



TRAFIKVERKET

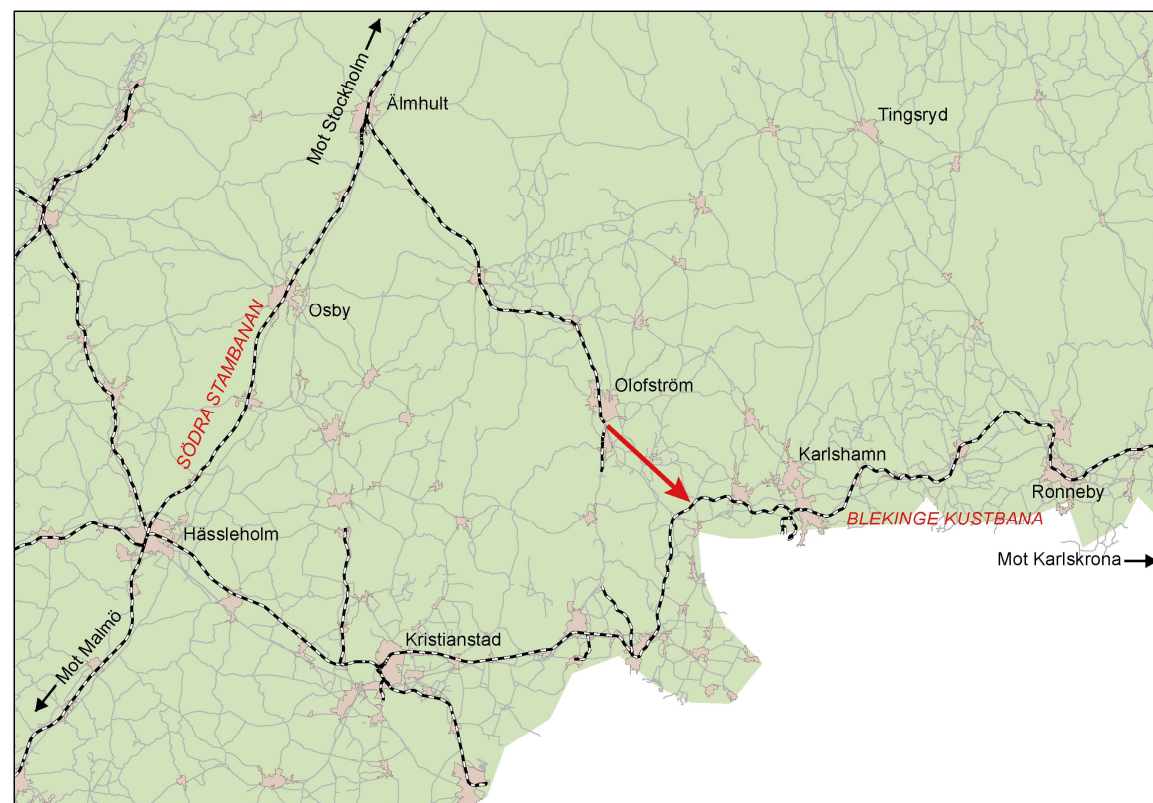
# Sydostlänken

# Olofström godsbangård

Samråd i skede samrådshandling  
2024-10-16 – 2024-11-06

# Varför planerar vi för Sydstälänken?

- Projektet Olofströms bangård ingår i Sydstälänken.
- Sydstälänken är en planerad ny järnvägsförbindelse mellan Älmhult och Blekinge kustbana via Olofström.
- Vi bygger Sydstälänken för att det skall bli enklare att transportera **gods** på järnväg via Blekinges hamnar. Ny järnväg med stationer gör det möjligt även för **människor** att resa med tåg. Sydstälänken skapar ett bättre järnvägsnät då det blir möjligt att **leda om** tåg på Sydstälänken vid fel i andra delar på järnvägsnätet.

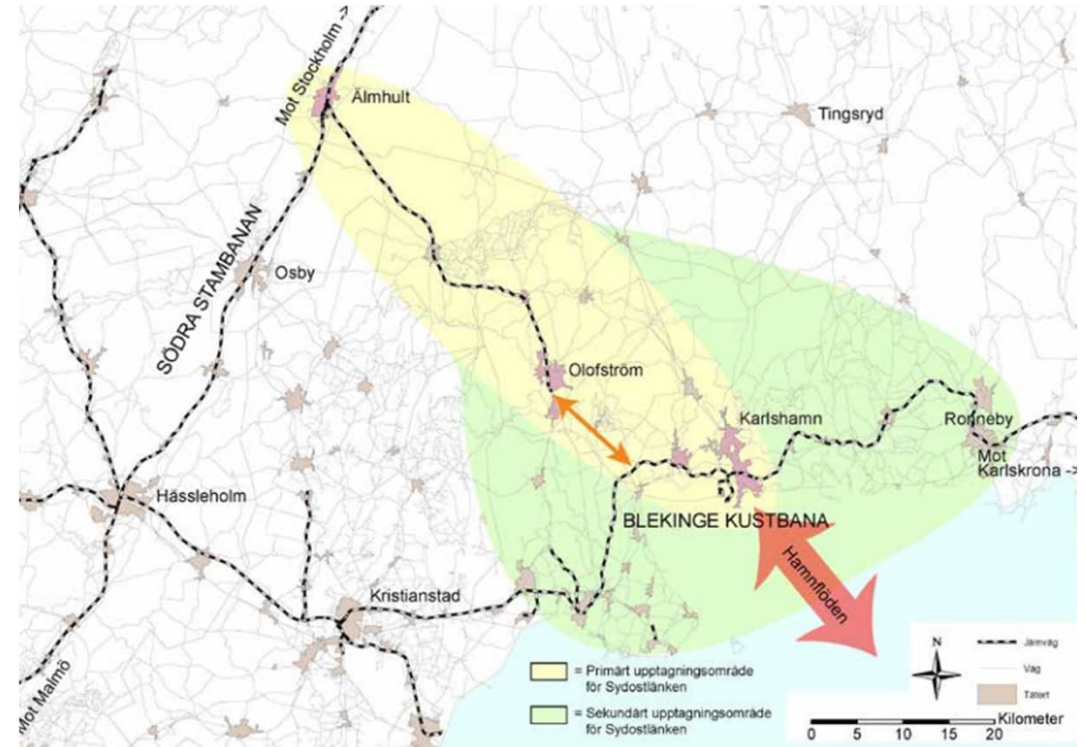


# Ändamål Sydostlänken

*Ändamål beskriver vad som ska uppnås i projektet samt vilka behov och problem som ska lösas, med koppling till de transportpolitiska målen.*

Ändamålet med Sydostlänken är att förbättra möjligheterna för att transportera gods på järnväg via Blekinges hamnar, att möjliggöra för persontransporter med timmestrafik på sträckan Älmhult-Olofström-Blekinge kustbana samt att öka robustheten i järnvägsnätet med alternativa transportvägar.

Anläggningen ska planeras för minsta möjliga negativa påverkan för boende och värdefulla miljöer.



# Ändamål med järnvägsplan för Olofströms bangård

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.





# Vad planerar vi för? - Förutsättningar trafikering

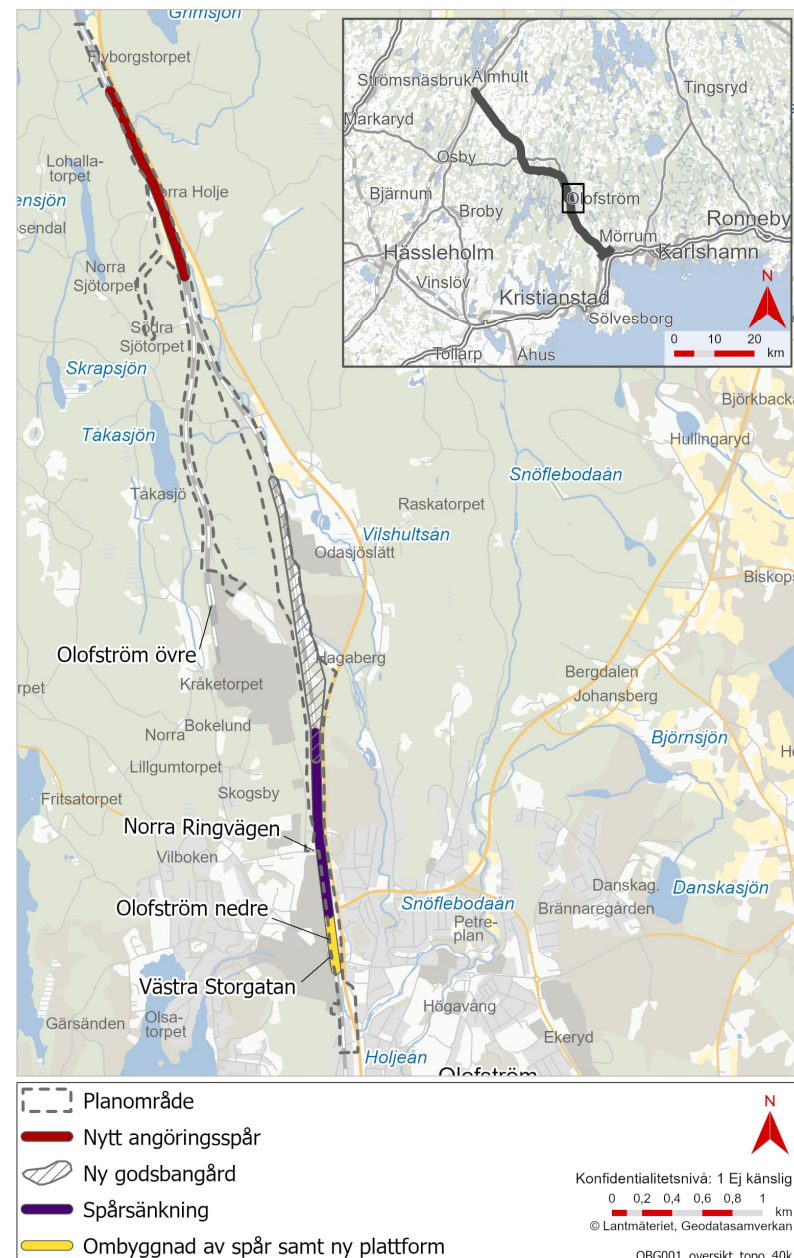
- 25 godståg per dygn Älmhult-Olofström.
- 11 godståg per dygn Olofström-Blekinge kustbana.
- Timmestrafik för persontåg Älmhult-Blekinge kustbana.





# Vad vill vi bygga?

- Nytt angöringspår för att effektivisera godstågstrafiken till och från Olofströms övre samt för att frigöra kapacitet på huvudspåren mellan Älmhult och Olofström. Spåret behöver anläggas norr om de befintliga spåren till Olofströms övre.
- Ny godsbangård vid Odasjöslätt. Funktioner som ska finnas på den nya godsbangården är uppställning av lok och godsvagnar, underhålls- och reparationsspår, spår för sammansättning och delning av tåg.
- Ny station med plattform där människor kan resa med tåg. Placeringen blir ungefär där den äldre stationen i Olofström legat.





# Varför har vi valt denna godsbangårds placering?

- Vi har utrett olika placeringar av den nya godsbangården. Vi kallar de olika alternativa placeringarna för utredningsalternativ (UA1, UA2 och UA3). Vid förra samrådet hade vi redan valt bort UA3.

## Vi har valt UA2 för att det ge mindre påverkan på:

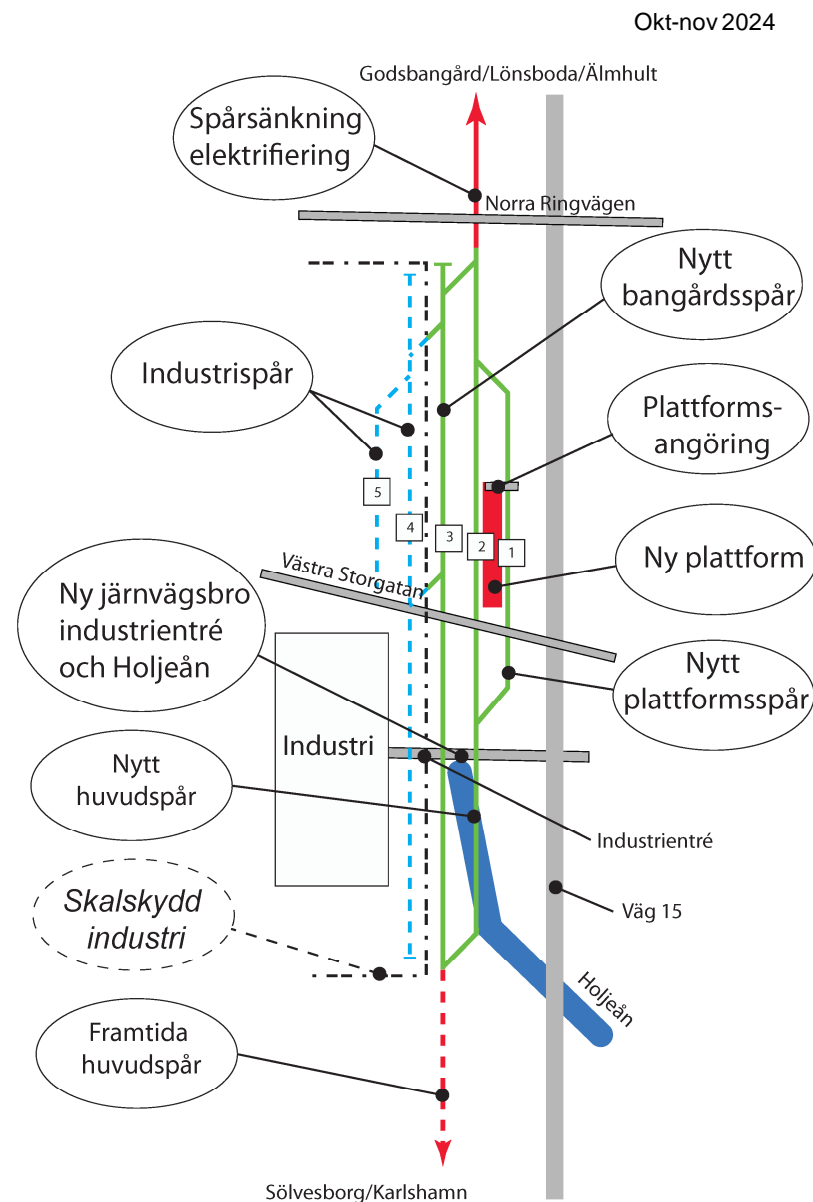
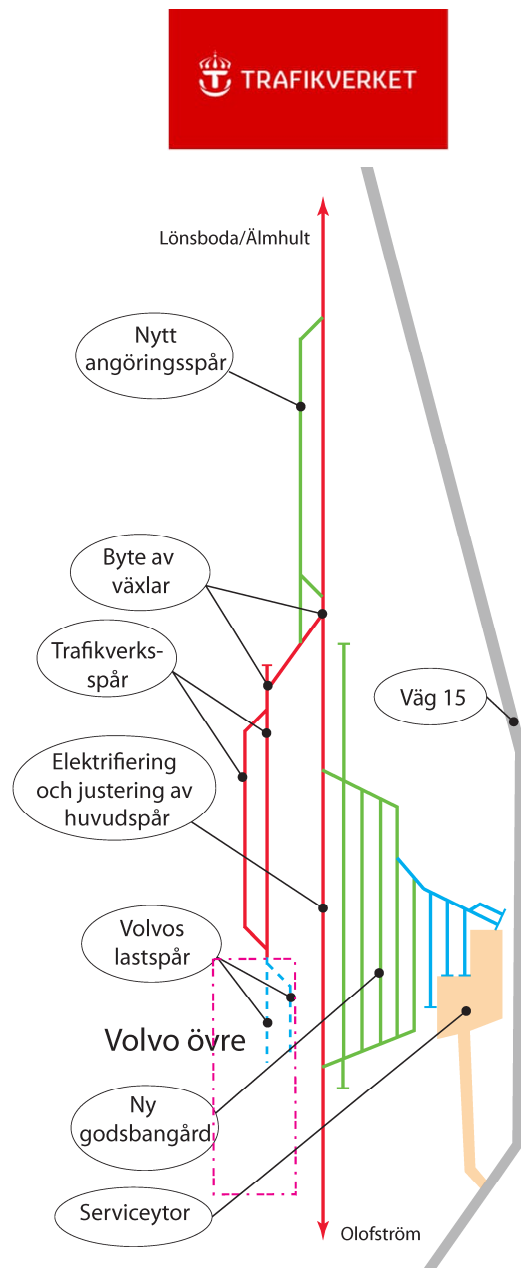
- Vilshultsån, Odasjöslätts våtmarksområde och Holje naturreservat/Natura 2000-område.
- befintlig infrastruktur, bostäder och annan bebyggelse.
- människors hälsa i form av buller och barriär.
- torvområde där grundläggningsförhållandena är sämre.





# 9 Vad ska byggas/ byggas om i Olofström?

- Två befintliga kommunala broar som korsar bangården är för låga för den nya elektrifierade järnvägsanläggningen.
- Järnvägsspåren behöver därför sänkas ca 50 cm vid Norra Ringvägen och ca 10 cm vid Västra Storgatan.
- Broarna behöver anpassas för den nya järnvägsanläggningen.



Okt-nov 2024

# Miljökonsekvenser - angöringsspår

- Bullerskyddsåtgärd i form av kombinerad vall/plank vid Norra Holje innebär att siktlinjer och koppling mellan bostadshus och Vilshultsån bryts.
- Järnvägen blir ett mer dominerande inslag i landskapet.
- Tre övriga kulturhistoriska lämningar påverkas, vilket innebär att läsbarheten av det kulturhistoriska landskapet försvåras.
- Påverkan på Vilshultsån sker bland annat genom anläggande av fundament för kontaktledningsstolpe, för anläggande av en ny gångbro för järnvägspersonal samt anläggande och rivning av tillfällig bro vid Norra Holje.
- Stora negativa konsekvenser bedöms uppstå vid ett skogligt biotopskyddsområde till följd av tröskning.
- Markanspråk sker på skogsmark samt jordbruksmark.

# Miljökonsekvenser - ny godsbangård

- Upplevelsen av landskapet påverkas kraftigt till följd av anläggande av den nya godsbangården.
- En möjlig fornlämning ligger nära planförslaget i den norra delen av godsbangården, och riskerar att påverkas om avgränsningen av lämningen inte är korrekt utritad.
- Ingen påverkan bedöms uppstå på Vilshultsån eller på Holje naturreservat/Natura 2000-område. Godsbangårdens belysning anpassas för att begränsa ljusstörningar för fladdermöss.
- Stora negativa konsekvenser bedöms uppstå vid ytterligare ett skogligt biotopskyddsområde till följd av trädsäkring.
- Markanspråk i skogsbruksmark.

## Miljökonsekvenser - ombyggnad av Olofström nedre

- Den planerade spårsänkningen innebär en skärning i landskapet, utökade slänter och förlust av vegetation längs det berörda området. Längs hela sträckan för spårsänkning stängslas järnvägen in, vilket förstärker barriäreffekten.
- Stationshuset och tillhörande magasinsbyggnad rivs, vilket ger negativa konsekvenser för kulturmiljön.
- Stödmuren längs Holjeån kräver ingrepp i gång- och cykelväg, intilliggande vegetation och konstruktioner direkt i ån.



# Övriga miljökonsekvenser

- Planförslaget innebär att riktvärden för buller överskrids för 45 byggnader, vilket är 23 fler än i nuläget.
- Utöver bullerskyddsskärm och bullerskyddsvall vid Norra Holje erbjuds berörda fastigheter av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.
- Gällande riktvärden för vibrationer och elektromagnetiska fält bedöms inte överskridas.
- Ur ett barnperspektiv bedöms projektet skapa positiva konsekvenser för barns säkerhet och tillgänglighet, särskilt då järnvägsanläggningens stängsel förlängs och persontrafik möjliggörs. Under byggskedet kan dock rörelsemönster, linjetrafik och orienterbarheten minska i Olofström tätort.

# Övriga miljökonsekvenser

- Projektet bedöms medföra ett överskott av massor. Bergschakt bedöms bli aktuellt väster om befintlig järnväg i samband med anläggande av ny godsbangård respektive järnvägens spårsänkning. Massorna från bergschakten bedöms kunna återanvändas inom projektet för uppbyggnad av nya spår och vägar
- Projektet kräver även hantering av förorenade massor och invasiva arter.
- Användande av stål bedöms medföra störst klimatpåverkan. Stålet finns främst i räls, frånskiljare, bryggor, utliggare och banspecifika produkter. Näst störst klimatpåverkan har diesel som används i arbetsmaskiner och transporter.
- Även andel skogsmark som tas i anspråk, i form av förlorad kolsänka, samt urgrävning av torv och annat organiskt material som avgörande för klimatpåverkan.

# Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Föreslagna skyddsåtgärder i järnvägsplanen, se plankartor:

Sk1 – Biotopskydd stenmur

Sk2 – Järnvägsnära bullerskyddsskärm (3,0 meter över räls överkant)

Sk3 – Järnvägsnära bullerskyddsvall (1,0 meter över räls överkant)

Sk4 – Fastighetsnära bullerskydd, fönster- och fasadåtgärd

Sk5 – Fastighetsnära bullerskydd, lokal skärm vid uteplats

Sk6 – Dagvattenmagasin för fördröjning och rening

# Vattenverksamhet

- Vissa åtgärder som planeras innebär vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken.
- 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.
- De åtgärder som planeras och som innebär vattenverksamhet är arbete inom Vilshultsåns respektive Holjeåns vattenområde samt bortledning av grundvatten.
- Grundvattennivåerna inom planområdet är generellt höga vilket innebär att det åtminstone i byggskedet sannolikt finns behov av grundvattenbortledning.



# Hur kan jag bli påverkad?

- Fastighetsägare kan påverkas av markintrång som behövs för om- och nybyggnad av Olofströms bangård.
- De som bor och vistas runt järnvägen kan bli störda av buller både under tiden vi bygger och när anläggningen används.
- Under tiden vi bygger kommer det behövas arbetsytor och tillfälliga omledningar av vägar som gör att det kan upplevas rörigt.
- Platser där det tidigare gått att korsa över den befintliga järnvägen kan flyttas. Det kan påverka hur man kan röra sig i området runt järnvägen.
- När vi har byggt ut hela Sydostlänken kommer det gå att ta tåget till och från Olofström.



Vi arbetar vidare med hur anläggningen ska utformas och byggas och tar kontakt direkt med de som kan antas bli berörda för dialog och information.

# Var kan jag läsa mer?

Vi har tagit fram ett samrådsunderlag som mer detaljerat beskriver vad vi vill bygga, vilka områdesförutsättningar vi har identifierat och vilka möjliga miljöeffekter vi bedömer kan uppstå av projektet.

Samrådsunderlaget finns att läsa på vår hemsida för Olofströms bangård:  
<https://www.trafikverket.se/sydostlanken>





# Synpunkter på samrådsmaterialet

Synpunkter kan lämnas på något av följande sätt:

- Brev: Trafikverket Ärendemottagningen, Stora projekt, Box 810, 781 28 Borlänge.  
Ange ärendenummer TRV 2022/107463.
- E-post: [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se). Ange ärendenummer TRV 2022/107463.

**Vi vill ha in synpunkter senast den 6 november 2024!**

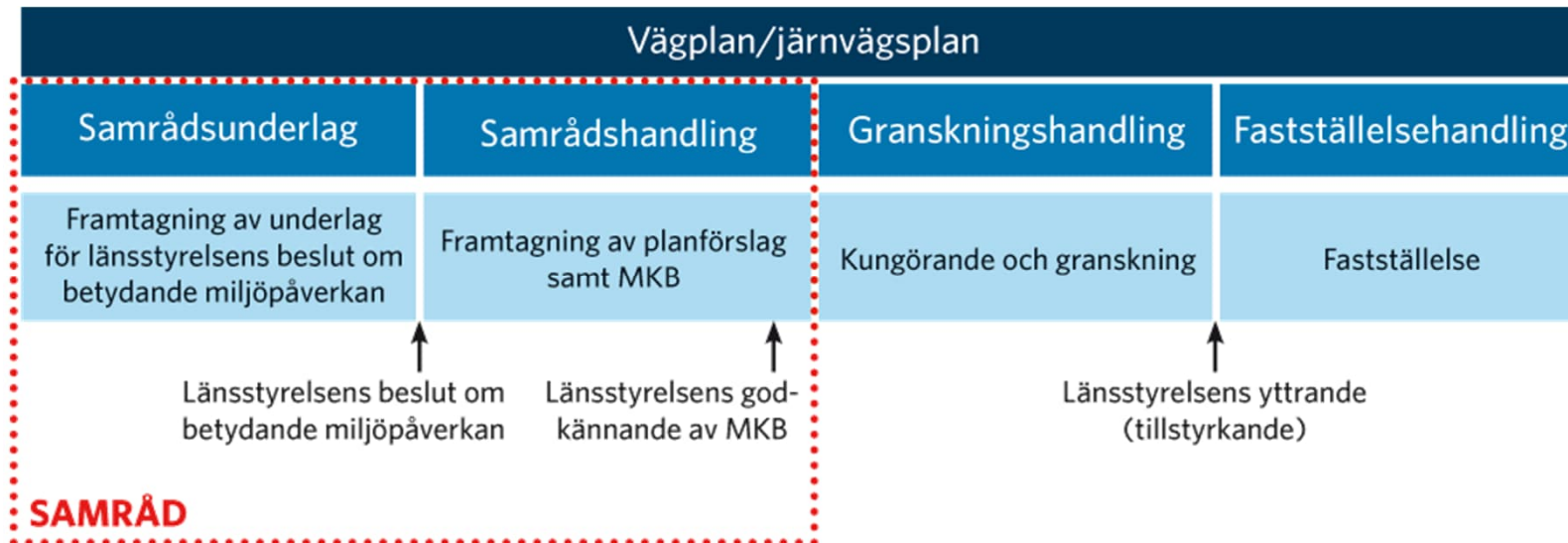
# Synpunktshantering

- Inkomna synpunkter behandlas och ingår i underlaget som används vid det fortsatta arbetet med utformning av projektet.
- Synpunkterna sammanfattas i en samrådsredogörelse tillsammans med Trafikverkets svar. Samrådsredogörelsen publiceras först när järnvägsplanen görs tillgänglig för granskning. Granskningen planeras ske under våren 2025.
- Önskas svar på specifika frågor är det bäst att ta direktkontakt, se kontaktuppgifter på sista sidan i presentationen.
- Kontakter via telefon hanteras på samma sätt som skriftligt inkomna synpunkter.



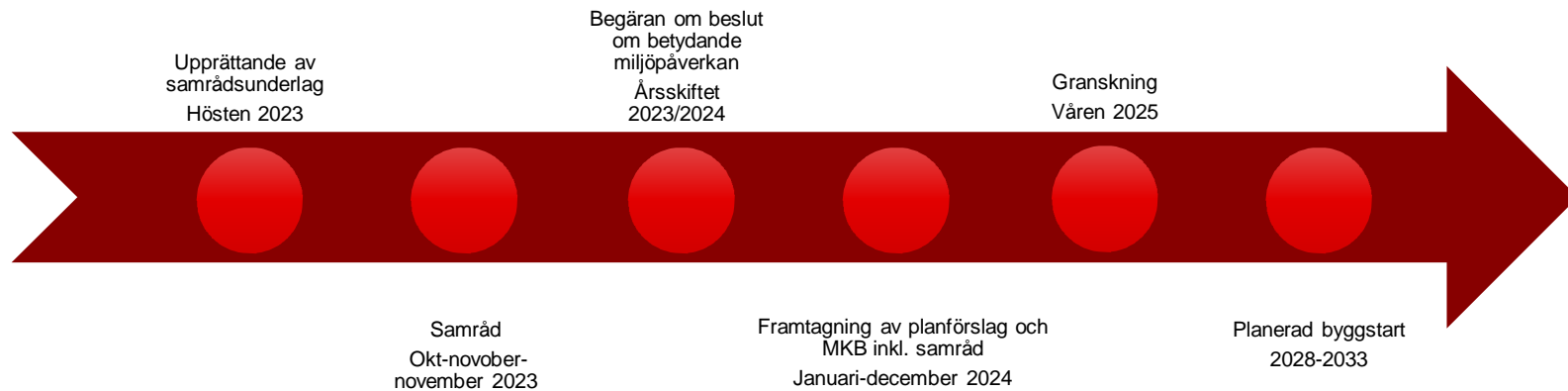
# Planprocessen

- Just nu befinner vi oss i skede samrådshandling i planprocessen. Skedet avslutas med länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen.



# Fortsatt arbete

- Samråd i skede samrådshandling under 2024.
- Granskning av planen planeras till våren 2025.



# Markförhandling under planskedet

- Vid planläggning av en väg- eller järnväg har Trafikverket rätt att få tillträde till fastigheter där vi behöver göra förberedande mätningar och undersökningar.
- Vi informerar alltid markägaren i förväg.
- Vi får inte skada eller fälla träd i trädgårdar eller parker utan markägarens medgivande. Övriga skador ska undvikas.
- Om skada uppstår ska vi betala ut ersättning som t.ex. åverkan på grödor i jordbruksmark.

# Markförhandling efter fastställd järnvägsplan

- När järnvägsplanen för Olofströms godsbangård vunnit laga kraft har Trafikverket rätt att:
  - Genomföra det som beslutats i planen. Vi måste bygga på det sätt som beskrivs i planen.
  - Förvärva den mark som anges i planen genom äganderätt. Det betyder att vi köper marken.
  - Ta mark i anspråk som i planen anges som tillfällig nyttjanderätt. Det betyder att vi använder marken endast under byggtiden för exempelvis tillfälliga vägar, uppställning av arbetsbodas, maskiner och byggmaterial med mer.





# Ersättning

- Fastighetsägaren och andra rättighetshavare har rätt till:
  - Ersättning för den mark som Trafikverket tar i anspråk med äganderätt eller tillfällig nyttjanderätt.
  - Ersättning för de flesta skador som uppstår under förberedande arbeten eller under byggtiden.
  - Att få hela eller delar av sin fastighet inlöst om vårt markanspråk innebär så kallat synnerligt men på fastigheten.
- **För att ha rätt till ersättning krävs att du drabbats av ekonomisk skada. Vi kan inte betala ut ersättning för affektionsvärden.**
- Mer information finns i broschyren Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning? Broschyren finns på projektets webbplats

<https://www.trafikverket.se/sydostlanken>



# Kontakt

Therese Höggårdh, projektledare

Tel. 010-123 28 51 eller e-post: [therese.hoggardh@trafikverket.se](mailto:therese.hoggardh@trafikverket.se)

David Trajkovski, markförhandlare

Tel. 010-123 53 93

Patrik Strömgren, markförhandlare

Tel. 010-124 41 60

E-post till markförhandlare: [sol.mf@trafikverket.se](mailto:sol.mf@trafikverket.se)

**Tack!**