

## Reservation ang beslut om antagande av översiktsplan

Undertecknad reserverar sig mot kommunstyrelsens beslut ang antagande av översiktsplan till förmån för mitt yrkande om borttagande av reservat för triangel-förbigångsspår i områdesbeskrivningen för Berga samhälle av följande skäl:

- Det föreslagna reservatet går igenom och intill bostadsområdet vid Nygatan-Hagagatan och stänger in området i en järnvägstriangel vilket torde strida mot Miljöbalkens intentioner och strider mot avsikten i förordet till översiktsplanen hur kommunen vill att bebyggelsen bör rutvecklas och bevaras.
- I en arbetsPM från Trafikverket 2010-12-10 sägs att ett triangelspår öster om riksvägen som finns med i översiktsplanen "bedöms som mycket olämpligt i och med den låga tåghastigheten samt den stora påverkan på tätorten". Trots detta avspisande redan 2010 har kommunen med det i sitt reservat i översiktsplanen. De två andra alternativa dragningarna går betydligt längre västerut än vad förslaget i översiktsplanen gör. Det längst västerut börjar vid Frövi och landar i Lillsjödalen.
- I översiktsplanen hänvisas under rubriken Kommunikationer till gamla rapporter från Regionförbundet. I gällande regional transportplan för 2010-2021 nämns inte triangelspår i Berga.
- I Regionförbundets senaste utredningar om snabbtåg Kalmar-Stockholm 2011-04-18 och om godstrafik Nässjö-Oskarshamn, CARGOTO, 2012-04-18 ifrågasätts satsning på triangelspår förbi Berga.
- I Trafikverkets nyligen framlagda rapport till regeringen om transportsystemets behov och förslag på åtgärder för väg och järnväg fram till år 2025, med utblick mot år 2050, finns inte ett enda förslag till nybyggnad av järnväg i Kalmar län. Det innebär att förbigångsspår i Berga inte är aktuellt vare sig för person- eller godståg på Stångådalsbanan före 2050 enligt Trafikverkets senaste analys. Enda förslaget i rapporten är åtgärder för snabbussar Kalmar-Oskarshamn-Västervik-Norrköping med hänvisning till nuvarande långa restider med kollektivtrafiken.
- Däremot är möjligheterna större till reinvesteringar och förbättringar av befintliga spår. Här finns konkreta förslag till spårupprustningar, plankorsningsåtgärder m m för drygt 800 miljoner kr bara på Stångådalsbanan som är samhällsekonomiskt effektiva och tidsbesparande. Det föreslagna förbigångsspåret i Berga och nytt mötesspår i Högsby i stället för det som försvinner med förbigång Berga kostar tillsammans minst 130 miljoner för ett par minuters tidsvinst vilket inte går att motivera. Ett nytt mötesspår i Högsby finns över huvud taget inte nämnt i översiktsplanen.
- Ett förbigångsspår skulle förlänga restiden till Linköping med 13-18 minuter för resande från Oskarshamn och Berga.
- Trafikverket, som är högsta ansvarig myndighet för järnvägsutbyggnad, nämner inte med ett ord behov av förbigångsspår eller annan satsning på Stångådalsbanan i sitt yttrande över översiktsplanen. I stället betonar man vikten av att ta vara på möjligheter

med järnvägsanslutningar och attraktiva stationsmiljöer, något som i hög grad passar in på Berga station.

- Högsby kommun har förmånen att ha två stationer efter Stångådalsbanan och har därför all anledning att värna om Berga som station efter Stångådalsbanan för arbets- och studiependling. Med ett förbigångsspår faller Berga bort som station för Kustpilentågen efter Stångådalsbanan. Det rimmar illa med att Berga av Högsby kommun nu utsetts till satsningsort i länets serviceprojekt.
- Trots att frågan om förbifarter eller ändrade sträckningar av riksväg 34 utanför eller genom Högsby och Ruda varit aktuell har inga markreservat ansetts nödvändiga i översiktsplanens områdesbeskrivningar för Högsby och Ruda. Högsby kommun har här slagit vakt om fortsatt goda förutsättningar för handel i respektive samhälle genom fortsatt genomfartstrafik. På samma sätt är det viktigt att slå vakt om Bergas unika förutsättningar som station på såväl Stångådalsbanan som Bockabanan Oskarshamn-Nässjö.
- I översiktsplanens generella ställningstaganden ang Riksintressen för trafik m m sägs att väg- och gatunätet bör på sikt utformas så att befintliga plankorsningar med järnvägen kan ersättas med erforderliga planskilda korsningar. Ändå berörs inte med ett ord i översiktsplanen de stora problem med bomfällningar på 3 ställen i Högsby och 1 i Ruda som orsakar förseningar och stopp i trafiken för åtskilliga person- och lastbilar per dygn på riksväg 34 och 37.

  
Raymond Asp

 