

Vägsamrådsmöte i Oskarshamn – Allmänt möte

Datum: 8 oktober 2007, klockan 18.30–21.00.

Plats: SKB:s platsundersökningskontor, Simpevarpshalvön.

Målgrupp: Allmänhet, föreningar och fastighetsägare.

Inbjudan: Inbjudan till mötet skickades till 62 hushåll samt till Döderhults Naturskyddsförening. Till inbjudan bifogades en skiss med alternativa anslutningsvägar.

Underlag: Skiss med alternativa anslutningsvägar till en slutförvarsanläggning i Laxemar, Oskarshamn.

Närvarande:

Representanter från allmänhet, föreningar och fastighetsägare, i området.
Cirka 20 personer.

SKB: Jonas Nimfeldt, Kristina Dahlström, Erik Setzman, och Olle Zellman

Vägverket Konsult: Mats Pettersson och Andreas Hansson.



Anteckningar

DokumentID	Version	Status	Reg.nr	Sida
Ej tilldelat	0.1	Preliminärt		1 (7)
Författare			Datum	
Jonas Nimfeldt			2007-10-09	
Granskad av			Granskad datum	
Godkänd av			Godkänd datum	
Jonas Nimfeldt				
Projekt		Uppdrag	Arbetsorder	
Bilaga			Ersätter	

Samrådsmöte 2007-10-08

Förstudie anslutningsvägar

Närvarande	Olle Zellman	SKB
	Erik Setzman	SKB
	Jonas Nimfeldt	SKB
	Kristina Dahlström	SKB
	Mats Pettersson	Vägverket Konsult
	Andreas Hansson	Vägverket Konsult

19 personer representerade allmänhet, föreningar och fastighetsägare i området.

Innehåll

1. Bakgrund	2
2. Presentationer	2
3. Diskussion	3
4. Avslutning	4
5. Frågor inkomna efter mötet	4
5.1 Ing-Mari och Gunnar Brunnsgård	5
5.2 Rosmarie Karlsson	5
5.3 Döderhults Naturskyddsförening	5

Bilagor

- A – Inbjudan och skiss med alternativa anslutningsvägar
- B – OH-bilder presenterade på samrådsmötet
 - B1 – Olle Zellman, SKB
 - B2 – Erik Setzman, SKB
 - B3 – Jonas Nimfeldt, SKB
 - B4 – Mats Pettersson och Andreas Hansson, Vägverket Konsult
 - B5 – Plus- och minuslista för vägförslagen
- C – Skriftliga synpunkter och frågor i sin helhet:
 - C1 – Ing-Mari och Gunnar Brunnsgård
 - C2 – Döderhults Naturskyddsförening

1 Bakgrund

Samrådet behandlade anslutningsvägar till en eventuell slutförvarsanläggning i Laxemarområdet, Oskarshamns kommun, samt eventuell ombyggnad av korsningen mellan anslutningsvägen och väg 743.

Anslutningsvägar och ombyggnad av korsningen provas enligt Väglagen. Enligt Väglagen 14 a § ska den som planerar att bygga en väg genomföra en förstudie. Vidare framgår att samråd ska hållas med berörda länsstyrelser, kommuner och ideella föreningar samt med den allmänhet som kan antas bli särskilt berörd vid utarbetandet av förstudien. Samrådet ska genomföras i enlighet med miljöbalken 6 kap 4 §.

Detta möte riktade sig till allmänhet, föreningar och fastighetsägare i området. Inbjudan till mötet skickades till 62 hushåll samt till Döderhults Naturskyddsförening. Till inbjudan bifogades en skiss med alternativa anslutningsvägar. Inbjudan och tillhörande skiss bifogas i *bilaga A*.

2 Presentationer

Närvarande från SKB och Vägverket Konsult presenterades av Olle Zellman, SKB. Förslag på dagordning visades och godkändes. Dagens status på slutförvarsprojektet redogjordes där bland annat ett nytt borrhål initierats i södra delen av SKB:s platsundersökningsområde i Laxemar. Nya bilder på en eventuell framtida ovanmarksanläggning visades. Den högsta byggnaden (skipschaktet) är i dagsläget planerad att bli ca 60 m hög. Presenterade bilder finns i *bilaga B1*.

Enhetschef för MKB, Erik Setzman, redogjorde för tidigare genomförda samråd samt kommande samråd under 2008. Inga fler samråd under år 2007 är inplanerade. Markägare och övriga intressenter kommer att hållas uppdaterade av SKB gällande kommande samråd. År 2009 planeras platsval att göras (Oskarshamn eller Forsmark). Erik tydliggjorde även att anteckningar tas från dagens möte och att allmänheten har till och med måndag 22 oktober på sig att lämna yttranden gällande presenterade vägförslag. Presenterade bilder finns i *bilaga B2*.

Bedömda trafiksiffror under ett eventuellt framtida bygg- och driftskedet visades av Jonas Nimfeldt som även kortfattat redogjorde för Vägverket Konsults uppdrag och vilka frågeställningar som SKB vill ha besvarade i utredningen. Miljökonsekvenser skall bedömas översiktligt. Korsningspunkten med väg 743 skall utredas och ett antal alternativ på korsning av allmän väg, väg 743, ska tas fram. Presenterade bilder finns i *bilaga B3*.

Mats Pettersson och Andreas Hansson Vägverket Konsult presenterade sin utredning som de gör på uppdrag av SKB. Utredningen är inte avslutad. Områdets miljöförutsättningar presenterades av Mats Pettersson varpå framtagna vägförslag gicks igenom av Andreas Hansson, se *bilaga B4*. En plus- och minuslista för varje vägförslag lämnades ut till de närvarande på mötet, se *bilaga B5*.

3 Diskussion

Fråga

Catharina Lihnell Järnheter, Döderhults Naturskyddsförening, framförde att det kan behövas en cykelväg, egentligen ända från Figeholm, till anläggningen. Catharina undrade även varför man inte har som alternativ att separera trafiken från kapseltransporterna på hela sträckan.

Svar

SKB framförde att nyttan med en sådan separering är väldigt låg, både med tanke på trafiksituationen och eventuellt förbättrad säkerhet för kapseltransporterna.

Diskussion

Dan Strömberg (markägare) förespråkar att anslutningsväg/-arna förläggs längs med befintlig kraftledningsgata. En naturskön anslutningsväg bör kunna göras även i kraftledningsgatan. Dan menar vidare att de tre alternativ på anslutningsvägar söderifrån borde avfärdas, de splittrar upp landskapet samt medför ökade störningar. Eftersom befintliga hus i byn Ström ligger i en dalgång är Dan oroad för att vägalternativ 1004, 1009 och arkitektens förslag kan generera ökat trafikbuller. Särskilt med tanke på om man ska ha en väg för besök och personal söderifrån och tung trafik längs kraftledningsgatan, då kommer byn Ström att hamna mitt emellan. Dan ser gärna att en bullervall anläggs utmed väg 743 för att minska bullret från trafiken.

Bengt Järnheter (representant för fastighetsägare vid Bikullen) anser att ett helhetsgrepp på hela vägsystemet måste tas. Bengt är också orolig för att bli inklämd av något av de sydliga alternativen (1004, 1009 samt arkitektens förslag) då han har fastigheter på båda sidor av väg 743.

Olle Zellman, SKB, förklarade SKB:s förhållningssätt till väg 743 där initiativet till att göra förbättringar längs denna väg ligger hos Vägverket. Om det blir ett slutförvar i Laxemar är SKB beredda att bidra till en förbättring av befintlig väg.

Karl-Gunnar Karlsson anser att något av vägalternativen i befintlig ledningsgata är att föredra.

Flera på mötet framhöll att vägalternativ 1002, som enbart är avsedd för transport av bergmassor, inte är lämplig med tanke på att dessa lastbilar troligtvis skulle behöva köra igenom Lilla Laxemar. En planfri korsning av väg 743 framhölls som ett bra förslag med tanke på kapseltransporterna och den trafikbelastning som redan idag finns i denna korsningspunkt (korsning av väg 743 och OKG-infarten). En av deltagarna tyckte det vore lämpligt med en egen väg för kapseltransporterna med tanke på att de går så sakta (10 km/h).

Fråga

Har SKB funderat på ett tunnelalternativ?

Svar

SKB svarade att detta utretts översiktligt men att det inte är realistiskt från kostnadssynpunkt. Tunnelalternativet ger inga större fördelar jämfört med ett vägalternativ.

Fråga

Är det möjligt att förlägga en väg under kraftledningen?

Svar

Vägverket Konsult svarade att det inte är några problem att korsa kraftledningsgatan, men däremot bör man inte förlägga vägen/vägarna mitt i kraftledningsgatan bl.a. med anledning av att det försvårar underhållet av kraftledningen. Att förlägga vägarna parallellt med ledningsgatan är inga problem.

Fråga

Spelar ekonomin någon roll i utvärderingen av förslagen ?

Svar

SKB svarade att man kommer beakta och värdera ekonomin på samma sätt som övriga faktorer ex. logistik, miljö, tid, kvalité etc.

4 Avslutning

Jonas Nimfeldt, SKB, informerade om att nya bullerberäkningar kommer att genomföras, bullerspridning från fasta källor och trafik kommer att redovisas. Jonas avslutar mötet med att summera den allmänna uppfattningen av de presenterade vägförslagen.

Det samlade intrycket av mötet var att de närvarande föredrog en vägdragning i befintlig ledningsgata. Arkitektens förslag samt linjerna 1009, 1004 och 1002 ansågs mindre bra.

Den samlade meningen var även att det bästa är att ha en väg för alla transporter, eller samlat i en korridor helst längs med kraftledningsgatan som redan utgör ett påtagligt ingrepp i landskapet. Fler vägar ger att större markintrång. Det påpekades dock att kapseltransporten kan vara ett problem då denna förs fram med så låg hastighet.

På mötet framfördes även synpunkter på väg 743. Flertalet tyckte att denna väg har för dålig standard (är för smal, saknar cykelväg etc.) och med tanke på ökad trafik så ansåg man att vägen borde åtgärdas.

5 Frågor inkomna efter mötet

I inbjudan till mötet och vid mötet framgick att de skriftliga synpunkter som lämnas till SKB senast den 22 oktober kommer att behandlas inom ramen för mötet. Inkomna synpunkter och SKB:s svar redovisas nedan. Inkomna synpunkter redovisas i sin helhet i *bilaga C1* och *C2*.

5.1 Ing-Mari och Gunnar Brunnsgård

Vi tycker att det bör räcka med en tillfartsväg till det eventuella slutförvaret, för såväl persontrafik som för tunga transporter. Den lämpligaste vägen för dessa transporter, tycker vi, borde vara i den omedelbara närheten av den befintliga kraftledningen. Detta för att inte störa den bostadsbebyggelse som finns i närområdet och likaså inte skada den höga natur-, kulturmiljö- och landskapsmiljövärden som finns här i området.

Svar

Synpunkterna har beaktats i förstudieutredningen.

5.2 Rosmarie Karlsson

Frågor och synpunkter framfördes av Rosmarie Karlsson till Jonas Nimfeldt, SKB, per telefon 2007-10-25. Nedan återges frågor/synpunkterna samt de svar Jonas Nimfeldt, SKB, gav vid samtalet.

Synpunkt

Rosmarie Karlsson ville inte att man skulle välja alt 1002 (det nordligaste alternativet som går norr om L Laxemar).

Svar

SKB svarade att som det verkar finns det inget som tyder på att vi kommer att välja det alternativet.

Fråga

Rosmarie Karlsson undrade hur planerna är vad gäller bullerplank i området vid Ström.

Svar

SKB kommer att ha ett bättre underlag avseende buller i vår och till nästa samrådsmöte.

5.3 Döderhults Naturskyddsförening

Synpunkt

Vi anser för det första att det inte går att ta ställning till hur anslutningsvägar skall dras till ett ev. slutförvar innan det blir klarlagt hur väg 743 kommer att dras i framtiden, därför blir ju detta samråd och de föreslagna alternativen rent hypotetiska. Vi kommer ändå att yttra oss om förslagen.

Svar

Olika behov och förändringar av väg 743 har studerats tidigare, bland annat av SKB. Med största sannolikhet kommer sådana studier att fortsätta om ett slutförvar placeras i Laxemar. En ny utformning av väg 743 är ändå högst osäkert och SKB måste utreda vilka möjligheter som finns om väg 743 ligger kvar som idag.

Fråga

Vi anser att de tre södra vägalternativen dragna på olika ställen rakt genom ett gammalt kulturlandskap med mycket höga eller höga naturvärden skall förkastas, liksom det nordliga alternativet som innebär att tung trafik skall gå genom Laxemars by. Väldigt mycket av landskapet

i den här trakten kommer att påverkas av dels ovanjordsanläggningen, dels bergupplaget. Att ytterligare trasa sönder denna kulturhistoriskt och naturvärdesmässigt intressanta miljö med vägar som inte nödvändigtvis måste gå där känns som en ren våldtäkt på området.

Svar

Synpunkterna har beaktats i förstudieutredningen.

Fråga

Det enda rimliga alternativet är att dra vägen/vägarna längs kraftledningsgatan, med infart i höjd med infarten till OKG.

Svar

Synpunkterna har beaktats i förstudieutredningen.

Fråga

Vi anser inte att det skall finnas två olika anslutningsvägar med olika infarter från väg 743. Om SKB inom ramen för "kraftledningsalternativet" vill göra en personbilsväg och en väg för tung trafik har vi inga synpunkter på, men om det av kostnadsskäl inte är rimligt att separera kapseltransporterna från den övriga tunga trafiken så kan det väl inte heller vara ekonomiskt rimligt att bygga en separat personbilsväg?

Svar

I förstudieutredningen tas ett helhetsgrepp om anslutningsfrågan. Utredningen tar hänsyn till aspekter rörande bland annat miljö (buller, markintrång, natur- och kulturvärden m m), trafiksäkerhet, ekonomi, genomförbarhet och trafikantupplevelse. Sedan utgör även framförda synpunkter vid samråden ett underlag för konsulterna när de studerar och värderar olika alternativ.

Fråga

Vi anser att det bör byggas en trafiksäker korsning vid infarten till OKG antingen planskild eller som en rondell. Vid samrådet framskyntade vid flera tillfällen att det kostar för mycket med det ena eller det andra alternativet, t.ex. en sådan korsning, liksom olika broalternativ över Laxemarsån. Det känns onekligen lite löjeväckande i detta sammanhang när vi pratar om mångmiljardinvesteringar och dito driftskostnader för hela slutförvarsprojektet.

Svar

SKB delar uppfattningen om att korsningen med 743 måste utformas trafiksäkert. Olika korsningsutformningar studeras inom förstudiearbetet. Att anlägga en planskild korsning innebär ett mycket stort ingrepp i landskapet med långa broar och djupa skärningar. Om en sådan lösning inte ger någon verklig trafiksäkerhetsförbättring anser SKB att man inte ska välja ett sådant alternativ.

Fråga

Vi anser att kapseltransporterna skall gå i tunnel och inte på vanliga vägar från inkapslingsanläggningen. Det framgick för övrigt inte hur kapseltransporten skall komma fram till väg 743.

Svar

Tunnelfrågan har studerats översiktligt i tidigare utredning. En tunnel enbart för kapseltransporter är oerhört dyrt samtidigt som det inte kan motiveras ur säkerhetssynpunkt. Tanken är att kapseltransporterna från inkapslingsanläggningen, i storleksordningen en per dag, ska gå på den

befintliga infartsvägen till OKG. För att förbättra framkomligheten studeras om infartsvägen ska breddas.

Fråga

Vi saknar förslag till cykelvägar till och från slutförvarsanläggningen, inget förslag om cykelvägar vare sig till och från väg 743 eller till och från Figeholm och Misterhult framfördes.

Svar

I denna utredning studeras endast anslutningen till väg 743 från en slutförvarsanläggning. På anslutningsvägen kan man på ett trafiksäkert sätt både cykla och gå. De befintliga vägarna i området, bland annat från söder, kan också användas för att gå eller cykla till ett slutförvar i Laxemar.

Fråga

Vi saknar över huvud taget en framtidsvision i transportsystemen. Det som nu skissas måste byggas för framtiden, t.ex. med hänsyn taget till klimatförändringar och moderna transportsystem såsom spårbunden miljövänlig transportteknik. Bilar, lastbilar och bussar tillhör gårdagen. Var finns morgondagens visioner i SKB:s trafik-/transportplanering?

Svar

Transportsystemet till och från ett slutförvar måste fungera från det att anläggningen börjar byggas, kanske 2013, till dess att anläggningen är försluten. En järnvägsanslutning ses ofta som ett miljövänligt alternativ till vägtransporter, men att anlägga en järnväg till Laxemar är förenat med ett mycket stort ingrepp i landskapet samtidigt som endast en liten del av transportbehovet tillgodoses med en järnvägsförbindelse. Miljönyttan med en järnväg är därför högst tveksam. En vägs anslutning kommer dessutom alltid att behövas bland annat med tanke på räddningstjänstens möjlighet att nå förvaret.

DOKUMENT-ID
1083522108
VÅR REFERENS
Jonas Nimfeldt
ER REFERENSTILLHÖR
DATUM
2007-09-21
ERT DATUM

Inbjudan till samråd enligt 6 kap 4 § miljöbalken och 14 a § väglagen

OM ANSLUTNINGSVÄGAR TILL EVENTUELL SLUTFÖRVARSANLÄGGNING I OSKARSHAMN

Svensk Kärnbränslehantering AB (SKB) arbetar för att ta hand om och slutförvara använt kärnbränsle från de svenska kärnkraftverken på ett säkert sätt, med strålskydd och miljöhänsyn i fokus.

Inom SKB:s platsundersökningsområde i Laxemar/Simpevarp har ett antal olika förslag på lokalisering av en eventuell slutförvarsanläggning studerats. Det område som funnits lämpligast för placering av slutförvarets driftområde ovan mark med utgångspunkt från bergets egenskaper ligger strax nordväst om byn Ström, söder om kraftledningarna. Läget som benämns Oxhagen ligger i ett skogsområde där de enda anslutningarna till det allmänna vägnätet utgörs av enskilda mindre grusvägar.

Nu arbetar SKB med att ta fram en förstudie för anslutningsvägar till slutförvarets driftområde och bergupplag vid Oxhagen. Syftet med studien är att klargöra problem, förutsättningar och översiktliga konsekvenser av anslutningsvägarnas sträckning mellan inkapslingsanläggningen, som man planerar att bygga i anslutning till den existerande anläggningen Clab, och slutförvarets ovanmarksanläggningar samt anslutningen till det allmänna vägnätet. I förstudien ska bl.a. utredas om det ska vara en eller två anslutningsvägar, deras standard, separering av person- och tung trafik, behovet av eventuella provisoriska vägar. Eventuella brister och behov längs väg 743 kommer inte att behandlas i förstudien utan denna avgränsas till just anslutningsvägen.

Slutförvarsanläggningen förväntas alstra mest trafik under delar av byggskedet, cirka 1000 fordon per dygn, av vilka knappt 20 % utgörs av tung trafik. Under drifttiden beräknas trafiken minska till cirka 300 fordon per dygn, varav cirka 30 % tung trafik. Huvuddelen av nuvarande trafik på väg 743, cirka 1500 fordon/dygn, har verksamheterna på Simpevarpshalvön som målpunkt och är i hög grad pendlingsberoende. Trots ett i övrigt begränsat trafikflöde uppstår problem i korsningen mellan väg 743 och den nuvarande vägen mot OKG under de högratifierade timmarna på morgonen och eftermiddagen.

Anslutningsvägen ska också nyttjas av kapseltransporterna från inkapslingsanläggningen. Kapseltransporternas låga hastighet och ekipagets längd påverkar utformningen av

Svensk Kärnbränslehantering AB
Postadress Box 5864, 102 40 Stockholm
Besöksadress Brahegatan 47
Telefon 08-459 84 00 Fax 08-661 57 19
www.skb.se
Org nr 556175-2014 Säte Stockholm

korsningen mellan anslutningsvägen och väg 743. En eventuell ombyggnad av korsningen kommer att provas enligt väglagen.

I förstudien har alternativa vägsträckningar studerats vilka redovisas på bilagd karta. Vägalternativen är möjliga att kombinera för att separera persontrafik och tunga transporter på hela eller delar av sträckan. Vägalternativen har utformats för 70 km/h och utifrån att två lastbilar (kapseltransport och lastbil) ska kunna mötas vilket innebär att vägen blir cirka 8 meter bred och den totala vägkorridoren cirka 20 meter bred.

Området söder om Oxhagen, kring Åby och Ström, är känsligt ur flera aspekter. Inom området finns byar och gårdar med bostadsbebyggelse och området har även höga natur-, kulturmiljö- och landskapsbildsvärden. Sammantaget innebär detta att en anslutningsväg genom området bedöms få stora negativa konsekvenser. Öster om driftområdet är landskapet redan påverkat av breda kraftledningsgator och området bedöms som mindre känsligt för ytterligare ingrepp. Även här finns dock känsliga värden som måste beaktas vid det fortsatta arbetet.

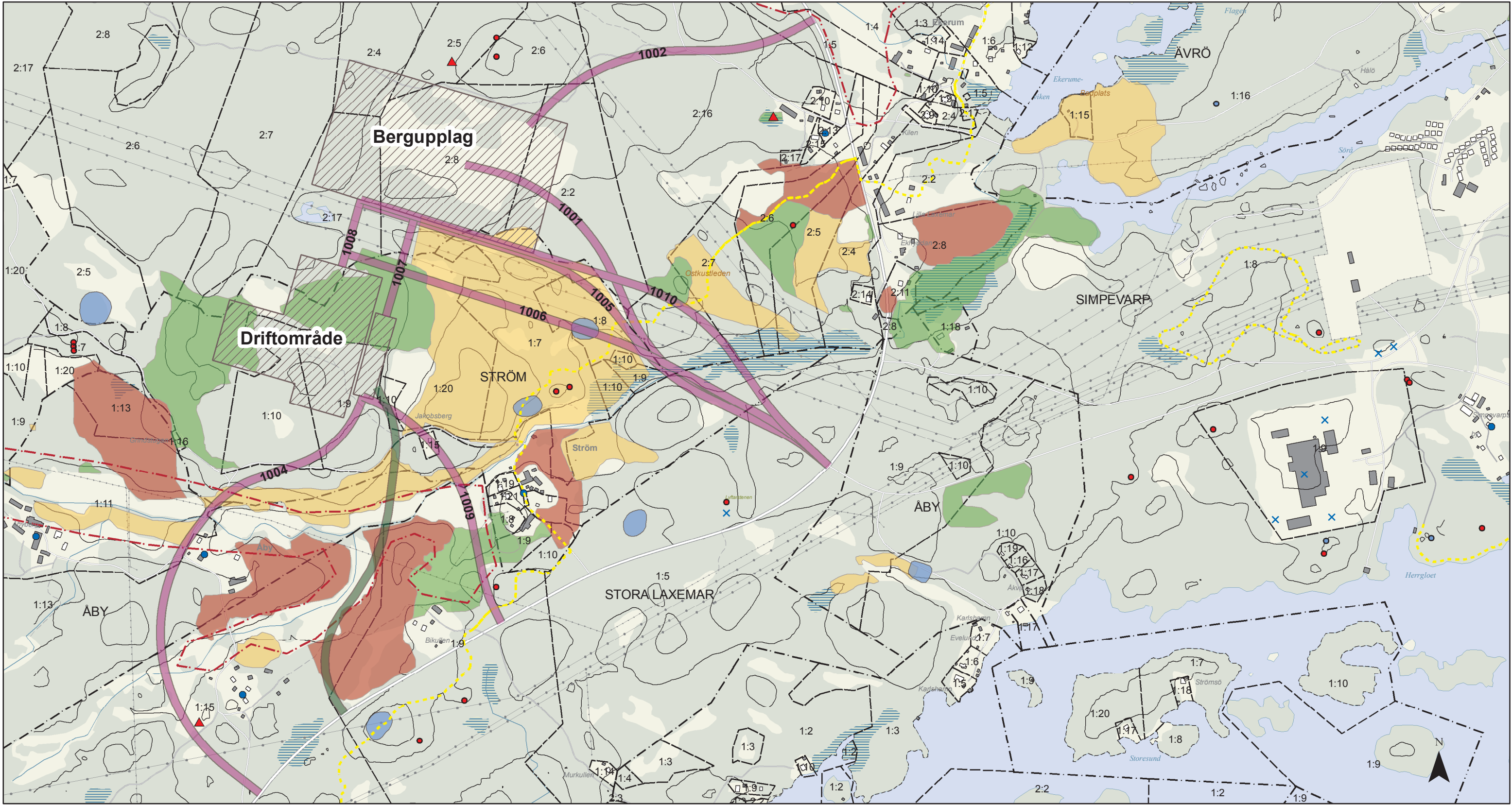
Med anledning av detta vill SKB bjuda in till samråd.

Måndagen den 8 oktober 2007 kl. 18.30 kommer vi att hålla ett **samrådsmöte på SKB:s platsundersökningskontor Simpevarpshalvön, Oskarshamn**. Vänligen föränmäl er via brev eller e-post till adresserna nedan.

Synpunkter kan också lämnas skriftligt till Svensk Kärnbränslehantering AB, Jonas Nimfeldt, Box 5864, 102 40 Stockholm, alternativt via e-post jonas.nimfeldt.atrax@skb.se, senast den 22 oktober

Med vänlig hälsning

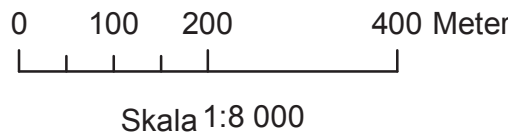
Jonas Nimfeldt
SVENSK KÄRNBÄNSLEHANTERING AB



Anslutningsvägar - alternativ

Legend

- | | | | |
|--|---|---|---|
|  Alternativ, anslutningsväg |  Historisk bebyggelse (år 1500 - 1800) |  Fornlämning | Naturvärden. Calluna 2006 |
|  Anslutningsväg, gestaltsprogram |  Boplatser |  Kulturhistorisk lämning övrig |  Klass 1 |
|  Kulturhistorisk lämning övrig |  Gångstig/Vandringsled |  Fyndplats och borttagen forn. |  Klass 2 |
| | |  Värdefulla odlingsmiljöer |  Klass 3 |



Vägsamråd

2007-10-08



Svensk Kärnbränslehantering AB



1

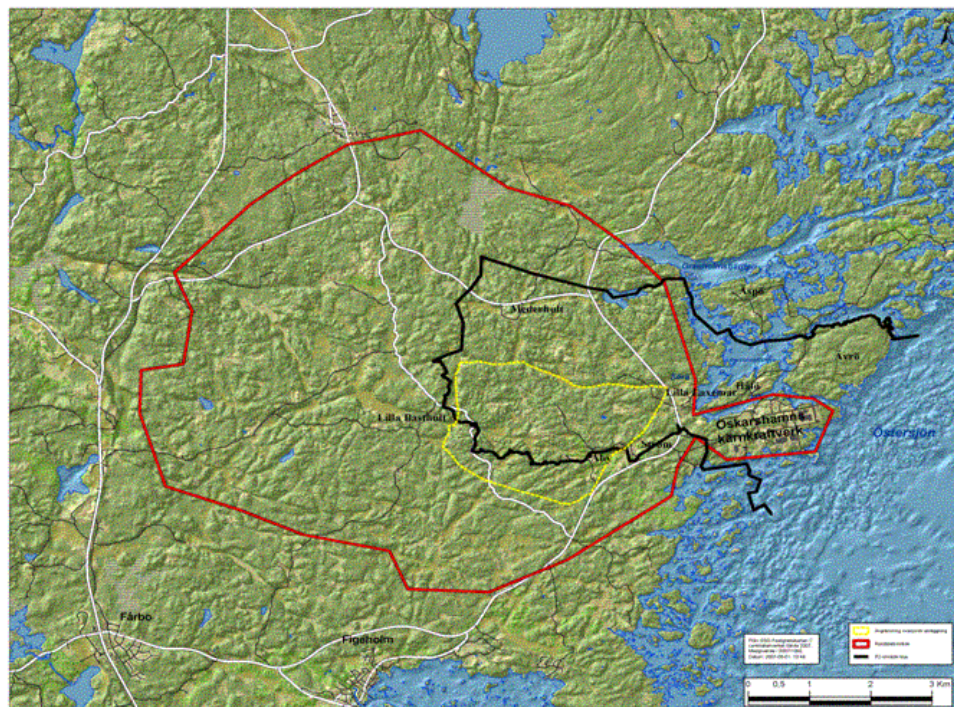
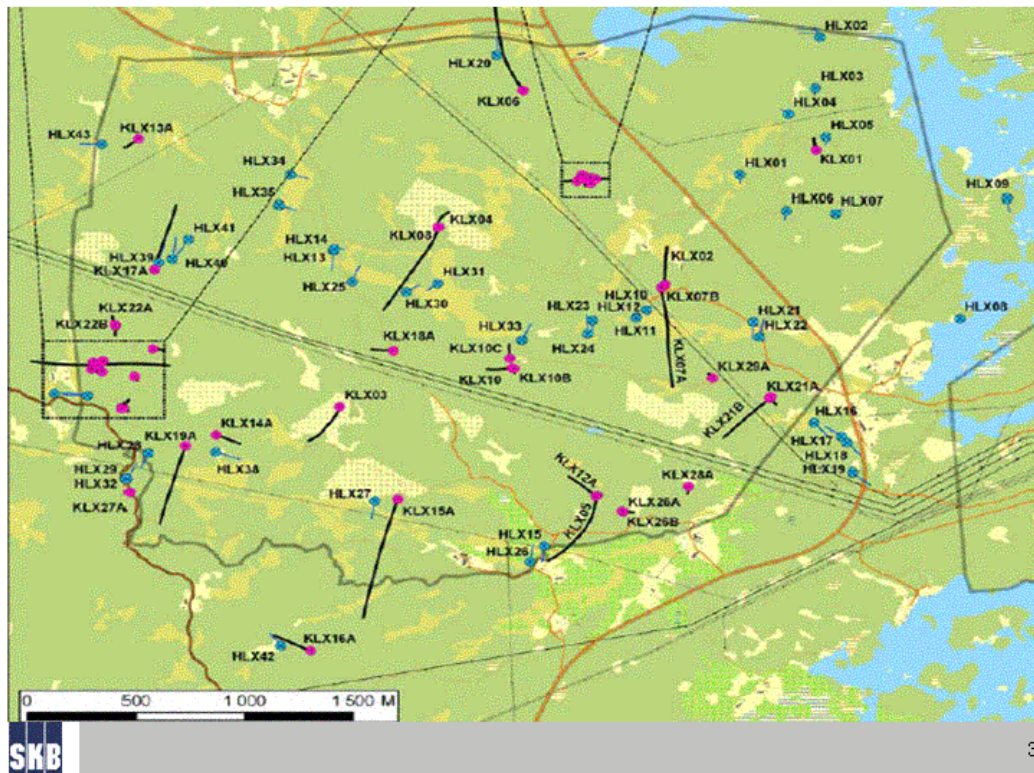
Dagordning

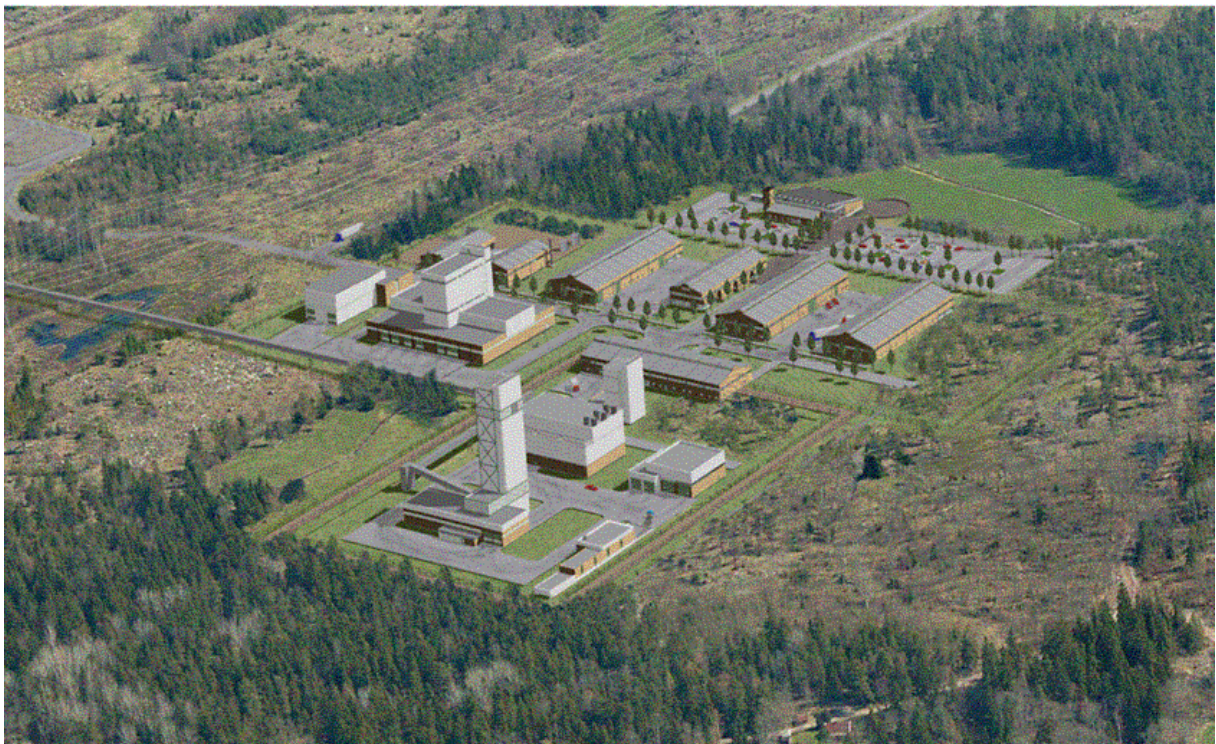
- Välkommen
- Dagsläget platsundersökningen
- Detta samråd samt övriga samråd inom kärnbränsleprojektet
- Förutsättningar för förstudieuppdraget
- Väganslutningar -behov och möjligheter
- Frågor/diskussion



2

Förstudie anslutningsvägar
Samrådsmöte 8 oktober 2007
Olle Zellman, SKB





Bilaga B1

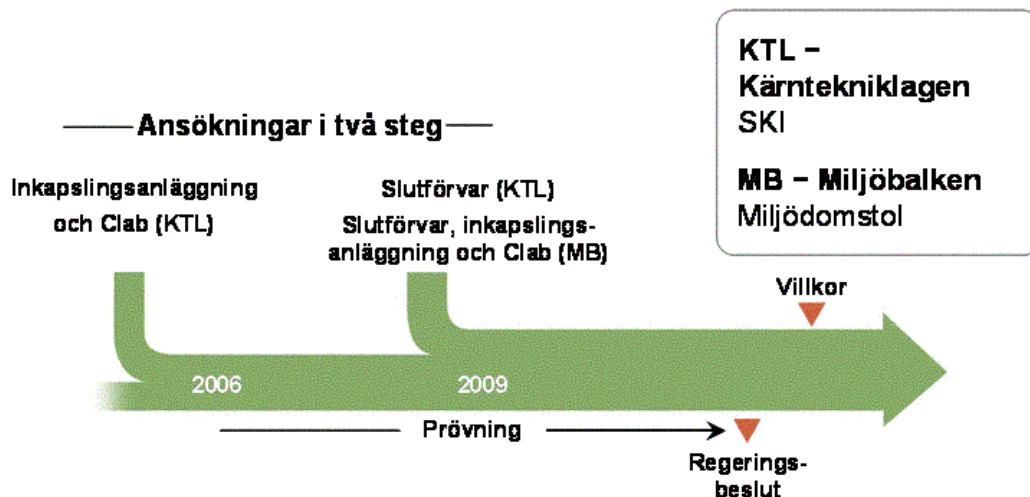
Förstudie anslutningsvägar

Samrådsmöte 8 oktober 2007

Olle Zellman, SKB



Planering för inlämnande av ansökningar



Säkerhet och strålskydd
Maj 2007

Senast genomförda samrådsmöten i Oskarshamn om slutförvaret och inkapslingsanläggningen

28 maj – Figeholm, allmänt möte

Tema "Säkerhet och strålskydd" - Presentationer, information och diskussioner under eftermiddagen

Samrådsmöte under kvällen med fokus på deltagarnas frågor och synpunkter

12 september – Platskontoret, MKB-Forum Oskarshamn

Öppet möte med kommun, länsstyrelse och myndigheter inkl besök i Oxhagen



Säkerhet och strålskydd
Maj 2007

Planerade samrådsmöten om slutförvaret och inkapslingsanläggningen

2008

allmänt samrådsmöte

- Lokalisering
- Logistik
- Gestaltning
- Bedömda miljökonsekvenser

för ett slutförvar i Laxemar (Oxhagen)



Säkerhet och strålskydd
Maj 2007

Detta samråd ett komplement till samråden om slutförvaret och inkapslingsanläggningen

Behandlar en avgränsad fråga av i första hand lokalt intresse:
Vägenslutning från kustvägen, väg 743, till ett ev slutförvar i
Laxemar (Oxhagen)

Riktat till "närmast berörda"; d v s markägare, närboende samt
lokala miljö- och intresseorganisationer etc (särskilt möte har
hållits med kommun och myndigheter m fl)

- * Frågor och synpunkter välkomnas, möjlighet till diskussion
- * Anteckningar förs från mötet
- * Möjlighet att lämna skriftliga synpunkter inom 14 dagar
- * Anteckningarna och synpunkterna kommer att läggas ut på SKB:s
webbplats samt ingå i årsrapport och samrådsredogörelser



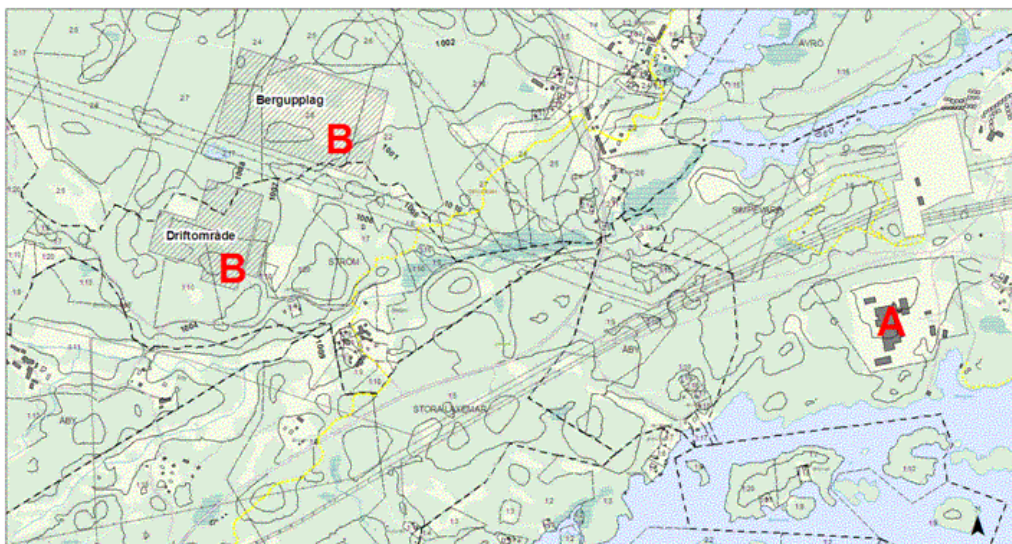
Säkerhet och strålskydd
Maj 2007

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



Projekt anslutningsvägar



Viktiga frågeställningar

- Var ska nya väg/vägar anläggas?
- Vilken standard ska nya väg/vägar ha?
- Separera tung trafik från persontrafik?
- Vilken typ av väg/vägar är lämpligt (allmän, enskild, kommunal väg)
- Hur ska anslutning till väg 743 utformas?
- Vilka miljökonsekvenser kan vägarna ge upphov till?
- Vad uppskattas kostnaderna till?



Projekt anslutningsvägar

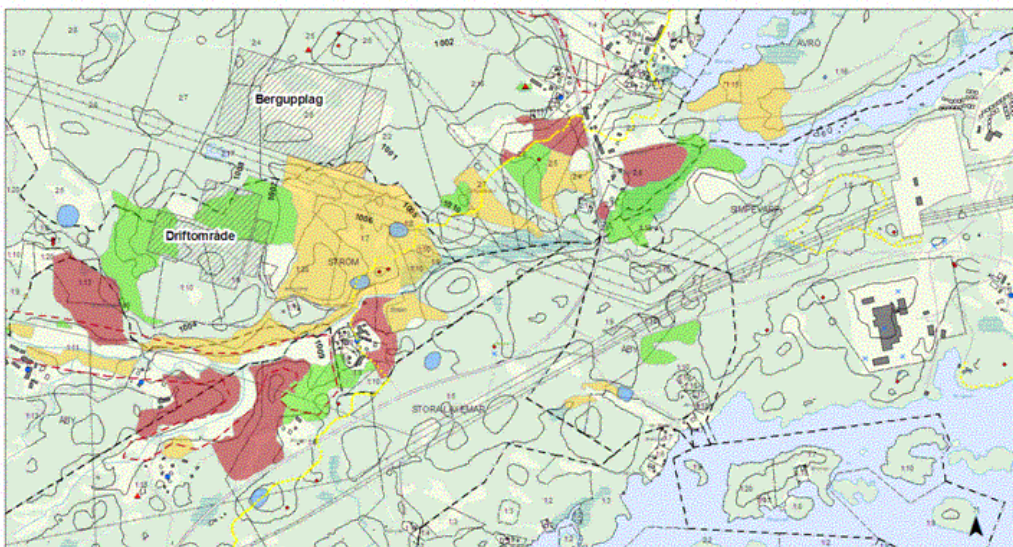
- Terminalfordon



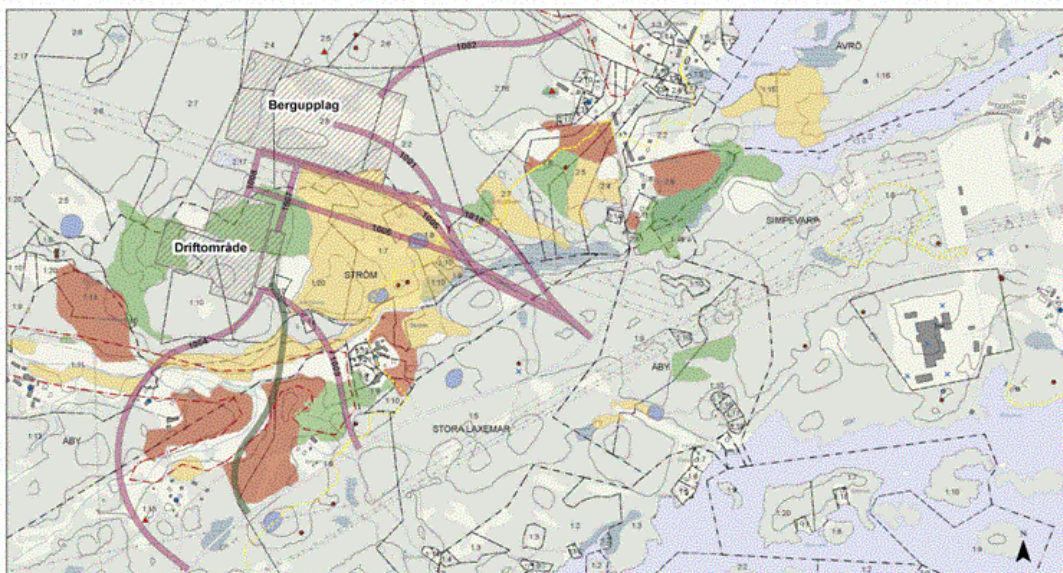


Miljöbeskrivning

Mats Pettersson & Andreas Hansson, Vägverket Konsult



Anslutningsvägar



Anslutningsvägar

1001	Går genom en redan påverkad del av landskapet	Kräver en lång bro över Laxemarån om kraftiga lutningar ska kunna undvikas. Måste kombineras med ytterligare anslutningsväg.
1002	Möjliggör en fördelning av trafiken. Berör inte några områden med kända höga naturmiljövärden	Bryter ett gammalt vägnät mellan Lilla Laxemar och Medelhult. Bergmassetransporter som ska söderut kommer att behöva passera genom Lilla Laxemar. Måste kombineras med ytterligare anslutningsväg.
1004	Personbilstrafiken erbjuder en positiv och vacker upplevelse på väg till slutförvaret.	Berör by- och boskapsmiljön i Åby och såväl det visuella intrånget som störningar från buller och andra trafikrelaterade faktorer kommer att bli betydande. Det äldre domliga vägnätet berörs, vägnätet mellan Åby och Medelhult. Genom att vägen korsar den uppodlade dalgången kommer landskapsbilden att påverkas på ett betydande sätt. Låg geometrisk standard (70 km/h) pga mindre horisontalkurvor. Måste kombineras med ytterligare anslutningsväg.
1005	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.

Anslutningsvägar

1006	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.
1007	50 km/h	
1008	50 km/h	
1009	Personbilstrafiken erbjuder 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 boskapsmiljön i Ström blir betydande såväl visuellt som avseende buller, ljuskällor m.m. Berör även en värdefull betesmark som anses vara viktig för det långsiktiga bevarandet av ädellövskogsmiljöerna. Måste kombineras med ytterligare anslutningsväg.



Anslutningsvägar

1010	Går genom en redan påverkad del av landskapet. Vid passagen över Laxen arken krävs utgrävning. Brons längd kan begränsas.	Mindre god geometrisk standard (70 km/h) pga mindre vertikalkurvor.
1011ARK (grön)	50 km/h. Personbilstrafiken erbjuder en positiv och vacker upplevelse på väg till slutförvaret.	Vägen passerar både genom värdefulla odlingsmiljöer samt mark med höga naturvärden. Måste kombineras med ytterligare anslutningsväg.



1.1.1 Jämförelse mellan alternativa vägar

Alternativ	Fördelar	Nackdelar
10001 Rh=400 Rv>3000	Går genom en redan påverkad del av landskapet	Kräver en lång bro över Laxemarån om kraftiga lutningar ska kunna undvikas.
10002 Rh>370 Rv>3000	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 Rh>220 Rv>3000	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 Rh=400 Rv>4000	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 Rh=600 Rv>3000	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.

Bilaga B5

Förstudie anslutningsvägar

Samrådsmöte 8 oktober 2007

Plus- och minuslista för vägförslagen

10007	50 km/h	
Rh= -		
Rv=1200		
10008		
Rh= -		
Rv= -		
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	Mindre god geometrisk standard (70km/h) pga mindre vertikalkurvor.
Rh=400	Vid passagen över Laxemarån krävs urgrävning. Brons längd kan begränsas.	
Rv>2300		
En väg	Mindre intrång och störningar i landskapet och känsliga miljöer	Alternativ uttrycknings- 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.	Större intrång och störningar i landskapet och känsliga miljöer.

Bilaga B5

Förstudie anslutningsvägar

Samrådsmöte 8 oktober 2007

Plus- och minuslista för vägförslagen

	Separering av bergtransporter och övriga tunga transporter från personbilstrafik. Ger alternativa utrycknings- och evakueringsvägar med hög standard.	
--	---	--

Bilaga C1

Förstudie anslutningsvägar
Samrådsmöte 8 oktober 2007

Synpunkter från Ing-Mari och Gunnar Brunnsgård

Från: Ing-Mari Brunnsgard [mailto:ingmari.brunnsgard@gmail.com]

Skickat: sö 2007-10-14 17:19

Till: Jonas Nimfeldt

Kopia:

Ämne: Avslutningsvägar

Hej!

Tyvärr hade vi ingen möjlighet att delta vid "vägmötet" den 8/10 och lämnar våra synpunkter via mail.

Vi tycker att det bör räcka med en tillfartsväg till det eventuella slutförvaret, för såväl persontrafik som för tunga transporter. Den lämpligaste vägen för dessa transporter, tycker vi, borde vara i den omedelbara närheten av den befintliga kraftledningen. Detta för att inte störa den bostadsbebyggelse som finns i närområdet och likaså inte skada den höga natur-, kulturmiljö- och landskapsmiljövärden som finns här i området.

Vänliga hälsningar

Ing-Mari och Gunnar Brunnsgård

Ström 2



Svensk Kärnbränslehantering AB (SKB)
Jonas Nimfeldt
Box 5864
102 40 Stockholm

Yttrande i anslutning till samråd om anslutningsvägar till eventuellt slutförvar i Oskarshamn

Döderhults Naturskyddsförening lämnar härmed följande synpunkter med anledning av SKB:s samråd om anslutningsvägar till ev. slutförvar i Oskarshamn den 8 oktober 2007 i Simpevarp.

1. Vi anser för det första att det inte går att ta ställning till hur anslutningsvägar skall dras till ett ev. slutförvar innan det blir klarlagt hur väg 743 kommer att dras i framtiden, därför blir ju detta samråd och de föreslagna alternativen rent hypotetiska. Vi kommer ändå att yttra oss om förslagen.
2. Vi anser att de tre södra vägalternativen dragna på olika ställen rakt genom ett gammalt kulturlandskap med mycket höga eller höga naturvärden skall förkastas, liksom det nordliga alternativet som innebär att tung trafik skall gå genom Laxemars by. Väldigt mycket av landskapet i den här trakten kommer att påverkas av dels ovanjordsanläggningen, dels bergupplaget. Att ytterligare trasa sönder denna kulturhistoriskt och naturvärdesmässigt intressanta miljö med vägar som inte nödvändigtvis måste gå där känns som en ren våldtäkt på området.
3. Det enda rimliga alternativet är att dra vägen/vägarna längs kraftledningsgatan, med infart i höjd med infarten till OKG.
4. Vi anser inte att det skall finnas två olika anslutningsvägar med olika infarter från väg 743. Om SKB inom ramen för "kraftledningsalternativet" vill göra en personbilsväg och en väg för tung trafik har vi inga synpunkter på, men om det av kostnadsskäl inte är rimligt att separera kapseltansporterna från den övriga tunga trafiken så kan det väl inte heller vara ekonomiskt rimligt att bygga en separat personbilsväg?
5. Vi anser att det bör byggas en trafiksäker korsning vid infarten till OKG antingen planskild eller som en rondell. Vid samrådet framskymtade vid flera tillfällen att det kostar för mycket med det ena eller det andra alternativet, t.ex. en sådan korsning, liksom olika broalternativ över Laxemarsån. Det känns onekligen lite löjeväckande i detta sammanhang när vi pratar om mångmiljardinvesteringar och dito driftskostnader för hela slutförvarsprojektet.

c/o

Catharina Lihnell Järnheter
Hägnad Sjöbo
572 95 Figeholm

0491-31323
070 341 3099
0253-29009

catharina.lihnell@snf.se



6. Vi anser att kapseltransporterna skall gå i tunnel och inte på vanliga vägar från inkapslingsanläggningen. Det framgick för övrigt inte hur kapseltransporten skall komma fram till väg 743.
7. Vi saknar förslag till cykelvägar till och från slutförvarsanläggningen, inget förslag om cykelvägar vare sig till och från väg 743 eller till och från Figeholm och Misterhult framfördes.
8. Vi saknar över huvud taget en framtidsvision i transportsystemen. Det som nu skissas måste byggas för framtiden, t.ex. med hänsyn taget till klimatförändringar och moderna transportsystem såsom spårbunden miljövänlig transportteknik. Bilar, lastbilar och bussar tillhör gårdagen. Var finns morgondagens visioner i SKB:s trafik-/transportplanering?

För Döderhults Naturskyddsförening

Catharina Lihnell Järnhester
ordförande