

PLANBESKRIVNING

Olofströms bangård, Sydostlänken

Olofströms kommun, Blekinge län

Järnvägsplan, Granskningshandling

2025-10-23

Ärendenummer TRV 2022/107463



Trafikverket

Postadress: Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Planbeskrivning

Författare: Tyréns Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-10-23

Ärendenummer: TRV 2022/107463

Uppdragsnummer: 179876

Version: 1.0

Kontaktperson: Therese Höggårdh, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	7
2.1.	Bakgrund	7
2.2.	Ändamål, projektmål och hållbarhetsmål	7
2.3.	Planläggningsprocessen	9
2.4.	Tidigare utredningar och beslut	9
2.5.	Angränsande planering	11
3	Avgränsningar	12
3.1.	Geografisk avgränsning	12
3.2.	Tidsmässig avgränsning	12
4	Förutsättningar	13
4.1.	Järnvägens funktion och standard	13
4.2.	Trafik och användargrupper	13
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling	15
4.4.	Stads- och landskapsbild	16
4.5.	Miljö och hälsa	17
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar	22
4.7.	Riksintressen	24
4.8.	Miljökvalitetsnormer	26
4.9.	Naturresurser	27
4.10.	Klimatpåverkan	27
5	Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv	28
5.1.	Val av lokalisering	28
5.2.	Val av utformning	29
5.3.	Bortvalda alternativ	34
5.4.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	36
6	Effekter och konsekvenser av projektet	37
6.1.	Trafik och användargrupper	37
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling	37
6.3.	Stads- och landskapsbild	38
6.4.	Miljö och hälsa	38
6.5.	Naturresurser	40
6.6.	Klimatpåverkan	41
6.7.	Samhällsekonomisk bedömning	41

6.8.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	41
6.9.	Påverkan under byggnadstiden	41
7	Samlad bedömning	45
7.1.	Ändamål, projektmål och hållbarhetsmål	45
7.2.	Transportpolitiska mål	45
7.3.	Nationella miljökvalitetsmål och Trafikverkets målbild för 2030	45
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	47
8.1.	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler	47
8.2.	Överensstämmelse med miljökvalitetsnormer	48
8.3.	Överensstämmelse med miljöbalkens hushållningsbestämmelser	48
9	Markanspråk och pågående markanvändning	50
9.1.	Ny järnvägsmark med äganderätt (J+J, Vi)	51
9.2.	Ny järnvägsmark med servitutsrätt (Js)	51
9.3.	Markanspråk med tillfällig nyttjanderätt (T)	52
9.4.	Inlösen och förvärv av fastigheter eller byggnad	52
10	Fortsatt arbete	53
10.1.	Miljöprovningar	53
11	Genomförande och finansiering	55
11.1.	Formell hantering	55
11.2.	Detaljplaner	56
11.3.	Genomförande	56
11.4.	Finansiering	57
12	Underlagsmaterial och källor	58
12.1.	Underlag till järnvägsplanen	58
12.2.	Källor	58

1 Sammanfattning

Sydostlänken är en planerad järnvägsförbindelse mellan Älmhult och Blekinge kustbana. För att kunna hantera både ökad godstrafik och persontågstrafik planerar Trafikverket för att bygga om och bygga till Olofströms bangård.

Järnvägsplanen för Olofströms bangård omfattar ett nytt angöringsspår för in- och utfart till Olofström övre, en ny godsbangård mitt på sträckan samt en ombyggnad av Olofström nedre för bland annat en mellanplattform för resandeutbyte med plattformsförbindelse till planerat nytt stationsområde. Den nya utformningen av Olofström nedre innebär att det anläggs två huvudspår för bangården och ett ankomst- och avgångsspår till de befintliga industrispåren. Strax söder om Västra Storgatan anläggs en järnvägsbro över Volvos södra entré till fabriken för att möjliggöra breddning av spårområdet utan att stänga entrén. En stödkonstruktion anläggs i kanten av Holjeån för att ge plats åt de nya bangårdsspåren. Övriga byggnadsverk är en gångbro över Vilshultsån norr om angöringsspåret samt en ny vägbro som ersätter befintlig bro över Vilshultsån vid Skrapshövågen. Hela sträckan elektrifieras och förses med nytt signalsystem. Från den södra delen av den nya godsbangården och längs en cirka 1 kilometer lång sträcka söderut planeras en profilsänkning av Olofströmsbanans befintliga spår.

Länsstyrelsen i Blekinge län beslutade 2 april 2024 att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, och en miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram till järnvägsplanen. Miljökonsekvenserna av de planerade åtgärderna sammanfattas i denna planbeskrivning.

Sydostlänken och den aktuella järnvägsplanen överensstämmer med Olofströms kommuns översiktsplan, men strider mot tio gällande detaljplaner. Olofströms kommun avser ersätta berörda delar av de aktuella detaljplanerna med en eller flera nya detaljplaner och arbetet med detta är igångsatt.

Elektrifiering, utökad trädsäkring och stängsling påverkar stads- och landskapsbilden längs hela planförslaget. Anläggande av bullerskyddsvall- och skärm vid Norra Holje bedöms innebära förlorade utsikter och brutna siktlinjer. Små till måttliga negativa konsekvenser bedöms uppstå för stads- och landskapsbilden.

De kulturhistoriska värdena är kopplade till vattendragen, Olofströms framväxt som bruksort samt den befintliga järnvägen. Planförslaget bedöms öka järnvägens dominanta inslag i stads- och landskapsbilden. Den del av Holjeån som går parallellt med järnvägen vid Olofströms nedre blir mindre synlig. Det befintliga stationshuset med tillhörande magasinsbyggnad rivs. Planförslaget medför sammantaget små negativa konsekvenser för kulturmiljövärden, och det är positivt att personresor kan återupptas på den historiskt viktiga järnvägssträckan.

Projektet medför vissa förluster av värdefulla naturmiljöer. Möjlig kompensation för ianspråktagande av småvatten som omfattas av generellt biotopskydd bedöms kunna skapas. Ingen påverkan bedöms uppstå på Holje naturreservat och Natura 2000-område. Störst negativa effekter bedöms uppstå till följd av intrång i de skogliga biotopskyddsområdena. Små negativa konsekvenser bedöms uppstå av trädsäkringen för naturvärdena i Vilshultsån. I Holjeån bedöms små till måttliga negativa konsekvenser uppstå.

Gällande rekreation och friluftsliv bedöms upplevelsevärdena utmed planförslaget främst påverkas av ökat trafikbuller och järnvägsanläggningens barriäreffekt bedöms öka något längs sträckan i och med stängning av plankorsning vid Norra Holje. Anläggandet av en stödkonstruktion längs Holjeån kräver rivning av befintlig gång- och cykelväg längs ån.

Planförslaget innebär att riktvärden för buller överskrids för 44 bostadsbyggnader. Utöver bullerskyddsskärm och bullerskyddsvall vid Norra Holje erbjuds 38 fastighetsägare fastighetsnära

bullerskyddsåtgärder. Gällande riktvärden för vibrationer och elektromagnetiska fält bedöms dessa inte överskridas. Ur ett barnperspektiv bedöms projektet gynna barns säkerhet och tillgänglighet, särskilt då järnvägsanläggningens stängsel förlängs och persontrafik möjliggörs. Under byggskedet kan dock rörelsemönster, linjetrafik och orienterbarheten minska i Olofström tätort.

Projektet kräver intrång i skogsmark till följd av trädsäkring och ny järnvägsanläggning. Vid Norra Holje blir den befintliga jordbruksmarken uppdelad, vilket leder till sämre arrondering. Inga konsekvenser bedöms uppstå av projektet för Lilla Holje grundvattentäkt och dess vattenskyddsområde. Påverkan på vägtrafiken blir generellt liten men stängningen av plankorsningen i Norra Holje innebär försämrad tillgängligheten för närboende, även till närliggande busshållplats. Delar av järnvägsbanan kommer behöva stängas av under en längre period, vilket påverkar järnvägstrafiken negativt. Under delar av tiden kan godshanteringen lösas genom tillfälliga spår vid Olofström övre.

Inom eller i närheten av planområdet finns områden som är av riksintresse för kommunikationer och för totalförsvaret samt Natura 2000-området Holje och överlappande naturreservatet Holje. Ingen påtaglig skada bedöms uppstå på något riksintresse, Natura 2000-området eller naturreservatet. Möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormer för vattenkvaliteten i Vilshultsån och Holjeån begränsas inte av de planerade åtgärderna.

Järnvägsplanen innebär intrång i objekt som omfattats av generellt biotopskydd och i område som omfattas av bestämmelser om strandskydd. Kravet på dispenser för åtgärder inom biotoper och strandskydd undantas genom järnvägsplanen. Dispens kommer att sökas för intrång i två skogliga biotopskyddsområden, och ansökan om tillstånd för eller anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken blir aktuellt för vissa av de planerade arbetena inom vattenområden för Vilshultsån och Holjeån.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

Trafikverket planerar för att elektrifiera och bygga om bangården i Olofström. Åtgärden ingår i Trafikverkets program för Sydostlänken, som är en planerad järnvägsförbindelse mellan Älmhult och Blekinge kustbana. Programmet omfattar, förutom Olofströms bangård, upprustning och elektrifiering av befintlig järnväg Älmhult-Olofström, nya mötesspår Älmhult-Olofström, resandeutbyte i Lönsboda och Vilshult, ny järnväg Olofström-Blekinge kustbana samt åtgärder på Blekinge kustbana och i Karlshamn.

Olofströms bangård består i dagsläget av de två bangårdsdelarna Olofström övre som ligger norr om Olofströms tätort, samt Olofström nedre som ligger vid Olofströms gamla stationsområde, se figur 1. För att kunna hantera både ökad godstrafik och persontågstrafik som förväntas tillkomma när Sydostlänken byggs ut behöver Olofströms bangård byggas om och byggas till. Trafikverket planerar av den anledningen för anläggande av ett så kallat angöringsspår till Olofström övre, en ny godsbangård samt plattform för resandeutbyte. Hela järnvägsanläggningen ska dessutom elektrifieras och signalsystemet ska bytas ut vid Olofström nedre. I figur 1 visas en översikt över planerade åtgärder inom projektet för Olofströms bangård.

2.2. Ändamål, projektmål och hållbarhetsmål

Ändamål och projektmål tas fram i projekts inledande skede och används för att styra projektet samt följa upp hur väl projektet uppfyller de uppsatta målen. Ändamål beskriver vad som ska uppnås i projektet samt vilka behov och problem som ska lösas, med koppling till de transportpolitiska målen (se kap 7.2). Projektmål ska precisera hur anläggningen ska utföras för att ändamålet ska tillgodoses. Utöver ändamål och projektmål har även projektspecifika hållbarhetsmål tagits fram.

2.2.1. Ändamål

Projektets ändamål är att bidra till näringslivets utveckling i sydöstra Sverige genom att effektivisera befintlig och framtida godshantering i Olofström. Projektet ska också möjliggöra genomgående godsflöden i Olofström samt bidra till samhällsutveckling och arbetsmarknadsförstoring genom att ge förutsättningar för resandeutbyte med persontrafik i Olofström.

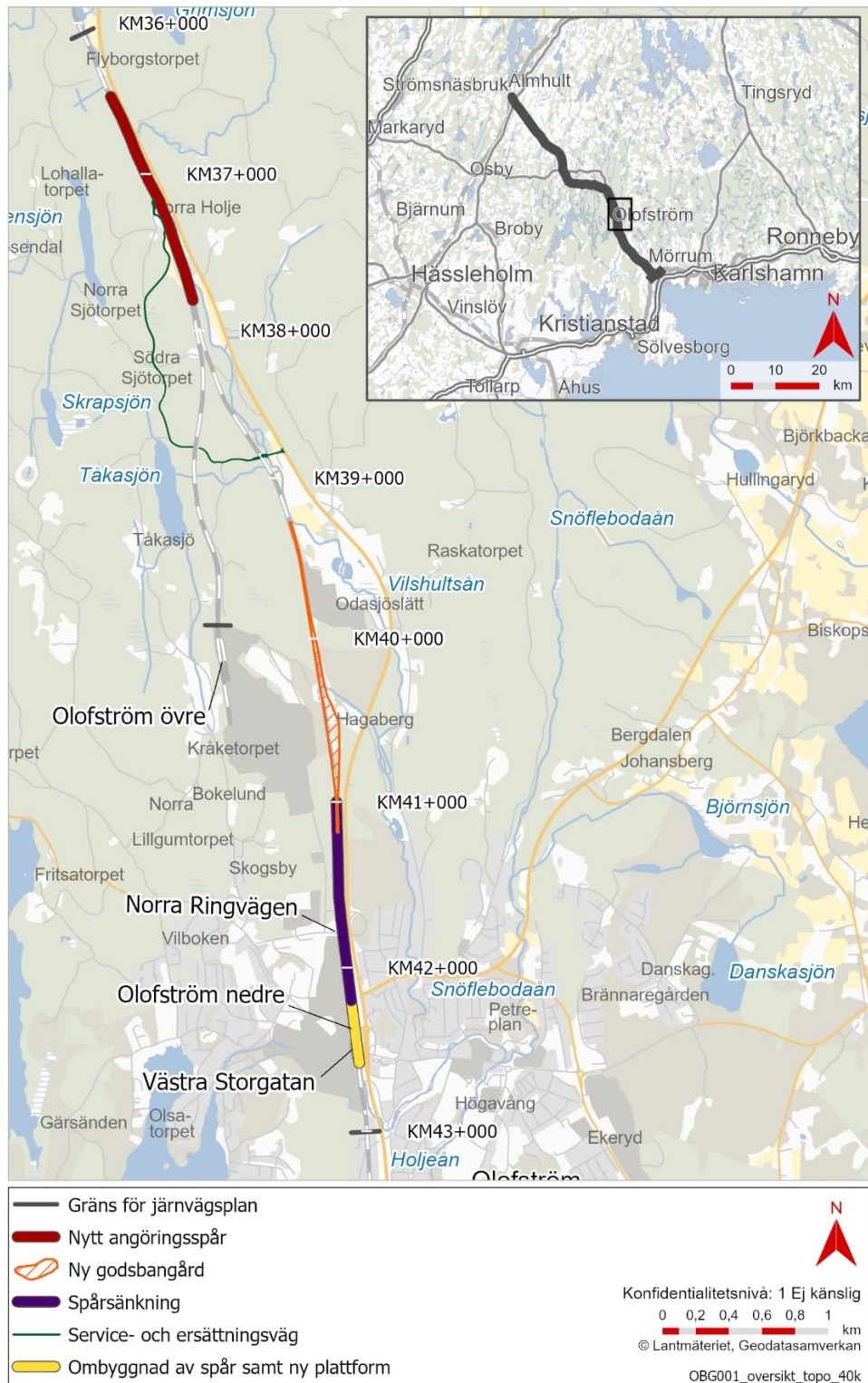
2.2.2. Projektmål

- Placering av ny bangård ska göras utifrån tekniska förutsättningar samt lokala förutsättningar avseende natur- och kulturmiljö, rekreation, barriäreffekter och buller.
- Den nya godsbangården ska vara elektrifierad och fjärrstyrd samt ha längre uppställningsspår än i dagsläget.
- Godsbangården ska ha god tillgänglighet för järnvägsoperatörer.
- Befintlig järnvägstrafik till verksamhetsområden och trafik på allmänna vägar ska upprätthållas i möjligaste mån under byggtiden.

2.2.3. Hållbarhetsmål

- Projektet ska genomföra skyddsåtgärder för att minska negativ påverkan på djurs möjligheter att röra sig förbi järnvägsanläggningen samt annan negativ påverkan på växt- och djurlivet. Projektet ska kompensera för den negativa påverkan som uppstår på biologisk mångfald i form av förlust av biotoper eller annan negativ påverkan.

- De som använder transportsystemet och de som har det som sin arbetsplats ska uppleva det tryggt att använda och vistas i. Trafikverket ska arbeta aktivt med arbetsmiljöfrågor och tillgänglighetsfrågor redan från tidigt skede.
- Projektet ska arbeta aktivt med återanvändning av material inklusive men inte enbart massor.



Figur 1. Planområde och illustration av projektet. Den infällda kartan i övre högra hörnet visar Sydostlänkens sträckning markerat i svart samt projektets placering inom Sydostlänken markerad med en ruta.

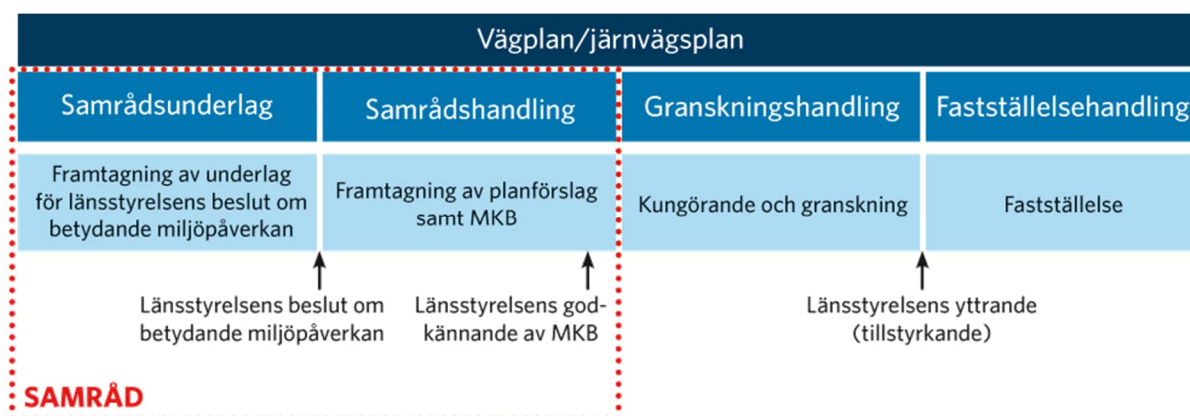
2.3. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *väg- eller järnvägsplan*. Processen illustreras i figur 2.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Processens varaktighet beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett *samrådsunderlag* som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Om så är fallet ska en *miljökonsekvensbeskrivning* (MKB) tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I andra fall ska en *miljöbeskrivning* tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket färdigställer den. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först därefter kan Trafikverket påbörja byggnationen.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.



Figur 2. Illustration av Trafikverkets planläggningsprocess.

2.4. Tidigare utredningar och beslut

2.4.1. Olofströms bangård

Samrådsunderlag

Under hösten 2023 togs ett samrådsunderlag fram som utgjorde underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. I samrådsunderlaget beskrevs övergripande förutsättningar inom ett utredningsområde runt planerade åtgärder inom projektet. Tre alternativa placeringar av ny godsbangård beskrevs: utredningsalternativ 1 (UA1), utredningsalternativ 2 (UA2) och utredningsalternativ 3 (UA3). Trafikverkets egen bedömning var att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eftersom det kommer påverka natur- och kulturmiljö samt befintlig markanvändning i form av skogsbruk och tätbebyggt område.

Beslut om betydande miljöpåverkan

Den 2 april 2024 beslutade Länsstyrelsen i Blekinge län att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen pekade i sitt beslut på följande: det finns en stor risk för påträffande av föroreningar både till följd av järnvägen samt omkringliggande industrier och förorenade områden.

2.4.2. Sydostlänken

Systemanalys och framtida trafikeringsciffror

2013 togs en systemanalys fram för att bedöma framtida trafikeringsunderlag utifrån olika utvecklingsscenarier för sydöstra Sverige (Trafikverket, 2013[a]). Eftersom hamnarna i regionen har avgörande betydelse för hur mycket gods som kan komma att transporteras på landinfrastrukturen byggde de fyra utredda scenarierna på olika fördelningar av hamnvolymer mellan hamnarna år 2030. Slutsatsen i systemanalysen blev en bedömning att 20 godståg kan komma att transporteras på sträckan Olofström-Blekinge kustbana år 2030.

Trafikprognoser i form av så kallade basprognoser tas fram av Trafikverket vartannat år. Dessa tas fram med hjälp av beräkningsmodeller. I den senaste basprognosen för år 2040 antas sex godståg per dygn trafikera på sträckan Olofström-Blekinge kustbana, färre än de 20 godståg som antogs i systemanalysen. Sydostlänken är dock en systemförändrande åtgärd och Trafikverket bedömde därför att basprognosen behövde ses över och korrigeras med mer underbyggda prognosbedömningar.

Av den anledningen har även en efterfrågeprognos för godstågstrafiken på Sydostlänken år 2040 tagits fram (AFRY, 2021). I den har totalt 27 företag intervjuats om hur deras användning av Sydostlänken skulle kunna se ut. Bland de intervjuade företagen finns både varuägare, transportföretag och hamnar. För att bedöma flöden på Sydostlänken år 2040 har dels företagens egna bedömningar beaktats, dels företagens uppgifter om befintliga volymer uppräknat med Trafikverkets tillväxttal.

Den sammanvägda bedömningen är att tidigare bedömningar av Sydostlänkens funktion i järnvägssystemet kan bekräftas. Med Sydostlänken skapas en effektiv transportkorridor som medför att trafik kan föras över från väg till järnväg och dessutom avlasta Södra stambanan samt skapa större flexibilitet i järnvägssystemet. Sydostlänken, Olofström-Blekinge kustbana, ska därmed kapacitetsmässigt dimensioneras för 20 godståg per dygn.

Kapacitetsanalys av Sydostlänken

Kapacitetsanalys av Sydostlänken (Trafikverket, 2019a) genomfördes i syfte att sammanfatta de trafikala kraven på den nya anläggningen utifrån tidigare utredningar. En särskild analys gjordes även av utformningen av Olofströms bangård. I utredningen konstateras att bangården måste anpassas för trafikutbyte av både godstrafik och persontrafik och att det krävs ett nytt angöringsspår till Olofström övre för att hantera godstrafiken dit utan att störa den genomgående trafiken på Sydostlänken. Vidare måste signalställverket kunna hantera växling mellan Olofström övre och Olofström nedre. Bangården måste utformas så att plats för längre godståg kan erbjudas för godstrafiken och persontrafiken behöver signalreglerat spår med plattform.

Under arbetet med kapacitetsanalysen identifierades att två befintliga kommunala broar som korsar bangården är för låga för den nya elektrifierade järnvägsanläggningen. Det innebär att broarna behöver bytas eller att bangården behöver sänkas.

2.5. Angränsande planering

Ett antal angränsande projekt planeras genomföras i Olofströms närområde. Se figur 3 för en översiktlig redovisning.

2.5.1. Sydostlänken

Förutom ny- och ombyggnad av Olofströms bangård består programmet för Sydostlänken av följande åtgärder:

- Anpassning av delar av Älmhults bangård.
- Upprustning och elektrifiering av den befintliga järnvägen mellan Älmhult och Olofström, inklusive stationer för resandeutbyte i Lönsboda och Vilshult.
- Nya mötesspår mellan Älmhult och Olofström.
- Plankorsningsåtgärder mellan Älmhult och Olofström.
- Ny järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana, inklusive triangelspår vid anslutning till Blekinge kustbana.
- Nytt mötesspår på Blekinge kustbana i höjd med Kråketorp utanför Mörrum.
- Flytt av godsbangården i Karlshamn från Karlshamns C till Stilleryd.

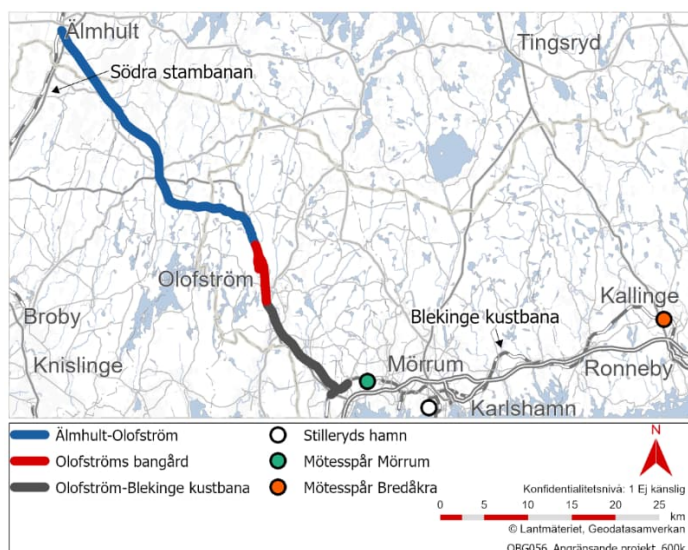
2.5.2. Blekinge kustbana

Sydostlänken angränsar till Blekinge Kustbana, där åtgärder planeras för att minska restiden och skapa ett mer robust transportsystem. Följande åtgärder planeras på Blekinge kustbana:

- Mötesspår i Bredåkra utanför Kallinge
- Höjd hastighet längs Blekinge kustbana genom exempelvis mindre spårjusteringar.

2.5.3. Olofströms nya stationsområde

Olofströms kommun planerar för ombyggnad av stationsområdet i anslutning till Trafikverkets nya plattform i Olofström. Området ska bland annat innehålla en ny station, en planskild plattformsförbindelse samt anslutningsytor för resande mellan gång- och cykel, buss, bil och tåg.



Figur 3. Angränsade projekt till Olofströms bangård.

3 Avgränsningar

3.1. Geografisk avgränsning

Planförslaget omfattar det område som tas i anspråk temporärt och permanent för att kunna genomföra den planerade utbyggnaden. Det inkluderar ytor för den nya spåranläggningen, byggvägar, servicevägar samt etablerings- och andra arbetsytor. Samtliga markanspråk redovisas på plankartor.

3.2. Tidsmässig avgränsning

Tidsrelaterade begrepp som används i detta dokument är följande:

Nuläge definieras som tiden för de undersökningar som ligger till grund för kunskapsinsamlingen och som har genomförts främst under 2023–2024.

Byggskede definieras som den period då anläggningsarbeten pågår. Den 4 juli 2024 fattade regeringen beslut om möjlig byggstart för hela Sydostlänken 2027–2029. Byggskedet för Olofströms bangård beräknas bli cirka 2,5 - 3 år.

Driftskede definieras som den tidpunkt då anläggningsarbetena är avslutade och den nya anläggningen tas i drift, det vill säga efter byggskedet.

Prognosår för trafik är 2040 om inget annat anges.

Horisontår definieras som den tidpunkt för vilken de bedömda konsekvenserna gäller, både för planförslagets driftskede och det så kallade nollalternativet. När miljökonsekvenser i driftskedet beskrivs i det här dokumentet menas därmed förhållandet som råder år 2040. När det gäller klimatanpassning används dock ett längre tidsperspektiv eftersom den planerade järnvägsanläggningen har en livslängd på 120 år. Det innebär att utformningen av anläggningen behöver ta hänsyn till högre flöden och ökad nederbörd till följd av ett förändrat klimat 120 år framåt i tiden.

4 Förutsättningar

4.1. Järnvägens funktion och standard

Olofströmsbanan invigdes 1901 och gick tidigare mellan Älmhult och Sölvesborg. Banan trafikerades av både godstrafik och persontrafik, men persontrafiken lades ner på 1980-talet och spåret söder om Olofström revs upp några år senare. Idag trafikeras den kvarvarande delen främst av transporter till industrierna. Spåren byttes ut 2019, men i övrigt är banan inte anpassad efter dagens transportvillkor. Kapacitetsmässigt finns det utrymme för ytterligare trafik på banan. Banan har lastbegränsningar på 800 ton per tåg, vilket är lägre än lastvikter på andra sträckor i regionen.

Befintlig järnväg är oelektrifierad, saknar automatisk tågkontroll (ATC) och saknar fjärrblockering. Tågtrafiken regleras med så kallad tåganmälan. Det innebär att det saknas möjlighet till fjärrövervakning och fjärrstyrning av trafiken.

Vid Sjötorpet ligger en växel som leder godståg in på bangårdsdelen Olofström övre. Där finns två privatägda spår. Bangårdsdelen Olofström nedre består av sju spår, varav fyra ägs av Trafikverket och tre spår ägs privat. Ett av Trafikverkets spår används för att lasta av och på containers och övriga spår används för uppställning och växling. Det finns två plankorsningar på Olofström nedre, där den ena används för personal som går mellan fabrikslokalerna och parkeringen och den andra används mer sporadiskt.

Befintlig avvattning av spårområdet och bangården i Olofström består i nuläget av ett system av diken, dränerings- och dagvattenledningar samt trummor. Diken avvattnar i huvudsak bankroppen, men det finns sträckor särskilt väster om spårområdet som ligger i skärning med befintlig mark och som därför sannolikt dräneras. I de norra delarna av planområdet sker avvattning i dagsläget ytligt mot diken och Vilshultsån. För de södra delarna finns kommunala dagvattensystem som omhändertar dagvatten. Enligt SGU:s genomsläpplighetskarta är genomsläppligheten längs det befintliga spåret varierande från hög till medelhög. Trots potentiell hög/medelhög genomsläpplighet bedöms infiltrationsmöjligheterna som begränsade eftersom grundvattenytan generellt är i marknivå eller upp mot en meter under mark.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Järnvägstrafik

Längs Olofströmsbanan ligger årsmedeldygnstrafik (ÅDT) i nuläget på 9 godståg. Dessa drivs av diesellok och har en maxlängd på 630 meter. Den största tillåtna hastigheten ligger i nuläget på 70 km/h.

4.2.2. Vägar och vägtrafik

Utmed planförslaget finns två statliga vägar: riksväg 15 (Lönsbodavägen) och länsväg 116 (Rydvägen). Väg 15 löper huvudsakligen längs befintlig järnvägs östra sida och är en viktig transportlänk mellan Halmstad och Karlshamn. Väg 116 går i gemensam sträckning med väg 15 mellan Jämshög och Olofström. Båda utgör primära vägar för farligt gods. De två kommunala vägarna 538 (Västra Storgatan) och väg 614 (Norra Ringvägen) utgör andra viktiga transportleder. Enskilda vägar hittas framförallt i norra delarna av planförslaget där Skrapsjövägen och Rosendalsvägen ingår.

Väg 15 har norr om Olofströms tätort en ÅDT (årsdygnstrafik) på cirka 2800 och i höjd befintlig bangård cirka 6000. Väg 116 har cirka 2600 ÅDT efter att den har vikit av österut från väg 15. ÅDT längs Norra Ringvägen och Västra Storgatan ligger kring cirka 2 700 respektive 5 000. Vid Skrapsjövägen och Rosendalsvägen ligger ÅDT på cirka 90.

Inom planförslaget finns fyra plankorsningar mellan väg och järnväg respektive tre planskilda korsningar, se figur 4. Två av plankorsningarna är belägna inom bangårdsområdet och två är korsningar med enskilda vägar. Söder om planförslaget korsar även Båtsmansgatan. De båda kommunala vägarna Västra Storgatan och Norra Ringvägen är planskilda och går båda på bro ovanför järnvägen. Den enskilda vägen Skrapsjövägen går under stickspåret mot Olofström övre. Utöver korsningarna som nämns ovan finns en planskild entré in till Volvos södra fabrik där spåren ligger på järnvägsbro över entrén.

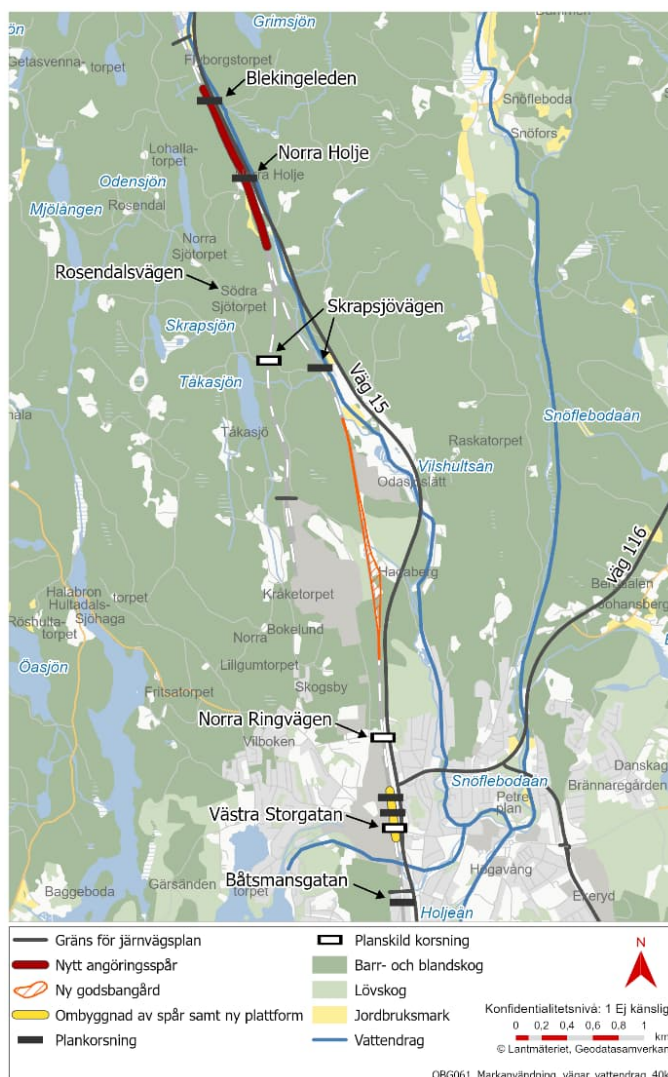
4.2.3. Busstrafik

Olofström trafikeras av flera busslinjer: 561 (Bromölla, Sölvesborg), 562 (Lönsboda, Älmhult), 630 (Jämsboda, Karlshamn), 635 (Volvo, Mörrum, Karlshamn), 681 (Norra Vilboken), 682 (Kyrkhult, Ryd). I Olofströms tätort är busshållplatserna främst lokaliserade längs Västra/Östra Storgatan respektive väg 15. Olofströms station är den hållplats inom planförslaget med flest antal påstigande. Hållplatsen har en viktig funktion för byte mellan olika regionbusslinjer till framförallt linje 635.

4.2.4. Gång- och cykelvägar

Inom planförslaget finns flera lokala gång- och cykelvägar, där Västra Storgatan i Olofström utgör särskilt viktigt stråk som planskilt sammanbinder centrala Olofström öster om järnvägen och industrierna på västra sidan. Andra noterbara gång- och cykelvägar inom planförslaget hittas utmed Norra Ringvägen samt längs Holjeån från Volvos södra entré och vidare söderut. På Västra Storgatans vägbro finns separata gång- och cykelbanor på vardera sida, båda cirka 3 meter breda. En trappa på östra sidan om bron leder direkt till bilparkeringsytan söder om bron för Västra Storgatan. Norra Ringvägen är försedd med en cirka 3,5 meter bred separat gång- och cykelbana längs bronns södra sida.

I den norra delen av planförslaget korsar vandringsleden Blekingeleden befintlig järnväg i plan. Korsningen saknar tillstånd och är inte reglerad. Korsningen kommer stängas och Blekingeleden kommer ledas om. Åtgärden ingår inte i järnvägsplanen.



Figur 4. Karta över planområdets markanvändning, vägar, korsningar och vattendrag

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Olofström är med sina cirka 7800 invånare centralort i kommunen. Markanvändningen inom tätorten domineras av bebyggelse i form av bostäder, industrier samt anläggningar för service och rekreation med mera. Bostäderna koncentreras till östra sidan om järnvägen medan industrierna främst hittas i väst. Utanför Olofströms tätort utgörs markanvändningen till största del av produktionsskog men även åkermark, betesmark, mindre bostadsgårdar och småhus samt industrier. Näringslivet är framförallt kopplat till tillverkningsindustrin, i synnerhet fordonsindustrin. Gällande sysselsättning och målpunkter är Olofström förknippat med friluftsliv, bland annat genom Halen och de omgivande skogslandskapen.

4.3.1. Översiktsplanering

Olofströms kommuns översiktsplan som antogs 2012 betonar bland annat välfungerande infrastruktur och kommunikation för att öka tillgängligheten och rörelsefriheten, såväl regionalt som nationellt och internationellt (Olofströms kommun, 2012). Det framhålls bland annat att det är angeläget med väg- och järnvägsnät som motsvarar invånarnas och företagens önskemål och behov. Sydostlänken lyfts fram som ett viktigt infrastrukturprojekt som "bör väga tungt i förhållande till övriga intressen". Utbyggnadsintressen och vindkraft utpekade som motstående intressen. Det nämns även att placering av en ny station i centralorten bör utredas och att ett stationsområde kan överbrygga barriäreffekterna från järnvägen och väg 15. Inom planförslaget nämns mindre områden med jordbruksmark av betydelse samt förslag på nytt verksamhetsområde kring Olofström övre. Ett möjligt område för bostadsbebyggelse är markerat på den västra sidan om järnvägen i södra delen av planförslaget. Även planer på gång- och cykelstråk mellan Olofström och Kyrkhult respektive Vilshult redovisas.

En process har påbörjats för att ta fram en ny översiktsplan. Den nya planen var ute på samråd år 2021. Under sommaren/hösten år 2024 har det funnits möjlighet att lämna synpunkter på granskningsförslaget för den nya planen.

4.3.2. Detaljplaner

Järnvägsplanen berör elva gällande detaljplaner inom Olofström tätort, se tabell 1.

Tabell 1. Berörda detaljplaner, bedömning om järnvägsplanen överensstämmer med aktuell detaljplan samt åtgärd vid planstridighet.

Nr.	Namn	Km-tal, sida	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Järnvägsplanens mark-anspråk	Överensstämmer helt med detaljplan?	Detaljplanen ändras/ upphävs av kommunen?
1	1060-P84/6, Sörtorpet Volvo övre industriområde Holje 116:76 m.fl.	39+450, västra	Industri (prickad), järnväg	J, JS, T	Nej	Ja
2	1060-P94/5, Volvo övre industriområde, Holje 116:76 m.fl.	39+450, västra	Ändring av dp ovan med ändrad lovplikt för industri	J, JS, T	Nej	Ja
3	10-OLO-991, Odasjöslätt, del av fastigh. Holje 116:1 m.fl.	39+500, östra	Park, industri (prickad), järnväg	J, JS, T	Nej	Ja
4	1060-P11/1, Holje 116:99, Volvo övre	40+700, västra	Industri, handel m fl (prickad), järnväg	J, JS, T	Nej	Ja
5	1060-P89/6, Anslutning väg 121-väg 116 m.m.	41+550, östra	Park/plantering, parkering	J, JS, T	Nej	Ja
6	10-OLO-1003, Holje 111:8 m.fl.	41+800, östra	Järnväg, parkering	J, JS, T	Nej	Ja

	fastigheter, Norra fabriksområdet					
7	1060-P93/1, Holje 116:76, Volvo norra industriområde	41+800, västra	Industri	J	Nej	Ja
8	1060-P87/5, Del av fastigheten Holje 111:9 m.fl.	41+900, östra	Parkering	J, JS, T	Nej	Ja
9	1060-P84/5, Himmelsberget 1:1 m.fl. fastigheter	42+400, östra	Park	J, JS, T	Nej	Ja
10	10-OLO-820, Södra bruksområdet	42+400, östra	Järnväg	J, JS	Ja	Nej
11	10-OLO-669, Tomtplanen 1:1 och 2:1, Holje 116:1 m.fl. fastigheter	42+700, östra	Park	J, JS, T	Nej	Ja

4.3.3. Regional planering

Den regionala utvecklingsstrategin "Växtplats Blekinge" antogs 2022 (Region Blekinge, 2022[a]) och lyfter arbetsmarknaden som kopplad till närliggande tillväxtmotorer samt väl utbyggda och hållbara kommunikationer. Flytt av godstrafik från väg till järnväg och sjöfart samt kortare restider på järnvägarna är prioriterade mål liksom en järnväg med hög standard för att stärka konkurrenskraften. Sydostlänken pekas ut som ett strategiskt viktigt område för strategin.

Länstransportplan för Blekinge 2022-2033 benämner Sydostlänken som särskilt viktig för den regionala utvecklingen i Blekinge, bland annat för att flytta över godsolymer till järnväg, att bemöta den ökande internationella handeln samt för arbetsmarknaden (Region Blekinge, 2022[b]).

4.4. Stads- och landskapsbild

Norr om Olofströms tätort består landskapet till största del av skog med inslag av åker-, ängs och våtmark. Terrängen är kuperad, blockrik och bitvis svårtillgänglig. Markytan faller generellt från norra till södra delen av planförslaget, från omkring +90 meter i norr till cirka +50 meter till +60 meter i söder. Inlandsisen har skapat riktningar i landskapet genom de många dalarna mellan bergen som ofta sträcker sig från nordöst till sydväst. Marken väster om spåret är generellt högre än spåret samt marken öster om spåret. Inom Olofström nedre är marknivåerna kring spåret relativt plana.

Siktlinjerna är generellt korta och begränsas av topografi och vegetation förutom vid de fåtal öppna områden såsom Odasjöslätts våtmark, kalhyggen, gårdsbildningar samt betes- och odlingsmarker. Inom Odasjöslätt finns även ett fågeltorn som fungerar som landmärke i området. De karaktäristiska spår i landskapet som visar hur landskapet brukats är främst lämningar efter kol- och tjärframställning, flottning och stenbrott. Inslag av agrara spår som stengärdesgårdar och röjningsrösen förekommer.

Olofströms tätort är en bruksort som vuxit fram runt åarna och järnvägen. Här koncentreras ortens industrier till den västra delen. Bebyggelsen är låg och fabriksbyggnaderna väster om Olofström nedre utmärker sig i både uttryck och storlek mot övrig bebyggelse. Västra Storgatans vägbro utgör ett fysiskt och visuellt samband mellan den småskaliga centrumbebyggelsen och den mer storskaliga fabriksverksamheten. Bron skapar även möjlighet till utblick över Olofström, både för bilister, cyklister och fotgängare.

Området i kring planförslaget kan delas in i fyra karaktärsområden:

- Tätorten som industriort – låg och småskalig bebyggelse i form av bostadsområden och industrier samt tätortsnära skogspartier och gröna kulturmiljöer.

- Det småbrutna skogslandskapet – ett mosaiklandskap med kuperad terräng, skogar, hagmark stengården, vattendrag och småvatten, äldre vägnät och stora mossbeklädda stenblock.
- Industrier i landskapet – området kännetecknas av järnvägen och industribyggnader och kontraster mellan tätort och landsbygd, storskaligt och småskaligt, samt öppna och slutna rum.
- Odasjöslätts våtmarksområde – öppen våtäng och slingrande vattendrag med biologiska och rekreativa värden.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Kulturmiljö

Olofströms har sitt ursprung i Holje by som växte fram där åarna Vilshultsån, Snöflebodaån och Holjeån flyter samman samt där vägar från flera väderstreck möttes. Vattendragen och nivåskillnaderna i landskapet möjliggjorde kraftförsörjning som haft betydelse för olika typer av industrier och orten i stort. Under 1900-talet utvecklades bondbyn till ett brukssamhälle och började kallas för Olofström efter bruket och järnvägsstationen.

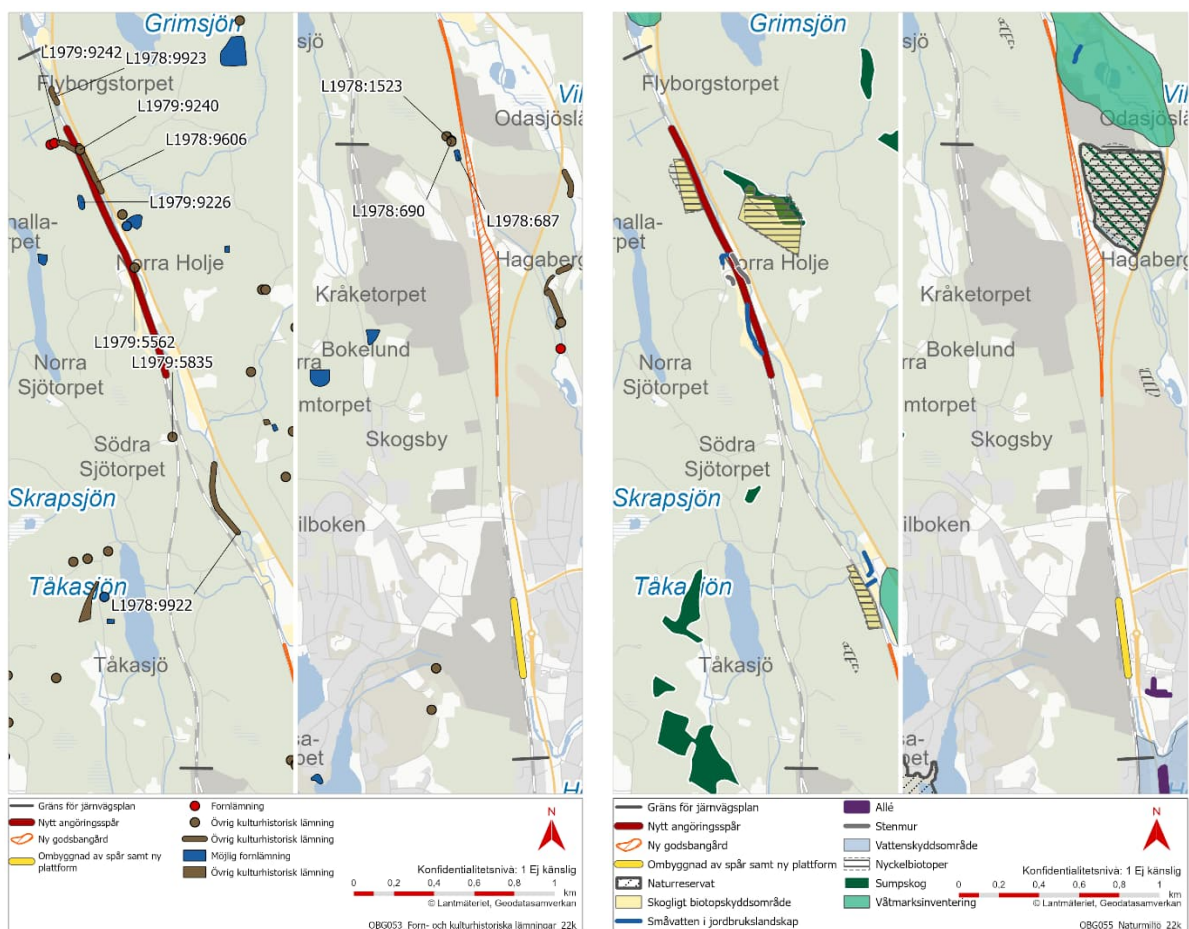
Järnvägen anlades mot slutet av 1800-talet och kom att få en avgörande betydelse för bruket och samhället. År 1886 invigdes sträckan mellan Sandbäck och Holje, vilken senare drogs fram till Olofström. Det ursprungliga stationshuset från år 1901 låg på västra sidan av järnvägen, men revs år 1959. Nytt stationshus och magasin uppfördes under slutet av 1950-talet på den östra sidan. Dessa byggnader finns kvar idag.

Följande miljöer med koppling till planområdet pekas ut i de regionala och kommunala kulturmiljöprogrammen (källa för de kommunala: Olofströms kommun, 2006):

- Olofström, Blekinges enda egentliga brukssamhälle,
- Järnvägen/stationsområdet,
- Bruket,
- Västra Storgatan,
- Funkisvillor direkt söder om Olofström nedre på Bangatan/Järnvägsgatan,
- Åar/vattendrag,
- Skogslandskapet med inslag av stengården/stenrösen norr om Olofströms tätort.

Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar

Två övriga kulturhistoriska lämningar i form av en flottningslämning och en färdväg ligger inom planförslaget. Två möjliga fornlämningar och sju övriga kulturhistoriska lämningar finns inom 50 meter ut från planförslagets gräns, se figur 5. De berörda möjliga fornlämningarna (L1979:9226 och L1978:687, båda lägenhetsbebyggelser) kommer att utredas avseende antikvarisk status.



Figur 5. T.v: Fornlämningar, möjliga fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar inom och i anslutning till planförslaget. T. h: Naturmiljö i och kring planområdet

4.5.2. Naturmiljö

Områdesskydd

Strax öster om den nya godsbangården ligger två överlappande områdesskydd: Holje naturreservat (2000453) och Natura 2000-område (SE0410161) (se kapitel 4.7). Syftet med naturreservatet är bland annat att bevara områdets biologiska mångfald, rödlistade arter och i övrigt ovanliga naturskogsarter samt att säkerställa områdets framtida viktiga funktion som spridningskälla för hotade arter till omgivningen (Länsstyrelsen i Blekinge län, 2002). Natura 2000-området är utpekad enligt EU:s art- och habitatdirektiv för att bevara naturtyperna näringsrik bokskog och näringsfattig ekskog.

Inom planförslagets norra delar finns två skogliga biotopskyddsområden i den befintliga järnvägens direkta närhet: 1998:197 samt 1999:340. Område 1998:197 domineras av bok med inslag av ek och skogslind samt en riklig förekomst av skyddsvärda träd med mossor och lavar, död ved, småfåglar och småbiotoper. Även 1999:340 domineras av bok, och har flera gamla träd, andra skyddsvärda träd, döda stående träd och död ved, lavar, mossor samt småbiotoper.

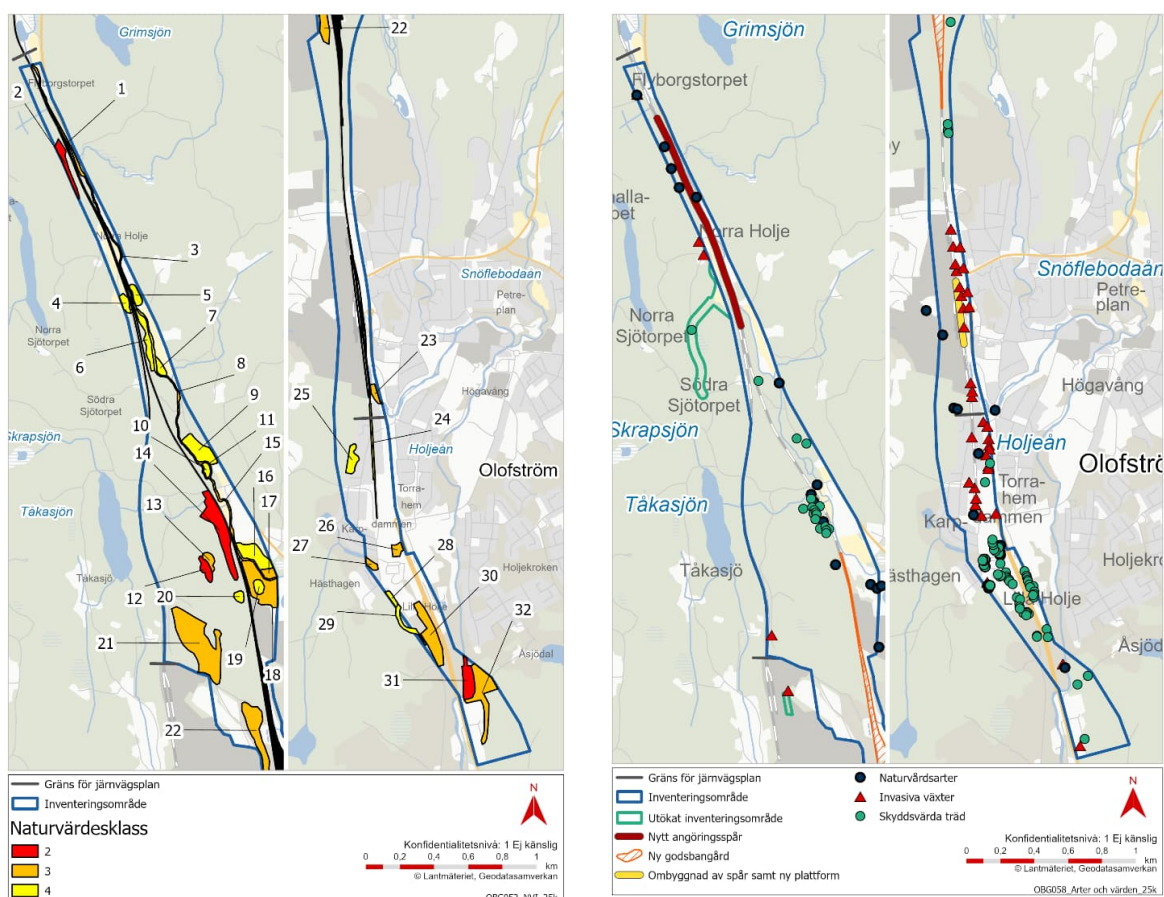
Inom eller i närheten av planförslaget har tre typer av biotoper som omfattas av generellt biotopskydd identifierats: småvatten i jordbrukslandskap, stenmurar samt alléer, se figur 5. Stora delar av befintlig järnväg i den norra delen av planförslaget ligger inom strandskyddat område.

Naturvärdesobjekt

Vid naturvärdesinventeringar i fält, utförda under augusti 2023 och juli 2024 (Ekoll AB, 2023a, 2023b 2024a), och som omfattade en korridor mellan Flyborgstorpet i norr till Rosenhill i söder, avgränsades 32 naturvärdesobjekt där fyra tilldelats naturvärdesklass 2, 14 naturvärdesklass 3 och 14 naturvärdesklass 4, se figur 7. De utpekade objekten består i huvudsak av näringsfattig bokskog, mindre vattendrag, blandskog och fuktiga områden som fuktängar, svämområden och kärr.

Naturvärdesobjekten har i sin helhet en viktig betydelse för biologisk mångfald i det annars intensivt brukade landskapet. Lövskogsmiljöerna som finns kvar utgör viktiga livsmiljöer för skogslevande arter. Den del av Vilshultsån som går längs med planförslaget är delvis naturligt slingrande, delvis påverkad av uträtning och rensning, vilket påverkar värderingen. Flera dämmen förekommer som utgör vandringshinder för fisk, vilket gör att naturvärdet i ån blir lägre.

Även den del av Holjeån som rinner parallellt med planförslaget söder om Olofström nedre har hög påverkan av mänsklig aktivitet i form av kulvertering och dämmen, vilket också sänker naturvärdet.



Figur 7. T. v: Identifierade naturvärdesobjekt inom området för naturvärdesinventering i fält. Notera att inventeringsområdet sträcker sig vidare söder om gränsen för järnvägsplanen. T. h: Karta över naturvärdsarter, invasiva arter och värdeelement (skyddade träd) inom och kring planområdet. Notera att inventeringsområdet sträcker sig vidare söder om gränsen för järnvägsplanen.

Naturvårdsarter inklusive skyddade arter

Inom eller i nära anslutning till planförslaget finns 42 relevanta naturvårdsarter inrapporterade sedan tidigare. Vid naturvärdesinventeringen observerades nio av dessa arter samt ytterligare sex arter som inte tidigare rapporterats in inom inventeringsområdet (grod- och kräldjur, insekter och kärlväxter).

Fågelarter som enligt Naturvårdsverket prioriteras i skyddsarbetet är inom planförslaget mestadels knutna till våtmarkerna och svåmområdena i Odasjöslätt. Det förekommer även skogsknutna arter i inventeringsområdets lövskogsområden och sumpskogsområden. Industrilandskapet kan erbjuda häckningsmöjligheter för svart rödstjärt. Miljöerna kring Vilshultsåns nyttjas som födosökmiljö, spridningsstråk och häckningsmiljö.

Utter finns rapporterad i Vilshultsån och uppehåller sig troligen där för att söka föda i form av fisk och andra smådjur. De fridlysta arterna kopparödla, skogsödla, vanlig padda och vanlig groda observerades under projektets inventeringar (Ekoll AB, 2024b). Inga fladdermusarter är inrapporterade inom området som har naturvärdesinventerats, och inga arter observerades heller under inventeringen. Det är dock stor sannolikhet att det finns fladdermöss i området runt planförslaget.

Knippnejlika (fridlyst enligt 8 § artskyddsförordningen) har tidigare observerats vid Olofströms nedre men har ej återfunnits.

Övriga värdefulla naturmiljöer

Inom planförslaget finns två nyckelbiotoper utpekade av Skogsstyrelsen som överlappar ovan nämnda skogliga biotopskyddsområden. En nyckelbiotop överlappar även till stor del med Holje Natura 2000-område.

Totalt har 57 skyddsvärda träd identifierats under naturvärdesinventeringen (notera inventeringsområdet i figur 7), varav 11 klassas som särskilt skyddsvärda. Majoriteten av träden består av bok och skogsek men även klibbal, ask, asp, avenbok och tall förekommer bland de skyddsvärda träden.

Invasiva arter

Blomsterlupin, kanadensiskt gullris, parkslide och vresros har observerats vid fältinventering, se figur 7. Naturvårdsverket rekommenderar starkt bekämpning av dessa arter även om det inte finns något lagkrav. Blomsterlupin, parkslide och kanadensiskt gullris omnämns i Trafikverkets checklista för invasiva arter som ska bekämpas.

4.5.3. Rekreation och friluftsliv

Holje Natura 2000-område och Holje naturreservat är målpunkt för friluftsliv men saknar markerade vandringsstigar. Området påverkas av buller från befintlig järnväg, väg 15 och industri. Odasjöslätts våtmarksområde används till fågelskådning samt strövområde och är också bullerpåverkat i nuläget.

Vandringsleden Blekingeleden korsar befintlig järnväg i höjd med planerat angöringsspår. Korsningen är inte reglerad och ska därför stängas och omledas. Inom centrala delarna av Olofström kan Holjeån och Vilshultsån följas till fots via vandringsleden "PrÅmenaden". I närheten av PrÅmenaden finns lekplats, badhus, parker, samt flera idrotts och fritidsanläggningar.

Halens naturreservat ligger strax sydväst om planförslagets södra delar. Här finns flera olika motionsslingor, badmöjligheter, rastplatser och kanotleder. Halen täcks även av ett riksintresse för friluftsliv (Valjeviken-Ryssberget-Halen-Raslången).

Olofströmsbanan (inklusive Olofström nedre) och väg 15 utgör fysiska barriärer i nord- sydlig riktning för Olofströms tätort med omnejd, dels i form av trafik, dels då hela järnvägsanläggningen inom Olofström tätort är instängslad. Väg 15 bedöms ingå i planområdets influensområde då det är en större trafikerad väg som till stora delar följer planområdet. Vid Olofström nedre möjliggör två broar (Västra

Storgatan och Norra Ringvägen) passage över järnvägen. Norr om Olofström tätort kan järnvägen passeras genom såväl planskilda korsningar som plankorsningar.

4.5.4. Buller

En bullerutredning har gjorts (PM Bullerutredning, Trafikverket, 2025) som visar att området för planförslaget idag är utsatt för trafikbuller från godstågstrafiken på befintlig järnväg och buller från vägtrafiken med en stor andel tung trafik på väg 15. Vid den första avgränsningen av bullerberörda byggnader som kan vara aktuella för bullerskyddsåtgärder identifierades 90 byggnader inom 86 fastigheter (se bilaga 1 samt kartserie AK01-7 i PM Bullerutredning). Vid avgränsningen togs ingen hänsyn till antalet tågpassager nattetid enligt utbyggnadsförslaget eller uteplatsers placeringar.

Utredningen visade att 8 bostäder har ekvivalenta trafikbullernivåer över riktvärdet för nybyggnation, 60 dBA vid fasaden mot järnvägen. Det finns 18 bostäder som överskrider inomhusriktvärdena för nybyggnation och 5 bostäder som överskrider uteplatsriktvärdena. Totalt överskrids något av riktvärdena för nybyggnation vid 22 bostäder.

Vid Olofström nedre, söder om Västra Storgatan, finns en cirka 400 meter lång och 3 meter hög bullerskyddsskärm. Skärmen har uppförts som en del av industrins villkorsprovning och är därför inte utformad med hänsyn till Trafikverkets järnvägsanläggning.

4.5.5. Vibrationer

Det finns inga uppgifter om störningar eller klagomål på boendemiljön på grund av vibrationer från tågtrafiken. Trafikverket har tidigare inte utfört några vibrationsmätningar utmed sträckan då det inte ansetts finnas någon risk för att riktvärden överskrids. En genomförd vibrationsutredning (Trafikverket, 2024), indikerar att jordarterna i planområdet generellt medför låg risk att trafikinducerade komfortvibrationer ska spridas över längre sträckor i sådan omfattning att riktvärden överskrids.

4.5.6. Elektromagnetiska fält

Elledningar, transformatorer och annan elektrisk utrustning omges av elektriska och magnetiska fält. Tillsammans kallas fälten för elektromagnetiska fält. Inom järnvägsanläggningar förekommer elektromagnetiska fält främst vid kontaktledningen. På 25 meters avstånd är detta normalt svagare än vad som normalt förekommer inomhus i svenska bostäder. Banverket. (2003).

Den befintliga järnvägsanläggningen omges inte av elektromagnetiska fält från kontaktledningar eftersom järnvägen är oelektrifierad i nuläget. Inom planförslaget finns ett bostadshus beläget cirka 22 meter från spårmit. Inga ytterligare bostäder hittas inom ett 25 meters avstånd, däremot är flera verksamheter under 25 meter från spårmit.

4.5.7. Barnperspektivet

Barnkonventionen är sedan 1 januari 2020 svensk lag. Artikel 3.1 i barnkonventionen beskriver hur barnets bästa ska i första hand beaktas vid "*alla åtgärder som rör barn, vare sig de vidtas av offentliga eller privata sociala välfärdsinstitutioner, domstolar, administrativa myndigheter eller lagstiftande organ*". Till gruppen barn räknas de under 18 års ålder.

I Olofström bor ungefär 1600 barn, motsvarande drygt 20 % av befolkningen. I tätorten finns en rad målpunkter som är relevanta för barn: skolor, lekplatser, idrottsanläggningar, stränder, naturområden, men även utspridda platser där kompisar bor. Utanför planområdet i östra Olofström ligger Klaragymnasiet med internat, en gymnasieskola för ungdomar med Aspergers syndrom. I delar av orten, exempelvis i villaområden, är gatan även plats för vistelse, en plats att umgås med andra barn. Målpunkter utanför Olofström kan också vara betydelsefulla, varför tillgänglighet till hållplatser för kollektivtrafiken också är viktigt. De mest betydande barriärerna för barns färdvägar är järnvägen

och väg 15, där Norra Ringvägens och Västra Storgatans vägbroar respektive Pilvägens tunnel under väg 15 är de mest lämpliga passagerna.

Gång- och cykelvägar saknas i den norra delen av planförslaget. Här bedöms Holje naturreservat och Odasjöslätts våtmarksområde vara eventuella målpunkter för barn.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Geotekniska förutsättningar

Kring angöringsspåret och Olofström övre förekommer enligt SGU:s jordartskarta samt genomförd fältkartering sandig, blockrik morän samt ytligt berg mellan km cirka 36+550 och 36+700. Från km cirka 36+700 och söderut går planerat järnvägsspår i huvudsak på bank. Enligt resultat från utförda geotekniska undersökningar utgörs jorden i huvudsak av sandig morän och sand. Torv har påträffats mellan km cirka 36+950 och 36+980, och har här en mäktighet på som mest 2,3 meter. Det förekommer även torv mellan km 37+080 och 37+160 med en mäktighet som varierar mellan 0,6 och 1,3 meter. Från km 37+560 och söderut förekommer torv och gytta ner till som mest 2 meter under befintlig markyta. Under de organiska jordlagren förekommer friktionsjord i form av grusig sand.

Fyllning, som utgörs av humus, sand och grus har påträffats mellan km cirka 37+220 och 37+330. Fyllningen har en mäktighet som varierar mellan cirka 0,6 och 1,4 meter.

Inom området för ny godsbangård och i centrala Olofström utgörs förekommande jordar främst av sand och sandmorän. Mellan km cirka 39+600 och 39+850 förekommer fyllning på östra sidan om befintligt spår, fyllningen utgörs huvudsakligen av sand och grus och har en mäktighet på cirka 0,5-1,0 meter. Fyllning förekommer även vid km 40+500 utmed östra sidan av den planerade godsbangården. Fyllningen utgörs här främst av sand och grus och har en mäktighet på cirka 2,8 meter.

Torv förekommer i ett större sammanhängande parti mellan km cirka 40+690 och 40+960. Torven har en mäktighet på cirka 1,1 meter i genomsnitt. Torv förekommer även mellan km cirka 41+290 och 41+370 och har här en mäktighet på cirka 0,8 meter i genomsnitt.

På västra sidan om befintligt spår, vid km cirka 36+400 samt mellan km cirka 39+250 och 39+620 bedöms det krävas bergschakt vid anläggande av nytt järnvägsspår och kontaktledningsfundament. Bergschakt bedöms även kunna bli aktuellt mellan km cirka 41+220 - 41+300 (på västra sidan om befintligt spår) samt mellan km 41+410 - 41+470 och 41+520 - 41+570 (på båda sidor om befintligt spår).

Se figur 1 för hänvisning till Olofströmsbanans kilometertal.

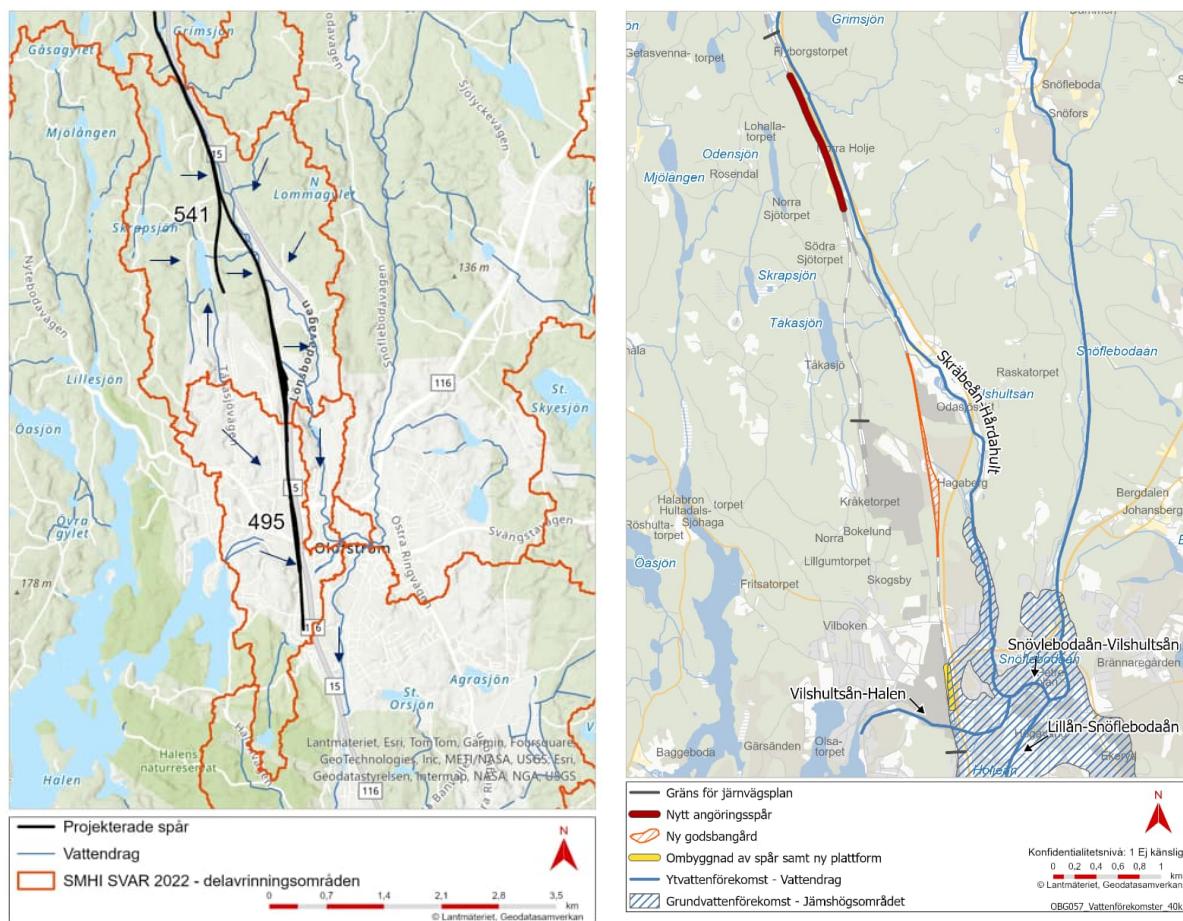
4.6.2. Yt- och grundvatten

Planförslaget ligger inom Skräbeåns huvudavrinningsområde. Det finns huvudsakligen två delavrinningsområden inom planförslaget, ett i den norra delen på cirka 8 km² där markanvändningen består till 70% av skog (SMHI, 2022[a]), samt ett i den södra delen på cirka 4 km² med markanvändningen bestående av bland annat 44% urban mark och 40% av skog (SMHI, 2022[b]). Se figur 8. Avrinningen från planförslaget sker dels mot Vilshultsån, dels mot Holjeån. Järnvägen utgör i nuläget en barriär för avrinningen västerifrån. Vattnet korsar järnvägen genom flera trummor.

Grundvattenströmningen bedöms vara åt syd/sydost mot Vilshultsån. Grundvattennivåer är generellt i marknivå eller upp mot en meter under mark. Kring planförslagets södra del finns sand- och grusförekomsten Jämshögsområdet-Olofström, se även 4.9.2.

I mitten av planförslaget ligger Odasjöslätt, ett tidigare våtmarksområde fungerar som svämområde som ska minska översvämningsrisken i Olofströms tätort. Vilshultsån passerar våtmarken och styr vattennivåerna i området.

Vilshultsån rinner norrifrån och sträcker sig till stora delar genom planförslaget där den ofta slingrar sig mellan med den befintliga järnvägen och väg 15 innan den sammanstrålar med Holjeån i centrala Olofström, se figur 8. Holjeån har sitt inlopp ur sjön Halen i väst, varifrån den fortsätter österut i en kulvert under Volvo södra fabrik och Olofström nedre, för att sedan rinna i sydlig riktning mot Ivsjön. I den norra delen av planförslaget, vid planerat angöringsspår, ansluter vattendraget Ulvsbäck till Vilshultsån. Strax norr om nya godsbangården och söder om Skrapsvägen rinner dessutom ett dike/en bäck från Tåkasjön mot Vilshultsån och passerar därmed både järnvägen mot Olofström övre och Olofström nedre. Innan vattnet når Olofströmsbanan övergår det från öppet till täckt dike. Med all sannolikhet passerar det järnvägsspåret i en befintlig trumma.



Figur 8. T. v: Delavrinningsområden till Vilshultsån och till Holjeån enligt SMHI:s modell S-hype. Mörkblå pilar visar generellt avrinningsriktning. T. h: Karta över yt- och grundvatten i och kring planområdet.

4.6.3. Förorenade områden

En markundersökning inom planområdet har gjorts (AECOM AB/Breccia Konsult AB, 2020). Generellt kan järnvägstypiska föroreningar såsom metaller, oljebaserade ämnen, PAH:er, och bekämpningsmedel förekomma intill befintligt spår och bangård. Påverkar sker huvudsakligen inom själva bankroppen eller dess omedelbara närhet. Föroreningarna har inte undersökts inom denna järnvägsplan men bedöms kunna förekomma inom järnvägens bankropp. Då utskiftning av överballast utfördes under 2020 från cirka km 36+500 till 42+122, det vill säga från angöringsspåret till norr om Olofström nedre, antas överballastens föroreningshalter underskrida MKM längs denna sträcka. Risk finns att spill och läckage medfört förorening vid dieseldepåer och platser för tankning.

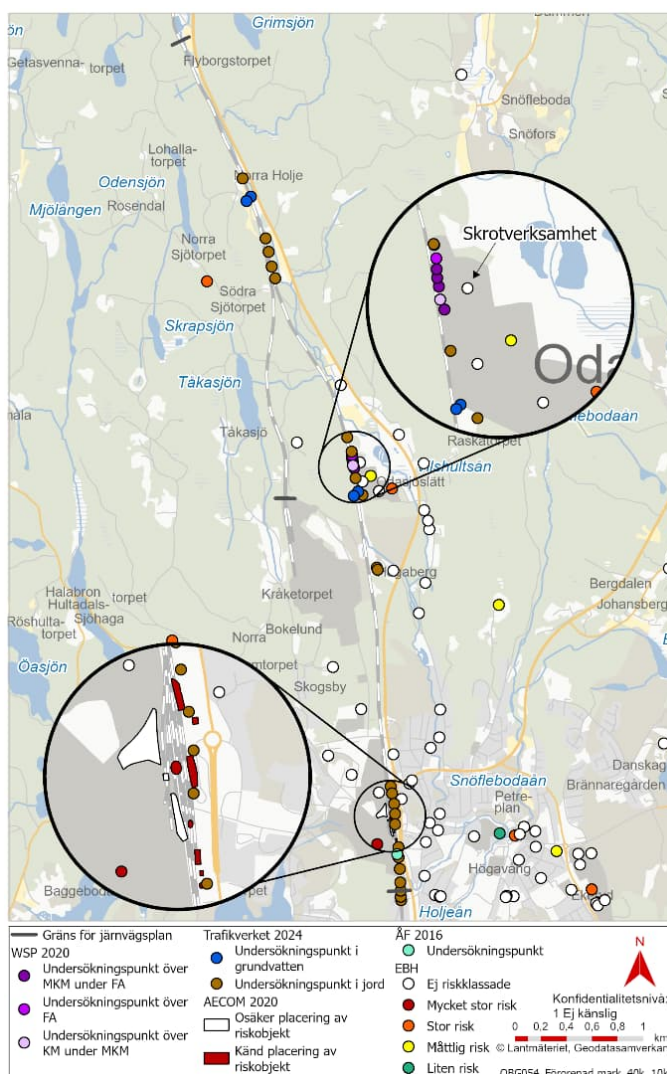
Vid angöringsspåret har arsenik överskridande MKM påträffats i fyllningen (0-0,5 meter under markytan) vid en undersökningspunkt. Halter av arsenik och vanadin har påträffats över Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM), men under MKM i torvjorden (0-0,6 meter under markytan) i en undersökningspunkt.

Strax norr om den nya godsbangården, inom fastighet med skrotverksamhet, har halter av metaller och alifater påvisats i den ytliga fyllningen (cirka 0-0,3 meter under markytan) över MKM och enstaka prover över farligt avfall (FA) i tidigare undersökning. Uppmätta halter av bly och nickel i ett grundvattenprov tyder på att det kan finnas en föroreningskälla till de förhöjda halterna. Inom Olofström nedre har ställvisa föroreningar identifierats. Se figur 9.

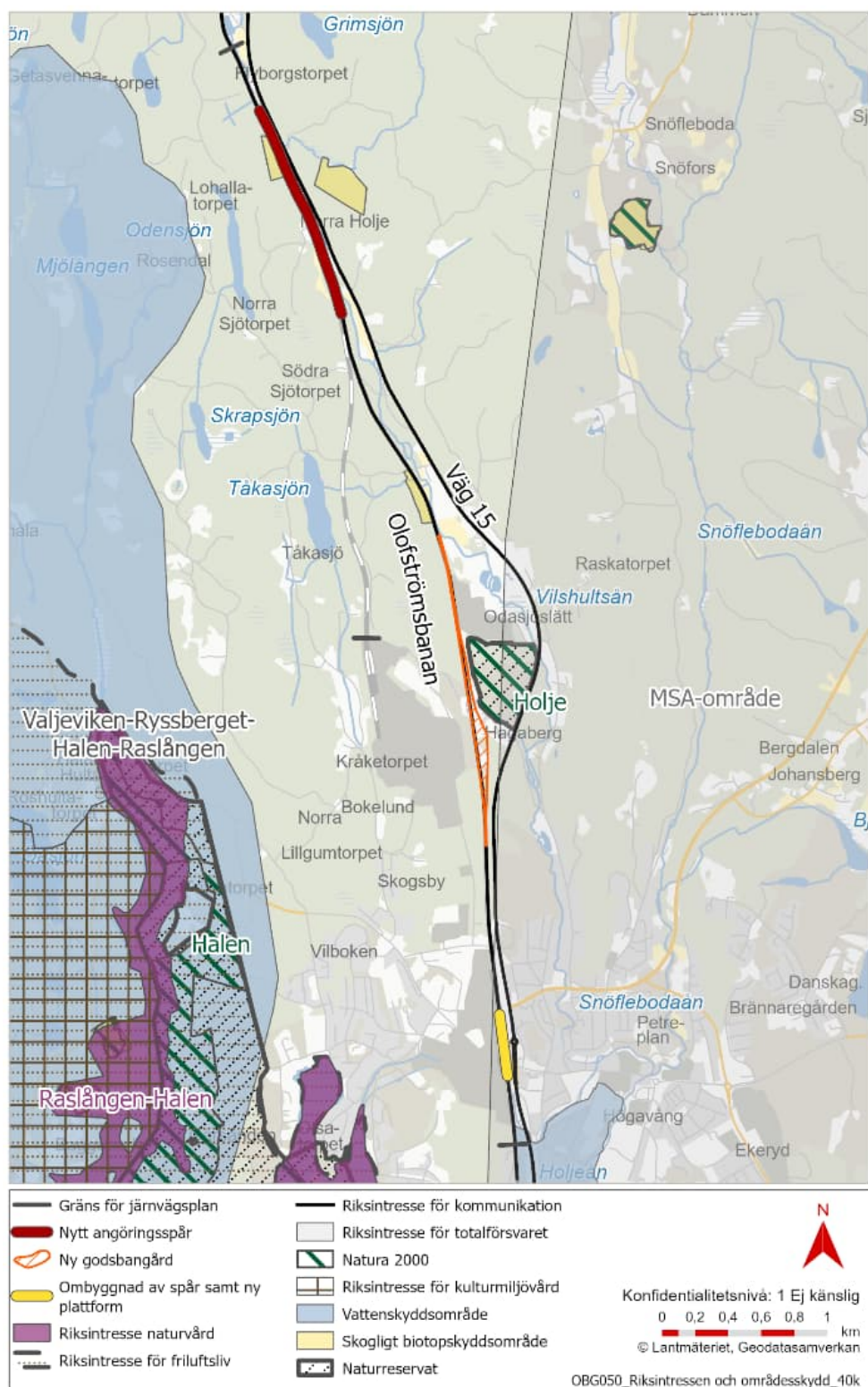
4.7. Riksintressen

Områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada de värden som legat till grund för utpekandet. Följande riksintresseområden finns inom eller i anslutning till planförslaget:

- Riksintressen enligt 3 kapitlet 4 § miljöbalken: Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra ett rationellt skogsbruk.



Figur 9. Karta över riskobjekt inom och kring planområdet. Aktuella riskobjekt är utmarkerade



Figur 10. Riksidressen och områdesskydd i eller i anslutning till planområdet.

- Riksidresse för kommunikation (3 kapitlet 8 § miljöbalken): den befintliga järnvägen mellan Älmhult och Olofström samt den planerade järnvägen mellan Olofström och Blekinge kustbana är utpekade riksidressen för kommunikation. Även riksväg 15 är ett riksidresse för kommunikation.

- Riksidress för totalförsvaret (3 kapitlet 9 § miljöbalken): MSA-område för Ronneby flottflygplats. MSA (Minimum Safe Altitude) anger den minimihöjd kring en militär flygplats inom vilken det är säkert att genomföra in- och utflygningar.
- Riksidress enligt 4 kapitlet 8 § miljöbalken: Natura 2000-område Holje (SE0410161). Natura 2000-områden omfattas även av områdesskydd enligt 7 kapitlet miljöbalken.

Områden av riksidress redovisas på karta i figur 10. De områden som syns på kartan men som inte finns beskrivna ovan bedöms inte påverkas.

4.8. Miljökvalitetsnormer

Inom planområdet finns två ytvattenförekomster, Skräbeån-Hårdahult och Vilshultsån-Halen, samt en grundvattenförekomst med miljökvalitetsnormer kopplade till sig, se tabell 2 och 3 samt figur 8.

Tabell 2. Ekologisk och kemisk status samt miljökvalitetsnormer (MKN) för ytvattenförekomster inom planområdet. Källa: VISS, 2024. Normerna beslutades av vattenmyndigheten för Södra Östersjön 2023-05-02 (2023-06-15 för Vilshultsån-Halen).

Ytvattenförekomst (ID-nummer)	Ekologisk		Kemisk		Skyddade områden
	Status	MKN	Status	MKN	MKN
VILSHULTSÅN: Skräbeån-Hårdahult (SE625157-141733)	Måttlig	God ekologisk status 2033	Uppnår ej god	God kemisk status med undantag – mindre stränga krav för bromerad difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar	Avloppskänsliga områden Känsliga jordbruksområden
SKRÄBEÅN: Vilshultsån-Halen (SE623943-142029)	Otillfredsställande	Måttlig ekologisk status 2033	Uppnår ej god	God kemisk status med undantag – senare målår för PFOS (2027) samt mindre stränga krav för bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar	Avloppskänsliga områden Känsliga jordbruksområden

Tabell 3. Kvantitativ och kemisk status samt miljökvalitetsnormer (MKN) för grundvattenförekomsten inom planområdet. Källa: VISS, 2024.

Grundvattenförekomst (ID-nummer)	Kvantitativ		Kemisk		Skyddade områden
	Status	MKN	Status	MKN	MKN
Jämshögsområdet-Olofström (SE623801-142093)	God	God kvantitativ status	God	God kemisk status	Dricksvatten (Lilla Holje vattentäkt) Känsliga jordbruksområden

4.9. Naturresurser

4.9.1. Skogsbruk och jordbruk

I figur 4 redovisas utbredning av barr- och blandskog samt lövskog inom planområdet. En stor del av markanvändningen i planområdet består av produktionsskog av gran. Lövskogsbestånd med bok och ek finns utspridda inom området tillsammans med några blandskogsbestånd och äldre lövskogar. Skogsbruk är den areella näring med störst betydelse för Olofströms kommun. Det är också den vanligast förekommande naturresursen inom planförslaget.

Det finns en begränsad yta med jordbruksmark i den norra delen av planområdet i nära anslutning till den befintliga järnvägen, se figur 4. Enstaka tegar hittas på vardera sida om järnvägen.

Markavvattningsföretag

Två markavvattningsföretag finns inom planområdet: Vilshultsån genom Holje mader från 1934 i syfte att torrlägga våtmarker för fortsatt jordbruk respektive Holjeåns uppgrävning från 1945 i syfte att torrlägga marker inom Holje by och Olofströms köping. Syftet med Vilshultsån genom Holje mader bedöms ej längre vara relevant då det anlagts en våtmark i området. Markavvattningsföretag skulle därför kunna omprövas/avvecklas.

4.9.2. Dricksvatten och energiutvinning

Dricksvattentäkt och vattenskyddsområde

Kring planområdets södra del hittas grundvattentäkten Jämshögsområdet-Olofström (ID SE623801-142093) vilken är en sand- och grusförekomst. Jämshögsområdet-Olofström utgör en del av Olofströms kommuns vattenproduktion och omfattas därför av ett vattenskyddsområde kallat Lilla Holje grundvattentäkt (Länsstyrelsen Blekinge län, 2014). Grundvattenförekomsten ligger delvis inom planförslaget medan vattenskyddsområdet tangerar planförslaget.

Enskilda brunnar för dricksvatten och energiutvinning

En brunninventering av grävda brunnar har identifierat två dricksvattenbrunnar för hushållsbehov. Brunnarna är belägna cirka 20–40 meter från planerad anläggning. Energibrunnar har inte inventerats då de planerade arbetena inte medför någon djupare schakt som bedöms kunna påverka borrade energibrunnar.

Vattenkraft

I Vilshultsån finns en gammal kvarn öster om planområdet i höjd med den nya godsbangården. Innan Holjeån går ihop med Vilshultsån finns även sedan år 1924 Södra Sunds kraftstation.

4.10. Klimatpåverkan

Klimatpåverkan handlar om att växthusgaser (även kallade klimatgaser, innefattande bland annat koldioxid, metan och kväveoxid) släpps ut i atmosfären och förstärker den annars naturliga växthuseffekten och därmed bidrar till en global uppvärmning. Klimatpåverkan mäts i koldioxidekvivalenter (CO₂-e), vilket är ett mått på hur stor påverkan en eller flera växthusgaser har på klimatet jämfört med koldioxids påverkan.

Järnvägsanläggningens huvudsakliga utsläppskälla i nuläget är de diesellok som trafikerar Olofströmsbanan. Torv, vatten och skogslandskapet utgör kolsänkor i området. Berg och torv finns i varierad utsträckning längs järnvägsanläggningen, där torv kan övergå till kolkälla när den syresätt och där arbete i berg och torv kan generera klimatutsläpp genom schaktning och masstransporter.

5 Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Planförslaget sträcker sig längs Olofströmsbanan mellan cirka km 36+100 till km 43+050. Längdmätningen har start i Älmhult och slut i Olofström. Översiktlig lokalisering redovisas i figur 1. I det här avsnittet redovisas placering av projektets olika anläggningsdelar med motiv. Bortvalda alternativ redovisas i avsnitt 5.3.

5.1.1. Angöringsspår

Angöringsspåret förläggs på den befintliga järnvägens västra sida i planförslagets norra del. Syftet med angöringsspåret är att skapa en in- och utfart till Olofström övre utan att det påverkar kapaciteten på Olofströmsbanans befintliga genomgående spår. Spåret behöver därför ligga i anslutning till den befintliga växeln till Olofström övre. Inga alternativa placeringar har varit aktuella att undersöka.

En placering på den östra sidan av befintligt spår bedöms som olämplig då det innebär intrång i Vilshultsån och en stor begränsning av kapaciteten på grund av att tågen måste korsa huvudspåret för att nå Olofström övre. Utan en direkt koppling till spåret mot Olofström övre behöver växlingsrörelser nyttja huvudspåret på en längre sträcka vilket medför stor negativ påverkan på kapaciteten på Olofströmsbanan.

5.1.2. Godsbangård

Den nya godsbangården placeras mitt i planområdet på den befintliga järnvägens östra sida. Bangården förläggs i höjd med Odasjöslätt, Holje naturreservat/Natura 2000-område och Olofström övre. I den föreslagna placeringen finns möjlighet att anlägga raka spår, vilket är positivt både ur säkerhets- och driftperspektiv samt minskar anläggningskostnaderna. Området där bangården föreslås är relativt flackt vilket minskar behovet av schakt och fyllning. Spår som ska nyttjas för uppställning får luta maximalt 2 promille.

Avgörande för val av placering har bland annat varit att minimera påverkan på Vilshultsån och Holje naturreservat/Natura 2000-område. I den norra delen av planområdet rinner Vilshultsån längs med järnvägen i järnvägens direkta närhet. Om godsbangården placerats längre norrut hade Vilshultsån kunnat påverkas mer fysiskt med indirekt också Odasjöslätts våtmarksområde som ligger uppströms. I Vilshultsåns närhet är även grundläggningsförhållandena sämre och förekomst av torv mer riklig än i föreslagen placering.

En annan avgörande faktor i valet av föreslagen placering är påverkan på bebyggelse. Placering utanför Olofströms tätort gör att påverkan på befintlig infrastruktur, bostäder och annan bebyggelse minskar. Förutom att färre boende drabbas av den nya godsbangården innebär det också att behovet av inlösen av fastigheter och bullerskyddsåtgärder minskar.

5.1.3. Plattform för resandeutbyte

Plattform för resandeutbyte placeras i höjd med det befintliga stationshuset vid Olofström nedre. Samråd kring placeringen har skett med Olofströms kommun och Blekingetrafiken för att plattformen ska ges en tydlig koppling till det nya stationsområdet samt befintlig infrastruktur och bebyggelse. Befintligt stationshus rivs i och med utbyggnaden.

5.2. Val av utformning

5.2.1. Elektrifiering och nytt signalsystem

Hela sträckan från norr till söder elektrifieras. Detta inkluderar både befintliga och tillkommande spår, inklusive befintligt spår som leder från Olofströmsbanan till Olofström övre. Industrispårerna på Olofström övre respektive Olofström nedre elektrifieras inte.

Elektrifieringen innebär bland annat anläggande av kontaktledningsstolpar, kontaktledning, hängverk samt elskyddsportal vid befintlig plankorsning med Skrapsjövägen, cirka km 38+850. Förutom anläggande av kontaktledningsanläggning längs järnvägen kräver åtgärden även skyddsjordning av räcken respektive komplettering av elskydd för Norra Ringvägens och Västra Storgatans broar. Vid broarna medför det att broarnas kantbalkar måste bytas ut för att kunna fästa elskyddet.

Befintligt signalställverk ska ersättas av ett nytt datorbaserat signalställverk med ERTMS (European Rail Traffic Management System), en ny typ av signalsystem för järnväg som EU har beslutat ska införas i medlemsländerna. Signalanläggningen anpassas därmed för att kunna fjärrstyras från Trafikledningscentralen i Malmö. Befintliga signalutrymmen och skåp ersätts av nya teknikkiosker. Åtta teknikhus finns planerade längs sträckan, vilka placeras med hänsyn till signalsystemet.

För nödvändig mobil- och radiokommunikation används utrymme i en befintlig mast placerad vid Olofström övre. Servitut skapas för nytt teknikhus, kabelförläggning och själva masten.

5.2.2. Angöringsspår

Det nya angöringsspåret ska kunna hantera tåg som är upp till 630 meter långa med så kallad samtidig infart, vilket innebär att två tåg kan mötas utan att något tåg behöver stanna helt. Ett tåg ska till exempel kunna ankomma till Olofström övre via angöringsspåret samtidigt som ett annat tåg kör på Olofströmsbanans huvudspår. Det primära syftet med spåret är att fungera som angöringsspår för tåg som ska till och från Olofström övre, men det kommer även kunna ha en funktion som mötesspår för tåg som går på Olofströmsbanans huvudspår. Det innebär att exempelvis ett tåg som kommer norrifrån kan växlas in på angöringsspåret för att möta ett tåg som kommer söderifrån.

Angöringsspåret ansluts till Olofströmsbanan i norr med en ny växel som hamnar cirka 200 meter söder om Flyborgstorpet, se figur 1 och 13. I söder ansluts angöringsspåret till Olofströmsbanan cirka 250 söder om gårdarna vid Norra Holje. Den befintliga växeln som ansluter spåret ner till Olofström övre med Olofströmsbanan byts ut. Hela angöringsspåret kommer anläggas med belysning.

Den totala längden på angöringsspåret blir drygt 860 meter, vilket krävs för att säkerhetskrav för samtidig infart ska uppnås. Avståndet mellan angöringsspåret och Olofströmsbanan blir mellan 6 och 7,5 meter (mellan spårmitt).

5.2.3. Olofström övre

Spåret ner till Olofström övre elektrifieras och anpassas så att tåg ska kunna köra i 80 km/h. Markanspråket för järnvägen kommer utökas för att inrymma hela Trafikverkets anläggning inklusive den tillkommande elektrifieringen och servicevägar.

5.2.4. Godsbangård

En ny godsbangård förläggs vid cirka km 39+250 och km 41+200 öster om den befintliga järnvägen. Syftet med godsbangården är att komplettera verksamheten på Olofström övre och Olofström nedre, samt avlasta godsbangården i Älmhult. Funktioner som ska finnas på bangården är tåguppställning, vagnreparation, växling av godsvagnar och rangering. Rangering innebär att nya tågset bildas av godsvagnar som kommit från olika håll till bangården. Verksamheten på bangården kan komma att pågå under alla dygnets timmar, året om. Belysningen av bangården föreslås bli behovsstyrd, det vill säga att bangårdens belysning är på när det pågår verksamhet. I dagsläget går det inte bedöma om, och

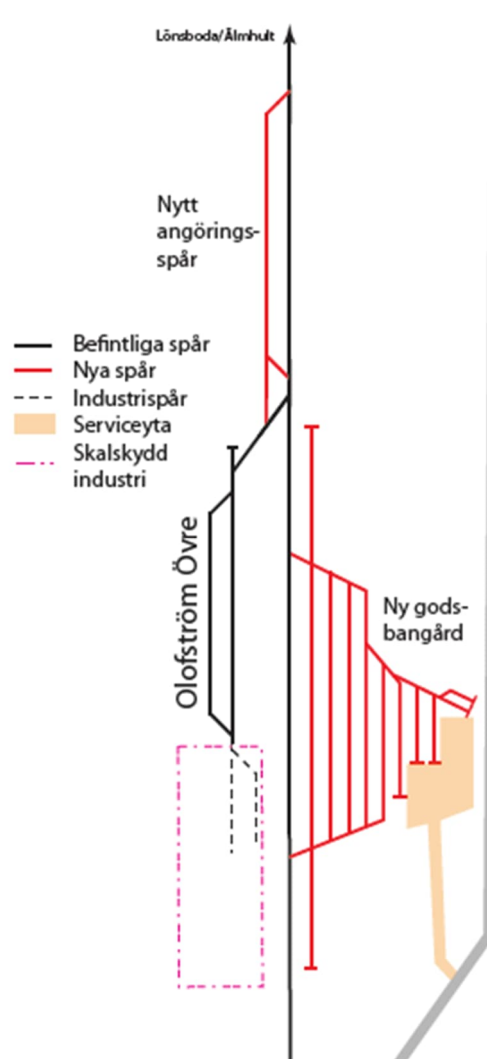
i så fall i vilken omfattning, det kommer att hanteras farligt gods på den nya godsbangården. Bangården och Olofströmsbanan är inte utpekade som prioriterade stråk för farligt gods.

Totalt anläggs cirka 5 900 meter nya spår och 17 nya växlar. Bangårdens spår består av fem huvudspår, varav två medger upp till 750 meter långa tåg med samtidig infart och ett medger 750 meter långa tåg men utan samtidig infart. De andra två huvudspåren medger upp till 300 respektive 400 meter långa tåg utan samtidig infart. I norra delen av godsbangården anläggs ett cirka 400 meter långt elektrifierat utdragsspår. Utöver de fem huvudspåren anläggs även två uppställningsspår, två vagnreparationsspår och ett spår för underhållsfordon. Dessa spår elektrifieras inte. Inom bangården skapas ytor för upplags- och materialhantering.

Utformningen av bangården innebär att den startar i norr med två spår i bredd förbi Odasjöslätts industriområde. Förbi Holje naturreservat/Natura 2000-område breddas spårområdet ut för att ge plats för fem spår i bredd. Det görs inget fysiskt intrång inom områdesskyddet. Söder om områdesskyddet förläggs ytterligare fem kortare spår.

Olofströmsbanans befintliga spår går längs bangårdens västra kant. Spåret sidjusteras västerut för att ge utrymme för godsbangårdens spår. Eftersom spåret byttes ut på befintlig bana 2020 återanvänds den befintliga rälsen i möjligaste mån. Justeringen av befintligt spår görs för att minimera risken att bangårdsspårens utbredning påverkas av de kraftiga höjdskillnader som finns på den västra sidan av befintligt spår. Andra motiv är att minska påverkan på intilliggande industrifastighet i norra änden av bangården och undvika fysiskt intrång i Holje naturreservat/Natura 2000-område. I den norra delen av bangården krävs bergschakt för att ge plats åt det sidjusterade befintliga spåret och ett av bangårdens nya spår.

Hastigheten på Olofströmsbanans genomgående spår blir 125-140 km/h. På den två längsta av bangårdens spår blir hastigheten 80 km/h och på övriga spår 40-50 km/h.



Figur 11. Schematisk skiss av godsbangården.

5.2.5. Spårsänkning

Från den södra delen av den nya godsbangården och längs en cirka en kilometer lång sträcka söderut (mellan km cirka 40+900 – 41+900) planeras en profilsänkning av Olofströmsbanans befintliga spår. Detta görs eftersom elektrifieringen innebär att järnvägsanläggningen annars inte hade klarat fri höjd under bron för Norra Ringvägen. Befintligt spår lutar redan idag kraftigt ner mot Olofström nedre på den aktuella sträckan. För att inte öka lutningen ytterligare måste hela sträckan mellan godsbangården och passagen under bron sänkas lika mycket. Om lutningen är för stor kan det bli problem med att starta och framföra tåg på spåret.

Spårsänkningen innebär en skärning i landskapet och utökade slänter, samt att järnvägsanläggningen behöver vara lägre vid passage under bron. Ett alternativ till att genomföra profilsänkningen av spåret är att ersätta den befintliga bron med en ny, högre bro. Detta har dock valts bort, se avsnitt 5.3.4.

5.2.6. Ombyggnad av Olofström nedre

Då Sydostlänken byggs ut och skapar möjligheter för genomgående tågtrafik genom Olofström måste den befintliga bangården på Olofström nedre anpassas till de nya förutsättningarna. Hela bangården ska även elektrifieras och anpassas till ny signalanläggning. I praktiken innebär det att större delen av den befintliga bangården rivs och byggs om från strax söder om bron för Norra Ringvägen.

Den nya utformningen av Olofström nedre innebär att det anläggs två huvudspår för bangården och ett ankomst- och avgångsspår till de industrispår som ligger i anslutning till Trafikverkets spår. Söder om Norra Ringvägens bro över järnvägen anläggs ett så kallat skyddsspår.

Olofströmsbanans genomgående spår blir det nya spår 2, andra spåret österifrån. Utformningen gör att hastigheten på det genomgående spåret blir 100 km/h efter att Sydostlänkens fortsättning söder om Olofström har byggts ut. Vid passage under Norra Ringvägen blir hastigheten 70 km/h. På övriga spår inom Olofström nedre varierar hastigheten mellan 50-80 km/h. Belysning anordnas på hela bangården.

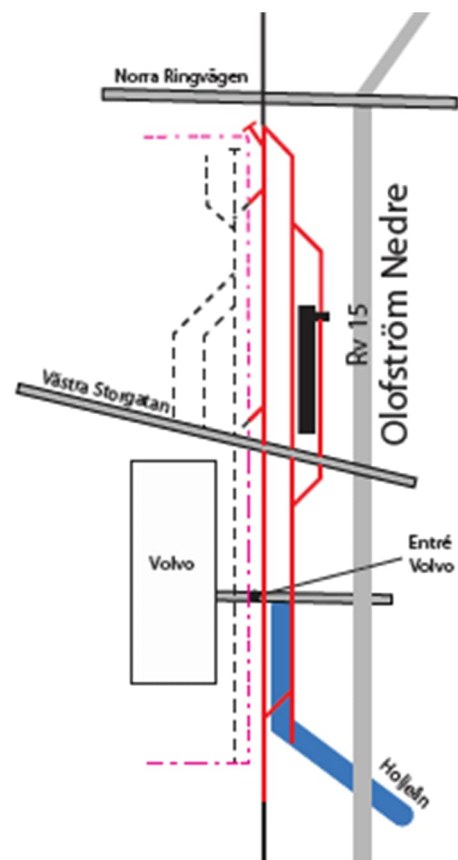
Ett skalskydd behöver anläggas mellan Trafikverkets spår och industrispårerna. För att få plats med skalskyddet behöver avståndet mellan spåren vara minst 7,5 meter, men för att inte påverka bropelarna på bron för Västra Storgatan blir avståndet lokalt större, 12 meter. En befintlig bullerskyddsskärm går från bron för Västra Storgatan och söderut längs Olofström nedre. Syftet med skärmen är att minska buller från fabriksverksamheten direkt väster om järnvägsspåren. Skärmen flyttas västerut för att ge plats åt den nya bangården. Flytten innebär att skärmen kommer närmare bullerkällan, vilket är positivt för dess bullerskyddande förmåga.

Plattform för resandeutbyte

En mellanplattform för resandeutbyte placeras norr om Västra Storgatans bro mellan ett av bangårdens huvudspår, spår 1, och Olofströmsbanans genomgående spår, spår 2. Plattformen blir 8,6 meter bred och cirka 170 meter lång. Den ska vara tillgänglighetsanpassad samt utrustas med bland annat trafikinformationsutrustning, belysning och väderskydd. Plattformens bredd styrs av bropelarna på bron över Västra Storgatan och spårens placering mellan dem.

En plattformsförbindelse med gångbro, trappor och hissar anläggs preliminärt i den norra delen av plattformen för att ansluta plattformen till det nya stationsområdet. En trappa anläggs också från bron för Västra Storgatan direkt ner till plattformen.

Två hissar placeras på vardera sida av gångbron vilket är ett krav för att möjliggöra tillgänglighet även när en hiss är ur funktion.



Figur 12. Schematisk skiss över Olofström nedre.

5.2.7. Byggnadsverk

En gångbro anläggs för behörig personal över Vilshultsån vid km ca 36+500.

Befintlig bro vid Skrapsvägen/Vilshultsån rivs och ersätts med ny vägbro, vid km ca 38+900. Vägen är enskild men behövs under såväl bygg- som driftskede. Anledningen till att en ny bro anläggs är att bärigheten

på den befintliga bron är för låg. I anslutning till den nya bron breddas även vägen något.

En gångbro anläggs mellan plattform och stationen. Gångbron föreslås bli 3,5 meter bred för att möjliggöra möten med rullstolar och personer med cyklar. Två hissar placeras på vardera sida av gångbron vilket är ett krav för att möjliggöra tillgänglighet även när en hiss är ur funktion.

En ny järnvägsbro anläggs över Volvos södra entré till fabriken, för att möjliggöra breddning av spårområdet utan att stänga entrén. I anslutning till entrén övergår Holjeån från kulvert under fabriksområdet till ett öppet vattendrag som cirka 200 meter löper parallellt med järnvägen. För att ge plats åt de nya spåren behöver mark tas i anspråk mellan befintlig järnväg och Holjeån. En stödkonstruktion anläggs därför mot ån för att den inte ska behöva kulverteras. Stödkonstruktionen blir cirka 150 meter lång och 5 meter hög. Järnvägsbron fastställs i plankarta.

5.2.8. Teknikhus, servicevägar, anslutningar och plankorsningar

Vid km 37+000 anläggs på västra sidan en teknikgård med ett teknikhus, vars åtkomst sker dels genom en cirka 350 meter lång serviceväg på den västra sidan om det nya spåret, dels en kombinerad serviceväg/ersättningsväg för två fastigheter vars nuvarande utfart till väg 15 stängs. Den nya service- och ersättningsvägen blir cirka 1 400 meter lång och byggs delvis i samma läge som befintliga vägar men ges högre standard. Service- och ersättningsvägen ansluter till väg 15 via Rosendalsvägen och Skrapsvägen. Ytterligare en teknikgård med teknikhus på västra sidan anläggs mellan angöringsspåret och godsbangården vid km 37+750, strax norr om stickspåret ner till Olofström övre. Även till detta sker åtkomst via en kortare serviceväg som ansluts till service- och ersättningsvägen beskriven ovan.

En teknikgård med teknikhus anläggs söder om Skrapsvägens korsning med Olofströmsbanan (cirka km 38+900, på järnvägens östra sida. Ytterligare en teknikgård med teknikhus förläggs vid Olofström övre (cirka km 39+300, angöringsspåret). Hit sker åtkomst genom ett servitut på befintlig väg som ansluter till Skrapsvägen söderifrån.

Två teknikgårdar med teknikhus anläggs vid den nya godsbangårdens norra (cirka km 39+900) respektive södra ände (cirka km 40+800). Åtkomst till teknikgårdarna sker genom Odasvägen respektive en ny serviceväg som ansluter till väg 15. Servicevägen fortsätter norrut från teknikgården för att ansluta till en ny permanent upplagsyta.

En teknikgård med teknikhus anläggs cirka 200 meter söder om Norra Ringvägens bro (cirka km 42+000) och ytterligare en teknikgård förläggs cirka 150 meter söder om Västra Storgatans bro (cirka km 42+650).

För att underhållspersonal ska ha åtkomst till bland annat växlar och teknikhus anläggs servicevägar till dessa platser. Underhållsåtgärder som kan krävas är exempelvis snöröjning i växellägen, felsökning och utbyte av komponenter. Vissa sträckor av de föreslagna servicevägarna kan endast användas av järnvägspersonal, medan andra delar även kan nyttjas av fastighetsägare och allmänheten.

En serviceyta anläggs vid angöringsspårets norra växel för åtkomst till signalskåp (vid km 36+500). Serviceytan med vändplats ansluts till väg 15. För att nå teknikskåpen anläggs en gångbro över Vilshultsån.

På den enskilda vägen Skrapsjövägen kommer befintlig plankorsning med järnväg att uppgraderas. Idag är plankorsningen försedd med ljud- och ljussignal, men i projektet ingår en ombyggnad till helbomsanläggning.

5.2.9. Avvattning

Avvattningen av den nya järnvägsanläggningen kommer hanteras på ett liknande sätt som idag, genom diken, dränerings- och dagvattenledningar och trummor. Järnvägen dimensioneras för 20-årsregn medan anslutande ytor så som servicesvägar och uppställningsytor dimensioneras för 5-årsregn. I de fall dessa ytor ansluter mot järnvägen har även dessa ytor beräknats för 20-årsregn. Klimatfaktor 1,3 används i samtliga fall. Trummor dimensioneras för 100-årsregn.

Rening av dagvatten sker främst i slänter och diken längs med spåren innan avledning mot ytvattenrecipient. Angöringsspåret planeras att avvattnas genom ett nytt dike väster om spåret. Via en trumma under järnvägen leds dagvattnet vidare mot Vilshultsån. Eftersom ån ligger i nära anslutning till järnvägen finns risk för höga nivåer som kan göra att vatten tränger in i bankroppen. En uppbyggnad av bankroppen genom exempelvis sprängstensfyllning kan därför bli aktuellt på vissa sträckor.

Området där den nya godsbangården anläggs avvattnas i dagsläget av flera trummor eller diken som slutligen mynnar i Vilshultsån. Denna grundläggande princip kommer vara gällande även efter att planförslaget byggs. För att begränsa flödet från den nya bangården till befintligt flöde förses bangården med fördröjningsdike i den östra delen innan utsläpp till anslutande diken/trummor.

Där spårsänkning planeras bedöms inte den befintliga avvattningen påverkas och behålls därför på samma sätt som i dagsläget. Vid Olofström nedre sker fördröjning och rening via dagvattenmagasin innan dagvattnet släpps till det kommunala vattennätet.

5.2.10. Trädsäkring

Planförslaget omfattar trädsäkring 20 meter från spårmitte längs vardera sida om järnvägsanläggningen. Det innebär att buskar och träd avverkas för att minska risken för att de ska falla ner på spåret och kontaktledningen och orsaka tågolyckor, trafikstörningar och skador på järnvägen. Röjningen är också viktig för att bevara en tillförlitlig spåranläggning med bättre dränering, mindre spårhalka, ökad säkerhet genom bättre sikt och därmed också minskad viltpåkörning. Trädsäkringen genomförs så att inga träd eller buskar lämnas närmast spåret, längre från spåret sparas buskvegetation och längst ut i skötselgatan mot kantzonen sparas större buskar och även små träd.

Markanspråket för trädsäkring tas genom servitut. Längs Olofströmsbanan finns redan befintlig servitutsrätt för trädsäkring. Järnvägsplanen innebär att servitutsrätten utökas där spårområdet blir bredare eller där det befintliga servitutet inte omfattar 20 meter från spårmitte.

5.2.11. Stängsel och gabionnät

Järnvägsanläggningen stängslas in från och med den nya godsbangården och söderut, på den västra sidan fram till centrala Olofström och på den östra sidan ned till planområdets gräns. Instängslingen görs för att hindra obehöriga från att korsa järnvägen där det inte är tillåtet eller uppehålla sig på spårområdet. Stängslet är drygt två meter högt.

Ett spärrstaket sätts även upp där spåravståndet är större mellan Olofströmsbanans spår och det nya angöringsspåret samt vid nya gångbron norr om angöringsspåret.

För att möjliggöra bergschakt med brantare lutning än nödvändigt och undvika ras används gabionnät som bergteknisk åtgärd. Gabionnäten planeras vid km-tal 36+550 – 700, 39+250 – 700, 41+400 – 500.

5.2.12. Tillfälliga arbetsytor och arbetsvägar

För att kunna genomföra byggskedet behövs ytor även utanför det område som ska bli järnvägsanläggning. Det behövs till exempel för att kunna ta sig till och från arbetsplatsen med personal och material, men också för att lagra byggnadsmaterial, för bodar och uppställning av maskiner (etableringsytor). Det kan även bli aktuellt med tillfällig lagring av massor. Ytorna behöver vara tillräckligt stora för att kunna bygga anläggningen på ett säkert sätt för omgivningen och för byggarbetarna. Platserna har valts ut så att känsliga natur- och kulturmiljöer i möjligaste mån sparas och påverkan på boende minimeras.

Vid angöringsspåret föreslås en tillfällig yta på järnvägens västra sida vid den norra växeln (km ca 36+450), som ska användas för anläggningsarbeten och som arbetsväg. Ytan för anläggningsarbeten fortsätter söderut cirka 200 meter. Ytterligare en yta för tillfällig nyttjanderätt (km ca 36+950) har placerats vid det föreslagna teknikhuset norr om Norra Holje. Denna yta föreslås även kunna användas som etableringsyta.

I området runt Norra Holje och söderut finns behov av större ytor med tillfällig nyttjanderätt (km ca 37+200 – 38+100). En service- och ersättningsväg på västra sidan föreslås kunna nyttjas både av arbetsfordon och av boende och allmänhet. Längs de delar av vägen som ska nybyggas krävs ytor för anläggningsarbete på båda sidor om vägen. På åkermarken söder om bostadsfastigheterna föreslås ytor för etablering och upplag.

Söder om angöringsspårets södra växel finns ytor för anläggningsarbete föreslagna på båda sidor om befintligt spår ner till Skrapsvägens korsning med järnvägen (km ca 37+800 – 38+800).

Vid Olofström övre tas ytor i anspråk tillfälligt för anläggningsarbete, arbetsvägar och även arbetsvägar som är tillgängliga för annan trafik än byggtrafik. Större ytor tas i anspråk för upplag och etablering. Inne på Volvos område tas mark i anspråk för anläggande av tillfälliga spår som ska användas under byggtiden då funktioner som finns på Olofströms nedre behöver flytta till Olofström övre. Byggtrafik till och från Volvo övre planeras gå via befintlig väg kallad Volvovägen, med anslutning till allmänt vägnät via Norra Ringvägen. Volvovägen ska vara tillgänglig för både byggtrafik och allmän trafik.

Vid den nya godsbangården planeras ytor för etablering, anläggningsarbete och arbetsvägar samt en större yta för tillfälliga upplag öster om bangården.

Vid sträckan för profilsänkningen söder om godsbangården och ner till Olofström nedre tas ytor i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för anläggningsarbete och arbetsvägar. Söder om bron för Norra Ringvägen och fram till Västra Storgatan tas ytan mellan väg 15 och järnvägen i anspråk tillfälligt för upplag och etablering. Utmed norra delen av Järnvägsgatan tas också mark i anspråk för anläggningsarbete.

5.3. Bortvalda alternativ

5.3.1. Ersättningsväg - Norra Holje

Tre alternativa dragningar av ersättningsvägen mellan Norra Holje och Rosendalsvägen har studerats. Samtliga alternativ innefattade upprustning av befintliga grusvägar och nybyggnation av väg men i olika stor omfattning. Ett tidigt bortvalt alternativ innehöll mest nysträckning och bedömdes medföra störst negativ effekt på miljö och landskap, med möjlig påverkan på biotop och stenmur. Alternativet hade också behövt hantera avvattning av ett våtmarksområde samt bedömdes innebära mest schakt och fyll. Trafikverkets valda alternativ motiverades med lägre kostnader, undvikande av ny permanent bro över Vilshultsån, hänsyn till närboendes önskemål, möjlighet till sametablering av ersättningsväg, serviceväg och byggväg, samt närhet till väg 15 och järnvägsanläggningen, vilket minskar körsträckor, fordonskostnader och -utsläpp.

5.3.2. Placering av ny godsbangård

Tre utredningsalternativ analyserades för placering av Olofströms nya godsbangård: utredningsalternativ 1 (UA1), utredningsalternativ 2 (UA2) och utredningsalternativ 3 (UA3).

Bortvalet av UA1 motiveras med ett större schaktningsbehov av organiska jordar, vilket medför behov av transporter som i sin tur är klimatpåverkande och kostnadsdrivande, samt större påverkan på Vilshultsån och Odasjöslätts våtmarksområde, vilket är negativt för natur-, kultur- och friluftsmiljöer samt ur avvattningsperspektiv. Placeringen innebar dessutom ett anläggande av kurviga bangårdsspår, något som är negativt ur både drift- och säkerhetsperspektiv, och ett behov av rörtrumma och planskild korsning, med ökad klimatpåverkan och ökade kostnader.

UA3 valdes bort eftersom det bedöms medföra en orimligt stor omgivningspåverkan med stor negativ påverkan på befintlig bebyggelse i Olofströms tätort, stor barriäreffekt i samhället och bullerpåverkan både för ett stort antal bostadshus och andra verksamheter som omfattas av riktvärden för buller. Stor del av bebyggelsen har dessutom kulturhistoriska värden som påverkas negativt i UA3. UA3 låg också inom vattenskyddsområdet för Lilla Holje grundvattentäkt och skulle kunna påverka Halens naturreservat. Det stora antalet fastigheter som berördes av både markanspråk och buller skulle även innebära en stor kostnad för mark som tas i anspråk och bullerskyddsåtgärder.

5.3.3. Dubbelspår

I projektet har möjligheter och nyttor med att anlägga dubbelspår mellan anslutningsspåret till Olofström övre och Olofström nedre studerats. Genom UA2, där godsbangården förläggs mellan Sjötorpet och Olofström nedre, så skapas tillräcklig kapacitet på sträckan eftersom bangården också möjliggör tågmöten.

5.3.4. Anpassning av befintliga broar

Elektrifiering ställer högre krav på utrymmen kring spåret, i synnerhet i höjdded. Längs befintlig sträcka finns två kommunala broar (Norra Ringvägen och Västra Storgatan) som inte klarar krav på fri höjd. En ombyggnad av broarna så att fri höjd erhålls bedömdes inte ekonomiskt rimligt eftersom broarna inte nått sin livslängd. Trafikverket valde att behålla broarna och dels sänka järnvägsspåren och dels ansöka om dispens från kravet på fri höjd.

5.3.5. Placering av plattform för resandeutbyte

För placering av ny plattform för resandeutbyte har tre alternativ utretts av Olofströms kommun:

- Alternativ 1: placering norr om Västra Storgatan. Medför att angöringen för special- och sällantransporter till industriverksamheter väster om Olofström nedre försvåras.
- Alternativ 2: plattformsläge söder om Västra Storgatan, vilket skulle innebära längre transportsträckor för resandeutbytet mellan buss och tåg.
- Alternativ 3: plattformsläge söder om befintlig bangård. Alternativet skulle ge betydligt större intrång i bostadsbebyggelse än övriga alternativ.

Olofströms kommun valde att gå vidare med alternativ 1.

5.4. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått föreslås:

- Sk1 – Biotopskydd för träd
- Sk2 – Järnvägsnära bullerskyddsskärm (3,0 meter över rälsöverkant)
- Sk3 – Järnvägsnära bullerskyddsvall (1,0 meter över rälsöverkant)
- Sk4 – Fastighetsnära bullerskydd, fasad-/fönsteråtgärd
- Sk5 – Fastighetsnära bullerskydd, lokal skärm på uteplats
- Sk6 – Dagvattenmagasin för fördröjning och rening

Inom den nya trädsäkringszonen förekommer att antal skyddsvärda träd som omfattas av biotopskyddsbestämmelserna. Med hänsyn till trädens skick och lokalisering bedöms de kunna bevaras utan att riskera att det kommer att orsaka skador på järnvägsanläggningen. Skyddsåtgärden Sk1 – Biotopskydd för träd innebär att träden inte får avverkas i driftskedet. De kommer också skyddas mot skador under byggtiden.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

I det här kapitlet presenteras konsekvenser av projektet. Miljökonsekvenserna redovisas utförligare i järnvägsplanens Miljökonsekvensbeskrivning med tillhörande bilagor och underlagsrapporter.

6.1. Trafik och användargrupper

6.1.1. Järnväg och järnvägstrafik

En ny- och ombyggnad av Olofströms bangård resulterar i en elektrifierad samt mer effektiv och driftsäker järnväg, en ökad kapacitet samt möjliggör för persontrafik utmed Olofströmsbanan. Befintlig järnväg kompletteras med angöringsspår, godsbangård och mellanplattform för resandeutbyte.

Efter att Sydostlänken byggts ut beräknas 17 godståg och 21 persontåg per dygn trafikera sträckan Älmhult-Olofström, respektive 7,5 godståg och 21 persontåg längs sträckan Olofström-Sandbäck (Blekinge kustbana). Maxlängden för godståg kan utökas till 750 meter. Största tillåtna hastighet kommer bli 100 km/h för godståg samt 160 km/h för persontåg eller lokalt lägre.

6.1.2. Vägar och vägtrafik

Mot väg 15 tillkommer två nya anslutningar, norr om Norra Holje vid angöringsspåret och i Hagaberg för den nya godsbangården. Den befintliga trafiken bedöms inte påverkas av de nya anslutningarna då trafiken till dem blir mycket begränsad. Vid Norra Holje stängs en befintlig plankorsning och en befintlig anslutning mot väg 15, vilket berör två bostadsfastigheter. Tillgängligheten till de båda fastigheterna bedöms minska då åtgärden resulterar i en omväg på cirka 3,7 km för norrgående resor. Å andra sidan förbättras tillförligheten då befintlig plankorsning idag stundom blockeras en längre tid av uppställda tåg vid rangering.

Ombyggnaden till helbomsanläggning vid Skrapsjövägens plankorsning med järnväg förbättrar trafiksäkerheten.

6.1.3. Busstrafik

Vid anläggandet av angöringsspåret krävs en permanent stängning av plankorsningen vid Norra Holje. Detta minskar tillgängligheten mellan busshållplatsen Flyborgstorpet och de intilliggande gårdarna väster om järnvägen. Närmsta busshållplats (Odasjöslätt) ligger cirka 2,7 km från Norra Holje, räknat via den nya servicevägen från Rosendalsvägen. Användarfrekvensen av busshållplatsen är lågt i dagsläget. Busstrafiken i anslutning till Olofströms stationsområde kommer förändras i och med att persontrafik införs på Sydostlänken.

6.1.4. Gång- och cykelvägar

Den befintliga trappan från Västra Storgatan ner till parkeringen söder om bron rivs. Inom detta projekt ersätts trappan av en ny trappa direkt ner till plattformen på bron norra sida.

Anläggandet av stödkonstruktion längs Holjeån kräver rivning av befintlig gång- och cykelväg längs ån, något som försvagar rörelsemönstret till och från Lilla Holje. En eventuell ersättning av den befintliga cykelvägen hanteras i den kommunala detaljplaneprocessen.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

6.2.1. Översiktsplanering

Planförslaget bedöms gå i linje med kommunens intresse för utveckling av järnvägen och hindrar inte nya etableringar vid utpekade expansionsytor. Viss jordbruksmark kommer tas i anspråk, se 6.5.1.

6.2.2. Detaljplaner

Järnvägsplanen strider mot tio gällande detaljplaner (se tabell 1). Olofströms kommun avser ersätta berörda delar av de aktuella detaljplanerna med en eller flera nya detaljplaner, så att järnvägsändamål blir förenligt detaljplanerna. Arbetet med nya detaljplaner är igångsatt.

6.2.3. Regional planering

Som en del av Sydostlänken bedöms planförslaget bemöta den regionala planeringen om att främja arbetsmarknaden, hållbara kommunikationer och Blekinges regionala utveckling i stort.

6.3. Stads- och landskapsbild

Elektrifiering, utökad trädsäkring och stängsling påverkar stads- och landskapsbilden längs hela planförslaget. I det småbrutna skogslandskapet medför trädsäkringen måttliga, respektive små till måttliga negativa konsekvenser, inom de två skogliga biotopskyddsområdena och längs Vilshultsån. Anläggande av bullerskyddsvall- och skärm vid Norra Holje bedöms innebära måttliga till stora negativa konsekvenser på grund av förlorade utsikter och brutna siktlinjer mellan gårdarna och Vilshultsån samt väg 15.

För karaktärsområdet industrier i landskapet bedöms trädsäkringen och den mer storskaliga upplevelsen av karaktärsområdet innebära små till måttliga negativa konsekvenser. Små till måttliga negativa konsekvenser bedöms uppstå för karaktärsområdet Odasjöslätts våtmarksområde, till följd av att vegetationsridåer runt våtmarksområdet avverkas på grund av trädsäkringen. Trädsäkringen påverkar dock inte våtmarkens funktion.

I karaktärsområdet för tätorten som industriort bedöms små till måttliga negativa konsekvenser uppstå till följd av den nya bron över ingången till Volvos entré samt stödkonstruktionen som anläggs längs Holjeån.

6.4. Miljö och hälsa

6.4.1. Kulturmiljö

De kulturhistoriska värdena inom och i närheten av planförslaget är till stor del kopplade till vattendragen samt Olofströms framväxt som bruksort. För Olofströms utveckling har även den befintliga järnvägen spelat en viktig roll. De historiska värdena utanför Olofströms tätort är dock till viss del fragmenterade av järnvägen i nuläget. Angöringsspåret och den nya godsbangården ökar på järnvägen som ett dominerande inslag i landskapet. Även inne i Olofströms tätort blir järnvägen ett mer dominant inslag i stadsbilden.

Störst påverkan på kulturhistoriska värden bedöms uppstå vid angöringsspåret, som dels skapar en barriär mellan gårdarna vid Norra Holje, Vilshultsån och väg 15, och dels medför påverkan på delar av en färdväg (L1979:9242). Detta bedöms sammanlagt innebära att angöringsspåret medför måttliga negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Godsbangården bedöms innebära små till måttliga negativa konsekvenser på skogslandskapets kulturmiljövärde, medan spårsänkningen inte bedöms innebära några konsekvenser.

Ombyggnaden av Olofström nedre bedöms inte innebära någon påverkan på Olofströms tätorts övergripande kulturhistoriska värde. Rivningen av det befintliga stationshuset med tillhörande magasinsbyggnad samt rivning av gång- och cykelvägen parallellt med Holjeån samt anläggande av stödkonstruktion bedöms medföra små till måttliga negativa konsekvenser.

6.4.2. Naturmiljö

Projektet medför förluster av värdefulla naturmiljöer. Det finns dock även möjligheter att ersätta delar av dessa förluster och skapa nya värden, i form av de föreslagna kompensationsåtgärder som redovisas i avsnitt 5.3.5. Ingen påverkan bedöms uppstå på Holje naturreservat och Natura 2000-området. Belysning av godsbangården ska utformas så att den inte verkar störande för fladdermöss. Ingen påverkan bedöms uppstå på naturmiljövärden kopplade till Odasjöslätts våtmarksområde.

Störst negativa effekter bedöms uppstå till följd av intrång i de skogliga biotopskyddsområdena. Effekterna blir större eftersom områdena är relativt små och avlånga, vilket gör att även kvarvarande miljöer inom skyddsområdena bedöms påverkas negativt. Vid båda områdena finns dock ett större område än själva områdesskyddet som har samma karaktär och värden. Totalt påverkas 1 035 meter av Vilshultsån av trädsäkring. Små negativa konsekvenser bedöms uppstå för naturvärdena i Vilshultsån. Påverkan blir större under byggskedet. Skyddsåtgärder för att förhindra grumling ska genomföras. I Holjeån bedöms små till måttliga negativa konsekvenser uppstå, men även här är påverkan större under byggskedet.

Den befintliga järnvägen utgör redan i dagsläget en barriär för fauna. Projektet innebär att barriäreffekten förstärks genom att järnvägsanläggningen breddas och suicidstängsel sätts upp på delar av sträckan. Suicidstängsel utgör dock ingen definitiv barriär för större vilt eller för mindre fauna som kan gräva sig under stängslet. Anläggande av nya broar i Vilshultsån och stödkonstruktionen i Holjeån bedöms inte utgöra barriärer för fisk och annan vattenlevande fauna. Samtliga trummor utformas så att de inte utgör vandringshinder. Den anpassade belysningen vid godsbangården gör att det inte uppstår ljusföroreningar som kan verka som en barriär för fladdermöss och andra nattaktiva insekter.

6.4.3. Rekreation och friluftsliv

Inga områden för friluftsliv och rekreation påverkas fysiskt av planförslaget, däremot kan störningar uppstå till följd av ökat buller både i driftskedet och byggskedet. Små negativa konsekvenser bedöms uppstå till följd av stängning av plankorsning vid Norra Holje, rivning av gång- och cykelväg vid Olofström nedre samt vid Holje naturreservat/Natura 2000-område och Odasjöslätts våtmarksområde. Ingen påverkan bedöms uppstå för friluftslivet runt Halens naturreservat.

6.4.4. Buller

I driftskedet bedöms bullernivåerna öka eftersom projektet möjliggör för ökade trafikflöden och högre hastigheter på järnvägen. Den nya bangården medför bullerkällor som är av annan karaktär än de som upplevs längs järnvägslinjen, exempelvis gnissel, växlingsrörelser, bromsar samt fläktljud från stillastående tåg. Sådant verksamhetsbuller blir tystare med ellok än diesellok, varför elektrifieringen av järnvägsanläggningen bedöms medföra en positiv effekt på bullersituationen. Skillnaden mellan ellok och diesellok är dock liten när det gäller trafikbuller.

Den ekvivalenta ljudnivån med avseende på trafikbuller ökar med cirka 2-8 dBA och den maximala ljudnivån ökar med 5-18 dBA vid fasader mot järnvägen jämfört med nuläget. Av de ursprungligen 90 bullerberörda byggnaderna (se kap 4.5.4) som utreddes för eventuella bullerskyddsåtgärder överskrider riktvärden vid totalt 44 byggnader. Fasadriktvärdet Leq 60 dBA överskrider vid 15 byggnader och inom 40 byggnader överskrider inomhusriktvärden. Vid 12 byggnader överskrider uteplatsriktvärden.

Orsaken till att antalet bullerberörda byggnader minskat från 90 till 44 är främst att den aktuella järnvägssträckan inte bedöms trafikeras regelbundet av godstrafik nattetid. Det innebär att ljudnivån 45 dBA inte bedöms överskridas fler än fem gånger per natt samt att ljudnivån 50 dBA inte kommer att överskridas regelbundet nattetid. En annan orsak är att uteplats konstaterats vara placerad så att riktvärdet vid uteplats inte överskrider.

Trafikverket föreslår 38 fastighetsnära åtgärder för 38 byggnader inom 34 fastigheter, se plankartor samt fastighetsförteckning. Vid ytterligare två bostadsbyggnader i Norra Holje föreslås spårnära bullerskydd anläggas i form av en kombinerad bullerskyddsvall/-skärm med en totalhöjd på 3 meter. En av byggnaderna kommer att lösas in då den blir obeboelig. Med föreslagna skyddsåtgärder bedöms planförslaget förbättra bullersituationen jämfört med nuläget och nollalternativet.

Vid fyra byggnader kommer riktvärdet vid uteplats att överskridas på grund av buller från väg 15. Då inga ombyggnadsåtgärder ingår i järnvägsplanen för väg 15 föreslås heller inga bullerskyddsåtgärder för aktuella byggnader. En av de aktuella byggnaderna kommer dock att erbjudas fönster-/fasadåtgärder på grund av överskridet riktvärde orsakat av spårtrafik.

6.4.5. Vibrationer

Projektet innebär en utbyggnad av befintlig järnvägsanläggning, vilket medför ett minskat avstånd mellan bostäder och järnvägen jämfört med nuläget. I vibrationsutredningen identifierades en bostadsbyggnad där det kan finnas risk att vibrationsnivån överskrider riktvärdet på 0,4 mm/s. Bedömda vibrationsnivåer som baserats på uppmätta vibrationsnivåer i aktuell bostad över en veckas tid överskrider inte riktvärden för komfortvibrationer (0,4 mm/s). I driftskedet bedöms därmed inte den ökade tågtrafiken riskera att riktvärden för komfortvibrationer överskrids.

6.4.6. Elektromagnetiska fält

Eftersom befintliga och nya spår elektrifieras tillkommer elektromagnetiska fält runt anläggningen i driftskedet. Byggandet av angöringsspåret innebär att järnvägsanläggningen utvidgas västerut, vilket medför att ett bostadshus i Norra Holje hamnar cirka 19 meter från kontaktledningsanläggningen. Bostad i norra delen av den nya godsbangården, cirka 25 meter från den nya anläggningen, rivs.

Baserat på erfarenheter från tidigare projekt samt utifrån beräknade trafikmängder och hastigheter bedöms inte långtidsmedelvärden överskridas. Det bedöms därför inte uppstå några konsekvenser från elektromagnetiska fält även om enstaka bostäder och verksamheter finns inom ett avstånd på 25 meter från anläggningen.

6.4.7. Barnperspektivet

Under byggskedet kan rörelsemönster, linjetrafik och orienterbarheten minska i Olofström tätort. Det uppstår dock ingen direkt påverkan på målpunkter kring planförslaget. Projektet hanterar risker i byggskedet genom bland annat kommunikativa åtgärder och instängslig av byggytor. I driftskedet bedöms positiva konsekvenser skapas för barns säkerhet och tillgänglighet, särskilt då järnvägsanläggningens stängsel förlängs.

6.5. Naturresurser

6.5.1. Skogsbruk och jordbruk

Projektet kräver intrång i ca 26 hektar skogsmark till följd av trädsäkring, ny järnvägsanläggning och behov av tillfällig ytor i byggskedet. Andelen ianspråktagen mark bedöms som relativt liten i förhållande till skogslandskapet i Olofströms kommun. Fragmentering av skogslandskapet bedöms uppstå i begränsad omfattning eftersom järnvägen redan idag utgör en barriär och nya ianspråktaga ytor ligger i anslutning till befintlig järnvägsmark. Projektet bedöms medföra måttliga negativa konsekvenser.

Markanspråk som påverkar jordbruksmark uppgår till cirka 2 hektar, varav cirka hälften under byggskedet. Vid Norra Holje blir den befintliga jordbruksmarken uppdelad, vilket leder till sämre arrondering. Eftersom andelen jordbruksmark inom kommunen är liten och den del som blir kvar dessutom blir svårare att bruka bedöms måttliga till stora negativa konsekvenser uppstå för jordbruket.

Ingen påverkan bedöms uppstå på markavvattningsföretagen.

6.5.2. Dricksvatten och energiutvinning

Inga konsekvenser bedöms uppstå av projektet för Lilla Holje grundvattentäkt och dess vattenskyddsområde, på den äldre kvarnanläggningen i Vilshultsån eller Södra Sunds kraftstation. Påverkan på enskilda brunnar för dricksvatten och energi kommer att utredas vidare i nästa skede av projektet.

6.6. Klimatpåverkan

Utsläppen av klimatgaser från elektrifierad järnvägsdrift är mycket låga och består främst av användningen av diesel från drift och underhåll. I övrigt bedöms elektrifieringen av järnvägsanläggningen innebära positiva effekter för klimatet i driftskedet genom att de dieseldrivna tågen ersätts av tåg som går på el.

6.7. Samhällsekonomisk bedömning

Scenarierna från systemanalysen (se avsnitt 2.4.2) har analyserats ur ett samhällsekonomiskt perspektiv (Trafikverket, 2013b). Slutsatsen blev att den samhällsekonomiska nyttan i de olika scenarierna varierade mellan svagt negativ och positiv. Trafikverkets bedömning var att Sydostlänken har en positiv nettonuvärdeskvot, det vill säga att den har en positiv samhällsekonomisk nytta.

6.8. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Tillsammans med de angränsande projekten inom Sydostlänken bedöms tillgängligheten och kapaciteten för den regionala och nationella järnvägstrafiken öka. Även lokalt uppstår ökad tillgänglighet kring Olofströms stationsområde. Den kommunala planeringen vid stationsområdet och öster om nya godsbangården kan tillsammans med järnvägsplanen leda till ökad trafik och ökat buller samt större andel hårdgjorda ytor i området.

6.9. Påverkan under byggnadstiden

6.9.1. Genomförande och byggmetoder

Byggskedet innebär ett flertal olika typer av anläggningsarbeten, bland annat följande:

- bergs- och jordschakt (inklusive sprängning, skrotning och krossning av berg) samt fyllnadsarbeten
- röjning och avverkning,
- markförstärkningsåtgärder,
- spontning,
- rivningsarbeten,
- brobyggnationer,
- anläggning av teknikhus, bygg-, service- och ersättningsvägar,
- anläggning av spår och växlar, kontaktledningsfundament, kontaktledningar och signaler
- arbeten inom vattenområden inklusive rivningsarbeten,
- transporter av massor och byggmaterial.

6.9.2. Trafik och användargrupper

Järnvägstrafik

I byggskedet kan den befintliga godstrafiken på järnväg inte ledas om, så länge det inte finns någon ny järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana. Avstängning av all tågtrafik bedöms bli nödvändig under perioder. Avstängning av tågtrafik till Olofström övre bedöms kunna begränsas till kortare perioder. Sträckan mellan Olofström övre och Olofström nedre behöver stängas helt under 9–12 månader. Avstängning av Olofström nedre omöjliggör drift av bangården, vilket innebär att all järnvägstransport till och från Olofström måste hanteras på Olofström övre under denna period. Eftersom lokrundgångar eller växlingar inte är möjliga på Olofström nedre efter denna avstängning måste det finnas spår på annan plats där tåg kan rangeras under byggskedet och innan övriga delar av Sydostlänken är klara måste denna rangering ske på Olofström övre.

Vägtrafik

Arbeten med anslutningar vid väg 15 påverkar trafiken tillfälligt och i begränsad omfattning. Åtgärder innebär att endast ett körfält är öppet för trafik och att det öppna körfältet trafikeras växelvis i en riktning i taget. Hastigheten sätts ned till 50 km/h. Varaktigheten på åtgärderna är cirka 1-2 dygn. För att säkerställa trafiksäkerhet och arbetsmiljö för byggtrafiken kan hastighetssänkning ner till 50 km/h bli aktuellt på väg 15 under hela eller delar av byggtiden.

De åtgärder som planeras på broarna för Norra Ringvägen och Västra Storgatan till följd av elektrifieringen av järnvägen innebär enkelriktning av motorfordonstrafik på respektive bro. Båda broarna bör inte enkelriktas vid samma tidpunkt. Hastigheten bedöms behöva sänkas till 30 km/h vid arbete på broarna. Separerad gång- och cykeltrafik ska vara öppen på respektive bro under hela byggtiden.

Busstrafik

Busstrafiken bedöms, liksom vägtrafiken ovan, kunna påverkas i olika grad under olika perioder av byggskedet, bland annat av omledning och arbetsfordon. Befintliga busshållplatsen Olofströms station behöver stängas under hela tiden för ombyggnaden av Olofströms nedre. Hållplatsens funktion måste hanteras antingen via nytt tillfälligt hållplatsläge för Olofströms station eller på annan hållplats.

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykeltrafiken på Västra Storgatan och Norra Ringvägen kommer att tillfälligt behöva stängas av och/eller flyttas till motsatt sida under tiden som arbeten sker på broarna.

6.9.3. Stads- och landskapsbild

Under byggskedet kan tillfälliga arbetsytor skapa öppningar i slutna delar av landskapet. Det kan ta lång tid innan avverkad vegetation återhämtar sig och ytorna har vuxit igen. Avspärrningar runt arbetsplatserna bedöms kunna bryta visuella och fysiska samband samt påverka upplevelsen och landskapet och staden negativt.

6.9.4. Kulturmiljö

Under byggskedet kan kulturmiljöer i anslutning till anläggningen påverkas genom buller, vibrationer och störningar eller av direkt fysisk påverkan. Kulturmiljöer som ligger längre från anläggningen kan påverkas av transporter. Byggarbetets påverkan på bebyggelse och fornlämningar inom påverkansområdet kommer följas upp genom kontrollprogram. Mätningar, åtgärder och dokumentationer utförs före, under och efter byggtiden för att begränsa påverkan och redovisa eventuella förändringar.

Om hittills oupptäckta lämningar identifieras under byggskedet ska arbetet stoppas och nytt samråd ske med länsstyrelsen.

6.9.5. Naturmiljö

Viss ökning av utsläpp kan uppstå under byggskedet i och med tillkommande arbetsfordon. Samtidigt kommer krav ställas på utsläppsnivåer från arbetsfordon på byggentreprenören. Utsläppen bedöms inte riskera några arters bevarandestatus. I driftskedet bedöms utsläppen minska jämfört med nuläget då järnvägsanläggningen elektrifieras.

Två broar ska anläggas över Vilshultsån, gångbron norr om angöringsspåret och ersättningsbron vid Skrapsvägen. Inga brostöd placeras i Vilshultsåns vattenfåra. Broarnas överbyggnad lyfts i sin helhet på plats. Överbyggnad får transporteras i mindre delar till platsen för att monteras ihop vid sidan av broläget.

I Holjeåns vattenområde ska en ny bro och en stödkonstruktion anläggas. Vid anläggande av järnvägsbron över kulvert för Holjeån ska anläggandet ske så att kulverten inte påverkas och hänsyn ska tas till stenstöd tillhörande befintlig järnvägsbro som ska tas ur bruk. Metod för anläggande av stödkonstruktionen kan bli liknande den som beskrivs för brostöden i närheten av Vilshultsån, det vill säga att stödkonstruktionen anläggs inom en tätande spont så att arbetet kan genomföras i torrhet.

Skyddsåtgärder i form av exempelvis siltgardiner och halmbalar ska genomföras för att förhindra grumling och spridning av föroreningar till småvatten/blöta områden. För att ytterligare minska påverkan och grumlingen kan det också vara aktuellt att genomföra åtgärder i vattendragen under tid på året då flödet är lågt.

6.9.6. Rekreation och friluftsliv

Arbetsrelaterat buller kan uppstå från schaktning, sprängning och pålning i byggskedet. Störningarna är temporära.

6.9.7. Buller

Under byggskedet kan ett antal gator och vägar beröras av byggtrafik och förändrade trafikflöden vilket kan innebära ökade bullernivåer även utanför byggarbetsområdena. Inom byggarbetsområdet kan arbeten som schaktning, sprängning och pålning bli aktuellt.

6.9.8. Vibrationer

Vibrationer från arbetsfordon kan tillfälligtvis påverka närboende under byggskedet.

6.9.9. Barnperspektivet

Under byggskedet kan skolskjuts påverkas av bland annat avstängningar. Passagen förbi Volvos södra entré stängs under byggskedet. Vid en ombyggnation av broarna kan barn och deras färdvägar påverkas negativt. För att minimera konsekvenserna är det därför viktigt att gång- och cykelbanorna hålls öppna i så stor utsträckning som möjligt.

Det bedöms inte uppstå några egentliga konsekvenser norr om Olofströms tätort.

6.9.10. Naturresurser

Skogsbruk och jordbruk

Under byggtiden tas cirka 9 hektar skogsmark i anspråk för tillfälliga ytor och arbetsvägar. Tillfälliga ytor återgår till markägaren efter byggskedets avslut, men effekterna av det tillfälliga nyttjandet kommer vara märkbara även efter byggskedet.

Den jordbruksmark som tas i anspråk tillfälligt påverkas av kompaktering från bland annat arbetsfordon som körs eller ställs upp på ytan under byggskedet. Detta påverkar produktiviteten på odlingsmarken även efter att byggskedet är avslutat.

Dricksvatten och energiutvinning

Inga konsekvenser bedöms uppstå i byggskedet gällande dricksvatten och energiutvinning. Påverkan på enskilda brunnar för dricksvatten och energi behöver utredas vidare i nästa skede av projektet.

Masshantering

Bergschakt bedöms bli aktuellt väster om befintlig järnväg i samband med anläggande av ny godsbangård respektive järnvägens spårsänkning. Massorna från bergschakten bedöms kunna användas i underballastlager för nya spår och förstärkningslager för ersättningsväg/serviceväg. Inget bergmassöverskott förväntas. Förekommen torv kommer att schaktas ur och ersättas.

Inom projektet förväntas som helhet ett större överskott på byggbara jordmassor, även om massor kan återanvändas inom projektet, exempelvis för torvutskiftning. I övrigt kan överskottsmassor användas för återställning av tillfälligt ianspråktaga ytor inom projektet. I andra hand kan de vid behov användas i andra projekt inom programmet för Sydostlänken.

Massor med halter som överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för MKM transporteras till mottagningsanläggning. Massor med föroreningshalter underskridande MKM kan återanvändas inom järnvägsanläggningen förutsatt att de uppfyller de geotekniska kraven. Bortschakt av förorenade massor innebär en positiv effekt för den lokala platsen, men fler transporter är dock negativt ur klimatpåverkansperspektiv.

Byggbara överskottsmassor föreslås transporteras till exploateringsområden i Olofströms kommun. Matjord, ej byggbara massor, förorenade massor, eventuell överskottstorv samt invasiva arter föreslås transporteras till godkänd avfallsanläggning. Masstransporterna sker då på det enskilda vägnätet samt på väg 15.

Projektet medför ett minskat bestånd av invasiva arter, men hantering av invasiva arter är dock alltid förenat med viss spridningsrisk. Risken bedöms som låg då allmänna åtgärder för hantering av invasiva arter tillämpas.

6.9.11. Klimatpåverkan

Inom järnväg är det anläggningsskedet som står för den största andelen utsläpp (Trafikverket, 2020), men anpassning av utformning, val av material, återbruk samt hantering av transporter kan bidra till minskade utsläpp. Störst klimatpåverkan i projektet har stål, diesel och betong. Stålet kommer främst från växlar, räil, fränksiljare, bryggor, utliggare och banspecifika produkter som är tillhandahållet material från Trafikverket. Utöver byggtransporter och material bidrar skogsavverkning och torvurgrävning till klimatpåverkan genom förlorad kolsänka.

7 Samlad bedömning

7.1. Ändamål, projektmål och hållbarhetsmål

Projektet bedöms överensstämma med projektets ändamål. Åtgärder tillämpas för att effektivisera befintlig och framtida godshantering i Olofström. Genomgående godsflöden och persontrafik i Olofström möjliggörs.

De planerade åtgärderna och valda lösningarna överensstämmer med projektmålen. Placering av ny godsbangård har valts utifrån tekniska förutsättningar samt lokala förutsättningar avseende på natur- och kulturmiljö, rekreation, barriäreffekter och buller. Godsbangården har god tillgänglighet för järnvägsoperatörer. Den elektrifieras, anpassas efter ERTMS samt utformas med längre uppställningsspår än befintliga bangårdar i Olofström.

Projektet innebär negativ påverkan på växt- och djurlivet, framför allt genom förlust av livsmiljöer. Enligt ett av projektets hållbarhetsmål ska skyddsåtgärder genomföras för att minska negativ påverkan på växt- och djurlivet. I byggskedet bidrar grumlingshindrande åtgärder vid arbete i vattendrag, anpassad belysning vid godsbangården och tidsbegränsningar vid avverkning av buskar och träd till minskad negativ påverkan. Projektets hållbarhetsmål innebär även kompensationsåtgärder vid förlust av biotoper eller annan negativ påverkan. Målet uppfylls genom de planerade kompensationsåtgärder (se kap 11.3).

Arbetsmiljö- och trygghetsaspekter har behandlats under samrådsskedet för att möjliggöra en trygg och tillgänglig anläggning i projektets bygg- respektive driftskede. Placeringen av ny godsbangård främjar en god arbetsmiljö.

Återanvändning av material och massor har möjliggjorts genom att tillräckligt med ytor med tillfällig nyttjanderätt tagits i anspråk.

7.2. Transportpolitiska mål

Trafikverket har i uppdrag att verka för att de nationella transportpolitiska målen nås. Målen är uppdelade på ett övergripande mål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Projektet bedöms bidra till det övergripande transportpolitiska målet samt funktionsmålet genom att möjliggöra för fossilfri gods- och persontrafik. Hänsynsmålets formuleringar har funnits med vid utformningen av den nya anläggningen respektive kompletteringen av befintlig anläggning.

7.3. Nationella miljö kvalitetsmål och Trafikverkets målbild för 2030

Sveriges miljö mål består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt flertal etappmål och fungerar som det nationella genomförandet av den miljö mässiga dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. Generationsmålet är ett övergripande mål för miljö politiken om att överlämna ett samhälle utan stora miljö problem till nästa generation. Till detta krävs att de 16 miljö kvalitetsmålen i huvudsak är uppnådda. Etappmålen beskriver hur generationsmålet ska nås i form av milstolpar

definierade i specifika årtal. Trafikverket har i uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen nås. I rapporten *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030* (Trafikverket, 2019b) har Trafikverket tagit fram en målbild som beskriver transportsystemets roll i ett hållbart samhälle samt konkretiserar de transportpolitiska målen.

Projektets överensstämmelse med miljökvalitetsmålen samt Trafikverkets målbild redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen, kapitel 9.

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel beskriver hänsynsreglerna de förpliktigande åtaganden hos den som avser att bedriva en verksamhet vilken påverkar eller riskerar att påverka människors hälsa eller miljön. Dessa regler listas nedan tillsammans med hur Trafikverket som verksamhetsutövare tillämpar dem.

Bevisbörderegeln (2 kap. 1 §)

Den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd är skyldig att visa att förpliktelserna i miljöbalken 2 kap. iakttas.

Trafikverket ansvarar för att järnvägsplanen uppfyller miljöbalkens bestämmelser. Detta sker genom miljöbedömningen och egenkontrollen vid bygg- och driftskede.

Kunskapskravet (2 kap. 2 §)

Verksamhetsutövaren skall anskaffa tillräcklig kunskap för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

Planläggnings- och tillståndsprocessen genom lag om byggande av järnväg respektive miljöbalken möjliggör ett gott kunskapsunderlag. Järnvägsplanen bygger på ett antal undersökningar, utredningar och samråd. Detta kunskapsmaterial har sedan legat till grund för de beslut som tagits och genomsyrar på så sätt hela järnvägsplanen. Under byggskedet samt vid den framtida driften är egenkontrollen en del i inhämtandet av kunskap.

Försiktighetsprincipen (2 kap. 3 §)

Verksamhetsutövaren skall utföra de skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka negativ påverkan på människors hälsa eller miljön. Samtidigt ska bästa möjliga teknik användas.

Skyddsåtgärder som redovisas på plankarta är juridiskt bindande. Utöver dessa åtgärder åtar sig Trafikverket att genomföra ett antal andra skyddsåtgärder, se avsnitt 5.4.

Produktvalprincipen (2 kap. 4 §)

De kemiska produkter eller biotekniska organismer som är minst farliga för människors hälsa och miljön skall eftersträvas av verksamhetsutövaren.

Hantering av kemiska produkter regleras genom Trafikverkets generella miljökrav vid upphandling av entreprenader. Kemiska produkter som används i Trafikverkets verksamhet finns registrerade och klassade i internt kemikaliehanteringssystem. Det ställs även skärpta krav på entreprenören gällande tunga fordon och arbetsmaskiner.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna (2 kap. 5 §)

Råvaror och energi skall användas så effektivt som möjligt. Möjligheterna för återvinning ska utnyttjas och förnybara energikällor ska i första hand användas.

Återanvändning kommer ske där det är möjligt. Andra optimeringar, som minimering av transportsträckor, kommer ske i linje med föreslagna åtgärder via klimatkalkylen. Detta ställer även krav på entreprenörer.

Lokaliseringsprincipen (2 kap. 6 §)

Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som innebär ett anspråk av ett mark- eller vattenområde skall välja en plats som lämpar sig för att ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Placeringen av den nya godsbangården har valts utifrån tre utredningsalternativ med hänsyn till lokaliseringsprincipen. De markanspråk som görs inom planförslaget har utretts för att vara så yteffektiva som möjligt. Här har dessutom samråd genomförts med flertalet offentliga och privata aktörer gällande exempelvis bygg- och servicevägars placering.

Skälighetsprincipen (2 kap. 7 §)

Hänsynsreglerna skall tillämpas efter en avvägning mellan nytta och kostnader. Särskild hänsyn ska tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.

De föreslagna skyddsåtgärderna har tagits fram utifrån ett skälighetsperspektiv.

Skadeansvaret (2 kap. 8 §)

Den som orsakat en skada eller olägenhet för miljön ansvarar för att skadan blir avhjälpd.

Skulle skada uppstå genom projektet är Trafikverket ansvarsskyldiga.

8.2. Överensstämmelse med miljökvalitetsnormer

Projektet bedöms inte påverka status eller förhindra att miljökvalitetsnormerna uppnås för någon av de tre berörda vattenförekomsterna.

Fysiska påverkan i Skräbeån-Vilshultsån (Vilshultsån) består av gångbro norr om angöringsspåret, rivning av befintlig bro och anläggande av ny vägbro vid Skrapsvägen samt trädsäkring i Vilshultsåns strandkanter.

Den faktor som är avgörande för den nuvarande ekologiska statusen är vandringshinder som påverkar den biologiska kvalitetsfaktorn fisk. Marginell påverkan sker vid brolägen på form och kanter. Utifrån att hela vattenförekomsten är 26 km lång bedöms påverkan vara obetydlig. Med åtgärder för att förhindra grumling och spridning av föroreningar bedöms projektet inte påverka den kemiska statusen.

Den fysiska påverkan på Vilshultsån-Halen (Holjeån) består av anläggande av stödkonstruktion i kanten av åfåran. Även för Holjeån är den avgörande faktorn för bedömning av ekologisk status den biologiska kvalitetsfaktorn för fisk. Påverkan kommer att ske under byggskedet. Efter byggtiden påverkar stödkonstruktionen åfårans kant längs en sträcka om 160 meter. Den totala längden på vattenförekomsten är 2 km. Med åtgärder för att förhindra grumling och spridning av föroreningar bedöms projektet inte påverka den kemiska statusen.

Ingen påverkan bedöms uppstå på ytvattnet Jämshögsområdet-Olofström.

8.3. Överensstämmelse med miljöbalkens hushållningsbestämmelser

3 kapitlet 1 § miljöbalken anger att en från allmän synpunkt god hushållning med mark- och vattenområden ska tillämpas. Mark- och vattenområden ska därför användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade.

Andelen jordbruksmark som tas i anspråk är liten jämfört med skogsbruksmarken, men eftersom andelen jordbruksmark är liten och den del som blir kvar dessutom blir svårare att bruka bedöms måttliga till stora negativa konsekvenser uppstå för jordbruket. Planförslaget påverkar även skogsbruksmark. Andelen skogsbruksmark som berörs i förhållande till hela Olofströms kommun

bedöms dock som relativt liten, varför projektet bedöms medföra måttliga negativa konsekvenser för skogsbruket.

Olofströmsbanan och väg 15 är utpekade riksintressen för kommunikation. Projektet bedöms inte påverka riksintressena negativt.

Holje Natura 2000-område bedöms inte påverkas av projektet. Järnvägsanläggningen är utformad så att inget fysiskt intrång uppstår i området samt så att indirekta effekter inte innebär någon betydande påverkan på områdets värden. Bevarandestatusen hos områdets Natura 2000-arter bedöms inte påverkas.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

För järnvägsplanens genomförande behöver mark tas i anspråk både permanent med äganderätt, och servitutsrätt samt tillfälligt med tillfällig nyttjanderätt. De fastigheter och rättigheter som berörs av intrång redovisas i fastighetsförteckningen. På plankartorna framgår markanspråkens omfattning och ändamål. I detta kapitel beskrivs innebörden av de olika typerna av markanspråk och vilka konsekvenser dessa innebär för berörda fastighetsägare och rättighetshavare. Här redovisas även innebörden och konsekvenserna av de olika beteckningarna på plankartorna. Järnvägsplanen innefattar följande markanspråk:

- Äganderätt – avser mark som behövs för järnvägsanläggningens drift och bestånd.
 - Ny järnvägsmark med äganderätt (J),
 - Ny järnvägsmark med äganderätt och inskränkt vägrätt inom befintligt vägområde (J, Vi),
- Servitutsrätt – mark som behövs stadigvarande för järnvägsanläggningens drift och underhåll.
 - Ny järnvägsmark med servitutsrätt (Js),
- Tillfällig nyttjanderätt – avser mark som endast behövs under byggtiden.
 - Tillfälligt markanspråk med nyttjanderätt (T).

Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för järnvägsanläggningen och dess skötsel och byggande. Lagen om byggande av järnväg anger att järnvägens ändamål ska uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.

Totalt kommer cirka 40 hektar mark tas i anspråk, varav cirka 16 hektar utgör permanent markanspråk med äganderätt, cirka 8 hektar utgör permanent markanspråk med servitutsrätt och cirka 16 hektar utgör tillfällig nyttjanderätt. Se tabell 4.

Markanspråk samt ändamål för markanspråk redovisas på plankartorna. För redovisning av markanspråk för specifika fastigheter längs med sträckan, se Fastighetsförteckning.

Tabell 4. Mark som tas i anspråk med äganderätt, servitutsrätt och tillfällig nyttjanderätt. Markanspråket redovisas på plankartor.

Anspråk per markslag	Permanent markanspråk med äganderätt (J+J, Vi) i hektar (ha)	Permanent markanspråk med servitutsrätt (JS) i hektar (ha)*	Tillfälligt markanspråk (T) i hektar (ha)*
Tomtmark och låg bebyggelse	cirka 0,2	cirka 0,1	cirka 0,1
Industri- och handelsbebyggelse	cirka 0,1	cirka 0,9	cirka 3,6
Jordbruksmark	cirka 0,5	cirka 0,4	cirka 1,0
Skogsmark	cirka 11,5	cirka 5,0	cirka 9,3
Övrig öppen mark	cirka 3,8	cirka 1,3	cirka 1,6
TOTALT	cirka 16,1	cirka 7,7	cirka 15,6

*Del av JS-mark utgör också T-mark under byggskedet.

9.1. Ny järnvägsmark med äganderätt (J+J, Vi)

Den mark som tas i anspråk med äganderätt är sådan mark som behövs för järnvägsanläggningen och som inte kan kombineras med annan markanvändning. Markanspråket krävs för att ge plats åt de nya järnvägsspåren med tillhörande teknikhus, bankar samt övriga anläggningsdelar. Vissa servicevägar som inte kan nyttjas av andra, kommer också att tas med permanent markanspråk.

Vid utformning av den nya järnvägsanläggningen har det gjorts val mellan utformningsalternativ som ger olika stort markintrång. Förutom storlek på markintrång behöver även andra aspekter, exempelvis konsekvenser på natur- och kulturmiljö samt landskapsbild, beaktas. En avvägning har gjorts mellan de olika perspektiven för respektive plats.

Vid anslutningen till väg 15 för serviceyta invid angöringsspårets norra växel behövs ett mindre markområde för både järnväg- och vägändamål, och får därför beteckningen J, Vi.

9.2. Ny järnvägsmark med servitutsrätt (Js)

Mark som behövs för till exempel servicevägar och trädsäkring kan användas för andra ändamål än järnväg och tas då i anspråk med servitutsrätt. Markanspråk med servitutsrätt utgörs av permanent markåtkomst för exempelvis servicevägar, trädsäkring och underhåll av stängsel. Nedan följer en redogörelse av de servitut som är aktuella för den här järnvägsplanen. Ändamål framgår på plankartorna. Följande servitutsrätter tillämpas inom projektet:

- Js1 – Servitut för serviceväg. Markanspråket krävs för att möjliggöra underhållsarbete av järnvägsanläggning under driftskedet.
- Js2 – Servitut för trädsäkring. Järnvägen ska vara trädsäkrad med trädsäkringsrätt så att en så kallad skötselgata skapas, som är 20 meter utgående från närmaste spårmittpunkt. Utanför skötselgatan/trädsäkringszonen finns en kantzon med rätten att avverka träd som vid fall kan nå järnvägsanläggningen. Kantzonen redovisas inte på plankartan som servitut. Servitutet för trädsäkring innebär enbart rätt att röja buskar, sly och träd inom zonen men ger inte någon annan rätt till förfogande av servitutsområdet.
- Js3 – Servitut för trädsäkring med särskild hänsyn. Fungerar likt Js2, men appliceras vid de trädsäkringsytorna som omfattas av det skogliga biotopskydd 1999-340 och delar längs Vilshultsån som inte har befintligt servitut. Med särskild hänsyn menas att vegetationen inom servituten görs låg och tät för att minska påverkan från sol och vind inom det skogliga biotopskyddsområdet samt behålla beskuggning av ån. Endast träd som utgör en risk för järnvägens drift får avverkas inom detta område.
- Js4 – Servitut för underhåll av bullerskyddsvall.
- Js5 – Servitut för underhåll av stängsel.
- Js6 – Servitut för underhåll av stödkonstruktion.
- Js7 – Servitut för anläggande och vidmakthållande av ledningar, diken och fördröjningsmagasin.
- Js8 – Servitut för anläggande och underhåll av underjordiska anläggningar och kablar.
- Js9 – Servitut för teknikyta

9.3. Markanspråk med tillfällig nyttjanderätt (T)

Under byggtiden kommer ytor behövas tillfälligt för olika ändamål intill järnvägsområdet. Optimering av ytor har gjorts för respektive plats för att säkerställa en effektiv produktion vid anläggandet av järnvägen.

Ändamål framgår på plankartorna:

- T1 – Tillfällig nyttjanderätt för anläggningsarbeten. Nyttjanderätt för ytor som krävs för byggnation av järnvägsanläggningen och vägar gäller från byggstart till 3 månader efter slutbesiktning.
- T2 – Tillfällig nyttjanderätt för etablering. Dessa ytor inrymmer bland annat byggmaterial, personalbodar, kontor, uppställning av byggkranar och arbetsfordon. Den tillfälliga nyttjanderätten för etablering gäller från byggstart till 3 månader efter slutbesiktning.
- T3 – Tillfällig nyttjanderätt för arbets- och transportväg, tillgänglig för annan trafik. Tillfälliga arbets- och transportvägar som behöver vara tillgängliga för annan behörig trafik. Den tillfälliga nyttjanderätten för dessa vägar gäller från byggstart till 3 månader efter slutbesiktning.
- T4 – Tillfällig nyttjanderätt för arbets- och transportväg. Under byggskedet förläggs arbetsvägar och transportvägar inom och i anslutning till den projekterade linjen för att underlätta åtkomst av anläggningen. Den tillfälliga nyttjanderätten för dessa vägar gäller från byggstart till 3 månader efter slutbesiktning.
- T5 – Tillfällig nyttjanderätt för upplag. Under byggtiden kommer dessa ytor att nyttjas för tillfälliga upplag av olika typer av massor samt hantering av dessa massor. Den tillfälliga nyttjanderätten för upplag gäller från byggstart till 3 månader efter slutbesiktning.
- T6 – Tillfällig nyttjanderätt för tillfällig spåranläggning. Dessa ytor inrymmer spår och bankropp för tillfälligt spår. Den tillfälliga nyttjanderätten gäller från byggstart till 3 månader efter slutbesiktning.

De ytor som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas till markägaren efter att Trafikverkets behov inte längre föreligger. Trafikverkets ambition är att i samråd med markägaren återställa marken så länge det är ekonomiskt motiverat. Trafikverket har dock enligt lag inga krav på sig att vare sig återställa mark till ursprungligt skick eller genomföra skadeförebyggande åtgärder, utan kravet är att ekonomiskt ersätta skadan. Vägar och mark som nyttjas under byggskedet kommer besiktigas, innan och efter byggskedet, för att säkerställa återställning och värdering av anläggningar och mark.

9.4. Inlösen och förvärv av fastigheter eller byggnad

En fastställd och lagakraftvunnen järnvägsplan ger Trafikverket rätt och skyldighet att förvärva mark som behövs för järnvägen. En lagakraftvunnen plan ger även fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst om fastighetsägaren begär det. Järnvägsplanen medför inlösen av en bostadsfastighet (fastighet Holje 1:263 vid km ca 40+400) som blir obeboelig. Fastigheten löses in i enlighet med frivillig överenskommelse med fastighetsägaren.

10 Fortsatt arbete

I följande kapitel beskrivs en del av det fortsatta miljöarbetet gällande Olofströms bangård efter projektets miljökonsekvensbeskrivning godkänts av länsstyrelsen.

Efter att länsstyrelsen godkänt miljökonsekvensbeskrivningen tillgängliggörs hela järnvägsplanen för granskning. Då finns det möjlighet att yttra sig över planförslaget. Alla inkomna yttranden bemöts i ett granskningsutlåtande innan planen skickas till länsstyrelsen för tillstyrkan. Först därefter kan planen skickas till planprovning inom Trafikverket som prövar om järnvägsplanen kan fastställas. När planen är fastställd följer en överklagansperiod på 3 veckor innan planen kan vinna laga kraft. Eventuella överklaganden prövas av regeringen.

När järnvägsplanen vunnit laga kraft skickas förfrågningsunderlag ut och upphandlingsarbetet av byggprojektering och byggnation påbörjas.

10.1. Miljöprovningar

10.1.1. Skogliga biotopskyddsområden

Inom ett biotopskyddsområde är det förbjudet att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön. Dispens från förbudet kan ges om det finns särskilda skäl. Trafikverket avser söka dispens enligt 7 kapitlet § 11 miljöbalken för de åtgärder som krävs inom de skogliga biotopskyddsområdena 1998:197 och 1999:340. Dispensansökan hanteras av Skogsstyrelsen.

10.1.2. Vattenverksamhet

Vissa åtgärder som planeras inom projektet innebär vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken. Ytvattenverksamhet kan hanteras genom anmälan om vattenverksamhet eller tillståndsansökan. Om inga enskilda eller allmänna intressen berörs av vattenverksamheten kan undantagsregeln enligt 11 kapitlet 12 § miljöbalken åberopas. Då krävs varken anmälan eller tillstånd.

För att kunna genomföra arbeten som innebär vattenverksamhet krävs att Trafikverket har rådighet över marken som berörs, samt tillåtlighet. Tillåtligheten prövas i järnvägsplanen och både tillåtlighet och rådighet ges till Trafikverket när planen fastställs. I tillståndsprövningen för vattenverksamhet beslutas om villkoren för genomförandet och den kommande driften. Tillståndet prövas hos Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt.

Nedan redovisas de åtgärder som planeras och som innebär vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken. Beslut om vilka vattenverksamheter som ska hanteras genom anmälan, tillståndsprövning respektive undantaget enligt 11 kap. 12 § MB kommer att fattas i senare skede.

Arbete inom Vilshultsåns vattenområde

- Anläggande av gångbro för behörig personal över Vilshultsån vid km ca 36+500.
- Rivning av befintlig bro och anläggande av ny vägbro vid Skrapsjövägen över Vilshultsån vid km ca 38+900.
- Eventuellt urgrävning av torv och gyttja vid angöringsspåret. Förekomster av torv och gyttja finns vid cirka km 36+950 - 36+980, km 37+080 - 37+160 samt km ca 37+560 - 37+700.
- Förlängning av dike och ny anslutning till Vilshultsån vid den nya godsbangården vid cirka km 39+400.
- Ersättning av befintliga trummor med nya trummor, förlängning av befintlig trumma, anläggande av nya trummor.

Arbete inom Holjeåns vattenområde

- Anläggande av järnvägsbro över kulvert för Holjeån och entré till fabriksområdet vid Olofström nedre vid cirka km 42+700.
- Rivning av befintlig järnvägsbro för ett spår vid Olofström nedre vid cirka km 42+700.
- Anläggande av stödkonstruktion i kanten av Holjeån vid cirka km 42+700 - km 42+850.
- Rivning av befintlig gång- och cykelväg parallellt med Holjeån vid cirka km 42+700 - km 42+900.

Bortledning av grundvatten

- Begränsad permanent grundvattenbortledning för planerade diken och dräneringsledningar inom godsbangården. Influensområde och påverkan på naturvärden utreds.
- Tillfällig grundvattenbortledning vid anläggning av ledningsschakter och brofundament. Effekten på grundvattennivåerna i omgivande mark i samband med grundvattenbortledning bedöms som mycket begränsad, då det handlar om kortvariga schaktarbeten.
- Schakt under grundvattenytan vid eventuell urgrävning av torv och gyttja vid angöringsspåret samt vid godsbangården. Förekomster av torv och gyttja finns vid cirka km 36+950 - 36+980, km 37+080 - 37+160 samt km ca 37+560 - 37+700 (angöringsspåret) och cirka km 40+690 och 40+960 (godsbangården).
- Vid bergschakt finns risk att det påträffas vattenförande sprickor i berggrunden. Hantering om detta inträffar ska beskrivas mer i den kommande ansökan om vattenverksamhet. Bergslänter planeras vid cirka km 36+540 - km 36+690 (angöringsspåret) och km 39+250 - km 39+720 (godsbangården).

10.1.3. Uppföljning och kontroller i kommande skeden

Miljöuppföljning är en väsentlig del i den egenkontroll som verksamhetsutövaren ansvarar för och som det finns bestämmelser om i miljöbalken.

Fastställda skyddsåtgärder och beslutade miljökrav inklusive krav på reduktion av klimatutsläpp kommer inarbetas i förfrågningsunderlaget till den kommande entreprenören samt i bygghandlingar.

Miljöuppföljningen görs genom upprättande av exempelvis handlingsplaner, kontrollprogram, kontrollplaner och riskanalyser inför och under byggskedet. Uppföljningar i byggskedet kommer göras utifrån krav i järnvägsplanen, tillstånd och dispenser. Kontrollprogram miljö för byggskedet ska tas fram i dialog med berörda tillsynsmyndigheter och kan omfatta krav och riktvärden för bland annat länshållningsvatten, masshantering, buller och vibrationer.

11 Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Denna järnvägsplan kommer kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar järnvägsplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Järnvägsplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på järnvägsplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa järnvägsplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när järnvägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När järnvägsplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att järnvägsbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för järnvägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmäteriförrättning hos lantmäterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämna över avtalet till lantmäterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmäteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen

Järnvägsplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort järnvägsplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i järnvägsplanen.

11.2. Detaljplaner

Järnvägsplanen strider mot tio gällande detaljplaner (se tabell 1). Olofströms kommun avser ersätta berörda delar av de aktuella detaljplanerna med en eller flera nya detaljplaner, så att järnvägsändamål blir förenligt detaljplanerna. Arbetet med nya detaljplaner är igångsatt. De nya detaljplanerna behöver få laga kraft innan järnvägsplanen fastställs.

11.3. Genomförande

11.3.1. Organisation och tidplan

Projektet drivs av Trafikverket. Trafikverket har avtal med Olofströms kommun för anläggande av plattformsförbindelse vid Olofströms nedre.

Granskning av järnvägsplanen planeras till hösten 2025 och skickas in för fastställelse under vintern 2025. Byggstart planeras ske under år 2028.

11.3.2. Övriga eventuella åtgärder och försiktighetsmått

Följande övriga åtgärder och försiktighetsmått planeras inom projektet, om åtgärderna vid framtagande av bygghandling bedöms som ekonomiskt rimliga och tekniskt genomförbara:

- Nya servicevägar och upprustning av befintliga vägar som ska fungera som servicevägar kan med fördel utformas för att efterlikna det äldre vägnätet i form av material och horisontalgeometri. Intrång i landskapet kan minimeras genom att släntavrundning utgår.
- Bullerskyddsskärmar med transparenta partier för att behålla den visuella kontakten.
- Material- och färgval ska göras så att tillkommande anläggningsdelar står i samklang med stads- och landskapsbilden. Detta gäller bland annat teknikhus, bullerskyddsskärm, kantbalkar och broräcken på broarna för Norra Ringvägen och Västra Storgatan, broar över Vilshultsån norr om angöringsspåret samt plattformsförbindelsen vid stationsområdet på Olofström nedre.
- Utsmyckning av stödkonstruktionen längs Holjeån kan bidra till en identitetsskapande effekt.
- Belysningen på nya godsbangården ska anpassas genom att riktas nedåt och från intilliggande skogspartier så att trädriddarna förblir mörka. Lågt placerad belysning samt rörelsestyrd eller tidsinställd belysning ska tillämpas där det är lämpligt. Blått ljus ska undvikas.
- Trädavverkning ska genomföras utanför fåglars häckningstid (15/4-15/8).
- Åtgärder för att hindra grumling och spridning av föroreningar vid arbeten i vatten.
- I byggskedet informerar Trafikverket berörda om pågående och kommande moment som riskerar överskrida riktlinjer för buller. Val av arbetsmetoder och varsam körning med arbetsmaskiner kan till viss del mildra bullerpåverkan.
- Under byggskedet ska entreprenören informera om tillgänglighet och framkomlighet, bland annat genom skyltning och samtal med berörda verksamheter, Blekingetrafiken och skolskjutsansvarig på kommunen. Hastighetsdämpande åtgärder kan tillämpas eftersom den tunga trafiken ökar.
- Vid instängslade byggarbetsplatser bör hänsyn tas till barns nyfikenhet för att minska benägenheten för intrång samt för att öka förståelsen till projektet. Det kan exempelvis ske genom fönster i plank mot arbetsplatsen och att skolor informeras om bygget eller bjuds in till studiebesök. Under byggskedet bör hänsyn tas till barn med särskilda behov för att främja deras orienteringsförmåga.

- Försiktighetsåtgärder för att undvika spill av kemiska produkter samt för att ta hand om oavsiktligt spill ingår i Trafikverkets generella miljökrav på byggentreprenörer.
- Jord- och bergmaterial från järnvägen ska så långt som möjligt återanvändas inom projektet, annars i andra projekt. Förorenade massor ska hanteras efter tillsynsmyndighetens och Trafikverkets riktlinjer.
- Åtgärdsförslag tas fram för kommande skede för minskad klimatpåverkan, exempelvis optimering av konstbyggnader, använda överskottsmassor lokalt i kommunen och klimatförbättrad betong och armering.
- Under byggskedet tillämpas åtgärder för att hindra grumling och spridning av föroreningar vid arbeten i vatten. Det ställs även krav på uppställning av arbetsfordon samt att det finns möjlighet till omhändertagande av spill och läckage.

11.3.3. Kompensationsåtgärder

Projektet föreslås kompensera för den negativa påverkan i naturmiljön genom följande åtgärder:

- Som kompensation för de småvatten som omfattas av generellt biotopskydd och som påverkas av projektets markanspråk planerar Trafikverket att anlägga nytt småvatten/våtmarksområde vid Norra Holje. Ytorna har samråtts med berörd fastighetsägare.
- Som kompensation för minskad beskuggning av Vilshultsån kan alträd planteras i strandzonen längs delar av Vilshultsån som inte ligger inom trädsäkringsservitut, samt att sten och grus kan tillföras där det behövs.
- Som kompensation för befintlig ruderatmark inom naturvärdesobjekt 24 som tas i anspråk kan en liknande ruderatmark skapas inom det nya spårområdet.

11.4. Finansiering

Utbyggnaden av Olofströms godsbangård ingår som en del i utbyggnaden av Sydostlänken. Alla åtgärder som finns inom Sydostlänken finns finansierade i den gällande nationella planen för transportsystemet för åren 2022-2033. Regeringen fattade den 4 juli 2024 beslut om att Sydostlänken får förberedas för byggstart. Det innebär att projektet placeras i en byggstartsgrupp med finansiering och möjlighet till byggstart 2027–2029. I den nationella planen finns totalt 5,2 miljarder kronor (prisnivå 202102) avsatta för hela Sydostlänken.

Anläggningskostnaden för åtgärderna inom projektet Olofströms bangård är beräknade till 1,35 miljarder kronor (prisnivå 202206).

De åtgärder som behövs för att kunna köra persontrafik kommer med- och samfinansieras av berörda kommuner och regioner. Det innebär att Sydostlänken medfinansieras via Region Blekinges Länstransportplan för Blekinge 2022-2033 och att Trafikverket avtalat om medfinansiering av plattformsförbindelse och stationsområde med Olofströms kommun. Även Volvo Cars medfinansierar berörda delar utifrån sina verksamheters behov och nyttor. Detta innebär att Trafikverket och aktörerna tillsammans tar ansvar för genomförande och finansiering av projektet.

12 Underlagsmaterial och källor

12.1. Underlag till järnvägsplanen

Trafikverket. (2025). *PM Bullerutredning: Olofströms bangård, Sydostlänken*.

Trafikverket. (2025). *Miljökonsekvensbeskrivning: Olofströms bangård, Sydostlänken*.

12.2. Källor

AECOM AB/Breccia Konsult AB. (2020). *Översiktlig undersökning av Olofströms bangård. Upprättad på uppdrag av Trafikverket*. Projektnummer 60581481.

AFRY. (2021). *Efterfrågeprognos Sydostlänken*. Rapport 2021-04-26.

Banverket. (2003). *Elektromagnetiska fält omkring järnvägen*. URL:
https://bransch.trafikverket.se/contentassets/d72867fcc3114d13859a5aba938ae5f4/elektromagnetiska_falt_omkring_jarnvagen.pdf

Ekoll AB. (2023[a]). *Naturvärdesinventering på förstudienivå inför ombyggnad av Olofströms bangård*.

Ekoll AB. (2023[b]). *Naturvärdesinventering på fältnivå inför ombyggnad av Olofströms bangård*.

Ekoll AB. (2024[a]). *PM: Inventering av trädmiljöer längs N2000-området Holje (SCI SE0410161)*.

Ekoll AB. (2024[b]). *Groddjursinventering inför ombyggnad av Olofströms bangård*.

Länsstyrelsen i Blekinge län. (2002). *Bildande av naturreservatet Holje i Olofströms kommun*. Diarienummer 511-3840-01. Objekt nummer 10 01 075.

Länsstyrelsen Blekinge län. (2014). *Fastställande av skyddsområde och skyddsföreskrifter för Lilla Holje grundvattentäkt i Olofströms kommun*. URL:
http://static.wm3.se/sites/95/media/24887_Skyddsf%C3%B6reskrifter_f%C3%B6r_Lilla_Holje_grundvattent%C3%A4kt.pdf?1417503405

Olofströms kommun. (utan år[a]). *Samrådshandling: Översiktsplan Olofströms kommun*. URL:
<https://olofstrom.se/download/18.57e3b0a17a75fbf0655982/1626075670076/Samr%C3%A5dshandling%20%C3%96P%20Olofstr%C3%B6ms%20kommun%20final%20TA.pdf>

Olofströms kommun. (utan år[b]). *Samrådshandling: Kartor tillhörande översiktsplanen för Olofströms kommun*. URL:
<https://olofstrom.se/download/18.62732da117a760b300f647b/1626169813724/Kartbilaga%20%C3%96P%20samr%C3%A5d%20TA.pdf>

Olofströms kommun. (2006). *Kulturmiljöprogram Olofströms kommun*.

Olofströms kommun. (2012). *Nära till allt!: Översiktsplan för Olofströms kommun*. URL:
<https://olofstrom.se/download/18.30eb2ed016f19a67e6c2d830/1577964156190/oversiktsplan.pdf>

Region Blekinge. (2022[a]). *Växtplats Blekinge: Regional utvecklingsstrategi*. URL:
<https://regionblekinge.se/download/18.62e4ef9517f448628856962b/1648199178185/V%C3%A4xtplats%20Blekinge%20-%20regional%20utvecklingsstrategi%202022.pdf>

Region Blekinge. (2022[b]). *Länstransportplan för Blekinge 2022-2033*. URL:
<https://regionblekinge.se/download/18.6587bf581817fe035d2476c6/1670998041341/L%C3%A4nstransportplan%20f%C3%B6r%20Blekinge%202022-2033.pdf>

SMHI. (2022[a]). Modellinformation från S-hype: 541. *Modelluppsättning; s-hype2022_version_2022a_1.0.0*.

SMHI. (2022[b]). Modellinformation från S-hype: 495. *Modelluppsättning; s-hype2022_version_2022a_1.0.0*.

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU). (utdrag 2023). *Jordarts-, jorddjups-och berggrundsdata*. URL: <https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/geologiska-data/vara-data-per-amnesomrade/>

Trafikverket. (2013[a]). *PM Systemanalys. Sydostlänken Älmhult-Olofström-Blekinge kustbana. PM tillhörande järnvägsutredning*.

Trafikverket. (2013[b]). *PM Samhällsekonomi. Sydostlänken Älmhult-Olofström-Blekinge kustbana. PM tillhörande järnvägsutredning*.

Trafikverket. (2019a). *Kapacitetsanalys Sydostlänken - sammanställning av trafikala krav*. TRV 2019/76551.

Trafikverket. (2019b). *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle: Målbild 2030*. URL: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1366742/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket. (2020). *Kunskapsunderlag om energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan*. Publikationsnummer: 2020:084. URL: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1433386/FULLTEXT02.pdf>

Trafikverket. (2024). *PM Vibrationsutredning för komfort: Olofströms bangård, Sydostlänken*.

VattenInformationsSystem Sverige, VISS. Nedladdat 2024-08-29. URL: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17, Kristianstad.
Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se