

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Olofströms bangård, Sydostlänken

Olofströms kommun, Blekinge län

Järnvägsplan

2025-03-21

Ärendenummer TRV 2022/107463



Trafikverket

Postadress: Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Tyréns Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-03-21

Ärendenummer: TRV 2022/107463

Uppdragsnummer: 179876

Version: 1.1

Kontaktperson: Therese Höggårdh, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
2.1.	Samrådsunderlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
2.2.	Samrådsrets vid utformning av planförslaget	2
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Blekinge län	6
3.1.2.	Samråd med Olofströms kommun	8
3.1.3.	Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	8
3.1.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten	8
3.1.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	15
3.2.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Blekinge län	15
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	19
3.2.3.	Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	21
3.2.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	22
3.2.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	23

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Protokoll, tjänsteanteckningar och inkomna synpunkter samt övriga handlingar som tas fram inom projektet för Olofströms bangård är diariet förda under ärendenummer TRV 2022/107463.

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse avser järnvägsplanen för Olofström bangård. Detta dokument beskriver genomförda samråd och inkomna yttranden.

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samråd bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Tre samrådsinsatser har genomförts, varav två inför länsstyrelsens beslut om projektet anses medföra betydande miljöpåverkan och ett samråd om förslag till planutformning. Det första samrådet ägde rum i maj 2023 med öppet hus den 11 maj och det andra under november – januari med ett öppet hus 29 november 2023 och 25 januari 2024. Det tredje samrådet om planutformning ägde rum i oktober-november 2024 med öppet hus den 23 oktober i Folket hus i Olofström. Under samtliga samråd har digitala handlingar funnits tillgängliga på projekthemsidan.

Trafikverket har också haft enskilda samråd med ett flertal berörda fastighetsägare, både företag, organisationer och privatpersoner. Löpande mötesserier har hållits med både Olofströms kommun och Volvo Cars och länsstyrelsen har träffats fyra gånger under processen.

De frågor som kommit upp på samråden är bland annat stationsutformning, förbindelser till den nya stationen och busstrafik, godshantering och lösningar för minska påverkan på angränsande verksamheter men också kultur- och naturmiljö, påverkan på Vilshultsån och Holjeån, dagvattenhantering, Natura 2000, byggbarhet, omgivningspåverkan och Sydostlänkens fortsättning vidare söderut.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen är den grupp av personer, myndigheter och organisationer som Trafikverket samråder med. I enlighet med Lag om byggande av järnväg (1995:1649) och förordningen (2012:708) om byggande av järnväg ska samrådsretsen vid framtagande av en järnvägsplan omfatta berörd länsstyrelse, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Regionala kollektivtrafikmyndigheter ska ingå i samrådsretsen om järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken. Om järnvägsplanen kan medföra betydande miljöpåverkan ska samrådsretsen utökas med de övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

2.1. Samrådsunderlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har samrådsretsen utgjorts av följande:

Länsstyrelsen i Blekinge län	Jämshögs Hembygdsförening*	Olofströms Ridklubb* Polismyndigheten
Olofströms kommun	Lantbrukarnas Riksförbund Sydost	Region Syd
Region Blekinge	Lantbrukarnas Riksförbund Sydost/Jämshög	Riksantikvarieämbetet
Blekingetrafiken	Lantbrukarnas Riksförbund Sydost/Olofström	Räddningstjänsten
Enskilda som kan bli särskilt berörda och övriga verksamheter inom samrådsretsen	Lantbrukarnas Riksförbund Sydost/Olofström	Västra Blekinge
Allmänheten	Länstrafiken Kronoberg	Sandahls Fulload AB
121:ans Grill	Miljöförbundet Blekinge väst*	Shiloh Industries
Baosteel Tailored Blanks	Myndighet för samhällsskydd och beredskap	Skanova*
Byarna över sjöarna fiber*	Naturskyddsföreningen i Olofström	Skogsstyrelsen
Celsa Recycling	Naturvårdsverket	Skåne Blekinge Vattentjänst AB*
Dannfeltska stiftelsen*	Olofström	Skräbeåns Vattenråd
ElmNet AB*	Olofströms Smidesverkstad, N. Persson AB	Skräbeåns vattenvårdskommitté
Elsäkerhetsverket	Olofströms Hembygdsförening	SMHI
E.ON*	Olofströms jakt och viltvård	Svenska Jägarförbundet
Försvarmakten	Olofströms Kraft AB*	Svenska kyrkan*
Green Cargo AB		Svenskt näringsliv
Havs- och vattenmyndigheten		Sveriges geologiska undersökning (SGU)
HSO Blekinge		Såifa
Jordbruksverket*		Transportstyrelsen
		Valentinos Auto AB
		Volvo Cars

Organisationer vars namn följs av en * bjöds inte in via brevutskick i den första samrådsperioden under våren 2023. Utöver de organisationer som namnges här finns även ett flertal organisationer som berörs eller som kan komma att beröras som enskilda fastighetsägare, och har därmed bjödits in till samråd i den egenskapen. Dannfeltska stiftelsen och Miljöförbundet Blekinge väst bjöds in i ett kompletterande utskick i december 2023.

Enskilda som kan bli berörda i skede samrådsunderlag togs fram genom att utgå från en omkrets om cirka 150 meter ut från den befintliga järnvägen.

2.2. Samrådsrets vid utformning av planförslaget

Under samråd kring utformning av planförslaget har samrådsretsen utgjorts av följande:

Länsstyrelsen i Blekinge län	Jordbruksverket	Primagaz Gasol Sverige AB
Olofströms kommun	Jämshögs Hembygdsförening	Pur Sverige AB
Region Blekinge	Jämshögs LRF avd.	Riksantikvarieämbetet
Blekingetrafiken	Lack och Martin i Blekinge AB	Räddningstjänsten Västra Blekinge
Skånetrafiken	Lantbrukarnas Riksförbund Sydost	Sandahls Fulload AB
Enskilda som kan bli särskilt berörda och övriga verksamheter inom samrådsretsen	Länstrafiken Kronoberg	Shiloh Industries
Allmänheten	Miljöförbundet Blekinge väst	Skanova
121:ans Grill	Myndighet för samhällsskydd och beredskap	Skåne Blekinge Vattentjänst AB
AB Sagax	Naturskyddsföreningen i Olofström	Skräbeåns Vattenråd
Andragon Invest AB	Naturvårdsverket	Skräbeåns vattenvårdskommitté
Andragon AB	Olofström	SMHI
Baosteel Tailored Blanks Sverige AB	Smidesverkstad, N. Persson AB	Svenska Jägarförbundet
Blekinge kustvatten och luftvårdsförbund	Olofströms Hembygdsförening	Svenskt näringsliv
Bonava Sverige AB	Olofströms jakt och viltvård	Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Elsäkerhetsverket	Olofström kommungrupp LRF	Såifa
Försvarmakten	Olofströms Kraft AB	Tele2 AB
Green Cargo AB	Polismyndigheten Region Syd	Transportstyrelsen
Havs- och vattenmyndigheten		UWElast AB
HSO Blekinge		Vollsjö Industri AB
Interiör Strandvägen AB		Volvo Cars

3 Samråd

Om- och nybyggnad av Olofströms bangård är en del av Trafikverkets program för utbyggnad av Sydostlänken. Inom programmet genomförs regelbundet möten med olika intressenter. Här redovisas endast de möten eller delar av möten som är relevanta för järnvägsplanen för Olofströms bangård.

3.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har samrådsmaterial gjorts tillgängligt på Trafikverkets webbsida vid två tillfällen. Det första tillfället var mellan den 1 maj och den 19 maj 2023, då en presentation med information om projektet visades. Ett allmänt samrådsmöte/öppet hus genomfördes den 11 maj 2023 i Folkets Hus i Olofström. Inbjudan till samråd skedde genom brevutskick till myndigheter, organisationer och enskilda som kan bli berörda. Allmänheten bjöds in genom annons i Post och Inrikes Tidningar (28 april) samt Blekinge Läns Tidning och Sydöstran (29 april).

Det andra tillfället då Trafikverket bjöd in till samråd var mellan den 2 november och den 1 december 2023. Vid detta tillfälle gjordes samrådsunderlag och en sammanfattande presentation tillgänglig. Ett allmänt samrådsmöte/öppet hus genomfördes den 29 november 2023 i Folkets Hus i Olofström. På mötet gavs information om hela programmet för Sydostlänken, där Olofströms bangård är en del. Inbjudan till samråd skedde genom brevutskick till myndigheter, organisationer och enskilda som kan bli särskilt berörda. Allmänheten bjöds in genom annons i Post och Inrikes Tidningar, Blekinge Läns Tidning och Sydöstran (3 november).

Samrådstiden förlängdes till den 31 januari 2024. Ett nytt samrådsmöte/öppet hus genomfördes den 25 januari 2024 på Folkets hus i Olofström. Inbjudan till samråd gjordes genom brevutskick till enskilda som kan antas bli särskilt berörda.

Utöver allmänna samrådsmöten har möten även genomförts med Länsstyrelsen i Blekinge län, Olofström kommun, Blekingetrafiken samt ett antal berörda företag och fastighetsägare.

3.1.1. Samråd med Länsstyrelsen i Blekinge län

Samrådsmöten

2023-10-03

Trafikverket informerade om Sydostlänken och Olofströms bangård. Identifierade potentiella miljöeffekter inom järnvägsplanen för Olofströms bangård redovisas. Länsstyrelsen lämnade synpunkter och råd kring påverkan på Holje Natura 2000-område i utredningsalternativ 2. Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning att utredningsalternativ 3 innebär orimligt stort omgivningspåverkan. Vidare diskuterades följande frågor:

- Farligt gods och Volvos gasolcisterner
- Skyfallsberäkningar
- Fågelarter, bland annat kungsfiskare
- Delen Olofström-Sandbäck inom Sydostlänken såsom utpekat riksintresse för kommunikation.

2024-01-23

Vid mötet diskuterades om järnvägsplanen kan komma att påverka det kulturhistoriskt värdefulla området runt Dannfeltska kapellet. Den sträckningen ingår inte i aktuell järnvägsplan, men järnvägsplanen påverkas ny sträckning söder om Olofström. Inom ramen för Olofströms bangård har därför en översiktlig studie gjorts av möjliga sträckningar söderut och Trafikverket redogjorde för dessa studier. Trafikverket visade två alternativa placeringar av ny järnväg förbi Dannfeltska kapellet, där det östra alternativet innebär att järnvägen går mellan väg 15 och kapellet med tillhörande gravhög, och det västra alternativet innebär att den nya järnvägen placeras utmed det gamla spårområdet mot Bromölla.

Länsstyrelsen betonade vikten av att kapellets relation till Lilla Holje betraktas som en helhet. Det måste finnas mycket goda skäl för att välja en placering enligt det östra alternativet. Länsstyrelsen upplever det västra alternativet som mer positivt ur ett kulturhistoriskt perspektiv eftersom spåret då sannolikt hamnar strax utanför fornlämningsområdet som hör till gravhögen och att en sådan placering dessutom innebär att den sammanhängande kulturhistoriska miljön kring Lilla Holje bevaras. Eftersom det finns fler än kulturhistoriska intressen som kan påverka järnvägens sträckning ska Trafikverket göra en samlad bedömning över möjliga spårdragningar. *Kommentar: Vid mötet var gränsdragningen mellan järnvägsplan Olofström bangård och järnvägsplan för Olofström-Blekinge kustbana ej beslutad. Järnvägsplan Olofström bangård utformas nu så att den driftsätts utan hjälp av andra järnvägsplaner, och ansluts därför till den befintliga järnvägsbanan utmed Järnvägsgatan/Pilvägen. Val av sträckning vidare söderut görs senare i järnvägsplan för Olofström-Blekinge kustbana.*

Skriftligt yttrande 2023-05-17

Länsstyrelsen efterlyser en riskanalys över rangerbangårdens påverkan på omgivningen. Ytterligare analyser kan behövas beroende på bangårdens placering. Exempelvis nämns en verksamhet intill Volvovägen med gasolcisterner som måste beaktas.

Länsstyrelsen önskar att projektet ska beakta två anläggningar som ingår i nationella planen för miljöprövning av vattenkraften (NAP). Ansökan om omprövning kommer lämnas in i september 2024. Först därefter kommer åtgärder för modernisering presenteras. Länsstyrelsen förmodar att åtgärderna blir lokala och utan påverkan för Sydostlänken.

Eftersom utredningsområdet berör vattenskyddsområdet Lilla Holje och grundvattenförekomsten Jämshögsområdet meddelar länsstyrelsen att Trafikverket bör samråda med Olofströms Kraft (vattentäktens huvudman) och Miljöförbundet Blekinge Väst.

Angående markavvattnning bör kontakt även tas med Olofströms kommun som avser ansöka dispens och tillstånd för invallning av området nära simhallen och ishallen. Länsstyrelsen rekommenderar även Trafikverket att kontakta Volvo Cars för att kontrollera ifall det pågår eller planeras något vid dammanläggningen.

Länsstyrelsen uppmanar till försiktighet gällande övriga kulturhistoriska lämningar trots att dessa inte omfattas av skydd enligt Kulturmiljölagen. Lämningarna kan vara intressanta ur ett lokalhistoriskt perspektiv.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna kommer att beaktas inför det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

3.1.2. Samråd med Olofströms kommun

Samrådsmöten

Samråd med Olofströms kommun har skett löpande under processen. Trafikverket har en löpande mötesserie med kommunen för att hantera frågeställningar på olika nivåer. Mötena har dokumenterats genom minnesanteckningar och behandlar både projektledning och objektspecifika frågor. Här sammanfattas de frågor som avhandlades under perioden 2024-03-01 – 2024-01-11.

Frågor som diskuterats är bland andra alternativa placeringar av station för resandeutbyte, alternativa placeringar av ny godsbangård, genomförandeavtal och medfinansiering av resestationen, byggbarhet, påverkan på broarna vid Norra Ringvägen och Västra Storgatan, Holjeåns kulvertering samt påverkan på detaljplaner.

Skriftlig yttrande 2023-05-23

Olofströms kommun noterar att Trafikverkets begäran om samrådsyttrande riktar sig primärt till fastighetsägare som inte likt Olofströms kommun har möjlighet att ha återkommande möten med Trafikverket. Konsekvenserna av förslaget ur barnrätts- och jämställdhetsperspektiv bedöms som neutrala.

Trafikverkets kommentar

Yttrandet noteras.

3.1.3. Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

3.1.3.1. Blekingetrafiken

Samrådsmöte 2023-11-28

Olofströms kommun, som också deltog på mötet, redovisade de två plattformsalternativ som utreds av kommunen. Alternativ 2 är att föredra för Blekingetrafiken eftersom det ger mer utrymme för bussar, en rak utfartssträcka till Västra Ringvägen samt bättre ut- och infart till riksväg 15. För Volvo Cars är alternativ 1 bättre. Diskussion fördes kring om det går att ha samma anslutning till Västra Ringvägen i alternativ 1 som i alternativ 2. Det skulle ge mer utrymme för bussarna även i alternativ 1. Blekingetrafiken ser mycket positivt på Trafikverkets utgångspunkt att behålla mötesspår med systemutbyte på Olofströms bangård.

3.1.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten

3.1.4.1. Samrådsmöten med allmänheten/öppet hus

2023-05-11

Samrådsmötet genomfördes i Folkets hus i Olofström, där Trafikverket höll en presentation vid tre tillfällen. Mellan presentationerna fanns möjlighet att komma fram och ställa frågor och framföra synpunkter till Trafikverkets representanter. Frågor som lyftes var bland annat plattformens placering, bullerpåverkan, Sydostlänkens fortsättning söderut, hantering av gods, hur Trafikverkets spår ska förhålla sig till Volvos verksamhet, kostnader och skillnader mellan de tre alternativa bangårdsplaceringarna.

2023-11-29

Samrådsmötet genomfördes i Folkets hus i Olofström. Mötet var upplagt som en information om hela programmet Sydostlänken, där Olofströms bangård utgör en del. Frågor och synpunkter gällande Olofströms bangård handlade främst om påverkan på den egna fastigheten, ersättningsvägar och påverkan under byggtiden. En person framförde önskemål om plattform för resandeutbyte norr om Västra Storgatan.

2024-01-25

Samrådsmötet genomfördes i Folkets hus i Olofström. Frågor som diskuterades var främst hur berörda kan påverkas av projektet samt godsbangårdens placering.

3.1.4.2. Skriftliga yttranden från allmänheten och enskilda som kan bli berörda

Perioden 2023-05-01 – 2023-05-19

Skriftliga yttranden som inkommit under perioden handlar till stor del om påverkan på den egna fastigheten med befarat intrång och buller. En synpunktslämnare ställde även frågor om befintligt jaktområde med jaktstuga kommer att beröras av projektet. Synpunkter har också lämnats kring placering av godsbangården, där de som lämnat synpunkter har förordat det norra (UA1) eller det centrala alternativet (UA2). UA3 anses medföra större intrång på miljö men också buller och vibrationer för boende, bland annat i Hästhagen.

I ett yttrande efterlyses en tydligare kommunikering av hur Trafikverket avser hantera sträckningen söder om Olofström och att arbetet med aktuell järnvägsplan inte omöjliggör alternativ OA1 (utmed väg 15), som i den tidigare järnvägsutredningen Sydostlänken sträckan Olofström - Blekinge kustbana 20130308 sammantaget ansetts utgöra det bästa utredningsalternativet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar samtliga inkomna synpunkter och har förståelse för den oro som uppstår innan utformningen av den nya järnvägsanläggningen är klar. Vissa inkomna yttranden har besvarats separat. Det går i detta skede inte att besvara vilka fastigheter som blir direkt berörda av intrång. Det finns riktvärden för buller och vibrationer som ska beaktas i den fortsatta planering.

Järnvägsplan Olofström bangård utformas så att den driftsätts utan hjälp av andra järnvägsplaner, och ansluts därför till den befintliga järnvägsbanan utmed Järnvägsplan/Pilvägen. Val av sträckning vidare söderut görs senare i järnvägsplan för Olofström-Blekinge kustbana. Aktuell järnvägsplan låser inte fast alternativ vidare söderut från Olofström.

Perioden 2023-11-02 – 2024-01-31

En inkommen synpunkt är att samrådsunderlaget inte nämner specifikt vilka orter som skulle ha nytta av Sydostlänken. En annan synpunktsgivare ställer sig positiv till projektet. Ytterligare en synpunkt handlar om möjligheten att utforma bangården så att plattform för persontrafik möjliggörs för i senare skede, om samfinansiering av persontrafiken uteblir.

En synpunktslämnare lämnade synpunkter kring järnvägssträckningen från Olofström och vidare söderut, där en placering utmed väg 15 förordas. Detta för att minska det fysiska intrånget och påverkan från buller, vibrationer och elektromagnetiska fält för boende nära Bangatan och Järnvägsplanen. Det föreslås också att minska bredden på väg 15 för att ge plats åt järnvägen.

Trafikverkets kommentar

De orter som främst berörs av godshantering utmed Sydostlänken är Älmhult, Olofström och Karlshamn. Motsvarande orter som berörs av persontrafik på Sydostlänken planeras bli Älmhult, Lönsboda, Vilshult och Olofström. Trafikverket planerar för en station för resandebutbyte i Olofström och att den kommer att få en finansiering. Att göra förberedande åtgärder vid ett alternativt ställe bedöms inte som samhällsekonomiskt rimligt.

Järnvägsplanen får heller inte ta mer mark än nödvändigt. Utredningen av Sydostlänkens fortsättning söderut ingår inte i aktuell järnvägsplan, men en sträckning utmed väg 15 är fortfarande möjlig.

3.1.4.3. Celsa Nordic Recycling AB

Samrådsmöte 2023-11-10

Diskussion om placering av godsbangården enligt UA2 i samrådsunderlaget och vilken påverkan det får på Celsas verksamhet. Celsa påtalade att de redan idag har för lite utrymme för sin verksamhet. UA2 kan medföra att nuvarande in- och utfart försvinner, vilket också påverkar verksamhetens våg som måste fungera med in- och utfart för lastbilar. Celsa har också en bergvärmeanläggning precis intill befintlig järnvägsfastighet. De planerar också att etablera en ny plåtsax och UA2 medför att de inte kommer kunna etablera den nya plåtsaxen i Olofström, istället övervägs Karlshamn. Om Celsas verksamhet skulle utvidgas behöver nya markmiljöundersökningar genomföras och nya miljötillstånd för verksamheten tas fram. Trafikverket meddelar att det är skyldigt att hantera en rörelse så de inte drabbas av ekonomisk förlust eller vinning av eventuell järnvägsplan. Detta betyder att rörelsens förmögenhetsställning ska vara orubbad efter ett intrång.

3.1.4.4. AB Sagax/Shiloh Industries

Samrådsmöte 2023-12-12

Trafikverket informerade om två alternativ till plattformsutformning där den ena ligger norr om Västra Storgatan och det andra söder om. I båda alternativen planeras plattformen nås via trappor och hiss från bron. Shiloh ansåg att alternativet norr om bron är lämpligast.

3.1.4.5. Volvo Cars

Samrådsmöten

Samråd med Volvo Cars har skett löpande under processen. Trafikverket har en löpande mötesserie med Volvo Cars för att hantera objektspecifika frågor. Mötena har dokumenterats. Frågor som diskuterats under perioden 2024-02-14 – 2023-12-12 är bland andra tidplan, byggskede och byggbarhet, påverkan på dagvattendammar, behov av spårlängder, sällanleveranser, skalskydd och anläggningsgränssnitt, berörda detaljplaner samt påverkan på personalingång. Trafikverket informerade under ett av mötena om två alternativ till plattformsutformning där den ena ligger norr om Västra Storgatan och det andra söder om. I båda alternativen planeras plattformen nås via trappor och hiss från bron. Volvo Cars föredrog det norra alternativet av dem båda.

3.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.1.5.1. Green Cargo AB

Samrådsmöten

2023-05-10

Green Cargo AB ställde sig tveksam till om enkelspår mellan Olofström nedre och övre bangården räcker kapacitetsmässigt och menade att dubbelspår erfordras mellan Sjötorpet till söder om Olofström nedre för att tillgodose framtida produktion och ökad gods- och persontrafik på järnvägen. De efterfrågade gångbanor längs samtliga spår för att kontrollera så att godstågens längd ryms på spåren. Diskussion om lutningar vid mötesspår och i Olofström, triangelspåret i Älmhult samt möjlighet till lokaler i Olofström.

2023-09-05

Mötet berörde arbetsmiljörisker kopplat till UA1 och UA2 och genomfördes tillsammans med två representanter från Strukton.

I UA1 identifierades risker kopplade till krökta växlar, kurvig bansträckning och spår som svängar, vilket bland annat kan leda till ökad arbetstid vid felavhjälpning och löskopplade tåg efter växling. Ett ytterligare riskmoment är alternativets närhet till Vilshultsån. Här behöver hänsyn tas till servicevägars dragning, olycksrisk, höga vattenflöden, möjligt

läckage och utsläpp med mer. En fördel med alternativet är att det ur underhållningssynpunkt är bättre att ha anläggningen närmre Olofström övre. Därtill lyftes önskemål om instängsling, spår med mötesmöjlighet för 750 meter långa tåg, serviceväg längs hela sträckan, förbigångsspår för Volvo under byggtiden samt etablering innanför driftområdet.

I UA2 hamnar bangården nära en bergkulle, något som kan medföra rasrisk. Eftersom det redan idag finns ett problem med obehöriga på spåren måste risken för olyckor tas i beaktande. Andra identifierade risker berörde kapacitetsbrist, potentiell påverkan på intilliggande Natura 2000-område samt tillgänglighet för snöröjning, drift, personalutrymme och räddningstjänst. Några framkomna idéer var att sätta stängsel utmed naturreservatet samt att anlägga angöringsspåret innan avstängning.

Skriftlig yttrande 2023-05-19

Green Cargo framför att de problem som behöver ses över främst är kopplade till att enkelspår planeras mellan bangårdarna, lutningar samt möjlighet till lokaler i Olofström. Med 40 godståg och 24 persontåg per dygn blir det ett tåg på det genomgående huvudspåret var 20:e minut. En växling mellan Olofström nedre och Olofström övre tar cirka 35 minuter, vilket då inte skulle gå ihop med enkelspår. Det finns också behov av dubbelspår från Sjötorpet till söder om Olofström nedre för att framtida produktion ska fungera tillsammans med ökad tågtrafik. Green Cargo efterfrågar även gångbanor längs samtliga spår.

Trafikverkets kommentar

Genom UA2 där godsbangården förläggs mellan Sjötorpet och Olofström nedre så skapas tillräcklig kapacitet på sträckan för godstrafikens växlingsrörelser. Spårlutningar har fått ta hänsyn till befintliga förutsättningar på sträckor och angöringsspåret vid Olofström övre, men kraven uppfylls på godsbangården och Olofström nedre. Trafikverket kan inte ombesörja lokaler, utan för göras utanför projektet. Gångbanor längs spåren ombesörjs vid angöringsspåret och godsbangården.

3.1.5.2. Miljöförbundet Blekinge Väst

Skriftligt yttrande 2024-01-23

Miljöförbundet Blekinge Väst påtalar att Olofströms kommuns naturvårds- och friluftsprogram och det utpekade naturområdet Ekbacken vid Torrahem inte behandlas i samrådsunderlaget.

Trafikverkets kommentar

Underlag från Olofströms kommun har använts vid framtagande av naturvärdesinventeringens förstudie, där tidigare känt underlag samlas in i ett större utredningsområde runt planerade åtgärder. Naturområdet Ekbacken vid Torrahem utgör objekt nummer 70 i förstudien.

3.1.5.3. Naturskyddsföreningen i Olofström

Skriftligt yttrande 2023-05-22

Naturskyddsföreningen i Olofström är bekymrad över utredningsområdets norra hälft, i synnerhet påverkan på nyckelbiotoperna och Vilshultsån. Mesta möjliga hänsyn ska tas till dessa områden. Vilshultsån bör inte trängas ihop mer.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer vid utformningen av den nya järnvägsanläggning beakta de befintliga värdena inom utredningsområdet. Att undvika påverkan på Vilshultsån kommer däremot inte kunna undvikas.

3.1.5.4. Region Kronoberg

Skriftligt yttrande 2023-05-17

Region Kronoberg har inte funnit något i samrådsunderlaget som visar att en prövning av barnets bästa har genomförts. Region Kronoberg förutsätter att barnrättsperspektivet kommer att beaktas.

Trafikverkets kommentar

En barnkonsekvensanalys har tagits fram för projektet och resultaten från den har inarbetats i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

3.1.5.5. Räddningstjänsten Västra Blekinge

Skriftliga yttranden

2023-05-08

Räddningstjänsten Västra Blekinge meddelar att särskilda åtgärder ska vidtas gällande spårdragningar genom våtmarksområde och grundvattentäkt. Detta för skydd av vattenkvalitet då olycka och daglig drift av spåranläggningen riskerar att sprida föroreningar. Barriärer ska därför skapas och underhållsplan för dessa barriärer ska tas fram om sådana dragningar görs.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

2023-11-09

Räddningstjänsten Västra Blekinge har inga invändningar gällande placering av bangård men understryker att hänsyn måste tas till befintliga skyddsvärda objekt. Risker bör därför analyseras kopplat till byggnader eller fastigheter upp till 150 meter från den beslutade järnvägens dragning.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

3.1.5.6. Sveriges geologiska undersökningar (SGU)

Skriftligt yttrande 2023-05-05 samt 2023-11-30

SGU avstår från att granska remissen men hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer avseende infrastrukturemisser.

Trafikverkets kommentar

SGU:s allmänna riktlinjer kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

3.1.5.7. Skåne Blekinge Vattentjänst AB (SBVT)

Skriftligt yttrande 2023-11-27

SBVT informerar om överföringsledningar inom UA1 och UA2, samt ett stort antal VA-ledningar inom UA3. Vatten-, spill- och dagvattenledningar kring järnvägsanläggningen vid Västra Storgatan och Norra Ringvägen kan påverkas av en sänkning av järnvägsanläggningen.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna noteras. Samråd med ledningsägare sker i alla skeden av projektet för samordning och bedömning av påverkan.

3.1.5.8. Släktföreningen Juhlin-Dannfelt

Samrådsmöte 2023-12-04

Släktföreningen påtalade att de är fastighetsägare, men både släktföreningen och Dannfeltska stiftelsen är sakägare. Släktföreningen redogjorde kort för kapellet och dess historia. Trafikverket berättade om programmet för Sydostlänken och järnvägsplanen för Olofströms bangård. Kapellet berörs inte av järnvägsplanen för bangården direkt, men den påverkar utformningen av spår söder om Olofström mot Blekinge kustbana. Släktföreningen Juhlin-Dannfelt förordar en sträckning bakom (väster om) kapellet istället för mellan kapellet och riksväg 15.

Skriftligt yttrande 2023-05-01

Släktföreningen Juhlin-Dannfelt påtalar att föreningen har svårt att få en bild av projektets påverkan på kapellfastigheten, och hänvisar till vad som anförts om Sydostlänken tidigare. Kapellet är en del av en skyddsvärd bruksmiljö från 1700-talet och tidigt 1800-tal, Lilla Holje. Kapellet som uppfördes på 1830-talet är alltjämt i bruk som gravplats för nya gravsättningar. Kapellet och kapellfastigheten är skyddade bland annat enligt 4 kap. kulturmiljölagen (skydd för kyrkor). Kapellet är en del av helheten i en kultur- och kyrkomiljö där mer påtagliga störningar från gods- och persontågstrafik knappast hör hemma. Miljön kring Lilla Holje rymmer bland annat Näbbebodagården och Stenmagasinet. Föreningen ser med oro på järnvägsexploateringen. Ett av alternativen som tidigare tagits innebär en järnvägssträckning utmed väg 15 på kapellsidan. Ett sådant ingrepp i kulturmiljön är enligt föreningens mening svårt att acceptera. Föreningen vill ta del av inkomna yttranden som kulturminnesmiljön i Lilla Holje samt påtalar att Dannfeltska stiftelsen också bör inkluderas i samrådsprocessen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna. Aktuell järnvägsplan låser inte fast alternativ vidare söderut från Olofström vilket innebär att en sträckning såväl öster som väster om kapellet fortfarande är möjlig. Däremot behöver denna järnvägsplan stå på egna ben, med innebörden att den ska kunna driftsättas utan hjälp av andra järnvägsplaner. Därför ansluts den nya järnvägsanläggningen till den befintliga järnvägsbanan utmed Järnvägsgränd/Pilvägen. Dannfeltska stiftelsen har ingått i samrådskretsen under samrådsperioden 2023-11-02 – 2024-01-31.

3.1.5.9. SMHI

Skriftliga yttranden

2023-05-12

SMHI understryker att hänsyn måste tas till det framtida klimatet, som att lufttemperatur förväntas stiga, risken för skyfall kan öka samt att flödena i vattendrag förändras. Det krävs därför ett parallellt arbete mellan att minska klimatpåverkan samtidigt som klimatanpassning till nuvarande och framtida klimat tillämpas. Därtill bör det säkerställas att gällande bullernormer för boende området efterföljs och att sträckningar nära sjöar, vattendrag och våtmarker utformas så att de naturliga hydrologiska förhållandena ej påverkas. Här ska hänsyn också tas till översvämningsrisker.

Trafikverkets kommentar

Både klimatanpassning och klimatpåverkan ska hanteras i projektet och är viktiga aspekter i valet av placering av godsbangård. Översvämningsrisker, påverkan på vattendrag och våtmarksområden är andra viktiga aspekter inom projektet. Gällande riktvärden för buller kommer att beaktas.

2023-11-28

SMHI poängterar vikten av att beakta klimatpåverkan vid beslut om placering av bangård. Även klimatanpassningsåtgärder bör ingå i planeringsarbetet. SMHI rekommenderar att klimatanalyser görs utifrån flera olika utsläppsscenarier och utfall kopplade till dessa. SMHI påtalar att samrådsunderlaget bygger på en utdaterad klimatanalys från SMHI. Kvalitativt skiljer sig inte slutsatserna åt, men vissa värden kan skiljas åt.

Trafikverkets kommentar

Både klimatanpassning och klimatpåverkan ska hanteras i projektet och är viktiga aspekter i valet av placering av godsbangård. Trafikverket noterar att SMHI:s klimatanalyser har uppdaterats och dessa kommer att tas i beaktande i det kommande skedet där samrådshandling inklusive miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram.

3.1.5.10. Yttranden som inte föranleder någon beaktan

Följande myndigheter har avstått från att yttra sig i ärendet, har inga invändningar mot projektet eller meddelar att synpunkter inte kommer att lämnas.

Perioden 2023-05-01 – 2023-05-19

- Polismyndigheten
- Elsäkerhetsverket
- Skogsstyrelsen
- Havs- och vattenmyndigheten
- Försvarsmakten
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Perioden 2023-11-02 – 2024-01-31

- Jordbruksverket
- E.ON Energidistribution AB
- MSB
- Försvarsmakten
- Svenska kraftnät

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Ett samrådsmaterial om utformning av planförslag har gjorts tillgängligt för synpunkter på Trafikverkets webbsida mellan 2024-10-16 och 2024-11-06. Ett allmänt samrådsmöte/öppet hus genomfördes den 23 oktober 2024 i Folkets Hus i Olofström. Inbjudan till samråd skedde genom brevutskick till myndigheter, organisationer och enskilda som kan bli berörda. Allmänheten bjöds in genom annons i Post och Inrikes Tidningar (11 oktober) samt Blekinge Läns Tidning och Sydöstran (12 oktober).

Utöver ett allmänt samråd har flera samrådsmöten genomförts med Länsstyrelsen i Blekinge län, Olofström kommun, Blekingetrafiken samt ett antal berörda företag och fastighetsägare.

3.2.1. Samråd med Länsstyrelsen i Blekinge län

3.2.1.1. Samrådsmöten

2024-05-07

Mötet utgjorde ett avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning (MKB) samt samråd om påverkan på Natura 2000-området Holje.

Trafikverket informerade om att utredningsalternativ 2 (UA2) valts för placeringen av ny godsbangård samt redovisade förslag på miljöaspekter som bör ingå i MKB:n. Länsstyrelsen lyfte att även markmiljö/förorenad mark, invasiva arter och markavvattningsföretag behöver hanteras. Trafikverket redogjorde även för förväntade störningar på Natura 2000-området Holje från den nya godsbangården. Trafikverket har bedömt påverkan som ringa och anser att projektet inte kommer medföra betydande påverkan på Natura 2000-området, och att det därmed inte krävs något Natura 2000-tillstånd för den planerade åtgärden. Länsstyrelsen fick i uppdrag att återkomma om behov av ytterligare samråd krävs i frågan. Trafikverket efterlyste också kontaktperson till Blekingeleden, som korsar befintlig järnväg och som därför behöver stängas. Länsstyrelsen, som ansvarar för ledens drift och skötsel inom naturreservat, menar dock att Blekingeleden inte bör brytas eftersom det är en sammanhängande led. Att Vilshultsåns strandskyddsområde berörs av åtgärderna noterades också på mötet.

2024-10-08

Vid mötet avhandlades vattenfrågor kopplat till planerad ansökan om tillstånd för vattenverksamheter för planerade åtgärder. Planerade avvattningsåtgärder redovisades samt planerade åtgärder i och i anslutning till Vilshultsån och Holjeån.

Åtgärder som bedöms kräva tillstånd är bland annat ny järnvägsbro, rivning av befintliga trummor och anläggning av nya trummor, spontning eller pålning för temporära och permanenta gångbroar, stödmur med tillfällig spontlåda samt utsläpp av länshållningsvatten. Vid anläggning av kontaktledningsfundament, ledningsschakt och brofundament kan tillfällig grundvattenbortledning komma att krävas. Vid angöringsspåret och nya godsbangården görs schaktning under grundvattenytan för urgrävning av torv och gyttja. Vid bergschakt finns risk att det påträffas vattenförande sprickor i berggrunden. Även intrång i strandskydd, biotopskydd, miljö kvalitetsnormer och markavvattningsföretag diskuterades på mötet, liksom Odasjöslätts våtmarksområde och diket/bäcken från Tåkasjön mot Vilshultsån. Länsstyrelsen meddelade att förflyttning av musslor kräver ansökan om fiske, att Trafikverket ska beakta faunapassager vid anläggning av trummor, samt förordar en inventering av enskilda brunnar innan och efter byggskedet samt att kontakt tas med markavvattningsföretagen. Finns ingen styrelse ska berörda fastighetsägare kontaktas.

3.2.1.2. Skriftligt yttrande 2024-11-06

Markmiljö

Länsstyrelsen anser att hanteringen av hur förorenade massor ska hanteras inom projektet beskrivs tydligt och delar Trafikverkets bedömningar och förslag till hantering. Om det uppstår ett överskott av massor som underskrider MKM (mindre känslig markanvändning) men överskrider KM (känslig markanvändning) bör dessa i ett generellt fall inte återanvändas inom andra projekt.

Klimat

Länsstyrelsen noterar att Trafikverket använt klimatscenariot RCP 8,5 för dimensionering av höga flöden, vilket är lämpligt för samhällsviktig verksamhet. Länsstyrelsen menar dock att det också kan vara relevant att använda sig av en dimensioneringen som tar höjd för ett översvämningsscenario.

Naturmiljö

Om åtgärder påverkar fridlysta arter i sådan omfattning så att artskyddsförordningen aktualiseras behöver Trafikverket ansöka om dispens. Det går dock i detta skede inte att avgöra om någon dispens krävs för någon art. Länsstyrelsen vill upplysa om att det förutom nedåtriktat ljus även är viktigt att tänka på ljustemperaturen, där blått ljus ska undvikas. Länsstyrelsen vill också skicka med att det är viktigt att stockar och grenar från alla dimensioner lämnas i faunadepåer. Det är även bra om delar av den döda veden kunde placeras stående, tex fastspända mot andra träd. Att delvis gräva ner stockar av ädellöv är även bra för att gynna olika insekter.

Skyddad natur

Skogliga biotopskyddet 1998:197 och 1999:340 (Skogsstyrelsens beteckning: SK 197-1998 och SK 340-1999) påverkas negativt. Områdena är små till storleken och smala. Åtgärder i träd och buskskiktet i och med järnvägsplanen bedöms enligt MKB att påverka värden både genom att träd och buskar avverkas/kapas och att vind/klimatförhållanden påverkas. Tillstånds- och tillsynsmyndighet är Skogsstyrelsen, vilka behöver informeras.

Natura 2000-området och naturreservatet Holje bedöms inte påverkas i sådan utsträckning att tillstånd eller dispens krävs.

Det finns småvatten/diken inom planförslaget vilka omfattas av generellt biotopskydd.

Åtgärder som negativt kan påverka biotopskydd kräver dispens från biotopskyddsbestämmelserna. Skyddsvärda träd finns inom planområdet. I första hand är det viktigt att försöka minimera påverkan. I andra hand kompensera för påverkan.

Strandskydd

Utredningsområdet berör strandskydd. Enligt 7 kap. 16 § miljöbalken gäller inte förbuden i 15 § samma lag (bland annat punkt 3) byggande av allmän väg eller järnväg enligt en fastställd järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

Vattenskydd

I miljökonsekvensbeskrivningen har hänsyn tagits till den kommunala grundvattentäkten Lilla Holje och dess vattenskyddsområde. Vattentäkten och dess vattenskyddsområde bedöms ha ett högt värde. Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket samråder med vattentäktens huvudman Olofströms Kraft AB så de ges möjlighet att yttra sig. Hänsyn har även tagits till enskilda brunnar för dricksvatten. Påverkan på dessa brunnar behöver utredas vidare i kommande skede av projektet.

Dagvatten

Trafikverket räknar med att dagvattenspåverkan på recipienterna kommer att vara densamma, eftersom dagvattenhanteringen i princip kommer vara oförändrad jämfört med nuläget. Undantaget är den nya godsbangården; byggnationen av godsbangården innebär ändring av den nuvarande markanvändning som generellt kan förväntas ge upphov till mer förorenat dagvatten. Dagvatten från godsbangården kommer dock att fördröjas och renas innan det når recipienten. Under förutsättning att dagvatten tas om hand enligt det som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen har länsstyrelsen inga synpunkter.

Markavvattningsföretag

Två markavvattningsföretag berörs och behöver kontaktas i samrådet. Ska ändringar göras av tillståndet för markavvattning behöver tillstånden omprövas. Omfattas bara vissa delar i båtadsområden eller om påverkan är tillfällig behövs ingen omprövning. Däremot behöver kontakt tas med styrelsen eller medlemmarna (alla markägare inom företaget).

Vattenverksamhet

Trafikverket har i samrådsunderlaget framfört att för de norra delarna av utredningsområdet sker avvattning ytligt mot diken och vattendrag. Det finns ett antal trummor, ledningar och vattendrag som behöver hanteras inom projektet. Att ändra trummor eller vattenledningar är vattenverksamhet. Utredningsområde (UA2) omfattar några diken som kan påverkas negativt av det planerade projektet. Därför är det viktigt att Trafikverket tar hänsyn till dikena vid utförande av projektet. Dikena kan behöva kulvertering eller trummor för att reglera vattenföring.

De åtgärder som planeras ske i vattenområdet har listats och ska enligt Trafikverket ansökas om tillstånd för, vilket länsstyrelsen ställer sig positiva till. Länsstyrelsen är dock inte säker på om detta är samrådsprocessen för vattenverksamhet eller om det kommer i ett senare skede. Eftersom länsstyrelsen bedömer att inkommit underlag är mycket undermåligt förutsätter länsstyrelsen att det kommer komma in mer underlag för samrådet gällande vattenverksamhet. I kommande tillståndsprocess förväntar sig länsstyrelsen att det kommer beskrivas mer ingående hur dessa vattenverksamheter kan påverka vattenmiljön och andra enskilda och allmänna intressen. Hittills inkomna handlingar är ännu på en väldigt övergripande nivå och det är därför inte möjligt för länsstyrelsen att lämna konkreta synpunkter gällande vattenverksamhet. Av inkomna handlingar framgår inte exakt lokalisering för respektive åtgärd och vattenverksamheterna är undermåligt beskrivna.

Varje åtgärd kommer behöva beskrivas mer ingående med avseende på miljökvalitetsnormer (MKN) och övrigt som en miljökonsekvensbeskrivning ställer krav på. De trummor som ska anläggas behöver överensstämja med MKN och det innebär att de inte får utgöra vandringshinder och behöver vara ekologiskt anpassade. Även utter/småviltspassager kan behövas. Konnektivitet är redan klassad till dålig vilket innebär att ingen ytterligare försämring av konnektivitet får ske. Därför är det viktigt att planera utformning av vägpassager och trummor väl och motivera varför vald utformning väljs och vilka olika alternativ som funnits att välja mellan. Även andra vattenanläggningar behöver motiveras på liknande sätt. I de fall där det blir en försämring av naturmiljön vid till exempel anläggande av kulvertar eller stödmurar längs med ett vattendrag som därmed förändrar morfologin i vattendraget på ett permanent negativt sätt kan det vara läge med fiskeavgift eller kompensationsåtgärder någon annanstans längs med vattendraget. Förslag på detta bör framgå i ansökan och omfattas i samrådsprocessen.

Länsstyrelsen bedömer att utnyttjandet av undantagsregeln i 11 kap 12§ miljöbalken vid grundvattenbortledning sannolikt inte är tillämplig eftersom påverkan är svår att förutse

utan utredning och att det därför oftast är svårt att säga att det skulle vara uppenbart att inga allmänna eller enskilda intressen kommer påverkas negativt vid grundvattenbortledning och sänkning av grundvattennivån. Inom [järn]vägsplansområdet är marken sannolikt förorenad vilket ökar risken för påverkan vid grundvattenbortledning.

Vattenskyddsområde och grundvattenförekomster finns också inom [järn]vägsplanen. Bortledningen bör tillståndsprövas. Detta behöver alltså närmare beskrivas i samråd för vattenverksamhet.

Det finns tillstånd för dammanläggningarna Södra sund och Olofström vid Volvofabriken. Dessa ska omprövas för moderna miljövillkor. Denna process är pågående och samverkan sker just nu med länsstyrelsen. Omprövningsansökan ska lämnas in till Mark-och miljödomstolen senast 1 september 2025. Det behöver undersökas om det kan finnas motstående intressen mellan dessa tillstånd och planerad [järn]vägsplan. Det gäller såklart även andra tillstånd som finns längs med Sydostlänken, exempelvis markavvattningsföretag. Kan det bli ökade risker för föroreningsolyckor till intilliggande vattendrag till följd av ökad tågtrafik? Hur motverkas det i så fall? Hur kommer den kemiska statusen och vattenkvalitén i närliggande vattenområden kunna påverkas av planerade åtgärder? Marken vid befintligt tågräls är sannolikt förorenad. Kopplingen mellan förorenade områden och vatten behöver utredas närmare. Länsstyrelsen konstaterar att MKB:n för tillståndsansökan för vattenverksamhet i dagsläget saknar avgörande delar och har omfattande brister. I ett samråd inför tillståndsansökan för vattenverksamhet behöver enskilda ingå i samrådsretsen och på befintligt underlag beskrivs inte vattenverksamheten på ett tillräckligt ingående sätt för enskilda att kunna ta ställning till om de kan påverkas av planerade vattenverksamheter.

Länsstyrelsen vill förtydliga att vattenverksamhet kan bli juridiskt komplicerat och om processen inte går rätt till kan det bli omfattande förseningar och problem för genomförandet av projektet. Tillstånd ska alltid lämnas till vattenverksamheter som behövs för att genomföra en [järn]vägsplan (11 kap 23§ p. 2 Miljöbalken) därför är det viktigt att det redovisas underlag i [järn]vägsplanens MKB som behövs för att avgöra tillåtligheten, till exempel tillåtlighet enligt 5 kap 4§ Miljöbalken eller befintliga tillstånd. Andra delar, som inte är helt avgörande för tillåtligheten, är ofta lämpligt att avvakta med till tillståndsprövningen för vattenverksamhet.

Riksintressen

Utredningsområdet berör riksintresse för naturvård/friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken (MB), riksintresse för kommunikation 3 kap 8 § MB sydostlänken samt väg 15, riksintresse för totalförsvaret 3 kap. 9 § MB, samt riksintresse enligt 4 kap. 8 § MB Natura 2000-område Halen samt Holje.

Buller

Länsstyrelsen anser att Trafikverket har beaktat länsstyrelsens tidigare synpunkter om buller. Trafikverket har analyserat bullersituationen och gett förslag på åtgärder. Länsstyrelsen instämmer i föreslagna skyddsåtgärder och har inget ytterligare att tillägga i frågan.

Miljökvalitetsnormer

Länsstyrelsen anser att Trafikverket har beaktat länsstyrelsens tidigare synpunkter om miljökvalitetsnormer.

Invasiva arter

Invasiva främmande arter eller arter med hög invasionspotential så som exempelvis

parkslide, jätteleka, jättebalsamin får inte spridas. Innan arbetet påbörjas bör det undersökas att det inte växer invasiva arter i området. Om sådana arter påträffas behöver försiktighet vidtas för att undvika att man sprider arterna, länsstyrelsen kan kontaktas för vägledning. Massor med innehåll av invasiva främmande arter får inte flyttas och grävning eller andra verksamheter i områden med sådana arter behöver undvikas för att rotdeklar eller frön inte ska spridas vidare. Maskiner och redskap som varit i området behöver rengöras på plats efter slutfört arbete och invasiva växtdelar ska tas om hand och köras i väl förslutna sopsäckar till förbränning. Om matjord eller massor måste tillföras området behöver det säkerställas att den matjord man använder för att fylla på är helt fri från invasiva främmande arter och inte innehåller rötter eller frön från sådana arter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket anser att massor som uppfyller MKM men inte KM bör kunna avyttras till andra projekt med behov av massor för MKM-användning. Trafikverket tillämpar klimatscenariot RCP 8,5 vid beräkning av höga flöden i vattendrag och utformning av anläggningsdelar så att översvämning inte ska uppstå. Om åtgärder påverkar fridlysta arter i sådan omfattning att artskyddsförordningen aktualiseras kommer Trafikverket ansöka om dispens. Undvikande av blått ljus vid godsbangården kommer beaktas i byggskedet, liksom länsstyrelsens råd om utformning av faunadepåer. Dispens kommer att sökas hos Skogsstyrelsen för intrången i de skogliga biotopskydden. Järnvägsplanen omfattar flera objekt som omfattas av det generella biotopskyddet, vilka också är särskilt utmarkerade i plankartorna. Enligt 7 kap. 11a § miljöbalken gäller inte förbuden i 11 § första stycket 1 byggande av allmän väg eller järnväg enligt en fastställd järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Trafikverket avser därför inte söka särskild dispens för dessa objekt. Inför byggskedet avser Trafikverket ansöka om dispens från vattenskyddsföreskrifterna till den kommunala grundvattentäkten Lilla Holje. Påverkan på enskilda brunnar kommer att utredas inom det kommande arbetet med tillståndsansökan för vattenverksamhet. Trafikverket har inte kunnat hitta någon känd styrelse till de två berörda markavvattningsföretagen. Ingående markägare kommer att omfattas av sakägarkretsen i skede kungörelse och granskning. Trafikverket avser ansökan tillstånd för vattenverksamhet, och miljökonsekvensbeskrivningen redovisar de åtgärder som avses. Ett samrådsunderlag kommer att tas fram för de planerade åtgärderna liksom en separat miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningen till järnvägsplanen kommer att kompletteras med avseende på miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten. Anläggningen kommer ges en utformning som inte försämrar konnektiviteten i berörda vattendrag. Behov av kompensationsåtgärder kommer att utredas, liksom om det finns motstående intressen mellan den aktuella tillståndsansökan för dammanläggningarna Södra sund och Olofström vid Volvofabriken och de vattenverksamheter som följer av järnvägsplanen. Eventuellt behov av omprövning av markavvattningsföretagen kommer att utredas. Risken för spridning av markföroreningar och invasiva arter är bedömd i miljökonsekvensbeskrivningen och anses tillfredsställande.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

3.2.2.1. Samrådsmöten

Samråd med Olofströms kommun har skett löpande under processen. Trafikverket har en löpande mötesserie med kommunen för att hantera frågeställningar på olika nivåer. Mötena har dokumenterats genom minnesanteckningar och behandlar både projektledning och objektspecifika frågor. Följande ämnen har hanterats på möten under perioden 2024-02-13 – 2024-11-06:

- Stationsutformning/stationshus
- Plattformsplacering/-utformning, förbindelser och tillgänglighet
- In- och utfarter från stationsområdet samt hållplatslägen för bussar
- Skalskydd/stängsel
- Ersättning av parkeringsytor
- Gång- och cykelväg och stödmur vid Holje å
- Förstärkning av befintliga broar vid Västra Storgatan och Norra Ringvägen
- Elsäkerhetsavstånd/skyddsavstånd
- Dagvatten- och masshantering
- Berörda detaljplaner
- Volvos sällantransporter, södra entré och bullerskydd
- Utformning av nya godsbangården med skalskydd, teknikhus, personalbyggnader och anslutning till väg 15
- Möjligheten till bygglovsbefrielser för bullerskyddsåtgärder
- Ledningssamordning

Skriftlig yttrande 2024-11-19 (kommunstyrelsens arbetsutskott) och 2024-12-10 (kommunstyrelsen)

Olofströms kommun ser ett behov av att samutnyttja infarten från riksvägen till området vid bangårdsområdet. Av förslaget framgår att ytan är utpekad som järnvägsmark med äganderätt. Kommunen ser inte detta som lämpligt, då marken i detaljplan behöver planläggas som allmän plats, alternativt kvartersmark med nyttjanderätt till järnvägen, för att möjliggöra för de tillhörande ytor som behövs för detaljplanens syfte.

Kommunen ser potentiella problem i de lokaliseringar av dagvattenmagasin som föreslås för avvattnings av järnvägsmark vid stationsområde Olofström. Frågeställningarna behöver tas upp igen när kommunens arbete med detaljplanen framskridit ytterligare.

En vidare dialog behövs kring planförslagets påverkan i övrigt på kommunens infrastruktur, i synnerhet när det gäller broarna över riksvägen samt befintligt och föreslaget ledningsnät på stationsområdet.

Linjen för äganderätt i planförslaget behöver generaliseras inför fastighetsbildning.

Diket som avvattnar järnvägsanläggningen vid bangårdsområdet bör lämpligen förläggas som rör i mark och förläggas intill fastighetsgräns mellan fastigheten Holje 6:196 och Holje 6:6 för att möjliggöra ett bättre nyttjande av ytor som kvarstår mellan järnvägsanläggning och riksväg 15.

Bullerdämpande åtgärder som föreslås behöver anpassas till stads- och landskapsbilden samt till berörda byggnaders historia, kulturhistoria, miljömässiga eller konstnärliga särdrag.

Eventuell negativ inverkan på våtmarken på Odasjöslätt behöver klarläggas och i förekommande fall motverkas.

Olofströms kommun noterar att Trafikverkets begäran om samrådsyttrande riktar sig primärt till fastighetsägare som inte likt Olofströms kommun har möjlighet att ha

återkommande möten med Trafikverket. Konsekvenserna av förslaget ur barnrätts- och jämställdhetsperspektiv bedöms som neutrala.

Trafikverkets kommentar

Behovet av järnvägsmark med äganderätt, behovet av allmän plats, lokalisering av dagvattenmagasin och påverkan på broar, vägnät och ledningar löses i den fortsatta dialogen. Linjer för äganderätt har generaliserats inför fastighetsbildning. Det aktuella diket är flyttat till gränsen mellan ovannämnda fastigheter men ytligt fördröjningsmagasin behålls som teknisk lösning på grund av högt grundvatten. Trafikverket har genom byggnadsantikvarisk utredning identifierat fyra byggnader där särskilt hänsyn till kulturhistoriska värden krävs vid bullerdämpande åtgärder. Bullerskyddsskärmen vid Norra Holje kommer anpassas till landskapsbilden. Påverkan på Odasjöslätts våtmark beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Skriftlig yttrande 2025-03-05 (Bygg- och trafiknämnd)

Bygg- och trafiknämnden medger i enlighet med 2 kap 2 § lag (1995:1649) om byggande av järnväg att undantag från krav på bygglov får göras för tillfälliga upplag och materialgårdar samt permanenta murar och plank utanför detaljplanelagt område. Bygg- och trafiknämnden förtydligar att ovan även gäller inom pågående detaljplaneprojekt för Olofströms bangård (KS 2024/3070) som kommer få laga kraft innan järnvägsplan för Olofströms bangård (TRV 2022/107463) fastställs.

Bygg- och trafiknämnden ser att samråd med närboende eller på annat sätt berörda till aktuell åtgärd bör ske.

Bygg- och trafiknämnden informerar vidare att de krav som ställs i plan och bygglagen (2010:900) däribland god färg, form och material samt anpassning till stads- och landskapsbild fortfarande ska beaktas.

Bygg- och trafiknämnden uppmärksammar att transformatorstationer inte undantas från krav på bygglov. Det vill säga att bygglov för transformatorstationer behöver sökas, oavsett lokalisering.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för beskedet. Järnvägsplanen undantar nu bullerskyddsskärmar från kravet på bygglov. God färg, form och material samt anpassning till stads- och landskapsbild kommer att beaktas vid utformningen av bullerskyddsskärmen. Undantag för tillfälliga upplag och materialgårdar samt permanenta murar kommer att utredas i det fortsatta skedet. Inga transformatorstationer planeras anläggas inom projektet.

3.2.3. Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

3.2.3.1. Samrådsmöten med Blekingetrafiken och Skånetrafiken

2024-04-16

Vid mötet avhandlades stationsutformning, nya hållplatslägen, platser för ersättningstrafik, vändplatser för busstrafiken, anslutning till väg 15, enkelriktning, skyltning, tillgänglighetskrav, busslinjetrafikering och tillfälliga lösningar under byggskedet.

2024-10-16

Vid mötet avhandlades berört hållplatsläge vid Flyborgstorpet i Norra Holje.

3.2.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

3.2.4.1. Samrådsmöte/öppet hus med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Öppet hus hölls i Folkets hus i Olofström onsdagen 23 oktober 2024. Frågor som togs upp av besökande var bland annat om projektets utformning och anläggningens olika funktioner. Flera besökare uttryckte en positiv inställning gentemot projektet, bland annat kring möjliggörandet av persontrafik, men även en oro kring ökat buller i tätorten. Under mötet framfördes också enskild synpunkt kring befarad stängning av plankorsningen med Skrapsvägen med effekter på Tåkasjövägen samt enskilt önskemål om att flytta angöringsspåret längre norrut.

3.2.4.1. Enskilda samråd

Trafikverkets markförhandlare har hållit ett större antal enskilda samråd med enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Mötena har avhandlat frågor kring markintrång och inlösen, bygg-, service- och ersättningsvägar, påverkan på befintlig verksamheter, markrondering, post- och sophämtning, infarter, avloppsanläggningar, dricksvattenbrunnar, servitut och ledningar, men också om vibrationer i byggskedet, skogsavverkning, höga vattennivåer i Vilshultsån, utformning av bullerskyddsskärm, ändrade bullerberäkningar, Blekingsleden samt frivillig markåtkomst för miljökompensationsåtgärder.

Trafikverket har möjligaste mån gjort justeringar och anpassningar av järnvägsplanen för att minska intrång och negativ påverkan för enskilda berörda.

3.2.4.2. Inkomna yttranden

En synpunktslämnare vill göra Trafikverket uppmärksam på effekter av elektrifieringen, bullerstörningar och skador som kan uppstå av vibrationer. En annan synpunktslämnare undrar över hur de kommer att påverkas av utbyggnaden.

Trafikverkets kommentar

Effekter och konsekvenser av elektromagnetisk strålning, buller och vibrationer är utredda och redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverket tar en direkt kontakt med den som undrar över hur de blir påverkade.

3.2.4.3. Nya 121:ans Grill

Skriftligt yttrande 2024-11-04

Ägarna till kiosken arrenderar marken och byggnaden av Trafikverket och undrar vad som kommer att ske med deras verksamhet när kioskbyggnaden behöver rivas med anledning av ombyggnaden.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar yttrandet. Både Trafikverket och Olofström kommun kommer att fortsätta dialogen med arrendatorn.

3.2.4.4. AB Sagax/Shiloh industries

Samrådsmöten

Samråd med Sagax (fastighetsägare) och Shiloh (hyresgäst) har skett vid fyra tillfällen mellan 2024-02-13 och 2024-06-04. Vid mötena har ersättning av parkeringsytor, stick- och lastspår, skyddsväxlar samt ledningssamordning avhandlats.

Skriftligt yttrande 2024-10-23

Sagax efterlyser en närmare precisering av vilket markintrång järnvägsplanen innebär för dem.

Trafikverkets kommentar

Yttrandet besvarades per mejl som Sagax godtog som bemötande, och Trafikverket avser ha en fortsatt dialog med dem.

3.2.4.5. Volvo Cars

Samrådsmöten

Samråd med Volvo Cars har skett löpande under processen. Trafikverket har haft en löpande mötesserie med Volvo Cars för att hantera objektspecifika frågor. Mötena har också dokumenterats. Vid några av mötena har även hyresgästen Baosteel deltagit. Följande ämnen har hanterats på möten under perioden 2024-02-13 – 2024-07-03:

Vid Olofström övre:

- Angöringsspår och stickspår
- Växelutformning-/placeringar, signalutformning och elektrifiering
- Dagvattenhantering
- Ledningssamordning
- Tillfälliga ytor för upplag och byggtrafik

Vid Olofström nedre:

- Lastspår
- Södra entrén
- Södra grinden och utrymningsvägar
- Sällantransporter
- Skalskydd och bullerskydd
- Skrotspår och växelplaceringar
- Skyddsspår och stoppbockar
- Teknikhusplacering
- Fastighetsreglering
- Ledningssamordning

3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.2.5.1. Green Cargo AB

Samrådsmöte 2024-02-26

Vid samrådet deltog också Volvo Cars. Vid mötet diskuterades principiell spårutformning för planerat stickspår och angöringsspår vid Olofström övre, läge och utformning av den nya godsbangården samt ny utformning av Olofström nedre. Vid Olofström övre diskuterades spårlängder, lutningar, radier och rakspårsläng. Vid Olofström nedre hanterades frågor som "skrotspår", utrymme mellan spåren, profilsänkning, skyddsväxel och skyddsspår.

3.2.5.2. Miljöförbundet Blekinge väst

Samrådsmöten

2024-02-12

Ett telefonmöte där bland annat äldre ekar, Odasjöslätts våtmarksområde, groddjur, fladdermöss och Blekingeleden diskuterades.

2024-05-21

Trafikverket informerade om aktuell projektstatus. Trafikverket meddelade att utredningsalternativ 2 (UA2) beslutats för den nya godsbangården men också om spårsänkning och plattformsläge vid Olofström nedre. Trafikverket informerade vidare om vilka miljöaspekter som kommer att ingå i miljökonsekvensbeskrivningen samt status kring genomförda inventeringar. Påträffade naturvårdsarter redovisades.

Miljöförbundet lyfte fram att vissa arter borde ha påträffats, såsom skogssnäppa, tofsvipa och knippnejlika. Förbundet lyfte även fram Vilshultsåns naturvärde och informerade om att arter såsom öring, kungsfiskare, flodkräfta och utter lever här. Det konstaterades att ingen specifik fladdermössinventering gjorts, endast en naturvärdesinventering.

Nya godsbangårdens läge och påverkan på Natura 2000-området diskuterades också. Trafikverket bedömer att projektet inte medför påverkan på området. Miljöförbundet underströk att det spelar roll vilka arter av fladdermöss som finns i området eftersom olika arter är olika störningskänsliga samt att fladdermöss i området med största sannolikhet främst födosöker över vatten, såsom våtmarkerna och dammarna vid Odasjöslätt.

Vid Olofström nedre diskuterades Holjeån och Miljöförbundet påtalade att dess kulvertering är trång och inte anpassad för höga flöden. Störst påverkan av projektet förväntas ske under själva byggskedet och dess påverkan på vattenmiljöer.

3.2.5.3. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Skriftligt yttrande 2024-10-31

MSB anser att det vid en ombyggnad av Olofströms bangård är viktigt att hänsyn tas till totalförsvarets och det civila försvarets behov av fungerande transporter samt noterar att det inte framgår om eller hur förslaget till järnvägsplan har beaktat totalförsvarets behov.

Trafikverkets kommentar

Elektrifieringen och den nya godsbangården bedöms inte motverka totalförsvarets behov. Försvarsmakten har getts tillfälle att yttra sig och har inte haft någon erinran i ärendet.

Samrådsmöte 2024-11-21

Trafikverket informerade om Sydostlänken som helhet och delobjektet Olofström bangård. Olofström bangård utformas med en robusthet enligt Trafikverkets krav och Sydostlänken skapar nya förutsättningar för förflyttning av gods- och persontrafik men möjliggöra också transporter söderifrån som inte finns idag. MSB är positiv till utbyggnaden men betonade vikten av robusthet och att bland annat säkerställa att vägar och järnvägar tar hänsyn till totalförsvarets behov samt omkringliggande samhällsviktig verksamhet.

3.2.5.4. Olofströms kraft AB

Samrådsmöten

Ledningssamordningsmöten har hållits med Olofströms kraft 2024-02-13, 2024-02-22 och 2024-04-03 i syfte att inhämta ledningsunderlag, krav och behov från ledningsägaren. Olofströms kraft har delat underlag från Ledningskollen och meddelat sina behov. Konflikter mellan kablar ny järnvägsanläggning samt avtalsfrågor avhandlades.

3.2.5.5. Primagaz Gasol Sverige AB

Skriftligt yttrande 2024-10-31

Primagaz upplyser om att gasledning kan komma att beröras av järnvägsplanen och delar information om aktuell ledning samt grävinstruktioner.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för informationen. Den är beaktad och inarbetad i planförslaget.

3.2.5.6. Räddningstjänsten Västra Blekinge

Samrådsmöte 2024-03-19

Trafikverket redogjorde för planerad utformning av angöringsspår, ny godsbangård och åtgärder vid Olofström nedre. Räddningstjänsten Västra Blekinge är positiv till projektets utformning och den tillgängligheten för utryckningsfordon som skapas. Vidare diskuterades befintlig situation med stillastående tåg över plankorsningar, hantering av släckvatten, brandposter, Volvos dammar som reservvatten, riskanalyser, flytt av parkeringar vid Olofström nedre som kan påverka körtiden. Räddningstjänsten förordar genomgående servicevägar vid den nya godsbangården.

Skriftligt yttrande 2024-10-21

Räddningstjänsten anser att åtgärder ska vidtas för att kunna omhänderta släckvatten och stoppa spridning av förorenad vätska vid och efter en olycka. Hänsyn till befintliga skyddsvärda objekt bör också beaktas. Risker bör analyseras för byggnader eller fastigheter upp till 150 meter från den beslutade järnvägens dragning. Skyddsåtgärder bör vidtas om ej lämplig verksamhet hamnar inom rekommenderat avstånd. Räddningstjänsten önskar ta del av information om planerade vägavstängningar och rekommenderar att långvariga arbetsplatser namngivs för lättare identifiering vid eventuell olycka.

Trafikverkets kommentar

Både vid nya godsbangården och nya stationsområdet anläggs dagvattendiken/-dammar med möjlighet till avstängning för att förhindra att släckvatten når ytrecipienten. Åtgärder längs linjen anses inte rimliga. En specifik riskutredning har gjorts med beaktande av bland annat transport av farligt gods på den aktuella sträckan. I riskutredningen görs bedömningen att avstånden till skyddsobjekt är tillräckliga och att riskerna bedöms som acceptabla. Bedömningarna baseras på beräkningar. Några specifika skyddsåtgärder planeras inte. Resultatet av utredningen är inarbetad i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Vid behov av tillfälliga vägavstängningar görs detta i samråd med Räddningstjänsten. Namngivning av långvariga arbetsplatser görs i den mån det är praktiskt möjligt.

3.2.5.7. Skanova

Samrådsmöten

Ledningssamordningsmöten har hållits med Skanova 2024-02-13, 2024-03-05 och 2024-04-03 i syfte att inhämta ledningsunderlag, krav och behov från ledningsägaren. Skanova har delat underlag från Ledningskollen och meddelat sina behov.

3.2.5.8. Skogsstyrelsen

Samrådsmöte 2024-09-09

Trafikverket redogjorde för projektets syfte, placering och utformning. Påverkan, intrång och behov av dispens med avseende på två berörda skogliga biotopskyddsområden (nr 1998:197 och nr 1999:340) togs upp på mötet. Skogsstyrelsen anser att projektet kräver dispensansökan. Anpassad trädsäkring diskuterades också, bland annat täta bryn.

Skriftligt yttrande

Skogsstyrelsen bedömer att de planerade åtgärderna berör två skogliga biotopskydd, vilka också nämns i presenterat underlag (miljökonsekvensbeskrivningen), och uppmanar Trafikverket att, i det fall åtgärderna riskerar skada naturvärden, inkomma med en

dispensansökan. Skogsstyrelsen beskriver också en del formkrav på själva ansökan, så som karta.

Skogsstyrelsen upplyser också om att det inom utredningsområdet kan finnas pågående områdesskyddsarbete för nya skogliga biotoper, men också om de naturvårdsavtal som Skogsstyrelsen tecknar mellan markägare och staten, och uppmanar Trafikverket att kontakta dem i dessa frågor.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket avser inkomma med dispensansökan avseende de två skogliga biotopskydden. Trafikverket tar också kontakt med Skogsstyrelsen avseende pågående områdesskydd och naturvårdsavtal i området.

3.2.5.9. Skräbeåns vattenråd

Samrådsmöte 2024-10-04

Vid mötet deltog också Skräbeåns vattenvårdskommitté, se samrådsredogörelsen nedan. Trafikverket redogjorde för projektets områdesförutsättningar och åtgärder. Trafikverket avser ansöka om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken för planerade åtgärder i Vilshultsån, Holjeån och troligtvis i grundvatten.

Järnvägsanläggningen dimensioneras för 20-årsregn och trummor för 100-årsregn. Angöringsspåret och nya godsbangården avvattnas mot Vilshultsån medan Olofström nedre kopplas till det kommunala dagvattennätet, som i sin tur avvattnas till Holjeån. Åtgärder som kräver tillstånd vid vattendragen är bland annat ny järnvägsbro och rivning av befintlig järnvägsbro, rivning av befintliga trummor och anläggning av nya trummor, spontning eller pålning för temporära och permanenta gångbroar, stödmur med spontlåda i vatten samt utsläpp av länshållningsvatten.

Vid anläggning av kontaktledningsfundament, ledningsschakt och brofundament kan tillfällig grundvattenbortledning komma att krävas. Vid angöringsspåret och nya godsbangården görs schaktning under grundvattenytan för urgrävning av torv och gyttja. Vid bergschakt finns risk att det påträffas vattenförande sprickor i berggrunden.

Även intrång i strandskydd och markavvattningsföretag diskuterades på mötet. Vattenrådet förordade ytterligare en inventering av dikessträckning mellan Tåkasjön och Vilshultsån för att klargöra potentiella vandringshinder.

3.2.5.10. Skräbeåns vattenvårdskommitté

Samrådsmöte 2024-10-04

Vid mötet deltog också Skräbeåns vattenråd, se redogörelsen ovan.

Vattenvårdskommittén är positiv till godsbangårdens placering med avseende på Odasjöslätts våtmarksområde. Kommittén uppmärksamade även Trafikverket på de befintliga karpdammarna inom Halen naturreservat inför det fortsatta arbetet med Sydostlänken.

3.2.5.11. SMHI

Skriftligt yttrande 2023-10-30

SMHI efterlyser dimensionerande vattennivåer för olika flöden i Vilshultsån för bedömning av översvämningsrisker, och anser att risken behöver inkluderas i det vidare arbetet med järnvägsplanen. SMHI noterar också att begreppen 100-årsregn respektive 100-årsflöde inte använts på ett konsekvent sätt i miljökonsekvensbeskrivningen. SMHI ser positivt på att klimataktorn 1,3 använts för vattenföringsberäkningar och klimatscenariot RCP 8,5 använts i riskanalysen. SMHI lyfter fram att naturliga hydrologiska och avvattningstekniska

förhållanden ska bibehållas samt att arbeten och passager över vattendrag och i/omkring våtmarker bör utformas omsorgsfullt.

SMHI är positiva till elektrifieringen och kapacitetsökningen då det bidrar till en begränsning av transporternas klimatpåverkan och renare luft, men också positiva till Trafikverkets ambitioner att begränsa klimatpåverkan i anläggningsskedet.

Mot bakgrund av behovet av anpassning av samhället inför det framtida klimatet med bland annat varmare klimat och värmeböljor, både ökad torka och ökad nederbörd samt fler skyfall som i sin tur skapar ökade flöden i våra vattendrag, anser SMHI att förväntad livslängd för bland annat sammanhållna infrastruktur (såsom järnväg) ska beakta effekterna av ett förändrat klimat.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för lämnade synpunkter och delat underlag. 100-årsflöde har använts som dimensionerande vattennivå vid beräkningen och bedömning av översvämningsrisk. Trafikverket anser att risken är tillräckligt utredd och avser inte utföra några fördjupade översvämningsanalyser. Trafikverket ser över användningen av begreppen 100-årsregn respektive 100-årsflöde. Utformning av vattenpassager och arbeten i vattenområden kommer att ske omsorgsfullt så att befintliga förhållanden behålls.

Vad avser järnvägens livslängd så har olika anläggningsdelar olika förväntad livslängd, där bland annat nya bror ges en livslängd på 120 år, medan delar som räl, slipers och kontaktledningsstolpar har en kortare förväntad livslängd. Höjdsättning och genomledning av vatten dimensioneras för 100-årsregn respektive 100-årsflöde.

3.2.5.12. Sveriges geologiska undersökningar (SGU)

Skriftligt yttrande 2024-11-04

SGU avstår från att granska remissen men hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer avseende infrastrukturremisser.

Trafikverkets kommentar

SGU:s allmänna riktlinjer har beaktats vid projekteringen av anläggningen.

3.2.5.13. Yttranden som inte föranleder någon beaktan

Följande myndigheter har avstått från att yttra sig i ärendet, har inga invändningar mot projektet eller meddelar att synpunkter inte kommer att lämnas.

- Bromölla kommun
- Elsäkerhetsverket
- Jordbruksverket
- Polisen



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se