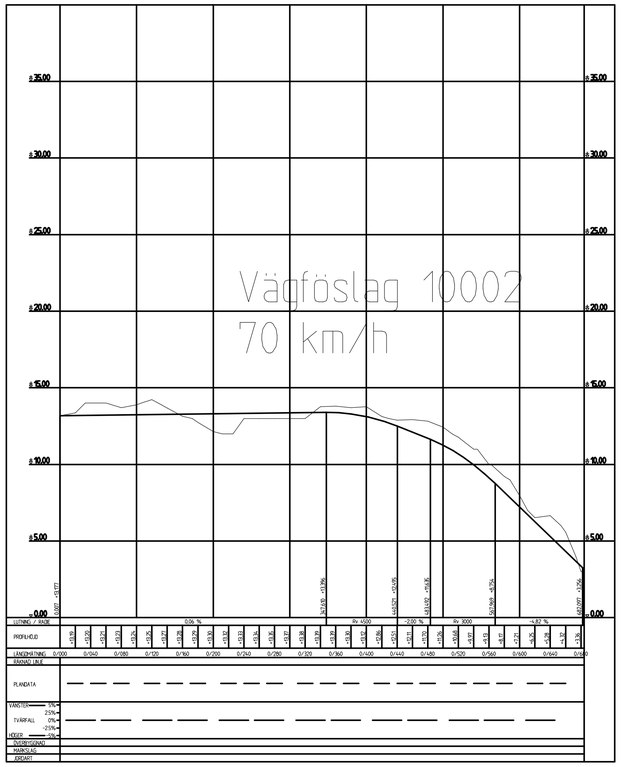
REV

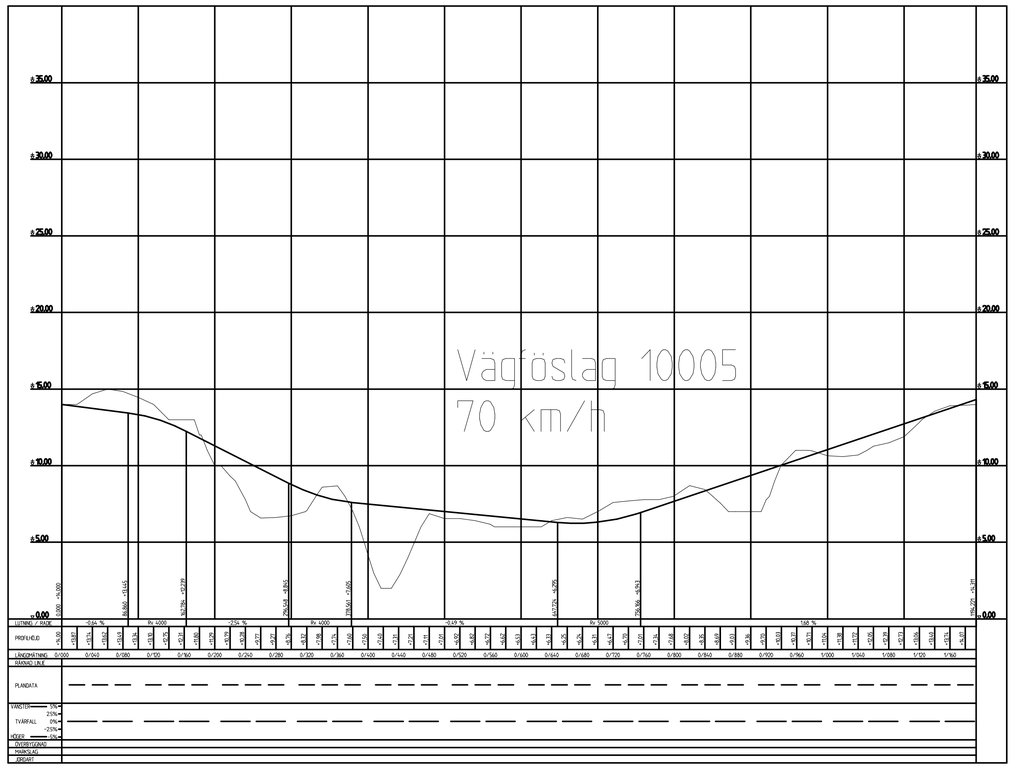
XREF O:\250570053\CAD\FS\11\Arbetsmaterial\Andreas\Skog O:\250570053\CAD\FS\11\Arbetsmaterial\Andreas\Sammank O:\250570053\CAD\FS\11\Arbetsmaterial\Andreas\Vatten O:\250570053\CAD\FS\11\Arbetsmaterial\Andreas\Byggnader O:\250570053\CAD\FS\11\Arbetsmaterial\Andreas\Fiberutbyggnad O:\250570053\CAD\FS\11\Arbetsmaterial\Andreas\Öppen mark - Åker O:\250570053\CAD\FS\11\Arbetsmaterial\Andreas\Kraftledningar

Ritning: O:\250570053\CAD\FS\11\TRIM\DenTerrängmodell.dwg Skapad av: Hansson Andreas KS | 2017-12-18 kl 7









REV	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	GODK	DATUM	VV DATUM	VV DIARIENUMMER

FÖRSTUDIE

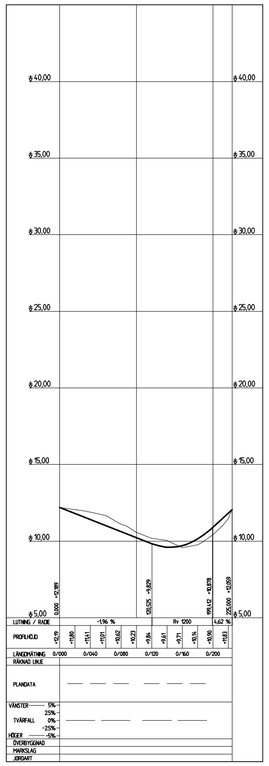
ARBETSHANDLING

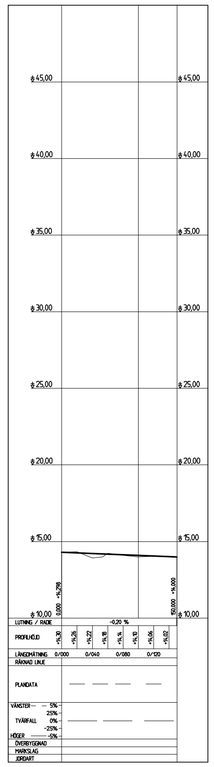
Vägverket Konsult

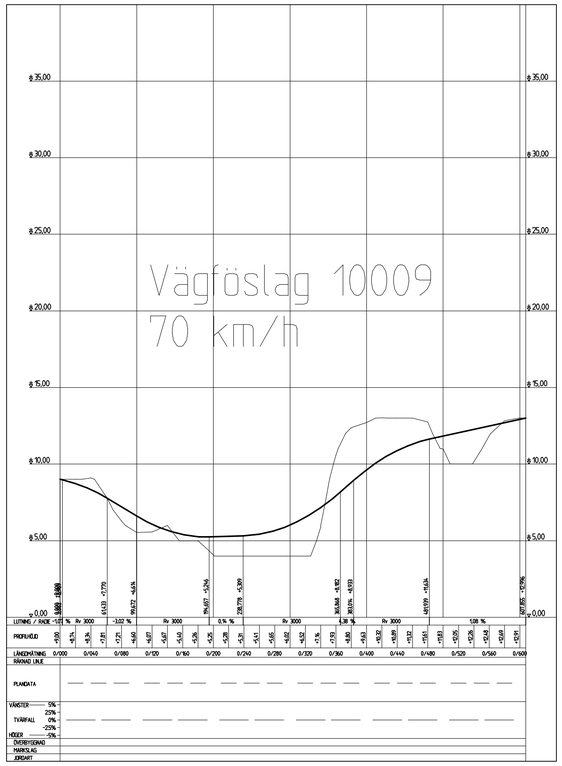
UPPDRAGSANSVARIG: M PETTERSSON	UPPDRAGSNUMMER		
KONSTR: A HANSSON	GRANSK	KONSTRUKTIONSNR	FORMAT / SKALA: 1:4000
		OBJEKT NR	RITNINGSNR / REV

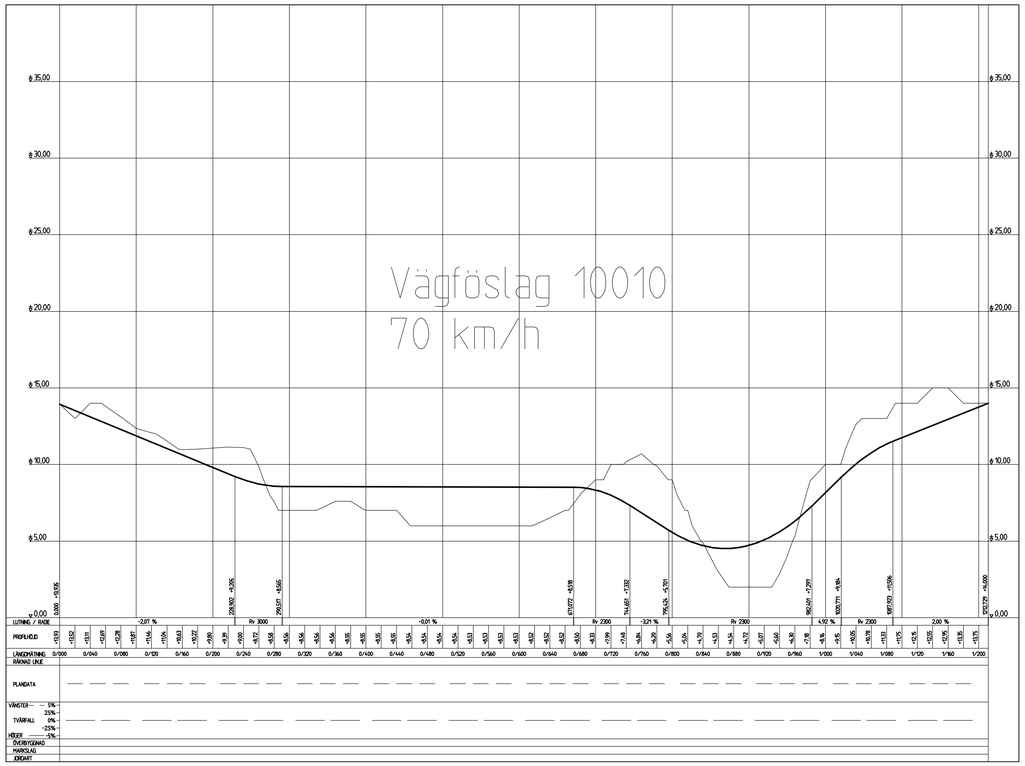
XREF: G:\25970033\CAD\FS\11\Arbetsmaterial\Andreas\Profiler070912

Ritning: G:\25970033\CAD\FS\11\RITDet\Profiler\10001-10005.dwg Skapad av Hansson Andreas KS) 2007-9-12 17:14:9









REV	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	GODK	DATUM	VV DATUM	VV DIARIENUMMER

FÖRSTUDIE

ARBETSHANDLING

Vägverket Konsult

UPPDRAGSANSVARIG: M PETTERSSON

UPPDRAGSNUMMER

KONSTR: A HANSSON

GRANSK

KONSTRUKTIONSNR

FORMAT

SKALA: 1:4000

OBJEKT NR

RITNINGSNR

REV

XREF: G:\2597003\CAD\FS\11\Arbetsenhet\Andreas\Profiler070912

Ritning: G:\2597003\CAD\FS\11\RITN\Delritning\0006-10010.dwg Skapad av: Sundman Mikael (KS) 2007-9-13 16:49