

6.4 Genom Olofström

För passagen genom Olofström finns två alternativa korridorer. Bangården och möjligt stationsläge får samma utförande i OA 1 och OA 2.

Bangården och möjligt stationsläge (gemensamt för OA 1 & 2)

Bangården används idag huvudsakligen av Green Cargo som kör Volvos tåg till Göteborg och Gent. Bangården används för uppställning, lastning och lossning och lokvändning. Idag används samtliga spår på bangården. Utgångspunkten är också att det befintliga spåret på banvallen söder om Volvos anläggning även i framtiden behövs som utdragsspår och uppställning av vagnar.

Vid utbyggnad av Sydostlänken kommer ett spår att behöva tas i anspråk för genomgående tågtrafik. En planskild gångförbindelse måste byggas ut för säker passage till Volvo. De spår som Sydostlänken tar i anspråk måste ersättas av nya spår på bangården för godstrafikens behov. En preliminär bedömning är att bangården måste breddas för ett spår på östra sidan. Genomgående person- och godståg kommer att gå på detta spår.

I PM Stationsläge har en möjlig stationsutformning i Olofström studerats. Utformningen utgår från att plattformen placeras vid spåret i öster och att nuvarande byggnader inom området rivs. I anslutning till stationen föreslås plats för bussterminal, bil- och cykelparkering samt bil och taxiängöring.

Stationsområdet föreslås kunna nås med bil- och busstrafik från väg 121 via två in- och utfarter, i båda fallen utformade som cirkulationsplatser. Stationsområdet föreslås få två in- och utfarter. Detta minskar behovet av intern trafik inom området till och från bussterminal samt den stora parkeringsytan i norr.

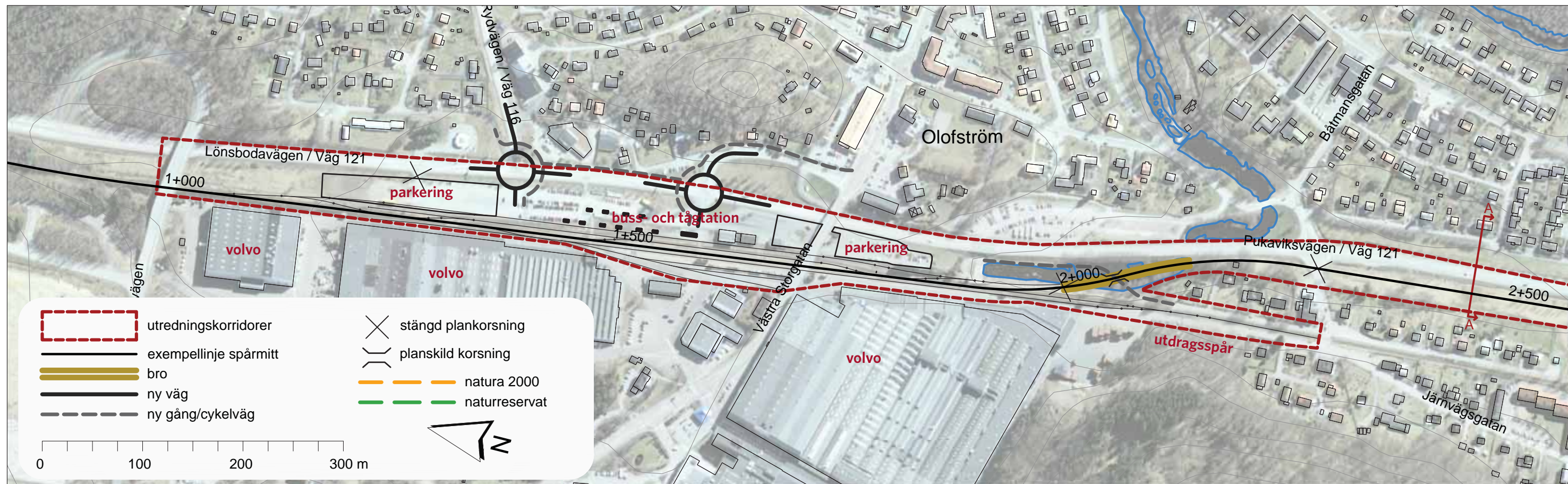
Olofström alternativ 1 (OA 1), längs väg 121

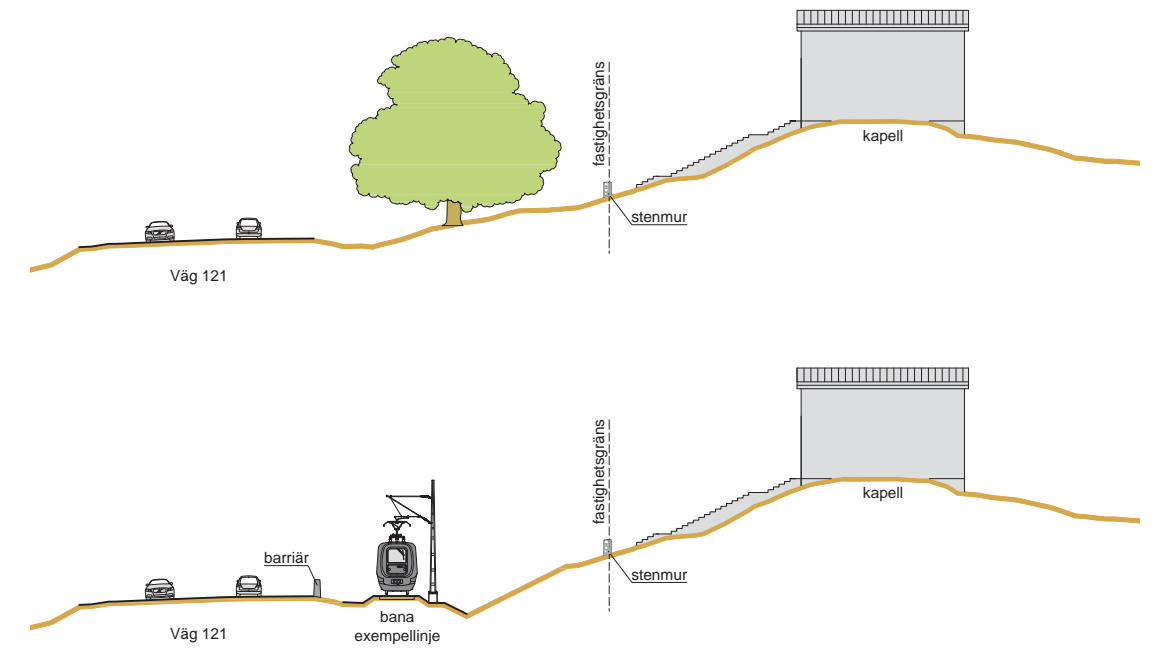
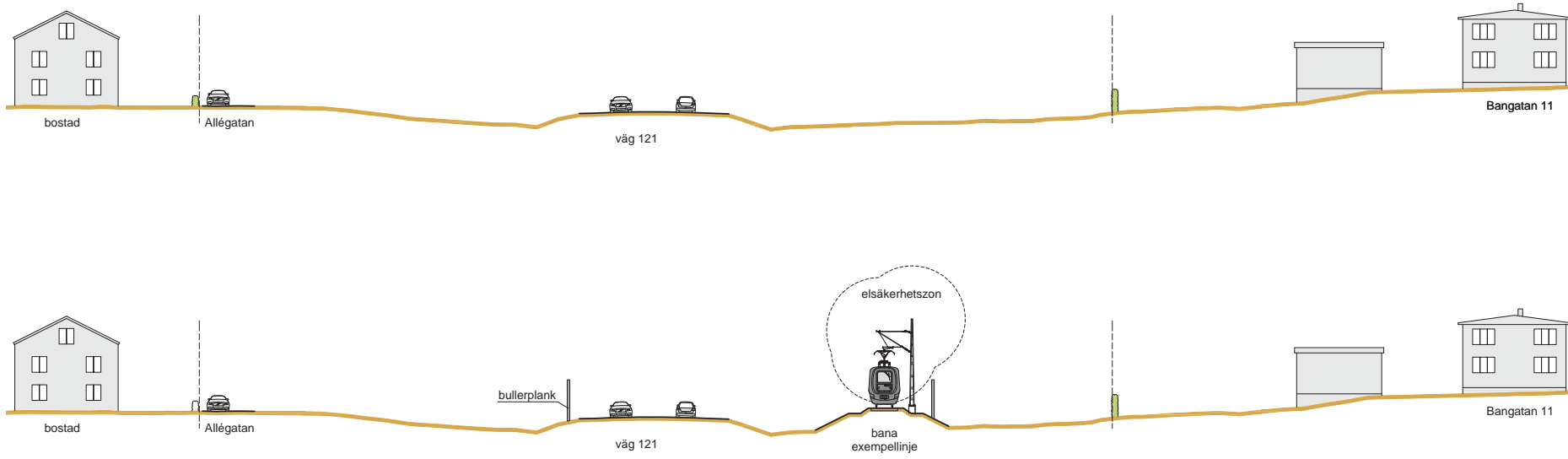
Från bangården går ett nytt spår söderut och går över Volvos entré för att sedan gå på bro över Holjeån och vika av ner mot väg 121. För att optimera miljöförhållandena föreslås att Holjeån detaljstuderas för att förstärka dess värden för stadsmiljön och dess naturvärden. Exempelvis skulle åfåran kunna läggas om och restaureras för att ta tillvara åns potential.

Korsningen med Båtsmansgatan stängs och istället byggs en ny planskild korsning i Ripvägens förlängning. Det befintliga utdragsspåret ligger delvis kvar och används för uppställning och lokrundgång.

Järnvägen följer väg 121 på ett avstånd mellan 10 – 20 meter för att sedan stiga och gå över väg 121 på en bro på ca 500 meters längd. Järnvägen går vidare öster om Brocenter.

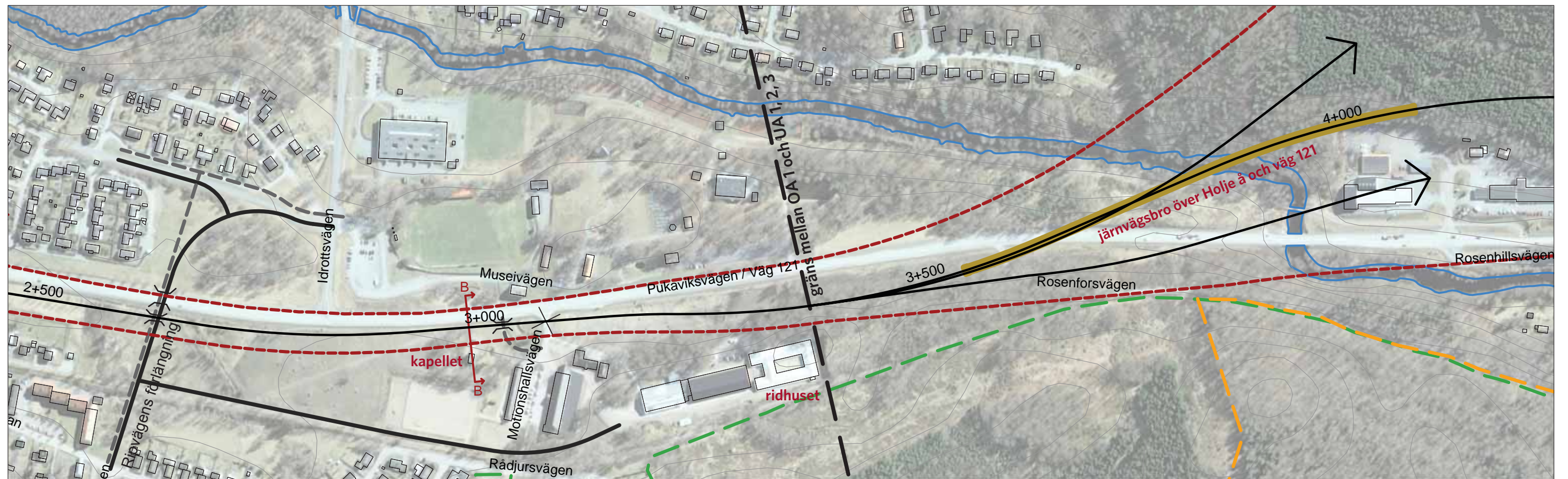
Eftersom järnväg och väg 121 blir samordnade är det viktigt att dessa utformas och optimeras som en infrastrukturkorridor.





Figur 6.6 Sektion A-A: Den översta sektionen visar nuläget, den nedre förslag till utbyggnad. Sektionen visar hur järnvägen kan förläggas intill väg 121. Bullerskydd uppförs på båda sidor av järnvägen, det östra står på östra sidan av väg 121. Det finns möjlighet att samordna väg och järnväg i en korridor.

Figur 6.7 Sektion B-B: Den översta sektionen visar nuläget, den nedre förslag till utbyggnad. Sektionen visar att vegetation måste tas bort och att järnvägen måste schaktas ner, troligtvis behövs en jordvall mellan väg och järnväg.

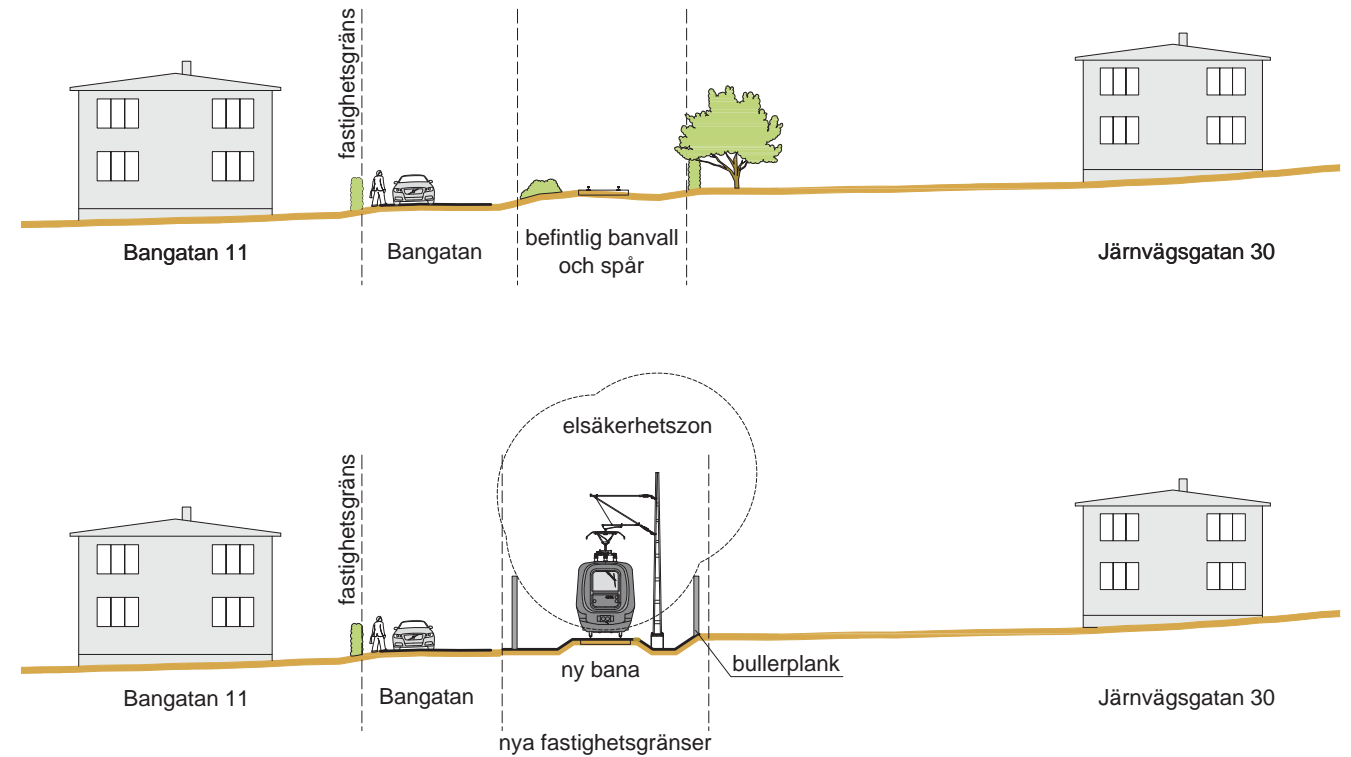


Olofström alternativ 2 (OA 2), längs befintlig banvall

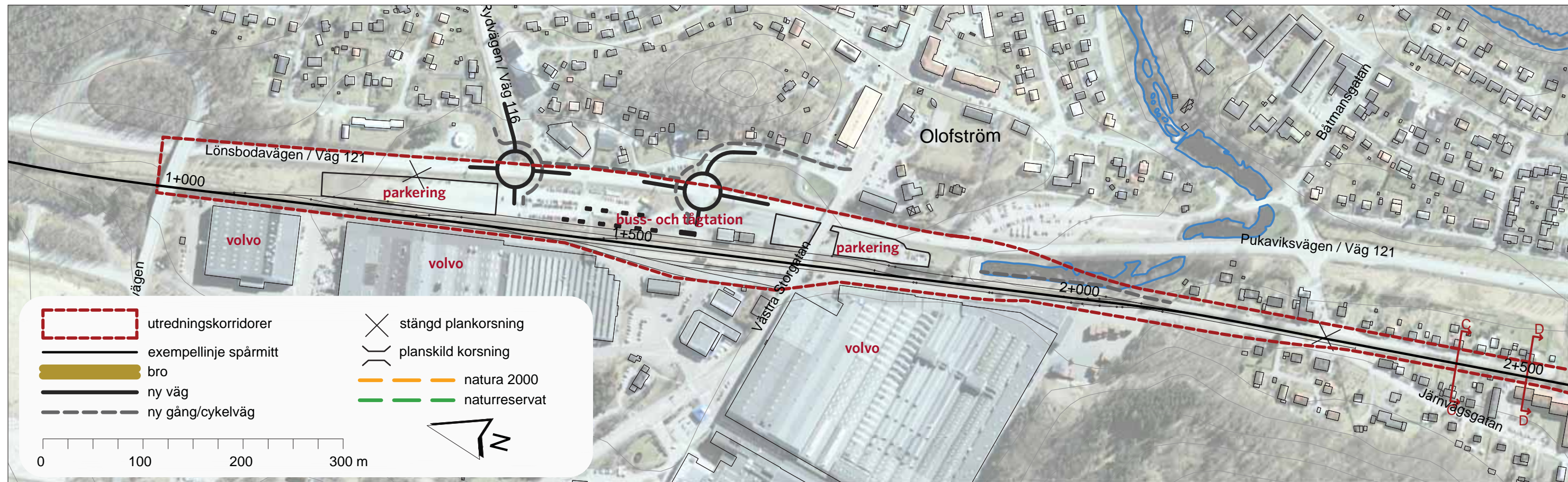
Järnvägen går på den befintliga banvallen förbi ridhuset. Korsningen med Båtmanngatan stängs och istället byggs en ny planskild korsning i Ripvägens förlängning.

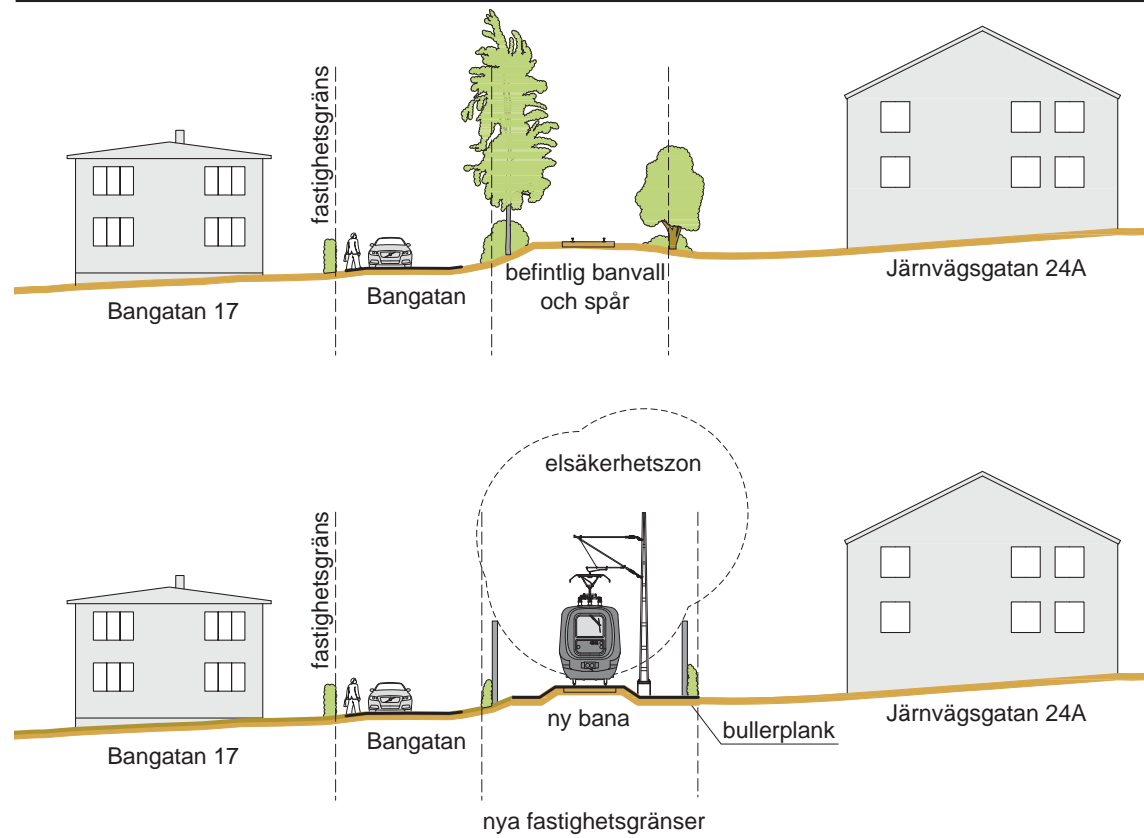
Vid funkishusen går järnvägen i samma höjd som dagens spår men går i skärning förbi ridhuset för att sedan korsa väg 121 och Holje å. På västra sidan av järnvägen finns natura 2000-området Halen. Järnvägen går över både det primära och sekundära skyddsområdet för Olofströms vattentäkt.

Vid funkishusen blir det en trång sektion, se sektion C-C och D-D. Nya kontaktledningsstolpar och bullerplank medför att delar av Pilvägen och Bangatan måste tas i anspråk för järnvägsändamål. Illustrationen nedan visar det tänkta spår läget och med en korridor på ca 25 meters bredd på ömse sidor. Korridoren innefattar delar av bostadsfastigheterna längs Bangatan eftersom dessa fastigheter kommer behöva bullerskydd i form av fönsteråtgärder. Den nya järnvägens läge utförs enligt kartan nedan.

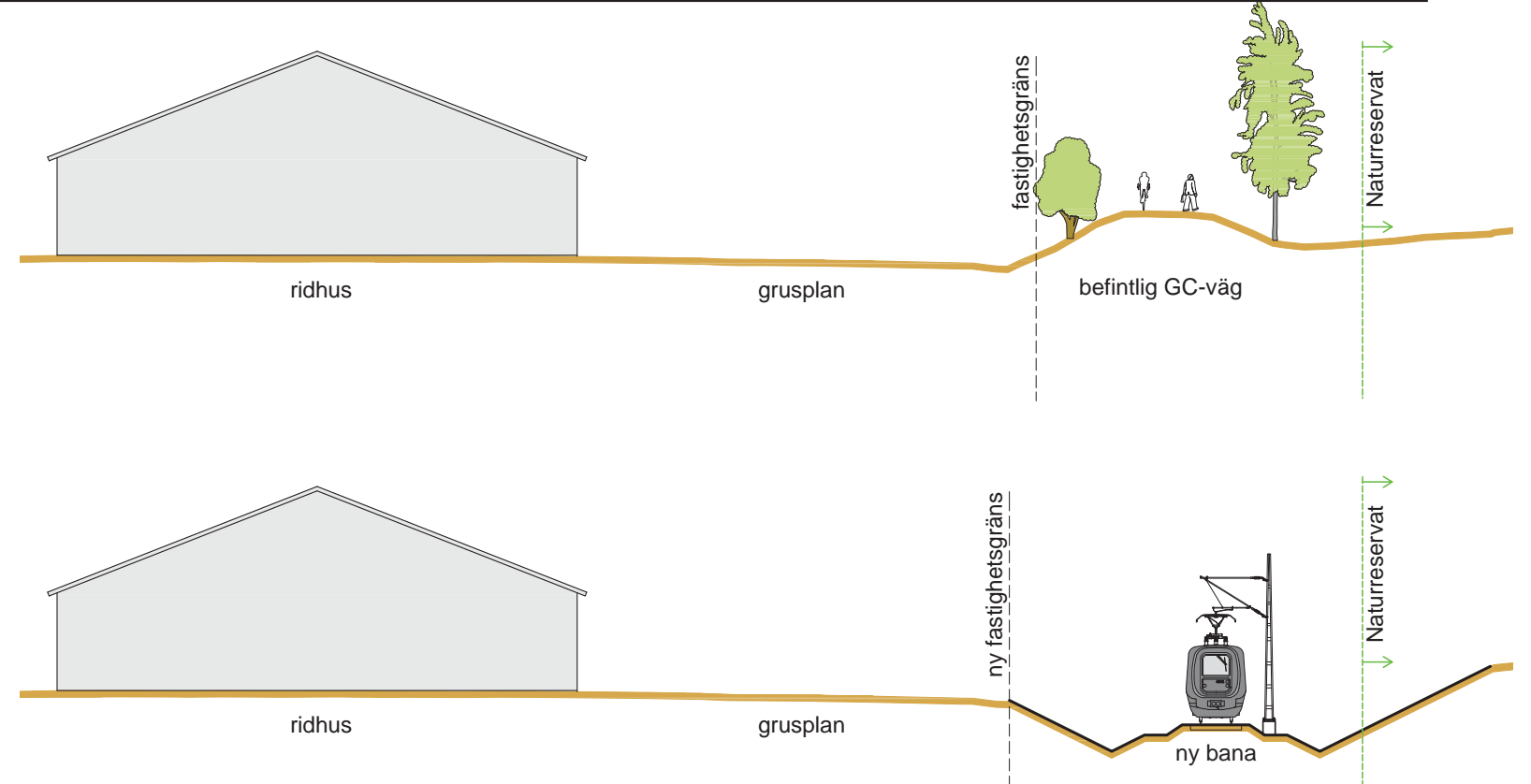


Figur 6.9 Sektion C-C: Den översta sektionen visar nuläget, den nedre förslag till utbyggnad. Sektionerna visar att den befintliga banvallen måste breddas något. Elsäkerhetszonen är inritad. Det blir 3 meter höga bullerplank på båda sidor, det är ej fastlagt om kontaktledningsstolparna står på östra eller västra sidan av spåret.

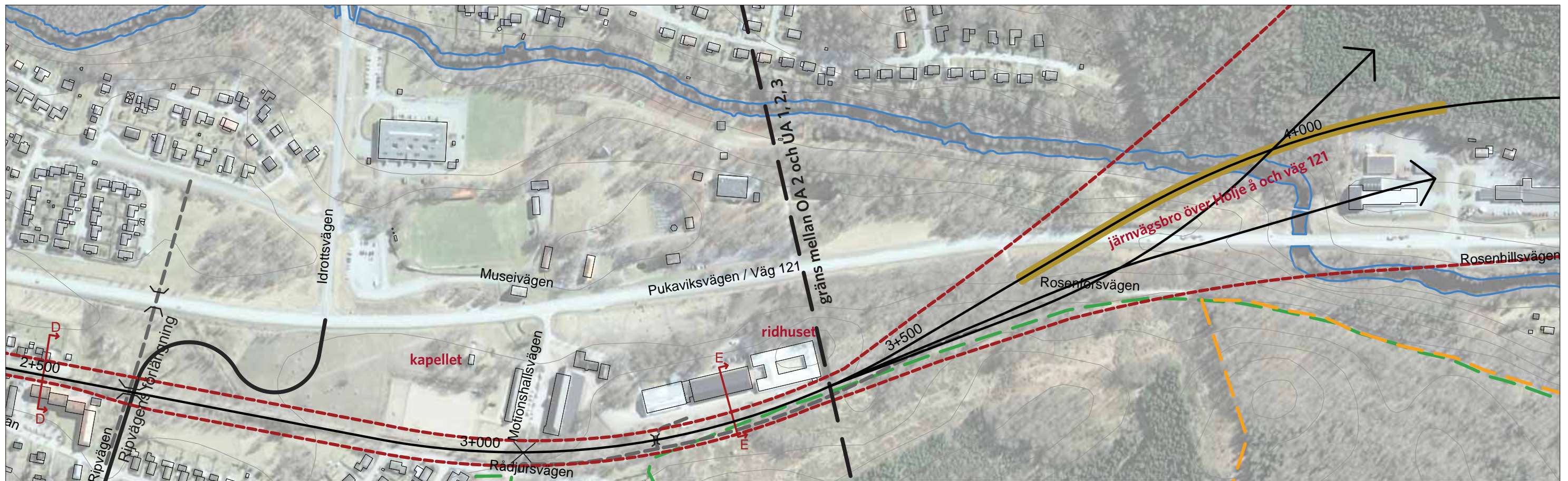




Figur 6.10 Sektion D-D: Den översta sektionen visar nuläget, den nedre förslag till utbyggnad. I denna sektion måste all vegetation tas bort.



Figur 6.11 Sektion E-E: Den översta sektionen visar nuläget, den nedre förslag till utbyggnad. I denna sektion måste järnvägen sänkas för att få en rimlig profil över väg 121. Den befintliga gång- och cykelvägen måste få en ny sträckning. Vegetation måste tas bort.



6.5 Korridorer Olofström - Blekinge kustbana

Nedan beskrivs korridorerna från ridhuset i Holje till anslutningen till Blekinge kustbana. På sträckan finns två avsnitt som blir gemensamma i alla alternativ; passagen över väg 121 och Holjeå och anslutningen till Blekinge kustbana, de beskrivs separat.

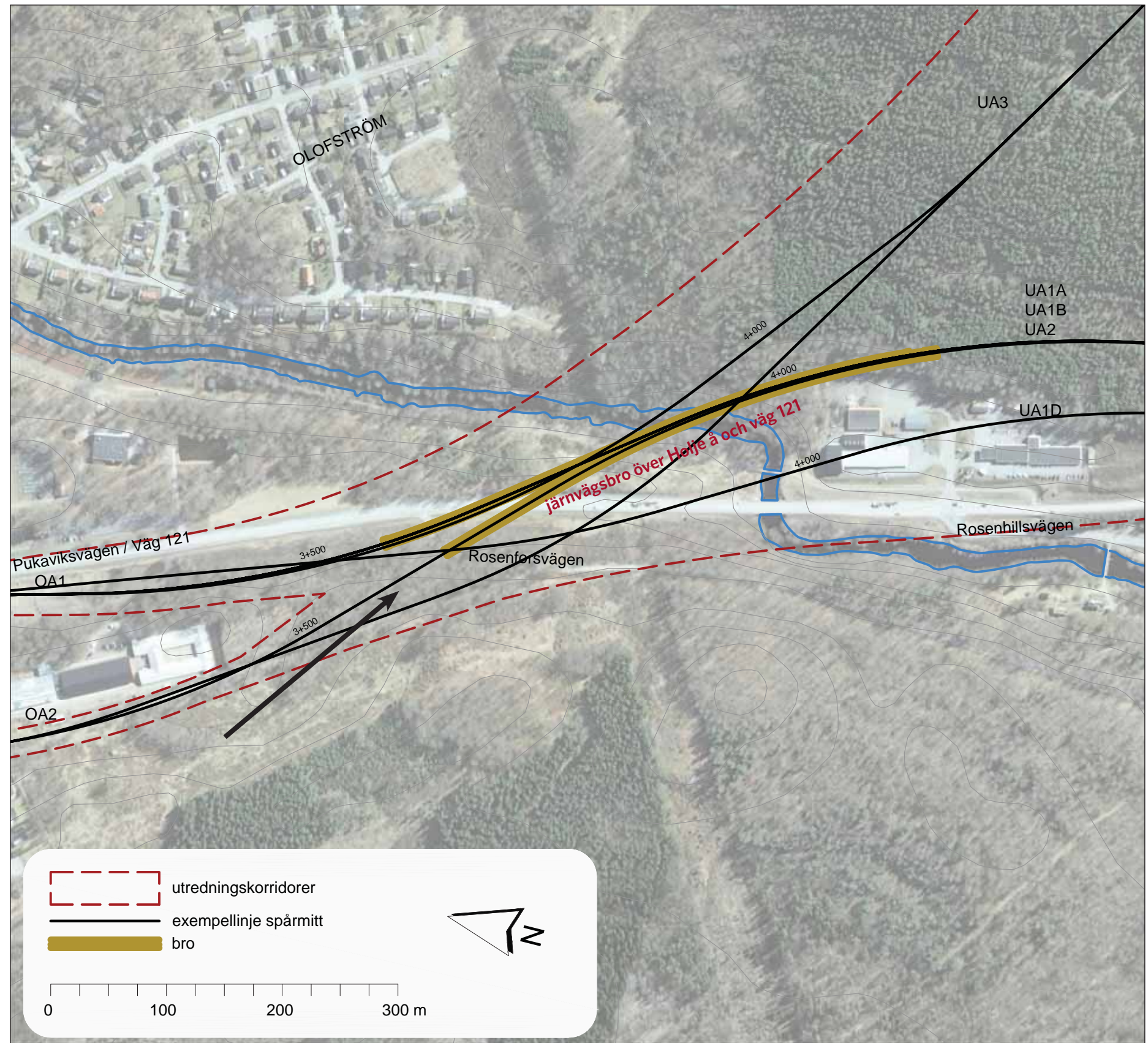
Passagen över väg 121 och Holjeån

Passagen omfattar sträckan från ridhuset till området vid Brocenter. I området finns en mängd olika möjligheter att korsa väg 121 och Holjeå. Viktiga parametrar är brolängd, korsningsvinkel och profilläge. I alla alternativen korsar järnvägen både det primära och sekundära skyddsområdet för Olofströms vattentäkt och placering av brostöden är viktiga.

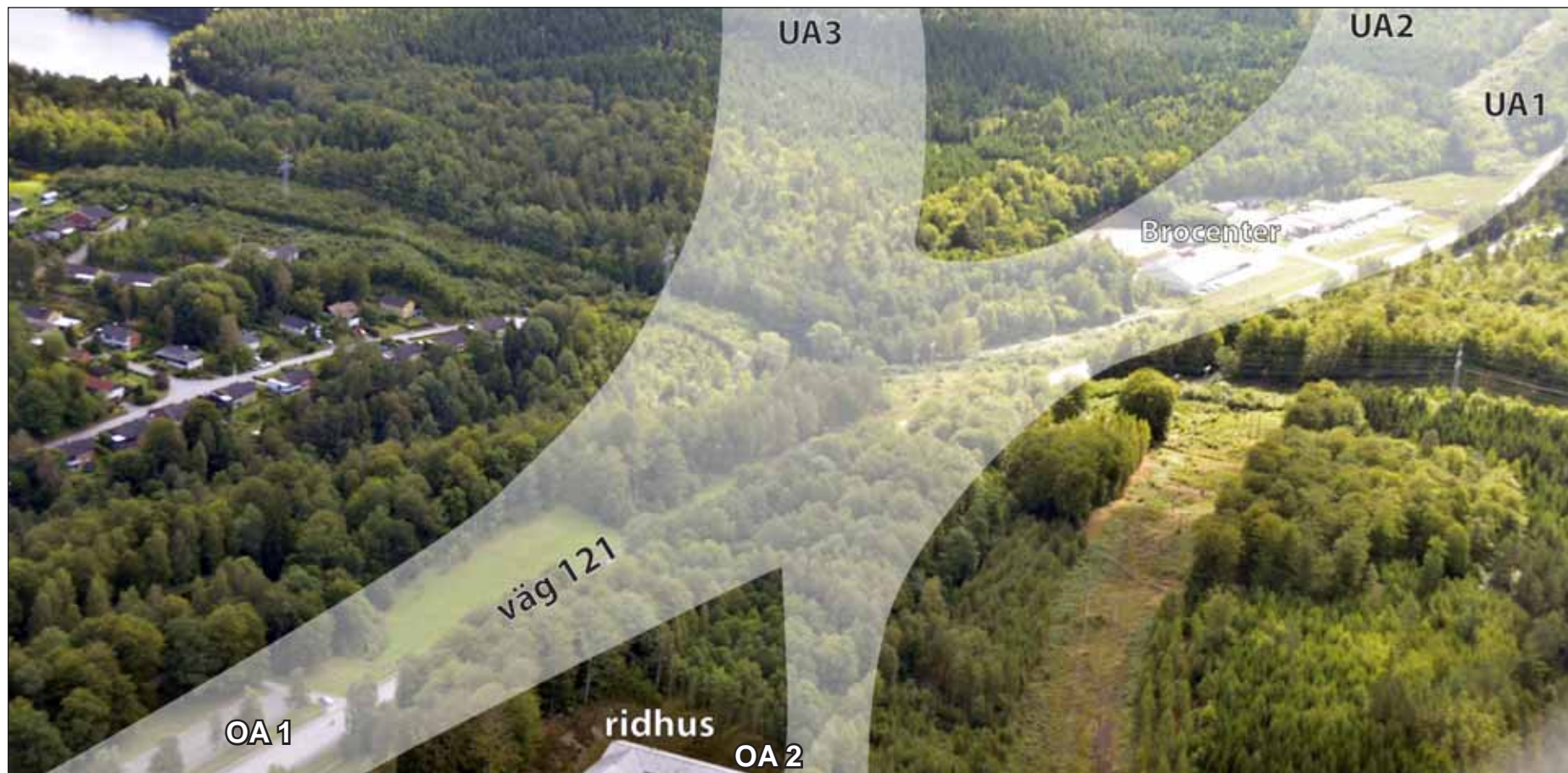
Från både OA 1 och OA 2 finns det möjlighet att fortsätta i UA 1,2 och 3. Bilden nedan visar några möjliga exempellinjer.

På nästkommande uppslag visas två möjliga brolösningar över väg 121 och Holjeån.

Broläge, banans profil och placering av brostöd för optimal lösning kommer att studeras vidare i nästa skede, de följande två broarna är exempel framtagna i detta skede för att illustrera korsningspunkten.



Figur 6.12 Utredningskorridorer över väg 121 och Holjeån, brosymbolen visar de två exempelbroar som redovisas på nästa uppslag. Pil visar fotoriktning för följande flygbild.



Figur 6.13 Flygbild över passagen över väg 121, kraftledningsgatan samt Holjeån sett norrifrån, se figur 6.11 för pil i fotoriktning.



Figur 6.14 Foto som visar passagen över väg 121, kraftledningsgatan och Holjeån.

Exempelbro ett

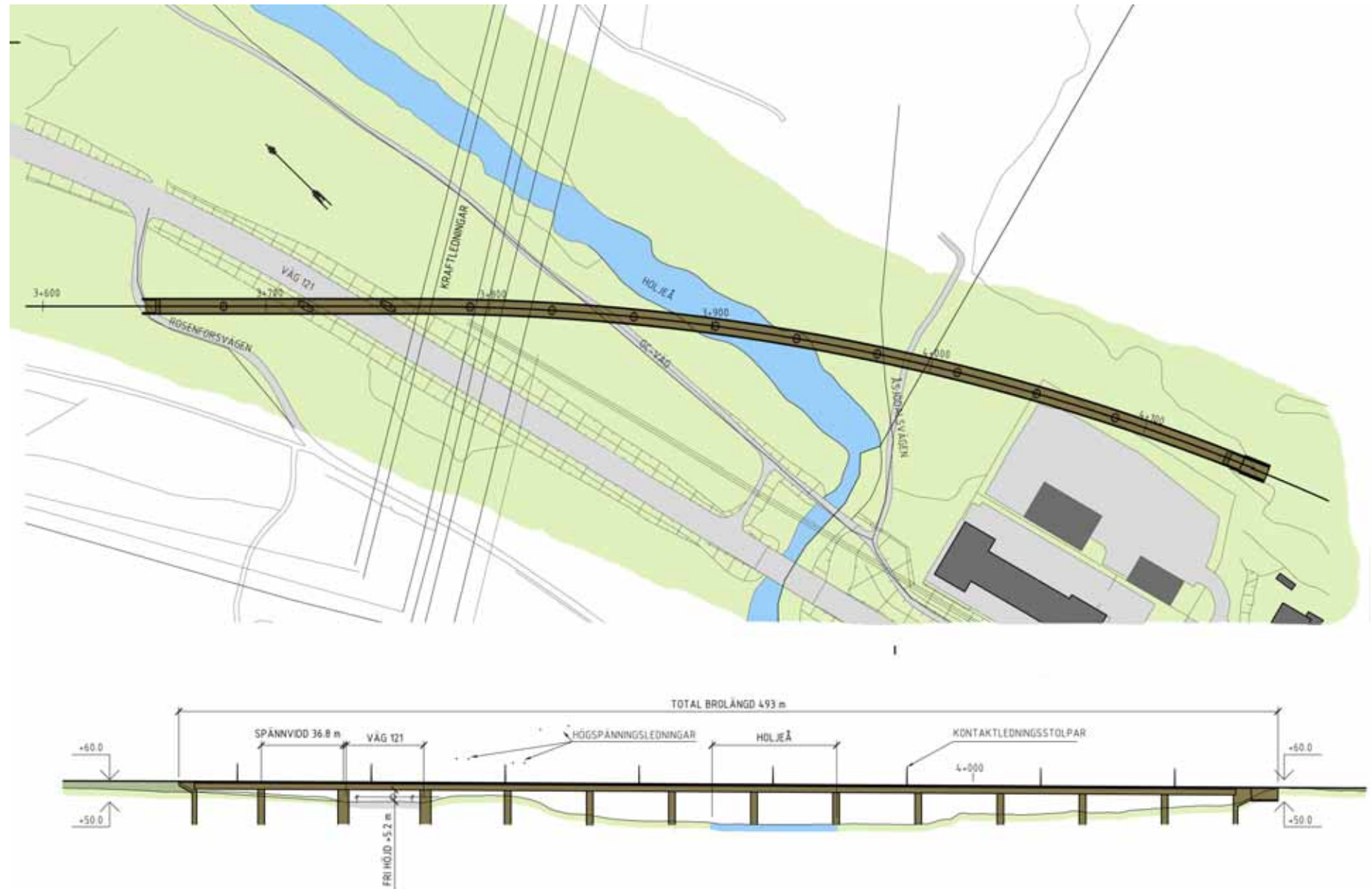
I detta exempel går järnvägen parallellt med väg 121 (OA 1) för att sedan successivt höjas och korsar väg 121 och Holjeå på en 540 meter lång bro. Exempellinjen går öster om Brocenter i huvudsak i nivå med befintlig mark. Brostöden ligger i Holjeås område. Brolägg, banans profil och placering av brostöd för optimal lösning kommer att studeras vidare i nästa skede, detta är ett exempel.



Figur 6.15 Broskiss för exempelbro ett. Plan överst, sektion underst.

Exempelbro två

I detta exempel går järnvägen på den befintliga banvallen (OA 2). Förbi ridhuset och natura 2000 området Halen går järnvägen i skärning. Den gång- och cykelväg som idag går i banvallens sträckning flyttas i sidled. Järnvägen viker av från den gamla banvallen och korsar väg 121 och Holje å på en 490 meter lång bro. Broläge, banans profil och placering av brostöd för optimal lösning kommer att studeras vidare i nästa skede, detta är ett exempel.



Figur 6.16 Broskiss för exempelbro två. Plan överst, sektion underst.

Alternativ Väst UA 1

Från Brocenter går järnvägen mot väg 121 och följer den fram till golfbanan där den viker av för att sedan gå i sydöstlig riktning mot Blekinge kustbana. Där järnvägen samordnas med väg 121 blir avståndet mellan dessa 10 – 50 meter beroende på höjdförhållandena och vägens geometri. Korridoren innefattar även väg 121 för att ge möjlighet att förlägga järnvägen i vägens sträckning och istället kunna flytta vägen något västerut om detta ger fördelar för miljön och omgivande bostäder. Delar av golfbanan ingår i korridoren eftersom det inte är säkert att intrång går att undvika på grund av järnvägens geometri. De södra delen av korridoren går i skogsområdet

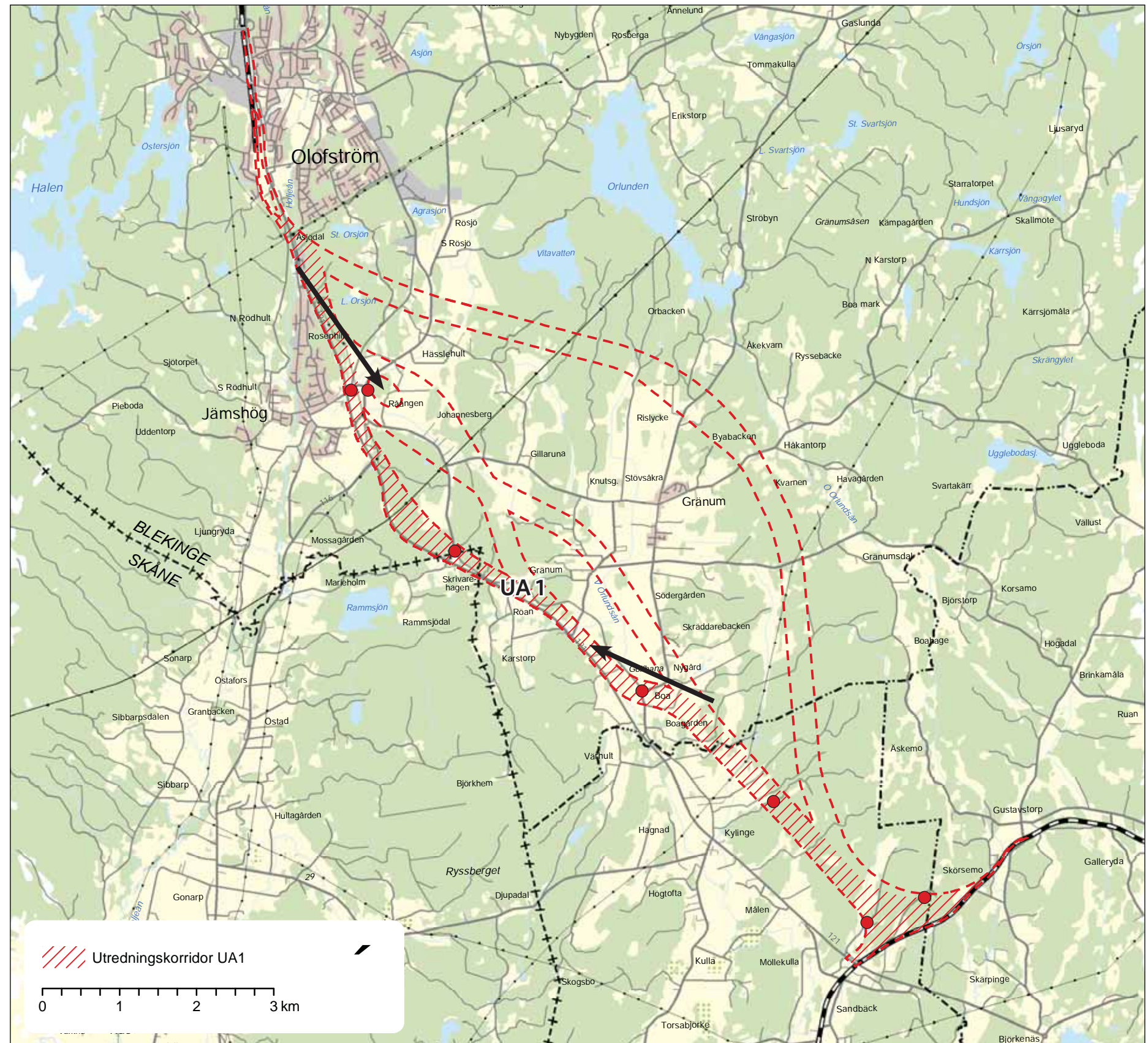
Nya planskilda korsningar föreslås för följande passager med järnvägen, schematiskt markerade med röda rundlar på kartan:

- Kyrkovägen
- Östra Ringvägen
- Axtorpsvägen
- Vid Boa
- I skogsområdet öster om Kylinge
- Två planskilda korsningar vid anslutningen till Blekinge kustbana

I övrigt kommer vägnätet att ses över längs hela sträckan och vägar som inte föreslås planskilda stängs och knyts samman med närmaste väg som blir planskild. Vidare har även lösningar för gång- och cykeltrafik översiktligt studerats.

I det öppna landskapet vid Gränum och Boa följer järnvägen i huvudsak befintlig marknivå. Större skärningar och bank finns på östra sidan av väg 121 i höjd med Jämshög och i skogsområdet öster om Kylinge och Blekinge kustbana. Över Västra Orlundsån behövs det troligtvis en bro med möjlig passage under, denna kommer då att ligga högre och blir ett blickfång i landskapet.

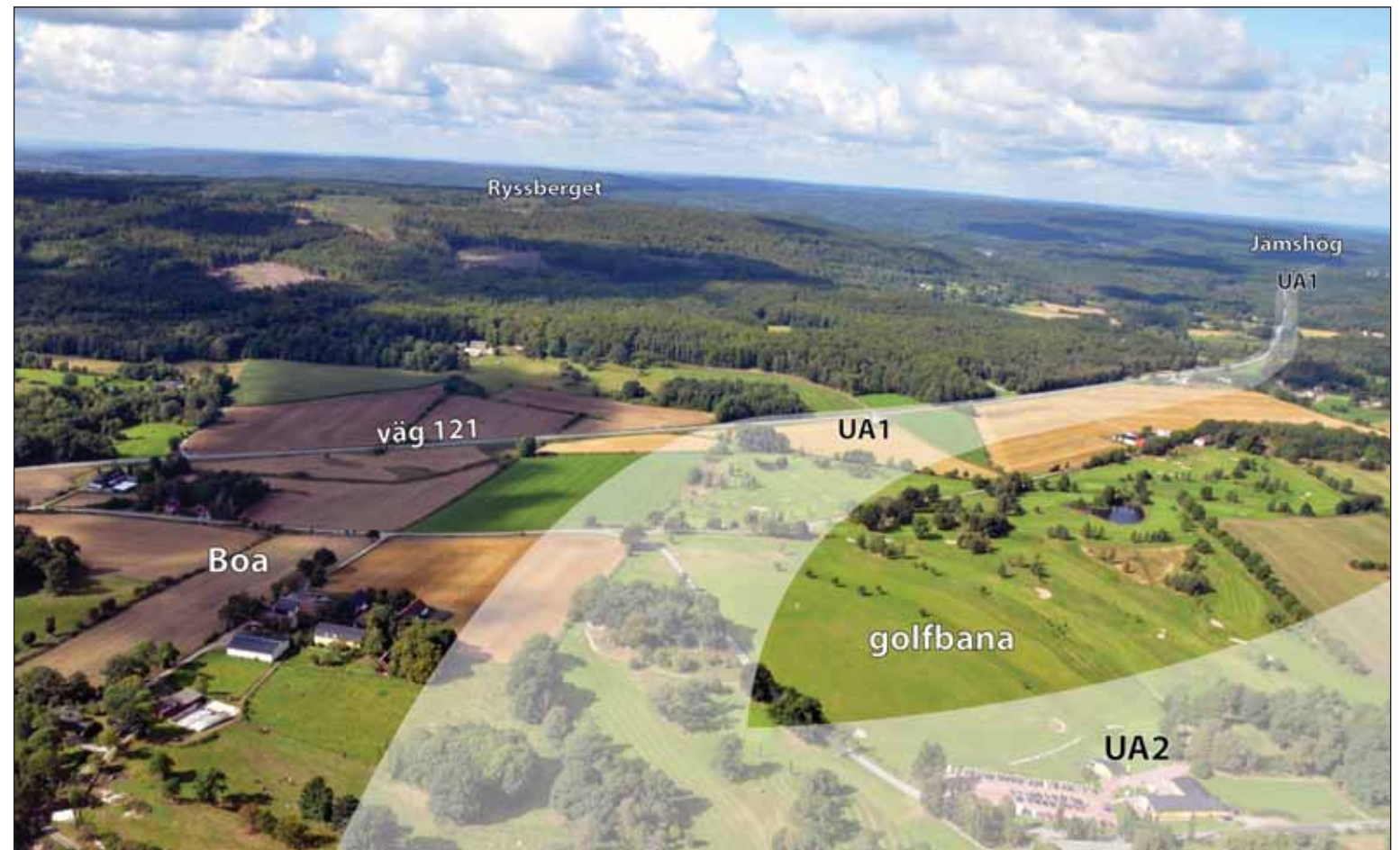
Mellan UA 1 och UA 2 finns en koppling strax norr om Röan som gör de båda alternativen möjliga att kombinera.



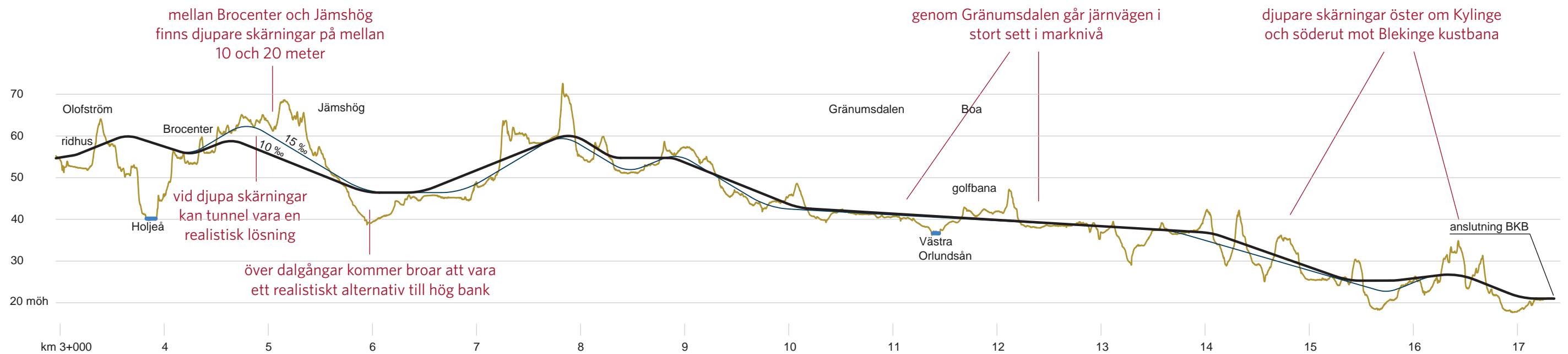
Figur 6.17 Utredningskorridor, alternativ väst - UA 1. Pilar visar fotoriktning för följande flygbilder.



Figur 6.18 Flygbild tagen norrifrån Jämshög, se figur 6.17 för pil i fotoriktning. UA 1 går längs med väg 121.



Figur 6.19 Flygbild tagen söderifrån mot golfbanan vid Boa och norrut mot Olofström, se figur 6.17 för pil i fotoriktning. UA 1 går längs med väg 121.



Figur 6.20 Profil för en exempellinje i UA 1, den bruna linjen är befintlig marknivå och de två svarta linjerna är föreslagen bana, den tjocka med 10 promilles lutning och den tunna med 15 promilles lutning.

Alternativ Mitt UA 2

Korridoren sammanfaller med UA 1 från Brocenter till strax norr om Kyrkovägen. Vid Kyrkovägen går korridoren i sydostlig riktning mot gården Råäng som antingen passeras på östra eller västra sidan. Järnvägen följer i huvudsak öppen mark mot Gränumsdalen som korsas i dalens centrala del. Vidare går järnvägen över Boa Golfklubb och söder mot Blekinge kustbana där korridoren sammanfaller med UA 1.

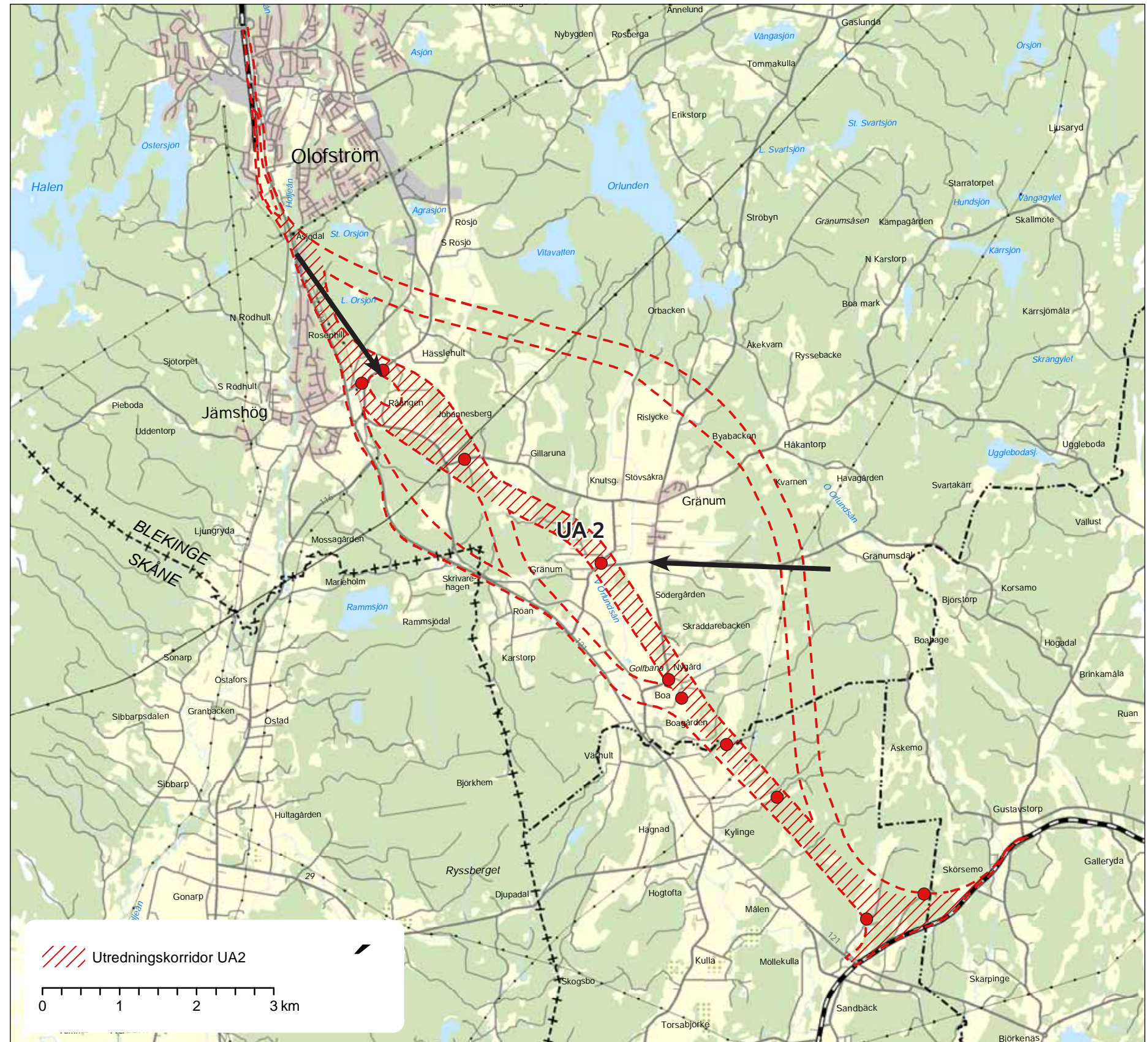
Nya planskilda korsningar föreslås för följande passager med järnvägen, schematiskt markerade med röda rundlar på kartan:

- Östra Ringvägen
- Gränumsvägen
- Axtorpsvägen
- Lundavägen/Stationsvägen
- Boa Nygårdsvägen
- Tre planskilda korsningar söder om Boa
- Två planskilda korsningar vid anslutningen till Blekinge kustbana

I övrigt kommer vägnätet att ses över längs hela sträckan och vägar som inte föreslås planskilda stängs och knyts samman med närmaste väg som blir planskild. Vidare har även lösningar för gång- och cykeltrafik översiktligt studerats.

I det öppna landskapet omkring Gränumsdalen följer järnvägen i huvudsak befintlig marknivå. Större skärningar och bank finns på östra sidan av väg 121 i höjd med Jämshög och i de skogspartier som passeras. Över Västra Orlundsån behövs det troligtvis en bro med möjlig passage under, denna kommer då att ligga högre och blir ett blickfång i landskapet.

Mellan UA 1 och UA 2 finns en koppling strax norr om Röan som gör de båda alternativen möjliga att kombinera.



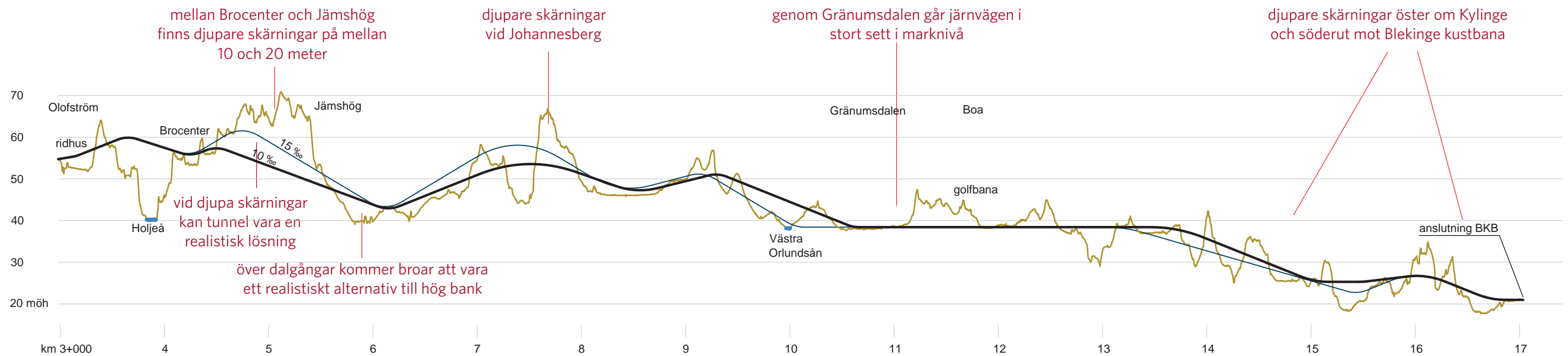
Figur 6.21 Utredningskorridor, alternativ mitt - UA 2. Pilar visar fotoriktning för följande flygbilder.



Figur 6.22 Flygbild tagen norrifrån Jämshög, se figur 6.22 för pil i fotoriktning. UA 2 viker av från väg 121 och går österut mot Råängen, Johannesberg och Grännum.



Figur 6.23 Flygbild tagen österifrån mot Grännum och västerut mot Jämshög, se figur 6.22 för pil i fotoriktning. UA 2 korsar tvärs över Gränumsdalen.



Figur 6.24 Profil för en exempellinje i UA 2, den bruna linjen är befintlig marknivå och de två svarta linjerna är föreslagen bana, den tjocka med 10 promilles lutning och den tunna med 15 promilles lutning.

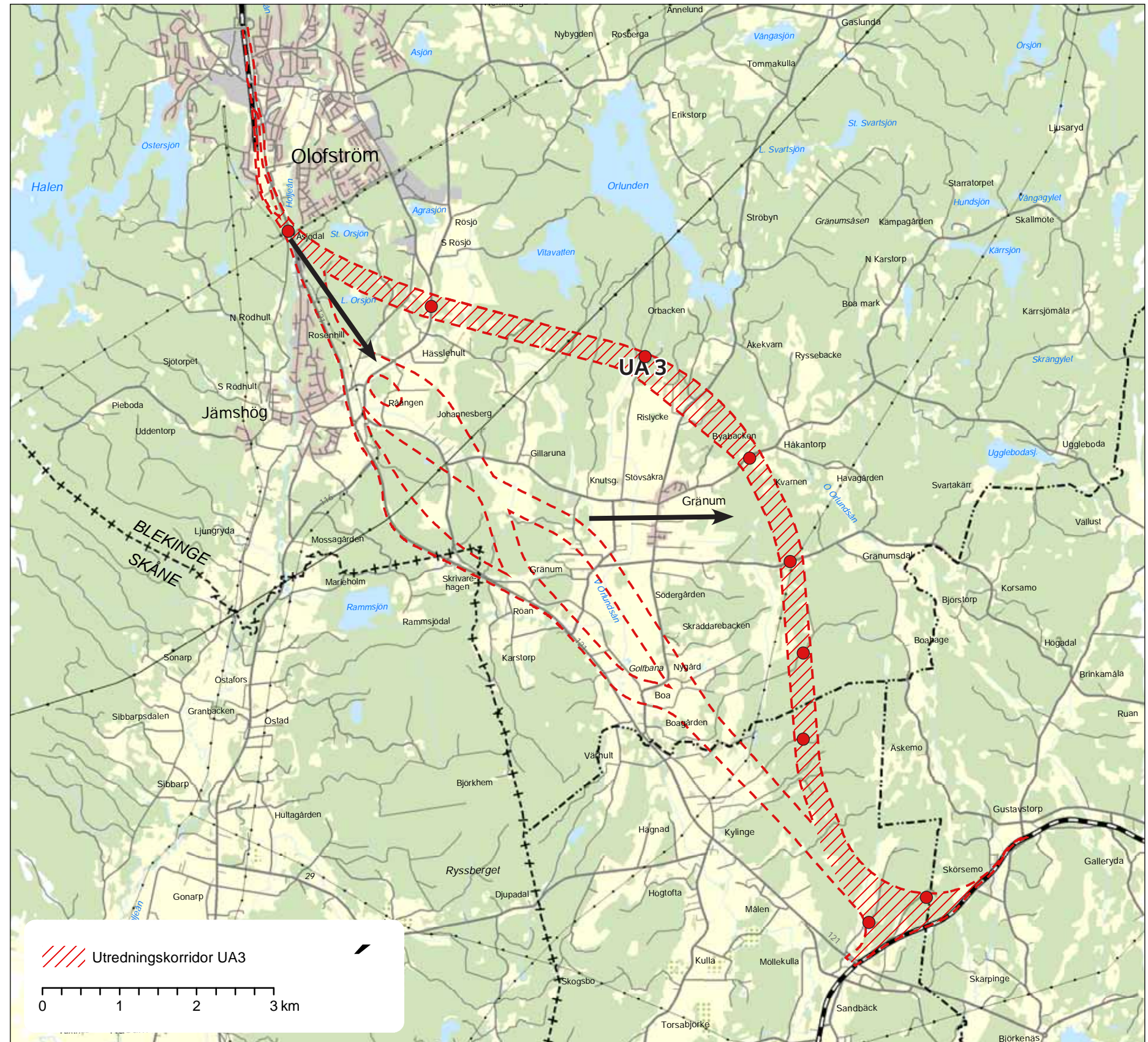
Alternativ Öst UA 3

UA 3 är utformat som ett "skogsalternativ" som undviker dalgångar med jordbruksmark. Från området vid Brocenter går järnvägen österut och går i skogsområdena öster om Gränum. Överlag är marken mycket kuperad och det är endast på kortare sträckor som järnvägen följer befintlig marknivå. Flera skärningar/bank är på 10 – 15 meter. Om järnvägen går mer än 8 – 10 meter över befintlig marknivå kan det vara mer ekonomiskt att bygga bro istället för bank. Den stora mängden skärningar och bank innebär också att järnvägen tar i anspråk en större yta mark jämfört med om den skulle gå i marknivå. Det har inte gått att hitta en profil som ger möjlighet till massbalans. Överskottet av massor minskar om lutningen på banan kan vara 15 promille istället för 10 promille.

Nya planskilda korsningar föreslås för följande passager med järnvägen, schematiskt markerade med röda rundlar på kartan:

- Gamla banvallen
- Östra Ringvägen
- Två planskilda korsningar vid Stövsåkravägen
- Rislyckevägen
- Håkantorpsvägen
- Gränumsdalsvägen
- Två planskilda korsningar i skogsområdena söder om Gränumsdalsvägen
- Två planskilda korsningar vid anslutningen till Blekinge kustbana

I övrigt kommer vägnätet att ses över längs hela sträckan och vägar som inte föreslås planskilda stängs och knyts samman med närmaste väg som blir planskild. Vidare har även lösningar för gång- och cykeltrafik översiktligt studerats.



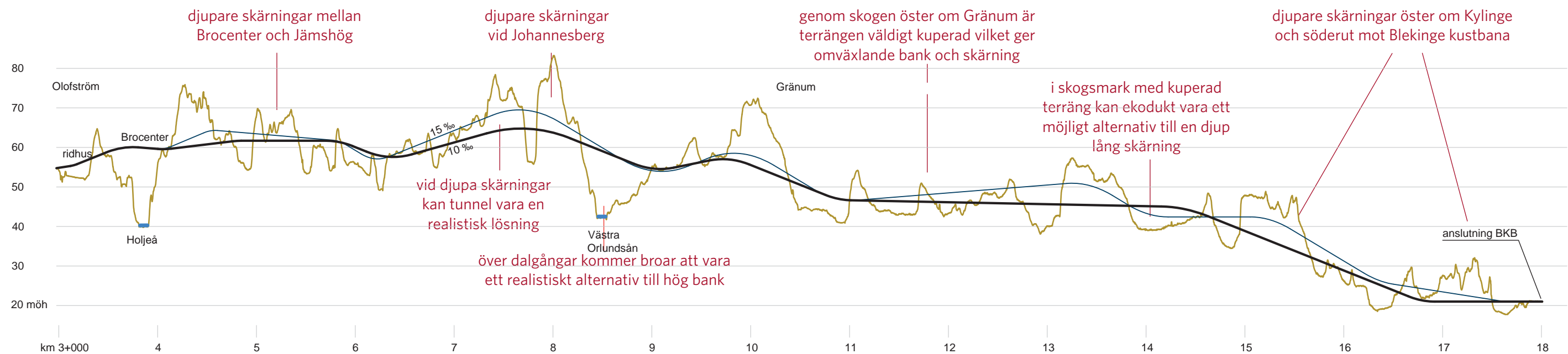
Figur 6.25 Utredningskorridor, alternativ öst - UA 3. Pilar visar fotoriktning för följande flygbilder.



Figur 6.26 Flygbild tagen norrifrån Jämshög, se figur 6.26 för pil i fotoriktning. UA 3 ligger i utkanten av bilden, särskilt från den andra två alternativen.



Figur 6.27 Flygbild tagen västerifrån från mot Gränum och västerut mot Jämshög, se figur 6.26 för pil i fotoriktning. UA 2 korsar tvärs över Gränumsdalen.



Figur 6.28 Profil för en exempellinje i UA 3, den bruna linjen är befintlig marknivå och de två svarta linjerna är föreslagen bana, den tjocka med 10 promilles lutning och den tunna med 15 promilles lutning.

Anslutning till Blekinge kustbana

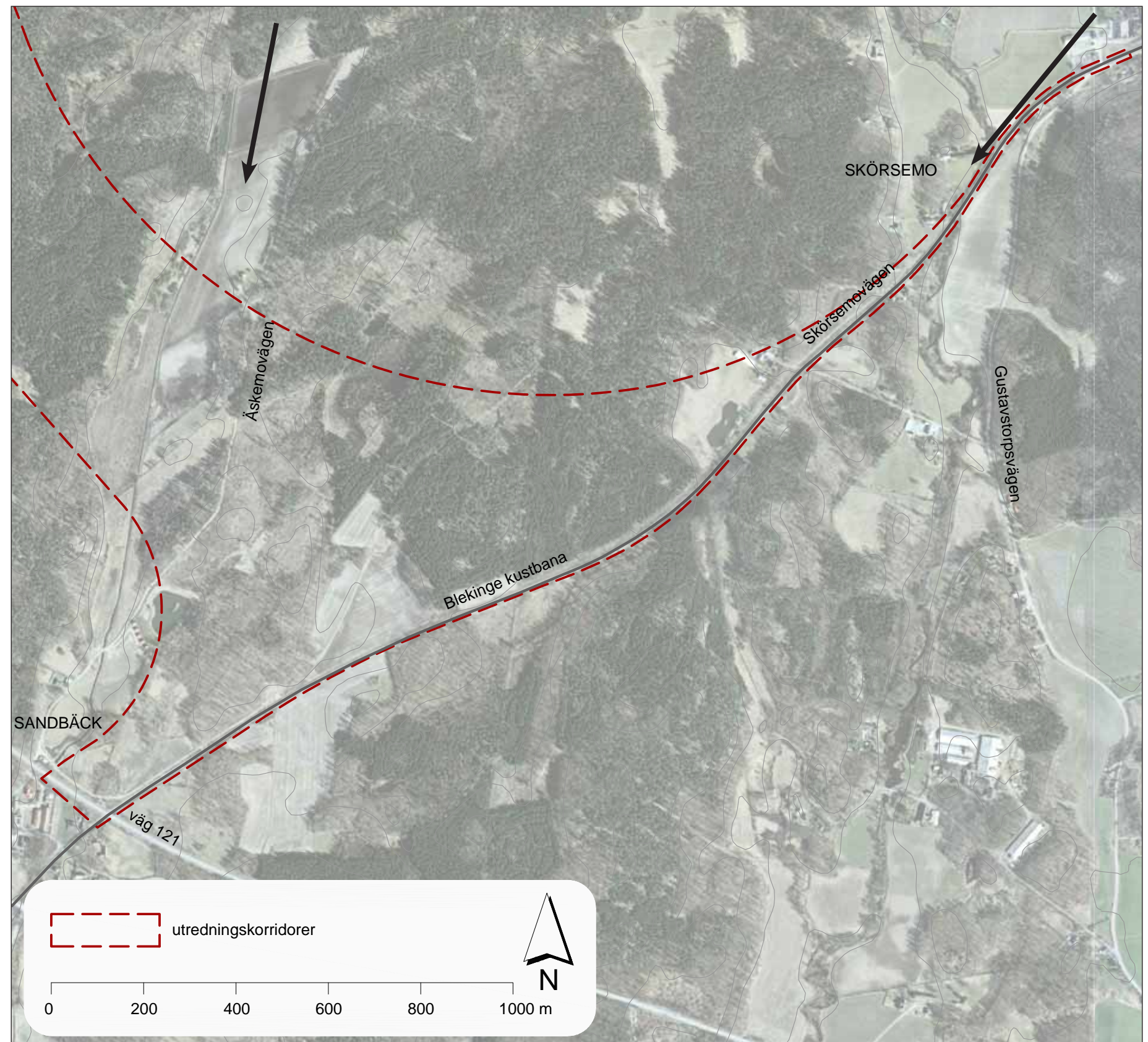
Anslutningen till Blekinge kustbana blir lika i alla alternativen. Sydostlänken ansluter i riktning mot Karlshamn. Ett triangelspår med snävare kurvradier ansluter i riktning mot Sölvesborg. Därmed bildas ett litet område som blir inneslutet av järnväg. Planskilda korsningar kommer att utföras för att möjliggöra åtkomst till det inneslutna området.



Figur 6.29 Flygbild tagen norrifrån mot där samtliga alternativ ansluter till Blekinge kustbana. Se figur 6.29 för pil i fotoriktning.



Figur 6.30 Flygbild tagen österifrån längs Blekinge kustbana, där samtliga alternativ ansluter. Se figur 6.30 för pil i fotoriktning.



Figur 6.31 Karta korridorerna anslutning till Blekinge kustbana. Pilar visar fotoriktning för följande flygbilder.