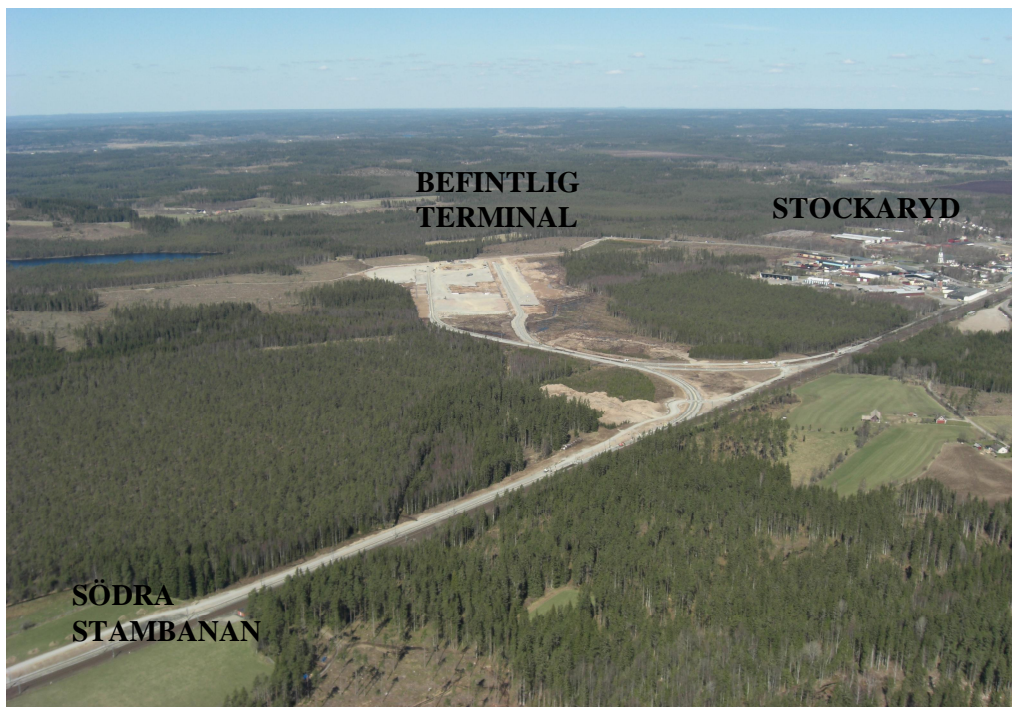


MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

TILL FÖRSLAG TILL FÖRDJUPAD ÖVERSIKTS- PLAN FÖR DEL AV STOCKARYDS SAMHÄLLE, SÄVSJÖ KOMMUN, JÖNKÖPINGS LÄN

2009-05-18



**Antagen av kommunfullmäktige 2009-10-19, paragraf 83
Laga kraft 2009-11-17**

Innehållsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
SAMMANFATTNING	4
1 UPPDRAG OCH SYFTE	6
2 AKTUELLT PROJEKT	6
2.1 Bakgrund och motiv	6
2.2 Projektets syfte	7
2.3 Omfattning	7
3 UTREDNINGAR OCH BESLUT	8
3.1 Tidigare utredningar	8
3.2 Tidigare utredda förslag och alternativ	8
3.3 Kommunens avgörande om projektets miljöpåverkan	9
4 FÖRUTSÄTTNINGAR	9
4.1 Områdesskydd och inventeringar	9
4.2 Miljöbelastningar	10
4.3 Gällande planer	11
4.4 Riksintressen samt kommunala intressen	12
4.5 Miljömål och miljökvalitetsnormer	12
4.5.1 Nationella och regionala miljömål	12
4.5.2 Miljökvalitetsnormer	14
4.6 Trafikförhållanden och trafikprognoser	15
4.6.1 Anslutande vägsystem	15
4.6.2 Aktuella trafikmängder och trolig utveckling	15
4.6.3 Trafiksäkerhet	18
4.6.4 Övriga trafikanter	19
4.7 0-alternativet	19
4.8 Metoder och osäkerheter	19
5 VALT FÖRSLAG	20
6 AVGRÄNSNINGAR	21
7 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGAR	22
7.1 0-alternativ	22
7.2 Trafikförhållanden	22
7.3 Boendemiljö – Buller	23
7.4 Boendemiljö – Vibrationer	24
7.5 Boendemiljö – Luftföroreningar	25
7.6 Avvattning	26
7.7 Landskapsbild	27

7.8	Överensstämmelse med miljömål	28
8	TILLSTÅND OCH DISPENSER	28
9	INDIREKTA KONSEKVENSER	28
10	KONSEKVENSER OCH ÅTGÄRDER UNDER BYGGNADSTIDEN	28
11	UPPFÖLJNING	29
12	SAMRÅD OCH KÄLLOR	29
12.1	Samråd	29
12.2	Källor	29

BILAGOR:

Bilaga 1, Planritning, Fördjupad översiktsplan för del av Stockaryds samhälle, Skala 1:10000 (A1) respektive 1:20000 (A3).

Sammanfattning

Det är av allmänt intresse att skapa energisnåla transporter genom att föra över transporter från landsväg till järnväg. Det är främst ur miljösynpunkt, för motverkande av växthuseffekten, som minskade utsläpp av koldioxid är angeläget.

I Stockaryd har en ny råvaruterminal byggts (år 2008) för omlastning mellan väg och järnväg. Terminalen är ett samarbetsprojekt mellan Banverket, Stora Enso Skog AB och Sävsjö kommun. Terminalen används för omlastning av träprodukter från lastbil till järnväg.

Råvaruterminalen beräknas hantera en årsvolym för Stora Ensos del på upp till 800 000 ton, vilket omräknat till lastbilar innebär 20 000 långtradare per år som lastar 40 ton vardera.

När nu de stora kostnaderna för industristamspåret är tagna och de fysiska förutsättningarna är mycket goda för tillskapande av ytterligare terminaler är intresset mycket stort från andra intressenter att etablera sig i Stockaryd. Även stambanans kapacitet är gynnsam för ytterligare trafik till terminalområdet.

Sävsjö kommun önskar därför se på möjligheten att utöka området och även tillgodose befintligt industriområde i nordvästra delen av samhället med spåranslutningsmöjligheter.

Det berörda området varken innehåller eller angränsar till några riksintressen, kommunala intressen eller övriga intressen avseende det rörliga friluftslivet, natur- eller kulturmiljön. En genomgång av Länsstyrelsens inventeringar och klassningar har visat att inga särskilda värden i dessa avseenden finns i eller i anslutning till området som berörs.

Projektets huvudsakliga inverkan på den omgivande miljön bedöms sammanfattningsvis vara:

I terminalens närområde innebär detta en betydande ökning av andelen tung trafik men när vi kommer en bit ifrån, som redan ute på väg 30, kommer detta inte att märkas så mycket då vi redan idag har dessa bilar i trafikapparaten men de omfördelas något.

Befintlig väg från väg 30 till terminalområdet uppfyller inte kraven beträffande dess plan- och profilstandard, vägbredd, etc. för en väg med en så stor andel tung trafik. Med anledning av detta har Sävsjö kommun i samarbetet med Vägverket Region Sydöst upprättat en förstudie för denna vägsträcka. En förutsättning för att genomföra aktuellt objektet är att väg 761 byggs.

I det större trafikperspektivet innebär det föreslagna projektet en betydande avlastning av vägnätet genom minskat antal långväga timmertransporter med en betydande miljövinst som följd.

Föreslagen terminalplacering är en anpassning till befintliga fastmarkspartier med en mycket flack högrigg placerad ungefär mitt emellan föreslagna lastspår. Området delar i viss mån redan i dag den huvudsakliga avvattningsriktningen som är vinkelrätt mot befintligt grävt krandike.

Vid fortsatt utbyggnad av området förutsätts varje tillkommande yta förses med tillhörande utjämnings- och fördröjningsmagasin. För områdena i söder och i norr förutsätts principen vara att de ytor som kan skall avvattnas mot väster mot gölen och de det från norr ut rinnande dikessystemet.

Detta för att undvika ytterligare belastning på kulverten genom samhället. Detta går att åstadkomma på

De nationella och regionala miljömål som bedömts vara relevanta för projektet berör i huvudsak utsläpp till luft. Inom ramen för miljömålet God bebyggd miljö berörs även buller från vägtrafik.

Det valda förslaget bedöms medföra minskande utsläpp av luftföroreningar. Förslaget bedöms därför följa intentionerna i de nationella miljömålen: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och Bara naturlig försurning.

Förslaget bedöms därför vara i enlighet med miljömålen och till stor gagn för våra möjligheter att minska vår klimatpåverkan.

Projektet bedöms i hög grad följa intentionerna i relevanta nationella miljömål.

Genomförd miljökonsekvensbeskrivning styrker kommunens bedömning att föreslagna exploateringar i det fördjupade översiktsplaneförslaget inte medför betydande miljöpåverkan som avses i 6 kapitlet 4 § miljöbalken.

1 Uppdrag och syfte

På uppdrag av Sävsjö kommun har WSP Samhällsbyggnad, Jönköping, upprättat denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som stöd för kommunens miljöbedömning i arbetet med ett förslag till en fördjupad översiktsplan för del av Stockaryds samhälle. Avsikten är att redovisa de miljöeffekter som kan uppstå till följd av planerad utveckling av den befintliga terminalområdet samt ge förslag till åtgärder för att förebygga eller avhjälpa negativa miljöeffekter.

Uppdragsansvarig hos WSP Samhällsbyggnad har varit Reino Erixon och projektledare hos Sävsjö kommun har varit Kennert Gustafsson.

En miljökonsekvensbeskrivning görs för att ge underlag för en samlad bedömning av det planerade projektets inverkan på den omgivande miljön, hushållningen med naturresurser samt människors hälsa och säkerhet. Miljökonsekvensbeskrivningen avser att vara ett beslutsunderlag som bidrar till beslut som tar långsiktig hänsyn till omgivningens värden, förutsättningar och begränsningar.

2 Aktuellt projekt

2.1 Bakgrund och motiv

Det är av allmänt intresse att skapa energisnåla transporter genom att föra över transporter från landsväg till järnväg. Det är främst ur miljösynpunkt, för motverkande av växthuseffekten, som minskade utsläpp av koldioxid är angeläget. De stora godsmängder som transporteras på landsväg ökar ständigt och svarar för en stor del av vägslitaget. En överföring av långväga transporter till järnväg är en viktig fråga för ett långsiktigt hållbart samhälle.

I Stockaryd har en ny råvaruterminal byggts (år 2008) för omlastning mellan väg och järnväg. Terminalen är ett samarbetsprojekt mellan Banverket, Stora Enso Skog AB och Sävsjö kommun. Terminalen används för omlastning av träprodukter från lastbil till järnväg. Råvaruterminalen beräknas hantera en årsvolym för Stora Ensos del på upp till 800 000 ton, vilket omräknat till lastbilar innebär 20 000 långträdare per år som lastar 40 ton vardera.

En allmän terminal som drivs av Stockarydsterminalen AB har också byggts vilken också kommit igång med sin verksamhet.



Foto 2.1.1 Befintlig terminal som byggdes ut år 2008.

När nu de stora kostnaderna för industristamspåret är tagna och de fysiska förutsättningarna är mycket goda för tillskapande av ytterligare terminaler är intresset mycket stort från andra intressenter att etablera sig i Stockaryd. Även stambanans kapacitet är gynnsam för ytterligare trafik till terminalområdet.

Sävsjö kommun önskar därför se på möjligheten att utöka området och även tillgodose befintligt industriområde i nordvästra delen av samhället med spåranslutningsmöjligheter.

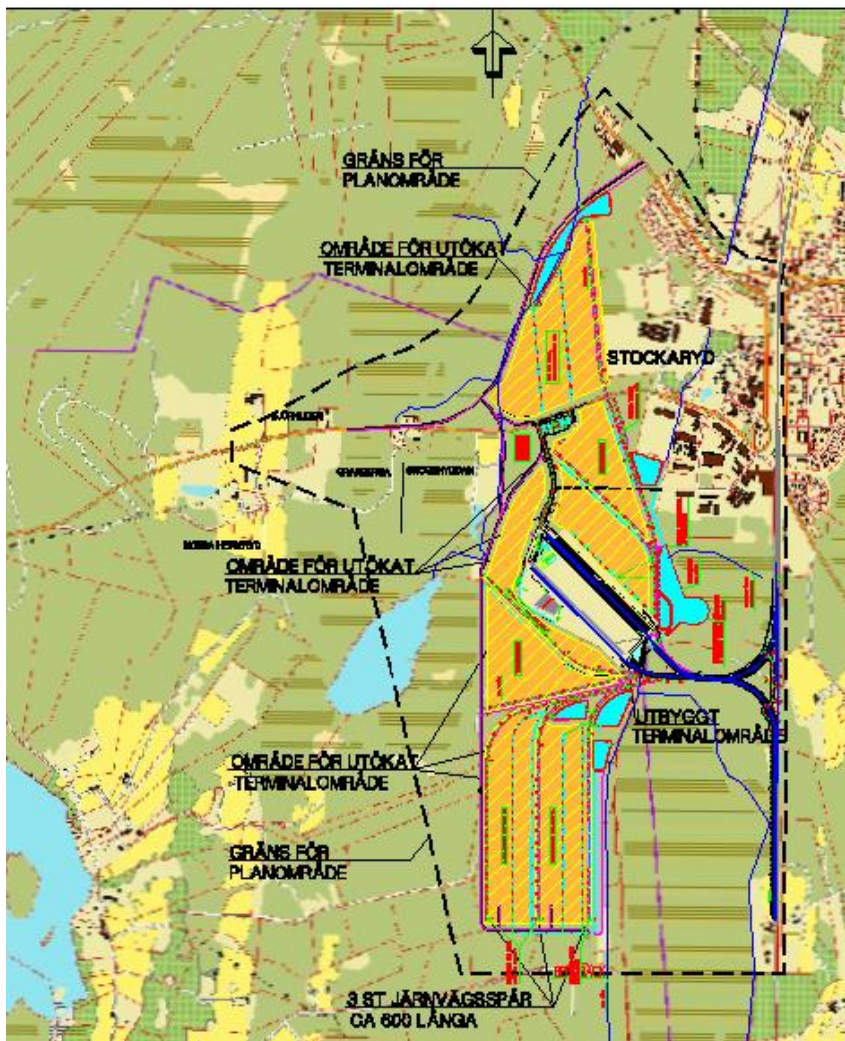
2.2 Projektets syfte

Syftet med förslaget till den fördjupade översiktsplanen är att se på möjligheterna att bygga ut befintlig kombiterminal.

2.3 Omfattning

Den nu utbyggda råvaruterminalen är på 5,5 ha för Stora Ensos del och en terminaldel för flis på ca 2,5 ha samt en allmän terminaldel på ca 1,5 ha som är utbyggbar.

Terminalens spåranslutning möjliggör och lämpliga ytor finns för en utbyggnad till 4-5 gånger nuvarande storlek. Se även **bilaga 1**.



Karta 2.3.1 Planens omfattning.

3 Utredningar och beslut

3.1 Tidigare utredningar

I samband utbyggnaden av befintlig terminal gjordes ett flertal utredningar som behandlade möjligheterna till att ansluta terminalområdet till Södra stambana. Även upprättades en miljökonsekvensbeskrivning för den nya råvaruterminalen.

I ett samrådsyttrande daterat 2009-01-09 gällande förslaget till den fördjupade översiktsplanen framförde Länsstyrelsen vissa synpunkter som framgår av samrådsredogörelse daterad 2009-02-19. Synpunkterna har beaktats i utställningshandlingen daterad 2009-02-19. Bland annat har översiktsplaneförslaget kompletterats med denna miljökonsekvensbeskrivning.

3.2 Tidigare utredda förslag och alternativ

Då befintlig terminal och tåganslutning sedan tidigare är utbyggd har några alternativa placeringar ej bedömts vara aktuella.

3.3 Kommunens avgörande om projektets miljöpåverkan

Sävsjö kommun har gjort bedömningen att föreslagna exploateringar i det fördjupade översiktsplaneförslaget inte medför betydande miljöpåverkan som avses i 6 kapitlet 4 § miljöbalken.

4 Förutsättningar

4.1 Områdesskydd och inventeringar

Områden med höga natur- och kulturvärden kan ges skydd och klassningar genom lagstiftning eller genom kommunala och regionala föreskrifter och skydd. För att bedöma konsekvenserna vid intrång och påverkan i områden med höga natur- och kulturvärden måste betydelsen av respektive klassning framgå.

Skydd genom Kulturminneslagen eller Miljöbalkens 7:e kapitel (tidigare Naturvårdslagen) innebär ett starkt skydd. Särskilt tillstånd erfordras för intrång, och tungt vägande skäl krävs för att tillstånd ska lämnas. Områden som är klassade som riksintressen för naturvärden, kulturmiljövärden eller det rörliga friluftslivet enligt Miljöbalkens 3:e och 4:e kapitel (tidigare naturresurslagen) skall, enligt MB kap 3 §6, skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada miljön.

För mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt, med höga natur- eller kulturmiljövärden eller betydelse för friluftslivet, gäller att dessa så långt som möjligt skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värde.

För att värdera de olika intressena i den aktuella exploateringen har en genomgång gjorts av de inventeringar och klassningar som är utförda av aktuella myndigheter, främst Länsstyrelsen och Sävsjö kommun. Det är främst beträffande natur- och kulturmiljöintressen som inventeringar och klassificeringar finns att tillgå. Klassningar finns även för det rörliga friluftslivet.

Inom aktuell område finns inte några områden som är särskilt viktiga med avseende på naturmiljön. Däremot förekommer följande skyddsvärda kulturmiljövärden inom aktuellt område.

- **Objektnummer 1**
Område med röjningsrösen inom ett område av 1100 x 390-420 m.
- **Objektnummer 2**
Torplämning, inom ett område av 55 x 40 m, bestående av en husgrund med spismursrest, brunn, röjningsrösen och rödja ytor.
- **Objektnummer 3**
Fast fornlämning som är ett gravfält, 140 x 110 m, bestående av 90 fornlämningar. Dessa utgörs av 22 högar, 63 runda stenar och 5 treuddar. Högarna är 5-14 m i diameter och 0,5-1,3 m höga.
- **Objektnummer 4**
Hembygdsgård, bestående av 2 mangårdsbyggnader, 1 ladugård, 1 linbastu samt 1 vagnshus.



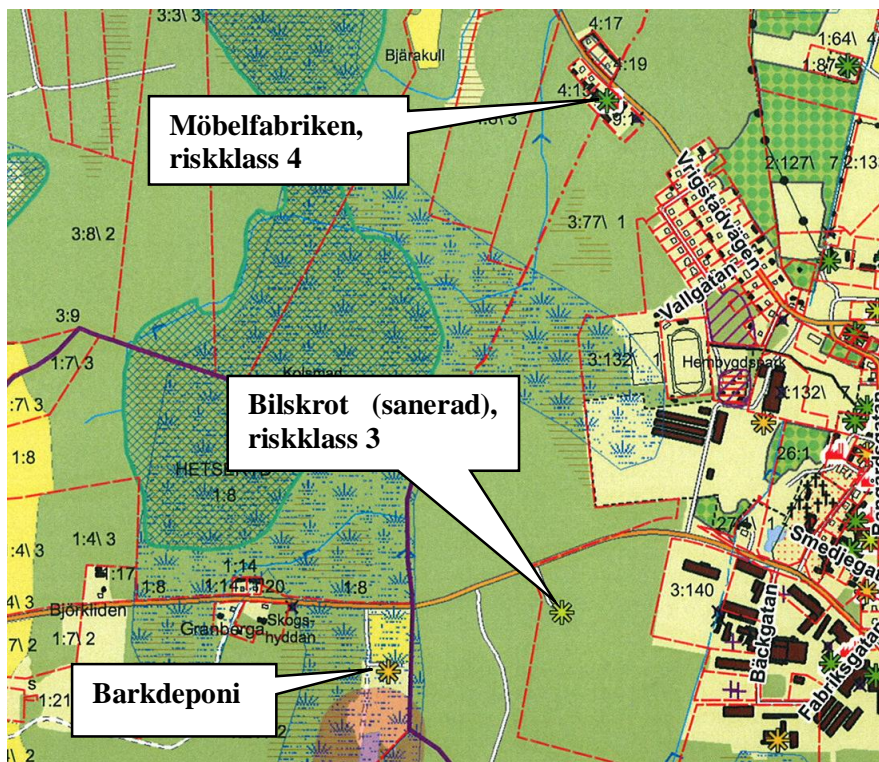
Karta 4.1.1 Skyddsvärda kulturmiljövärden inom aktuellt område.

4.2 Miljöbelastningar

Enligt uppgift från Länsstyrelsen förekommer inga kända områden med föroreningar inom planområdet.

Dock finns tre områden där verksamhet har bedrivits som innebär att markföroreningar kan finnas då markföroreningar ofta har påträffats på andra ställen där liknande verksamhet har bedrivits. Områdena som avses är:

- Union Stockarydverkens barkdeponi.
- Lorentofts Rena bilskrot har riskklass 3 men är sedan 1998 sanerad genom Sävsjö kommuns försorg.
- I norr i anslutning till väg 763, inne på möbelfabrikens tomt finns ett klass 4 område, d.v.s. liten risk för förorening. Området berörs ej av det utökade terminalområdet.



Karta 4.2.1 Område där risk föreligger för markföroreningar.

4.3 Gällande planer

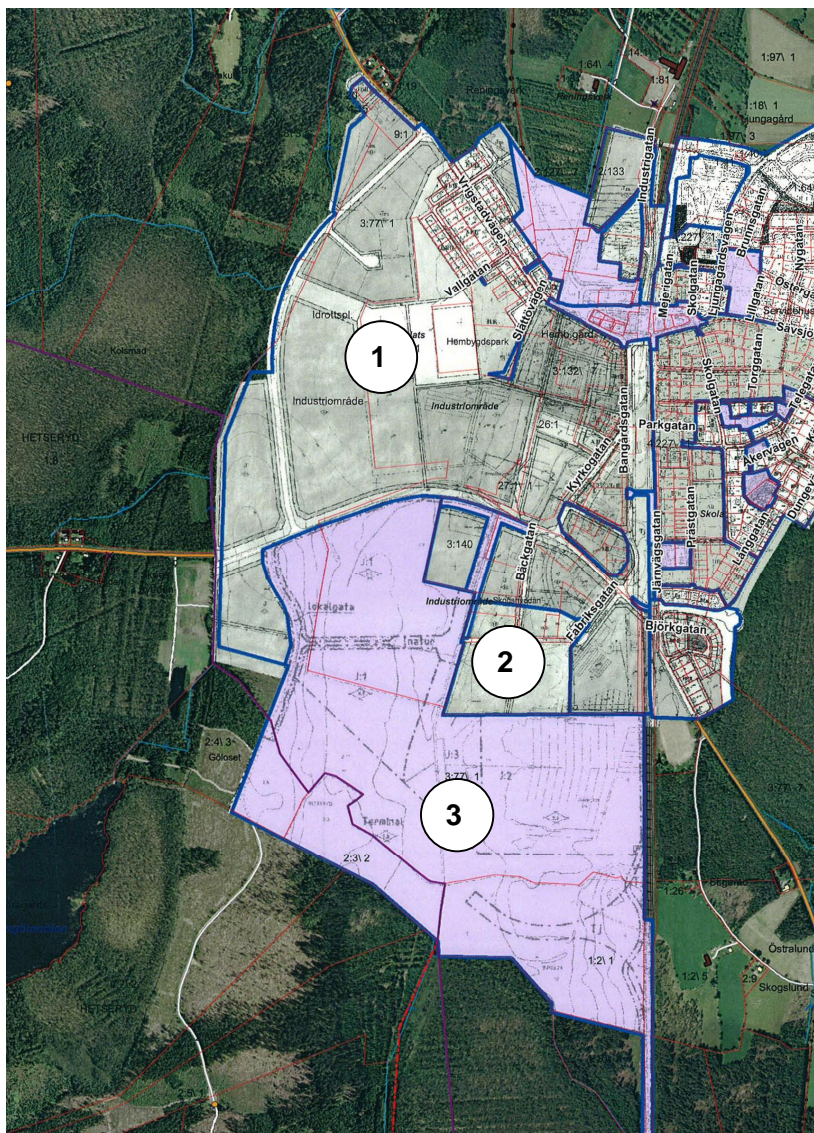
Följande gällande planer finns i området.

1. Byggnadsplan fastställd 1970-12-21 för del av Stockaryd Stom 3:77 m fl fastigheter. Planen redovisar bland annat ett vägreservat för en förbifart av samhället över till väg 763 från Vrigstad. Den nya vägen utgör även infart till det utökade industriområdet som i planen redovisas mellan Vrigstadvägen och G:a Hjälmserydsvägen.
2. Byggnadsplan fastställd 1974-12-19 för Stockaryds samhälle Stockaryd 3:132 m fl fastigheter.
3. Detaljplan fastställd 2007-07-12 för omlastningsterminal m m i Stockaryds samhälle.

Se även karta 4.3.1 nedan.

Gällande översiktsplan, antagen 2001-02-19, är till en del genomförd. Detta gäller ”grönkorridoren” i västra delen av samhället samt uppsnygning av järnvägsområdet. Råvaruterminalen var inte förutsatt i gällande översiktsplan.

Under 2007 gjordes en trafikutredning för Stockaryds samhälle. Syftet var att öka trafiksäkerheten i samhället, inte minst för gående och cyklister. Skolvägarna var en viktig del av utredningen. Planen ligger som långsiktigt underlag för åtgärder som berör både kommunen och Vägverket



Karta 4.3.1 Gällande detaljplaner, vilka bland annat omfattar ett vägreservat för en förbifart förbi Stockaryd.

4.4 Riksintressen samt kommunala intressen

Det berörda området varken innehåller eller angränsar till några riksintressen, kommunala intressen eller övriga intressen avseende det rörliga friluftslivet, natur- eller kulturmiljön. En genomgång av Länsstyrelsens inventeringar och klassningar har visat att inga särskilda värden i dessa avseenden finns i eller i anslutning till området som berörs.

Södra stambanan är av riksintresse ur kommunikationssynpunkt.

4.5 Miljömål och miljö kvalitetsnormer

4.5.1 Nationella och regionala miljömål

Riksdagen antog i april 1999 femton nationella miljö kvalitetsmål. Målen beskriver de egenskaper som natur- och kulturmiljön måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar. De nationella miljö kvalitetsmål som berörs av det aktuella

projektet är främst begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning samt god bebyggd miljö.

De regionala miljömålen för Jönköpings län följer i stort de nationella och handlingsprogram har tagits fram med åtgärdsbehov och mått för uppföljning. För det aktuella projektet bedöms följande nationella och regionala miljömål vara relevanta:

Nationellt miljömål	Regionalt miljömål	
	På lång sikt	Delmål
Begränsad klimatpåverkan	A) Halten växthusgaser ska stabiliseras på en halt < 550 ppm i atmosfären. B) År 2050 ska utsläppen vara < 4,5 ton CO ₂ -ekvivalenter per år och innevånare, för att därefter minska ytterligare.	1) Utsläppen av växthusgaser ska som ett medelvärde för perioden 2008-2012 var minst 10 % lägre än utsläppen år 1990.
Frisk luft	Halterna av luftföroreningar överskrider inte lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål. Riktvärdena sätts med hänsyn till personer med överkänslighet och astma. Riktvärden: Bensen: 1 µg/m ³ /år Partiklar (PM 10): 30 µg/m ³ /dygn 15 µg/m ³ /år (Fler regionala riktvärden finns.)	1) Halten 5 µg/m ³ för SO ₂ som årsmedelvärde ska inte överskridas någonstans i länet år 2005. 2) Halten 20 µg/m ³ som årsmedelvärde och 100 µg/m ³ som timmedelvärde för NO ₂ ska inte överskridas någonstans i länet år 2010. Fler delmål finns.
Bara naturlig försurning	a) Depositionen av försurande ämnen överskrider inte den kritiska belastningen för mark och vatten. b) Onaturlig försurning av marken motverkas så att den naturgivna produktionsförmågan, arkeologiska föremål och den biologiska mångfalden bevaras. c) Markanvändningens bidrag till försurning av mark och vatten motverkas genom att skogsbruket anpassas till växtplatsens försurningskänslighet.	Delmål 1-5 finns. 4) År 2010 ska utsläppen i Jönköpings län av kväveoxider till luft ha minskat till ca 5400 ton.
God bebyggd miljö	(Mål a-p finns) j) Människor utsätts inte för skadliga luftföroreningar, bullerstörningar, skadliga radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker.	(Delmål 1-9 finns) 3) Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder ska ha minskat med minst 10% till år 2010 jämfört med år 1998.

Tabell 4.5.1.1 Relevanta nationella och regionala miljömål.

4.5.2 Miljökvalitetsnormer

Bestämmelserna om miljökvalitetsnormer infördes i samband med att miljöbalken trädde i kraft den 1 januari 1999. Systemet med miljökvalitetsnormer regleras framförallt i miljöbalkens 5 kap.

En miljökvalitetsnorm ska fastställas utifrån vad människan kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse, och/eller vad miljön kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. De nivåer som en miljökvalitetsnorm anger får inte över- eller underskridas efter ett visst fastställt datum. Enskilda verksamhetsutövare ska bedriva sin verksamhet så att befintliga normer inte överträds och myndigheter och kommuner ska se till att miljökvalitetsnormerna uppfylls i samband med tillståndsprövning och planering och planläggning.

I dagsläget finns miljökvalitetsnormer framtagna avseende utomhusluft och för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten. I miljökvalitetsnormen avseende utomhusluft finns gräns- och riktvärden för kvävedioxid, bly, svaveldioxid, kolmonoxid, bensen och partiklar. Ytterligare miljökvalitetsnormer är under framtagande och dessa berör främst ett antal parametrar (bl a näringsämnen, tungmetaller och bioindikatorer) i vattenmiljö.

Tabellen på nästa sida visar aktuella miljökvalitetsnormer för utomhusluft enligt SFS 2001:527.

Ämne	Gäller fr o m	Medelvärdes-tid	Värde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Kommentar
Kvävedioxid	2006-01-01	1 timme	90	Får inte överskridas >175 timmar/år.
		1 dygn	60	Får inte överskridas >7 dygn/år.
		1 dygn	30	Gäller på landsbygd med minst 20 km till närmaste storstad eller 5 km till annat bebyggt område.
		1 år	40	Aritmetiskt medelvärde
Svaveldioxid	Gäller idag	1 timme	200	Får inte överskridas >175 timmar/år.
		1 dygn	100	Får inte överskridas >7 dygn/år.
		1 vinterhalvår (31 okt - 31 mars)	20	Aritmetiskt medelvärde
		1 år	20	Aritmetiskt medelvärde
Kolmonoxid	2005-01-01	8 timmar/1 dygn	10000	Varje åttatimmarsgenomsnitt bestäms som medelvärdet av de åtta senaste timmarnas uppmätta värden.
Bly	Gäller idag	1 år	0,5	
Partiklar (PM 10)	2005-01-01	1 dygn	50	Får inte överskridas >35 ggr/år.
		1 år	40	Aritmetiskt medelvärde
Bensen	2010-01-01	1 år	5	Aritmetiskt medelvärde

Tabell 4.5.2.1 Miljökvalitetsnormer för utomhusluft enligt SFS 2001:527.

4.6 Trafikförhållanden och trafikprognoser

4.6.1 Anslutande vägsystem

Stockaryd är beläget mitt i ”vedboden” relativt centralt i norra delen av virkesupptagningsområdet. Stockaryd nås via vägarna:

- väg 763 från Vrigstad
- väg 761 från väster och öster
- väg 756 från Rörvik

Huvuddelen av trafiken till och från området kommer att komma utifrån väg 30. Se bild 4.6.1.1 nedan.



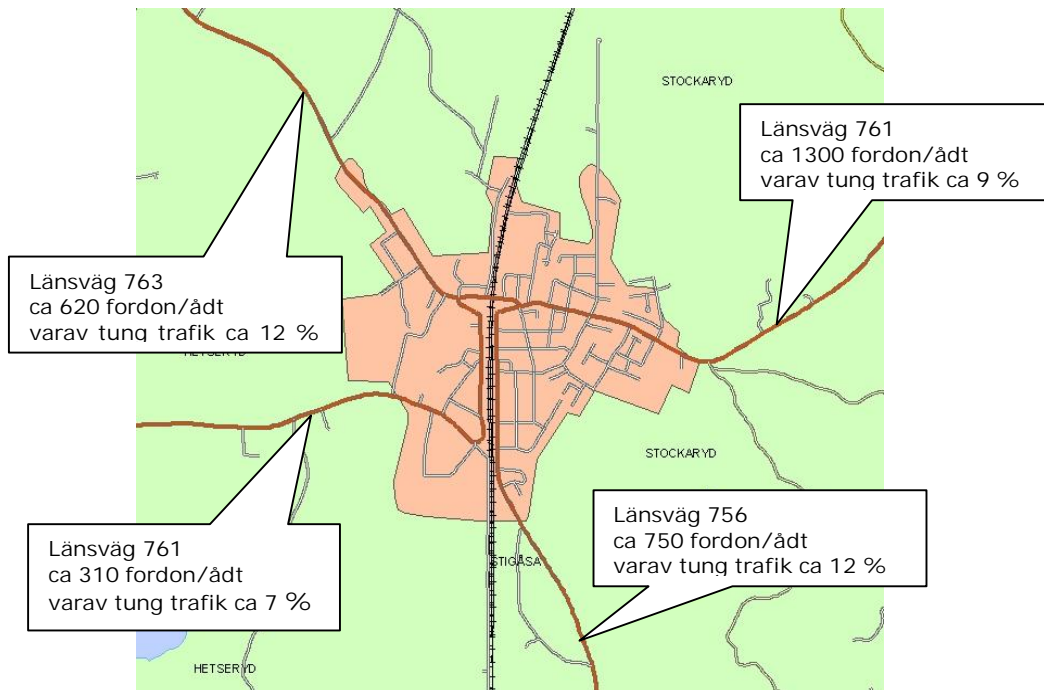
Bild 4.6.1.1 Befintligt vägnät i anslutning till Stockaryd.

4.6.2 Aktuella trafikmängder och trolig utveckling

Trafikmängder i området före terminalens öppnande framgår av karta 4.6.2.1 nedan.

I bilden redovisas trafikmängderna år 2007 för de berörda vägavsnitten. De redovisade trafikmängderna bygger på Vägverkets återkommande mätningar.

I de aktuella vägavsnitten på de inkommande vägarna uppgick trafiken till mellan 310 och 1300 fordon/ÅDT, (ÅDT = årsdygnstrafik, d v s medeltrafikflödet per dygn).



Karta 4.6.2.1 Trafikmängder på vägnätet i anslutning till Stockaryd före terminalen öppnade.

Lastbilstrafikens andel på de aktuella sträckorna uppgår till mellan 7 - 12 %. Som en del av den totala trafiken har även lastbilstrafiken ökat kraftigt under senare år för hela regionen.

Den trafikmängd tung trafik som år 1994 prognostiserades för år 2020 har idag överskridits på delsträckor i länet.

Exempel på orsaker till den konstaterade trafikökningen i regionen är Jönköpings tillväxt som logistiskt centrum för lager och distribution. Överföringen av tung trafik mellan Stockholm och Göteborg till E4:an har också bidragit.

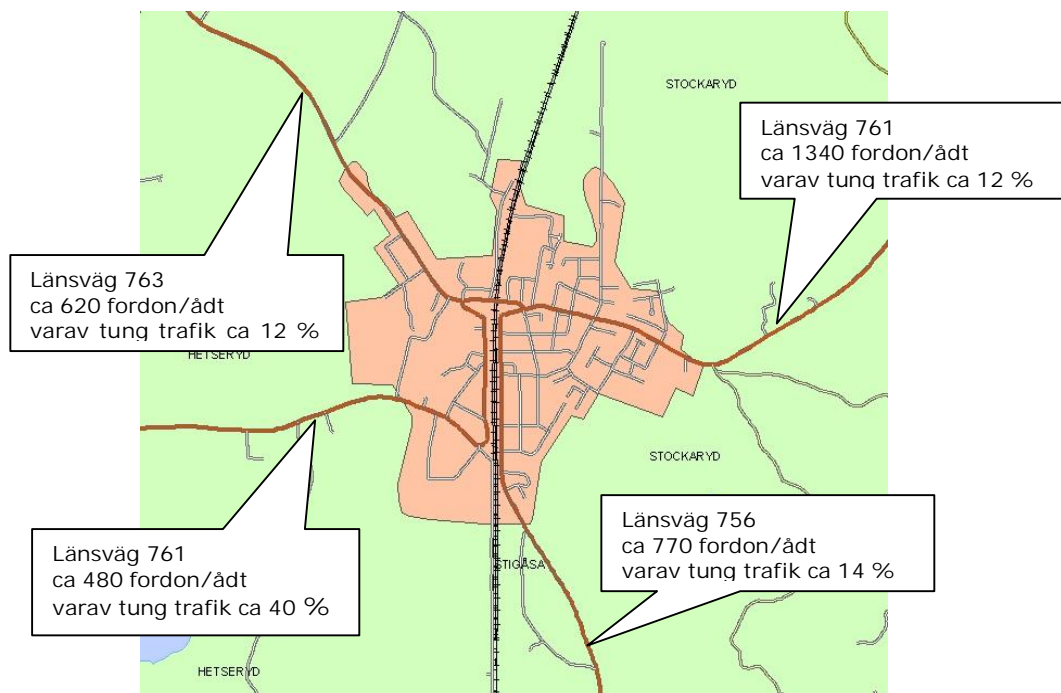
Transportnäringen i Jönköping med lager och distribution visar fortsatta tecken på expansion. En rimlig uppskattning av allmänna trafikökningen av tung trafik på huvudvägarna i länet bedöms vara cirka ca 1,5 % per år.

Personbilstrafiken kommer att öka i takt med den allmänna trafikillväxten eller något mera till följd av terminalhanteringen.

I det större trafikperspektivet innebär terminalen en betydande avlastning av vägnätet genom minskat antal långväga transporter med en betydande miljövinst som följd. Regionalt och lokalt på väg 761 kommer trafiken däremot att öka kraftigt.

Nu initialt kan man räkna med 20 tåg i veckan, d.v.s. 2 tåg per dag.

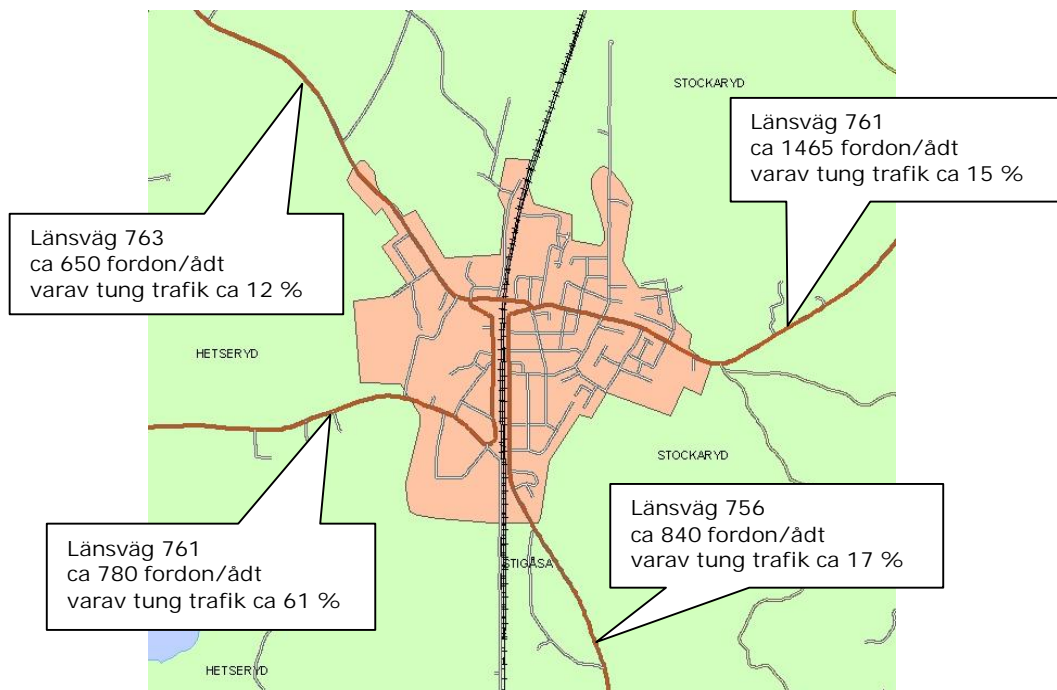
Ett tåg lastar 1150 ton och en timmerbil med släp ca 40 ton. Det innebär ca 30 lastbilar/tåg. Detta ger ca $4 \times 30 \times 2 = 240$ lastbilar och ca 75 % av dessa beräknas komma utifrån väg 30, vilket ger 170 lastbilar/dygn i trafikökning på väg 761. Se även karta 4.6.2.2.



Karta 4.6.2.2 Beräknade trafikmängder på vägnätet i anslutning till Stockaryd efter terminalen öppnade.

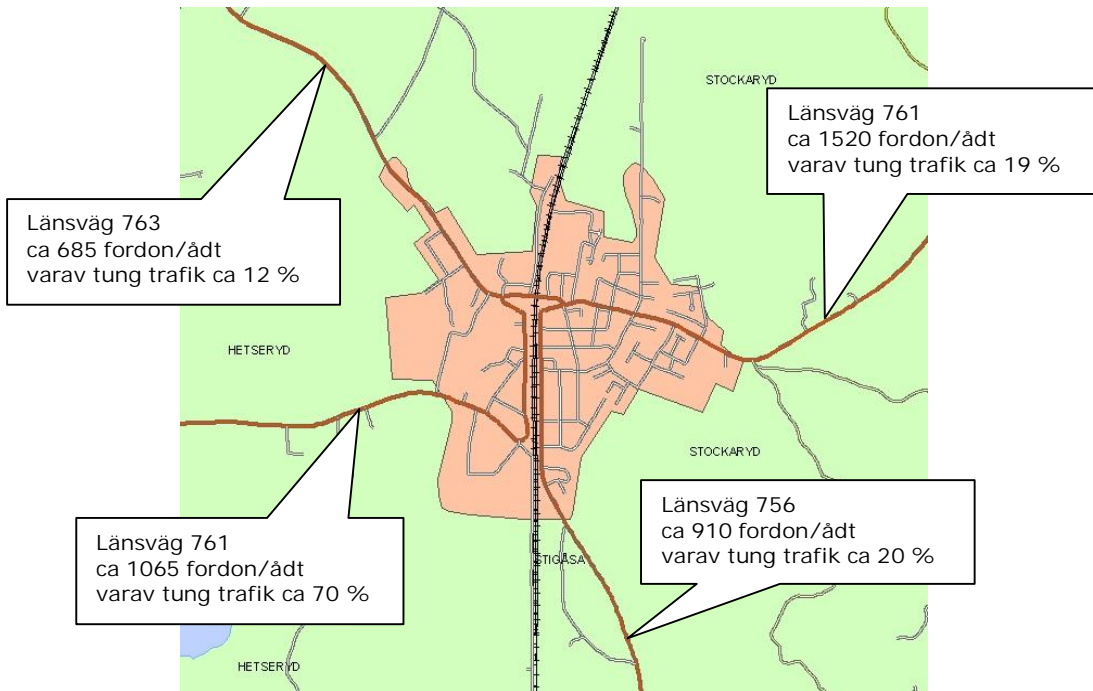
Om 5 år bedöms antal spår och terminalytor ha byggts ut till motsvarande 4-5 lastspår som med 2 tåg per dag/spår skulle innebära ca 10 tåg/dygn. (Teoretiskt bedöms det gå att lasta ett tåg på 4-6 timmar).

Detta ger 600 lastbilar och om ca 75 % av dessa beräknas komma utifrån väg 30, erhålls ca 450 lastbilar på väg 761. Se även karta 4.6.2.3



Karta 4.6.2.3 Beräknade trafikmängder på vägnätet i anslutning till Stockaryd om ca 5 år.

Om 10 år bedöms antal spår och terminalytor ha byggts ut till 8 lastspår med 2 tåg per dag/spår, vilket skulle innebära 16 tåg per dag. Detta ger 960 lastbilar och om 75 % av dessa beräknas komma utifrån väg 30, blir det 720 lastbilar på väg 761. Se även karta 4.6.2.4.

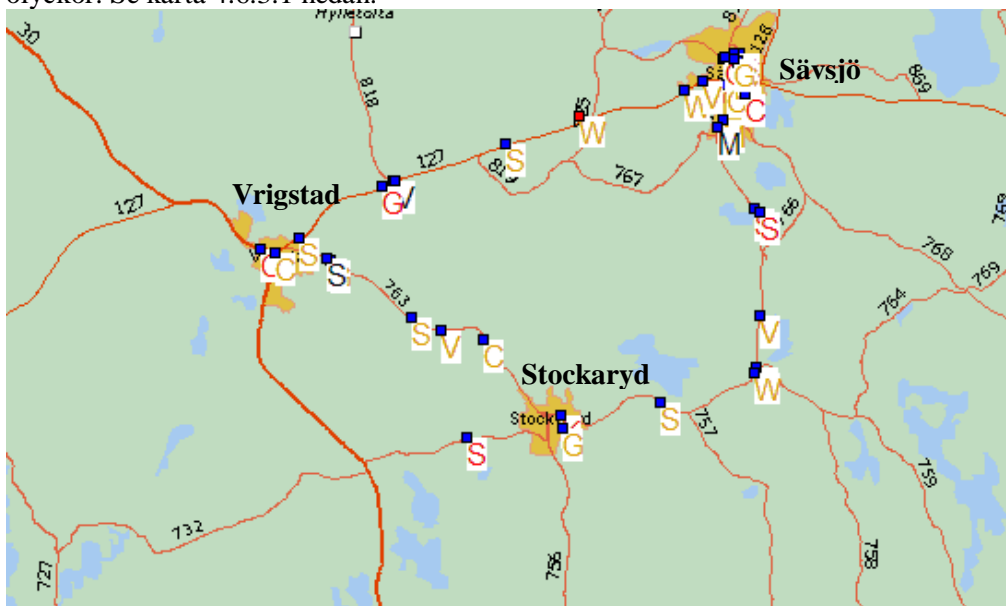


Karta 4.6.2.4 Beräknade trafikmängder på vägnätet i anslutning till Stockaryd om ca 10 år.

4.6.3 Trafiksäkerhet

Vägverket för kontinuerlig statistik över antalet polisrapporterade trafikolyckor. Statistiken används bl.a. för att prioritera vilka vägvägnitt som ska åtgärdas.

Under perioden 2003-01-01 – 2006-12-31 (4 år) har det totalt inträffat 7 polisrapporterade olyckor på angränsande vägar i närheten av Stockaryd. Av dessa olyckor utgjorde en olycka en svår singelolycka (S) medan övriga olyckor var av typen lindriga olyckor. Se karta 4.6.3.1 nedan.



Karta 4.6.3.1 Trafikolyckor på angränsande vägnät inom föreslagen terminals närområde

4.6.4 Övriga trafikanter

Stockaryd trafikeras av både tågtrafik och busslinjer.

Gång- och cykeltrafiken inom Stockaryds samhälle är relativt väl utbyggt. Planskilda korsningar för GC-trafiken finns med stambanan.

Sävsjö kommun har även upprättat ett förslag till trafiksäkerhetsåtgärder avseende genomfartsgatorna i samhället.

Sävsjö kommun har vidare i samråd med Länstrafiken och Banverket tagit ett förslag till förbättrad kollektivtrafik med tåg. Förslaget omfattar bland annat nya perronger och ökad turtäthet både söder och norr ut.

4.7 0-alternativet

Enligt Miljöbalken 6 kap 7§ ska en MKB bl a beskriva konsekvenserna av att verksamheten eller åtgärden inte kommer till stånd. Detta görs vanligtvis genom att beskriva ett s.k. 0-alternativ, alltså ett alternativ där projektet inte genomförs. En beskrivning av ett 0-alternativ ger möjlighet till en systematisk jämförelse mellan de aktuella alternativen.

Nollalternativet innebär i detta fall att råvaruterminalen inte byggs ut med nya spår och att befintligt terminalområde ej utvidgas. Vägar och anslutningar behålls i sina nuvarande sträckningar och utseende. Endast normalt underhåll på dessa utförs.

Någon permanent avlastning av vägnätet i Mellansverige från långväga timmertransporter kommer ej att ske.

Någon förbättrad konkurrenssituation för trärelaterad industri i regionen kommer ej att erhållas.

4.8 Metoder och osäkerheter

Det aktuella projektet innebär främst en utvidgning av ett befintligt industriområde. Projektet berör främst skogs och mossmark som endast mycket sparsamt använts av det rörliga friluftslivet trots närheten till samhället.

MKB:n har i detta fall föregåtts av ett förslag till fördjupad översiktsplan som även utgör underlag för MKB:n.

Generella bakgrundsfakta samt underlag för bedömningar har även hämtats från Vägverkets och Naturvårdsverkets temablad.

Alla förutsättningar, såsom undersökningar, mätningar och beräkningar, är i mer eller mindre grad osäkra. Osäkerheter i antaganden och beräkningar samt i påföljande bedömningar kommenteras, där så har bedömts vara befogat, i avsnitt 7 under respektive underrubrik.

5 Valt förslag

Då nu utdragsspåret, med dess triangelspår och angöringen till södra stambanan i anslutning till mötesstationen i Stockaryd är klart, är förutsättningarna mycket goda för utökning av terminalområdet med fler spår och lagerytor för både skogsråvaror, containerhantering samt även utlastning av sågade trävaror m.m.



Foto 5.1 Tidigare utbyggt terminalområde.

Av illustrationen nedan (se karta 5.3) framgår hur en utökning av området kan utformas. Söder ut finns goda topografiska och byggnadstekniska förutsättningar att till skapa minst tre till fyra lastspår med 600 meters längd och terminalytor om 400 x 600 meter totalt. Området föreslås nyttjas för skogsråvaror eller förädlade råvaror etc. Spåren och lastytorna kan förlängas till 700 m längd om så önskas i framtiden för att möta behovet vid längre tåg.



Foto 5.2 Området är ovanligt flackt. Foto mot söder.

Mellan detta område och befintlig flisterminal kan ett område för skogsråvaror eller annan verksamhet tillskapas. Terminalen på detta område blir då ”trekantigt” till ytan. Befintlig flisterminal och timmerterminal och allmänna terminalens spår kan förlängas från nuvarande 500 meter till 600 meters längd.

Norr ut kan ett industristampspår dras förbi den allmänna terminalen från vilket i valfritt läge lastspår kan dras. Även här erhålls ett triangelformat terminalområde upp mot nyanlagda dieseltanksstationen.

Utefter detta spår har även ett reparationsspår illustrerats för eventuella skadade vagnar.

7 Miljökonsekvensbeskrivningar

Under denna rubrik behandlas, med undantag av avsnitt 7.1, endast de konsekvenser som bedöms uppstå till följd av aktuellt utbyggnadsalternativ (som beskrivs i avsnitt 5).

7.1 0-alternativ

I detta fall innebär 0-alternativet (nollalternativet) att befintlig råvaruterminalen ej utvidgas och att inga fler lastspår byggs. Befintliga vägar, järnvägsspår och anslutningar behåller sina nuvarande sträckningar och utseende. Endast normalt underhåll av dessa utförs. Befintlig vägnät i anslutning till terminalen erhåller inte några ökande tunga transporter eller ökat vägtrafikbuller.

Konsekvensen av ett sådant alternativ är att de nuvarande transportsystem för virke på lastbil bibehålls och problemen kvarstår och ökar i takt med att trafiken ökar. Framkomligheten inom det aktuella avsnittet kommer att minska samtidigt som olycksrisken ökar.

Några miljövinster för Mellansverige genom minskade utsläpp av koldioxid erhålls ej.

Positiva utvecklingsmöjligheter för regionens trärelaterade industri genom förbättrad konkurrenskraft genom billigare och miljövänligare transporter uteblir.

Nollalternativet innebär alltså ej någon utveckling för framtiden.

7.2 Trafikförhållanden

Nuläge

Nu har i stort sett allt virke som lagrades efter stormen Gudrun och Per transporterats bort och ordinarie transporter för skogsbruket har kommit igång vid terminalen.

I dag finns 2 lastspår utbyggda och omlastning sker av 500-700 vagnar/vecka vilket medför mer än 2000 lastbilar/månad.

Om 5 år planeras att terminalen har byggts ut till 4-5 lastspår och att två tåg per dag/spår lastas, vilket motsvara 300 vagnar/dygn.

Om 10 år planeras att terminalen har byggts ut till 8 lastspår och att två tåg per dag/spår lastas, vilket motsvara 500-600 vagnar/dygn.

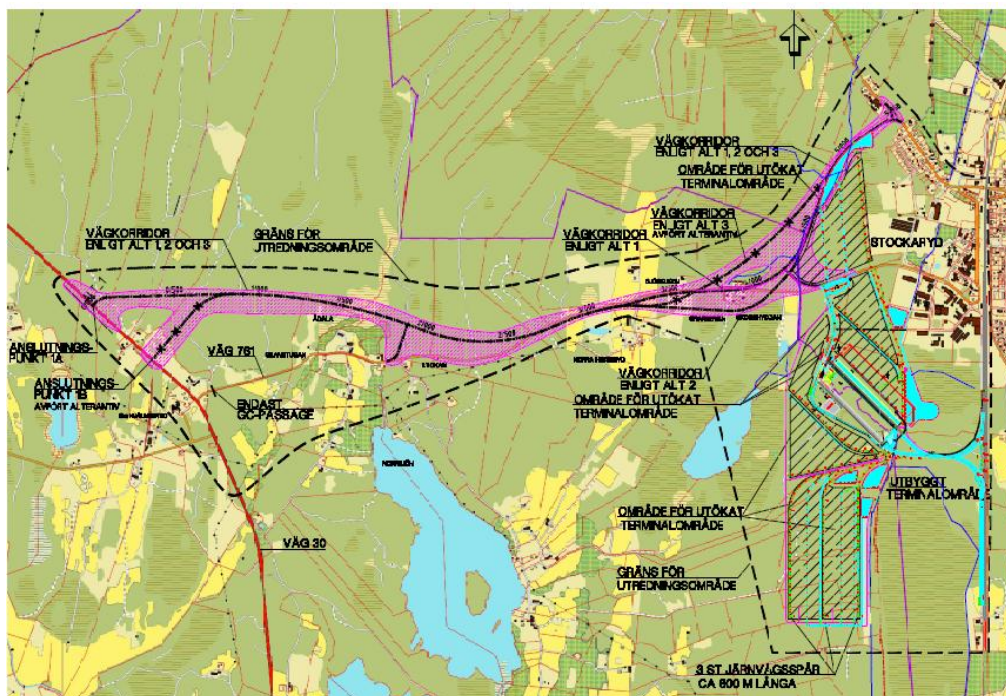
Effekter

I terminalens närområde innebär detta en stor ökning av andelen tung trafik men när vi kommer en bit ifrån, som redan ute på väg 30, kommer detta inte att märkas så mycket då vi redan idag har dessa bilar i trafikapparaten men de omfördelas något.

I det större trafikperspektivet innebär det föreslagna projektet en betydande avlastning av vägnätet genom minskat antal långväga timmertransporter med en betydande miljövinster som följd.

Åtgärder

Befintlig väg från väg 30 till terminalområdet uppfyller inte kraven beträffande dess plan- och profilstandard, vägbredd, etc. för en väg med en så stor andel tung trafik. Med anledning av detta har Sävsjö kommun i samarbetet med Vägverket Region Sydöst upprättat en förstudie för denna vägsträcka. Studerade vägkorridorerna framgår av ritning 7.2 nedan. Vägkorridorer som är överkryssade (anslutningspunkt 1B och alternativ 3) är studerade alternativ som har förkastats.



Ritning 7.2 Studerade vägkorridorer enligt Vägverkets förstudie.

Med hänsyn till förväntad trafikökning och då framförallt av tunga transporter är en ombyggnad av väg 761 en förutsättning för att kunna bygga ut terminalområdet. Miljökonsekvenserna för detta objekt behandlas inte i denna miljökonsekvensbeskrivning utan kommer att redovisas i samband med en eventuell arbetsplan som upprättas av Vägverket.

För att öka trafiksäkerhet i och i anslutning till Stockaryds samhälle för de oskyddade trafikanterna har Sävsjö kommun låtit genomföra en förstudie med förslag på åtgärder. Syftet med studien är att skapa trafiksäkrare passagemöjligheter och hastighetsdämpande åtgärder, främst avseende Vägverkets genomfartsgator.

Osäkerheter

Osäkerheten i resonemangen ovan ligger främst i de körmönster som förutsatts för transporter, då riktningar varifrån lastbilarna kommer kan variera från tid till annan.

7.3 Boendemiljö – Buller

Riktvärde

I propositionen 1996/97:53, vilken är antagen av riksdagen, beslutades om riktlinjer för vägtrafikbuller vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Propositionen omfattar även ett åtgärdsprogram med syfte att på sikt uppnå angivna riktvärden inomhus. Åtgärdsprogrammet omfattar i första hand de fastigheter som exponeras av vägtrafikbuller vid nivåer av 65 dBA ekvivalentnivå eller högre. (Den s.k. ekvivalentnivån är ett vägt medelvärde för hela dygnet.)

Nuläge

Ljudnivåerna till följd av trafikbuller har beräknats med hjälp av Naturvårdsverkets och Vägverkets rapport 4653: Vägtrafikbuller.

Utgångsvärdet för trafikbuller för aktuell vägsträcka är vid hastigheten 50 km/h och antalet fordon ca 1300 (lastbilsandelen 9 %) ca 58 dBA.

För att beräkna ljudnivån för den enskilda fastigheten utomhus görs sedan reduktion från ovanstående utgångsvärde beroende på bl.a. höjdförhållandet mellan vägen och fastigheten, avståndet till fastigheten, eventuella avskärmningar m.m.

Ljudnivån inomhus varierar med väggens och fönstrens ljudisoleringsförmåga. Vidare har fönstrens typ och uppbyggnad samt andelen fönster som ingår i fasaden stor betydelse. Med ett antagande av att ljudisoleringen i ytterväggen är 50 dBA och för fönster 28 dBA, vilket motsvarar ett väl tätat tvåglasfönster samt att fönsterandelen utgör högst 25 % av fasadytan erhålls ljudisoleringen ca 30 dBA.

Om cirka 10 år beräknas trafiken på sträckan mellan väg 30 och terminalen uppgå till ca 1065 fordon/ådt varav 70 % utgörs av tung trafik.

Detta medför att utgångsvärdet för vägtrafikbullret är ca 63 dBA. Detta medför att fastighet som ligger i nära anslutning till vägen på sträckan mellan väg 30 och terminalen kommer att erhålla trafikbuller som överstiger rekommenderade värden (55 dBA vid fasad respektive 30 dBA inomhus).

Åtgärder

Med anledning av den förväntade trafikökningen och den stora andelen tunga transporter på vägsträckan mellan väg 30 och terminalen har Vägverket upprättat en förstudie för denna del.

I förstudien konstateras bland annat att befintlig väg inte uppfyller kraven med hänsyn till den förväntade trafikökningen varför en ny vägsträckning bedöms erfordras. I samband med dessa arbeten, när den nya vägsträckningen är bestämd, kommer vägtrafikbullret att ytterligare studeras och åtgärder göras så att rekommenderade värden uppfylls.

7.4 Boendemiljö – Vibrationer

Nuläge

Vibrationer från vägtrafik uppstår främst av tung trafik på väg med ojämn väg bana. Risken för störningar av vibrationer är störst då både byggnaden och vägen är uppförda på lerjord. Tabellen nedan ger en uppfattning om vilka "riskavstånd" som kan antas gälla för olika markförhållanden och trafikhastigheter.

Grund	50 km/h	70 km/h	90 km/h
lös lera	<80 m	<100 m	<110 m
sand	<8 m	<10 m	<10 m
morän	<5 m	<5 m	<6 m

Tabell 3: "Riskavstånd" vid olika markförhållanden.

De geotekniska undersökningar som har gjorts i tidigare utbyggd terminal, spår och vägsträckningar visar att marken i huvudsak består av siltig sandig morän. Vid moss-partier, överst 0,5 – 1,5 m torv ovan siltig sandig morän som är fast lagrad.

Effekter

Människans känslighet för vibrationer är mycket hög och människor upplever normalt obehag av vibrationer långt innan risk finns att byggnader skadas. I dagsläget saknas rikt- eller gränsvärden för vad som är acceptabla vibrationer. Sambandet mellan upplevelse och vibration (mm/sek) visas i tabell 4 nedan.

Upplevelse	Vibration (mm/sek)
Känsltröskel	0,2 - 0,3
Klart kännbar	1
Kraftigt kännbar	över 1,2 - 15

Tabell 4: Samband mellan upplevelse och vibration.

Utbyggnad enligt förslaget innebär att nya vägar byggs men på betryggande avstånd från närmaste byggnad. Avståndet mellan närmsta bostadshus och den nya terminalen är som minst ca 300 m (för fastigheterna i norr).

Konsekvenser

Risken för vibrationsproblem till följd av förslaget till utbyggnad bedöms vara mycket liten eller obefintlig.

Åtgärder

Inga åtgärder till följd av vibrationer föreslås.

7.5 Boendemiljö – Luftföroreningar

Luftföroreningar av olika slag från vägtrafiken har betydelse för miljön lokalt, regionalt och globalt. Utsläppen påverkar lokalt luftens föroreningshalt, vilket i sin tur medför direkta effekter på hälsa och trivsel, på vegetation och byggnadsmaterial. I detta avsnitt diskuteras och bedöms de lokala hälsoeffekterna av luftföroreningar från vägtrafiken.

Nuläge

Det är en rad faktorer som styr hur höga halter av luftföroreningar från trafiken som uppkommer på en plats. Exempel på sådana faktorer är:

- typ av fordon
- bränsletyp
- trafikmängd
- körmönster
- avstånd
- väderlek
- topografi
- gaturummets utformning
- växtlighet intill vägen

Bidrag kommer även från andra källor som tillsammans med trafikens utsläpp bildar områdets bakgrundshalt. Lokala hälsoeffekter uppkommer framförallt vid en kombi-

nation av tät bebyggelse och tät trafik. Vid bedömning av effekter på hälsa används som indikatorer främst kvävedioxid (NO₂), men också koloxid (CO) och kolväten samt partiklar. I miljö kvalitetsnormerna (se avsnitt 4.4.2) för utomhusluft (NFS 2001:527) anges gränsvärden för kvävedioxid, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen och partiklar.

Några mätningar av luftföroreningshalterna har inte gjorts för det aktuella avsnittet då det normalt vid dessa låga trafikmängder och ett öppet landskap inte kan förväntas uppstå några problem. Det är först vid trafik upp mot 40 000 fordon Ådt som vi börjar närma oss miljö kvalitetsnormerna.

Effekter

I det större regionala perspektivet innebär projektet en stor avlastning av lastbilstransporter och en minskning av främst koldioxidutsläppen.

Konsekvenser

Förslaget bedöms medföra en marginell negativ inverkan på närområdet medan det medför en stor positiv inverkan på luftföroreningssituationen i det regionala perspektivet.

Åtgärder

Någon åtgärd till följd av aktuellt utbyggnadsförslag behövs inte då överföring av transporter från lastbil till järnväg är en av de mest effektiva åtgärderna som kan göras för att minska luftföroreningarna från vägtrafiken.

Osäkerheter

Osäkerheten ligger i hur stor godsvolym som kommer att hanteras vid terminalen. När anslutningen till stambanan nu finns kan även önskemål om transport av t.ex. sågade trävaror, torv m.m. söder ut mot kontinenten tillkomma, varför miljövinster kan bli både större och mindre.

7.6 Avvattning

Nuläge

Nu utbyggda terminalytor avvattnas ned mot det grävda krondiket. Krondiket är delvis kulverterat genom Stockaryds samhälle.

Nu utbyggda terminalytor har försetts med utjämningsmagasin för att begränsa flödet till krondiket.

Föreslagen terminalplacering är en anpassning till befintliga fastmarkspartier med en mycket flack högrigg placerad ungefär mitt emellan föreslagna lastspår. Området delar i viss mån redan i dag den huvudsakliga avvattningsriktningen som är vinkelrätt mot befintligt grävt krondike.

Vid fortsatt utbyggnad av området förutsätts varje tillkommande yta förses med tillhörande utjämnings- och fördröjningsmagasin. För områdena i söder och i norr förutsätts principen vara att de ytor som kan skall avvattnas mot väster, mot gölen och det mot norr ut rinnande dikessystemet.

Detta för att undvika ytterligare belastning på kulverten genom samhället. Detta går att åstadkomma på ett naturligt sätt då en högrygg går i nord-sydlig riktning i området.

Även spårplacering kan gynna en avvattning norr ut då man förutsätts nå terminalytorna via en infartsväg i nord-sydlig riktning för att runda spårändan och komma in från söder. Ur avvattningssynpunkt är det önskvärt att avvattna från spåren etc.

Detta gör att om det mellersta lastspåret i söder placeras i blivande terminalytors högpunkt erhålls naturligt avvattning väster ut mot gölen av halva blivande terminalområdet i söder.

Effekter

Några negativa konsekvenser förväntas inte om avvattningsprincipen enligt ovan följs och respektive yta förses med tillhörande fördröjningsmagasin.

Konsekvenser

Genom föreslagna avskärande diken och utjämningsmagasinet bör en oförändrad eller förbättrad situation för skogstillväxten på angränsande marker erhållas genom att grundvattennivåerna blir stabilare och tiderna med högt grundvatten i eller över marknivån blir kortare i området.

Åtgärder

Inga särskilda åtgärder i detta avseende till följd av det aktuella projektet bedöms behövas förutom de fördröjningsmagasin som tillsammans med föreslagen dikesutformning avses utföras.

7.7 Landskapsbild

Nuläge

Aktuella områden består av höjdmässigt flacka skogs- och mosspartier som är i huvudsak skogsbevuxna. Flertalet av områdena i söder gränsar till befintligt terminalområde. Området gränsar till kalhyggen i väster som delvis stormfällades i tidigare stormar.

Effekter

Industriområdets utvidgning i sydvästra och västra delen av Stockaryds samhälle gör att de skogs- och buskbevuxna mossmarkerna kommer att minska och ersättas av industri- och verksamhetsetableringar och kanske delvis bestå i de lågläntare delarna som randvegetation och delvis inrama och skymma/eller skyla verksamheterna för insyn på avstånd från samhället. Utvidgningen av industriområdet kommer samtidigt att ge nytt liv åt området och ökad aktivitet.

Då blivande terminalområden troligen blir upplyst kvälls- och nattetid kommer det att bli ljusare på himlen i västra och sydvästra delen av samhället.

Konsekvenser

Ett utförande enligt det valda förslaget bedöms, eftersom åtgärderna i huvudsak endast berör flacka skogsområden mellan mossar och inte är synliga på avstånd från något håll, endast få marginella konsekvenser ur landskapsbildssynpunkt.

Ökat liv och rörelse och förbättrad möjlighet att upprätthålla service är till gagn för stadsbilden då nedlagda och tomma lokaler däremot har motsatt verkan.

Åtgärder

Inga åtgärder bedöms erfordras utöver att randvegetation mot samhället bibehålls. Speciellt viktigt är detta i västra delen där bostäder finns på ett avstånd av ca 200 m från terminalområdet.

7.8 Överensstämmelse med miljömål

De nationella och regionala miljömål som bedömts vara relevanta för projektet (se avsnitt 4.5.1) berör i huvudsak utsläpp till luft. Inom ramen för miljömålet God bebyggd miljö berörs även buller från vägtrafik.

Utbyggnadsförslaget bedöms medföra minskande utsläpp av luftföroreningar. Förslaget bedöms därför följa intentionerna i de nationella miljömålen: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och Bara naturlig försurning.

Förslaget bedöms därför vara i enlighet med miljömålen och till stor gagn för våra möjligheter att minska vår klimatpåverkan.

8 Tillstånd och dispenser

Samråd med Länsstyrelsen beträffande markavvattningsåtgärder bör ske. Inga särskilda tillstånd eller dispenser därutöver bedöms erfordras.

9 Indirekta konsekvenser

De föreslagna åtgärderna bedöms medföra följande positiva indirekta konsekvenser:

- Ökat konkurrenskraft och förbättrade möjligheter för intressenter i regionen med behov av miljöriktiga långväga järnvägstransporter.
- Nya arbetstillfällen (ca 60 stycken) i Stockaryd.
- Ökat kundunderlag för näringsidkare/handel/service i Stockaryds samhälle.
- Minskat vägslitage på huvudvägnätet i stort.

10 Konsekvenser och åtgärder under byggnadstiden

Under byggnadstiden medför förslaget nedsatt framkomlighet på vissa avsnitt av de berörda vägarna.

Tillfälliga vägar bedöms inte behövas utan trafiken kan utnyttja befintliga vägar.

Några åtgärder utöver de som normalt vidtas för att underlätta för boende och trafikanter bedöms inte behöva vidtas vid byggandet. Arbetet skall dock planeras så att störningen av framkomligheten minimeras.

11 Uppföljning

En uppföljning bör göras av hur trafiken förändras genom samhället.

En bedömning görs därefter om och i vilken utsträckning i avsnitt 7.2 redovisade åtgärder - dämpning av hastigheten och förbättrade gångpassager - behöver utföras.

12 Samråd och källor

12.1 Samråd

Samråd har utförts i samband med upprättande av handlingen ”Förslag till fördjupad översiktsplan för del av Stockaryds samhälle”. Handlingen ställdes ut för samråd under perioden 2008-12-01 till 2009-01-16.

Informations- och samrådsmöte hölls 2008-12-16 i IOGT-lokalen i Stockaryd. Till möte kom ca 70 personer.

I övrigt har samråd/kontakter förts med representanter för Sävsjö kommun, Vägverket Region Sydöst, Banverket, Länsstyrelsen, Stockaryds samhällsförening och berörda markägare i samband med arbetet med översiktsplanen.

12.2 Källor

Som informationskällor har bl.a. följande källor använts:

- Sävsjö kommuns översiktsplan
- Länsstyrelsen GIS-databas
- Skogsstyrelsens GIS-databas (Skogens pärlor)
- Förstudie, Väg 761, delen G:a Hjälmeryd - Stockaryd (förslagshandling daterad 2009-03-17)
- Förslag till fördjupad översiktsplan för del av Stockaryds samhälle
- Temablad till MKB för vägprojekt, Vägverket. (Tillgängliga via Vägverkets hemsida: www.vv.se)