



TRAFIKVERKET

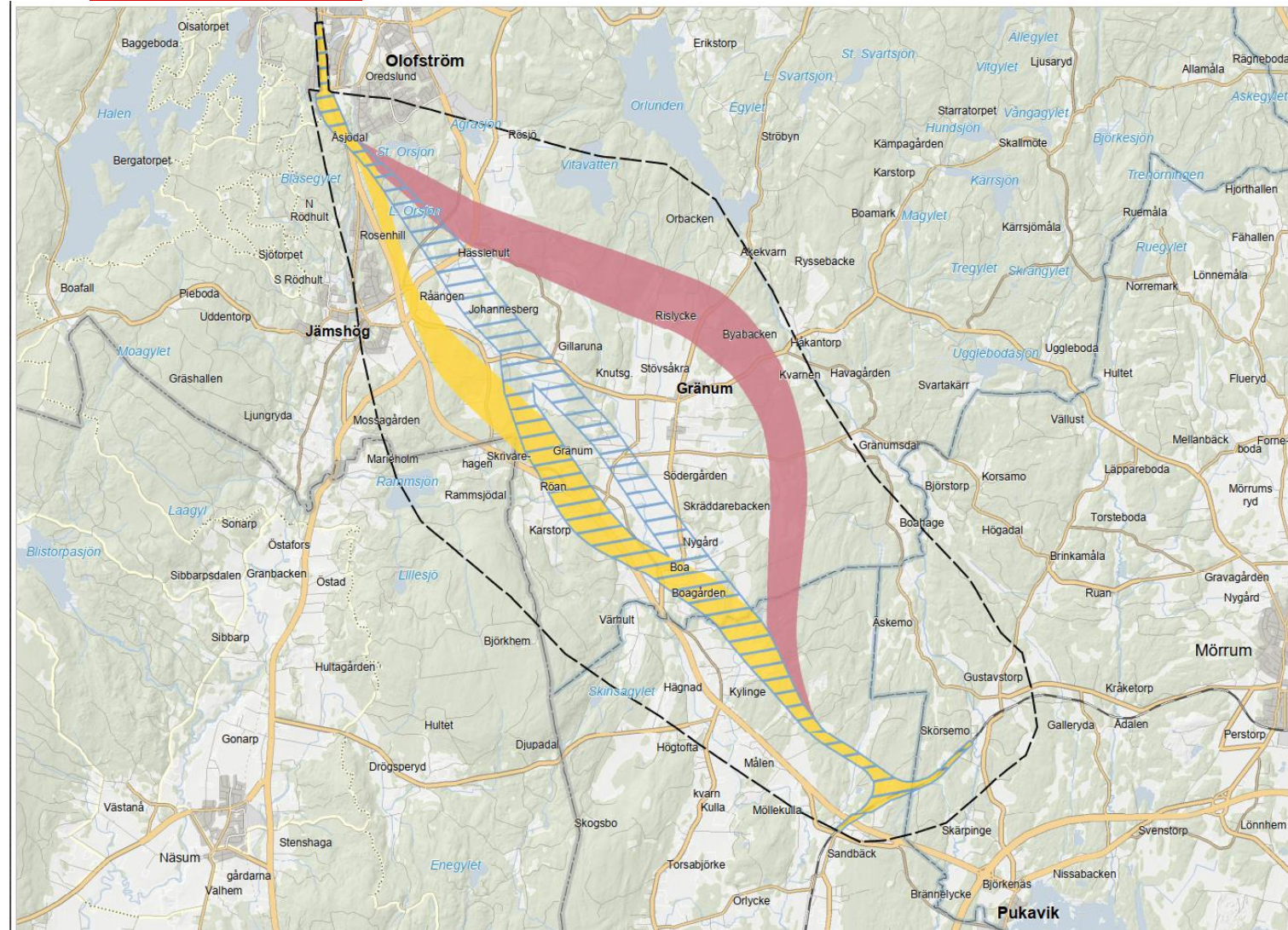
Informationsmöte

Folkets hus Olofström
2022-09-08

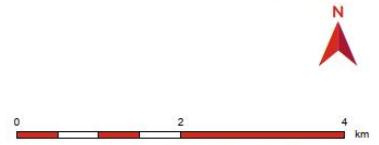


Lokaliseringsutredning

- Påbörjad November 2020
- Samråd utredningsområde & alternativa korridorer Mars – Oktober 2021
- Yttranden från berörda kommuner & länsstyrelser: April – Juli 2022
- Trafikverket beslut om vald korridor: Augusti 2022

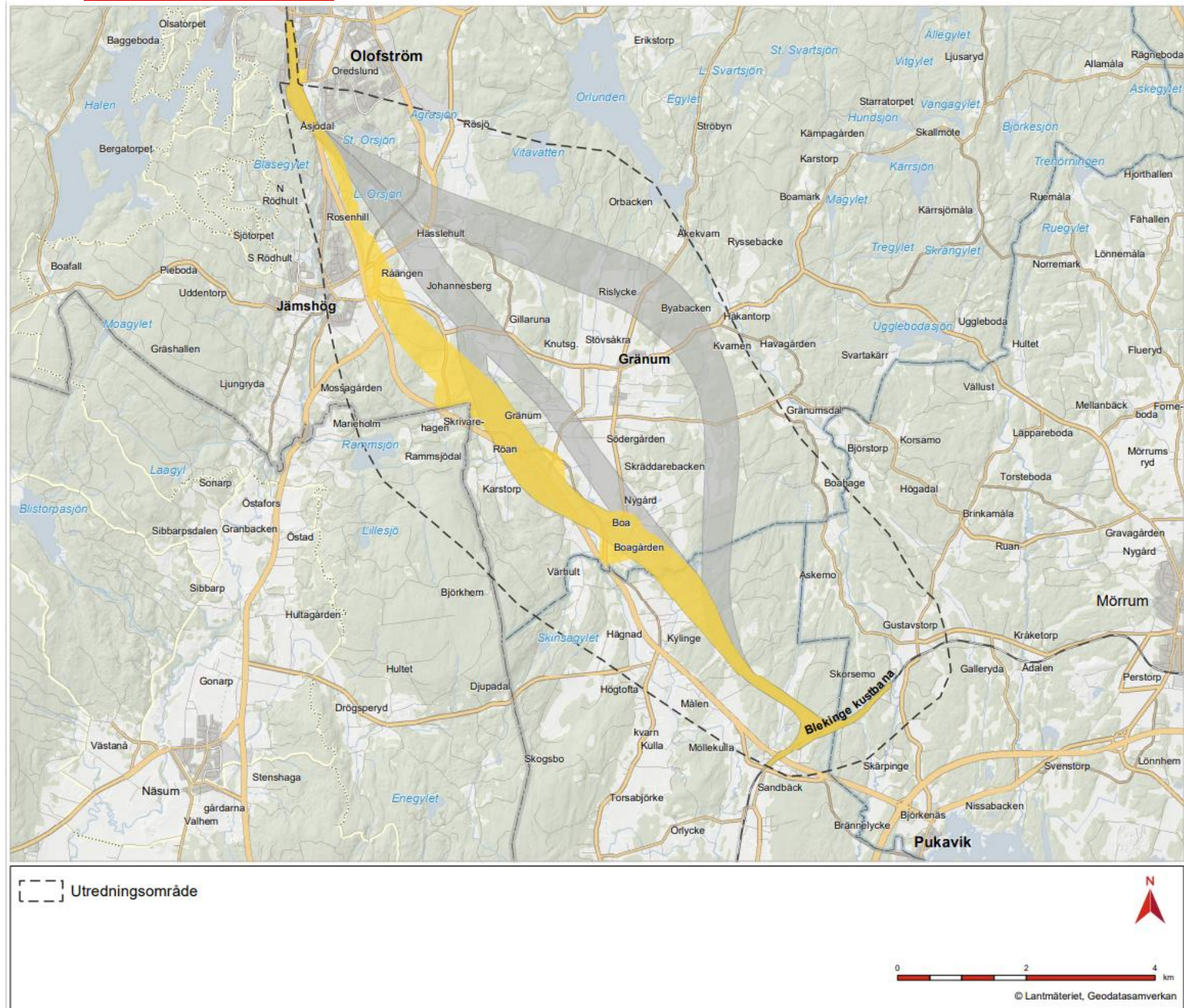


- [- - -] Utredningsområde
- [Yellow] Alternativ Väst
- [Blue hatched] Alternativ Mitt
- [Pink] Alternativ Öst



Vald korridor - Alternativ Väst

- Godast måluppfyllelse
- Bredast stöd för en korridor i västra delen av utredningsområdet
- Mycket arbete återstår för att optimera plan och profil. Kommer att utreda hela korridoren.



Projektets ändamål och projektmål

- Förbättra möjligheterna att transportera gods på järnväg via Blekinges hamnar, att möjliggöra för persontransporter med timmestrafik samt att öka robustheten i järnvägsnätet med alternativa transportvägar.
- Anläggningen ska planeras för minsta möjliga negativa påverkan för boende och värdefulla miljöer.
- ❖ Färdig anläggning ska erbjuda möjlighet till attraktiva transporter genom korta restider.
- ❖ Anläggningen ska vara väl anpassad till landskapets karaktär och värdekärnor såsom dess kultur- och naturmiljöer.
- ❖ Hänsyn ska tas för ett fortsatt rationellt jord- och skogsbruk genom god tillgänglighet till brukningsenheter.
- ❖ Landskapets övergripande funktioner och samband för närrekreation, flora och fauna ska bevaras så långt det är möjligt och barriäreffekter ska motverkas.

Samrådshandling



Figur A.4. Summerade kostnader (mkr) och nyttor för de fyra alternativen och variant Mitt-Väst med 60 års kalkyltid.



Figur A.5. Totala utsläpp av växthusgaser (ton CO₂-ekv) vid byggandet av jämvägsanläggningen inklusive materialframställning.

Tabell A.3. Bedömningskala för projektmålsuppfyllelse.

| | |
|------------------------------------|--|
| GOD POTENTIAL ATT UPPNÅ PROJEKTMÅL | |
| POTENTIAL ATT UPPNÅ PROJEKTMÅL | |
| LÅG POTENTIAL ATT UPPNÅ PROJEKTMÅL | |

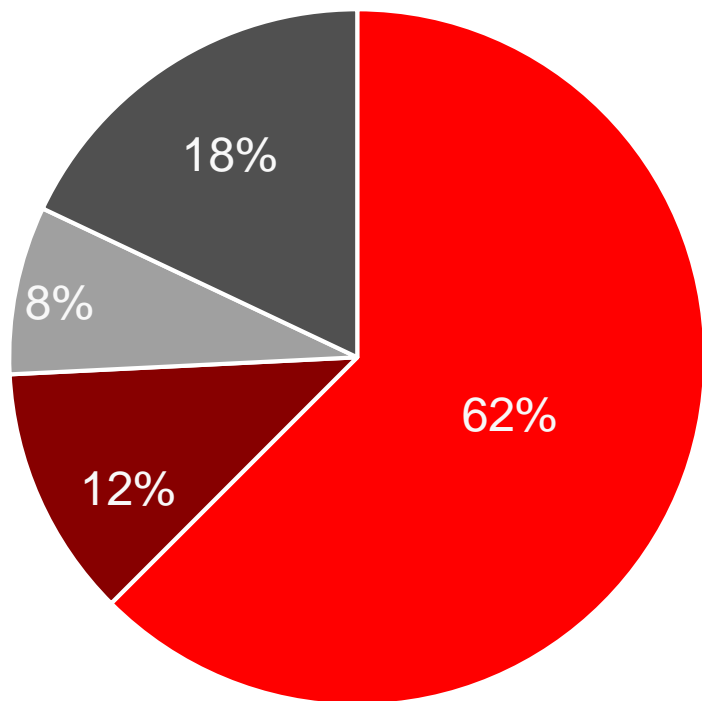
Tabell A.4. Lokaliseringsalternativens potential att uppnå projektmålen.

| | VÄST | MITT | MITT-VÄST | ÖST |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| ATTRAKTIVA TRANSPORTER | God potential | God potential | God potential | God potential |
| ANPASSNING I LANDSKAPET OCH VÄRDEKÄRNOR | Potential | Låg potential | Potential | Låg potential |
| RATIONELLT JORD- OCH SKOGSBRUK | Potential | Låg potential | Låg potential | Potential |
| LANDSKAPETS ÖVERGRIPANDE FUNKTIONER OCH SAMBAND FÖR NÄRREKREATION, FLORA OCH FAUNA | Potential | Låg potential | Låg potential | Potential |

Yttranden under samrådsfasen val av lokaliseringsalternativ

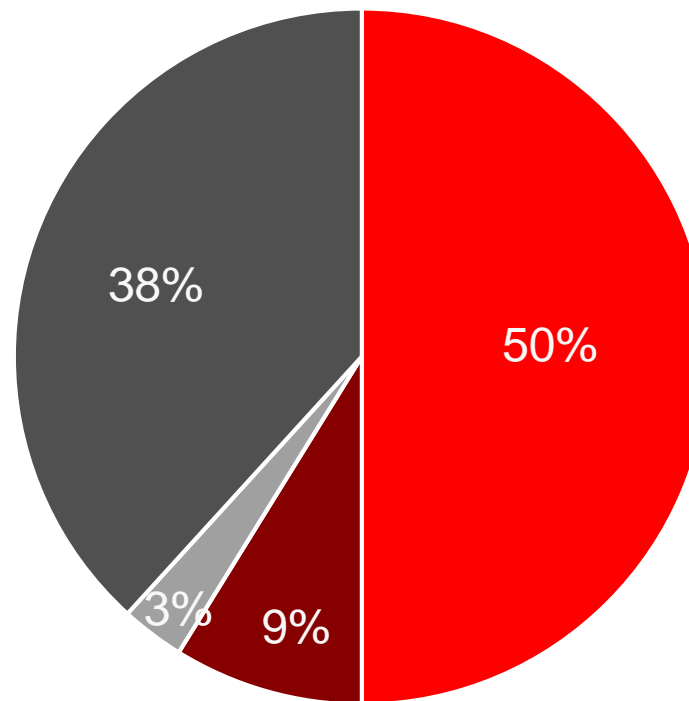
(256 inkomna skriftliga yttranden från allmänheten, 2021-10-04 – 2021-11-25)

Mest föredragna alternativ



■ Längs riksväg 15 ■ Öst ■ Väst ■ Avvaktar eller förordnar inget alternativ

Minst föredragna alternativ

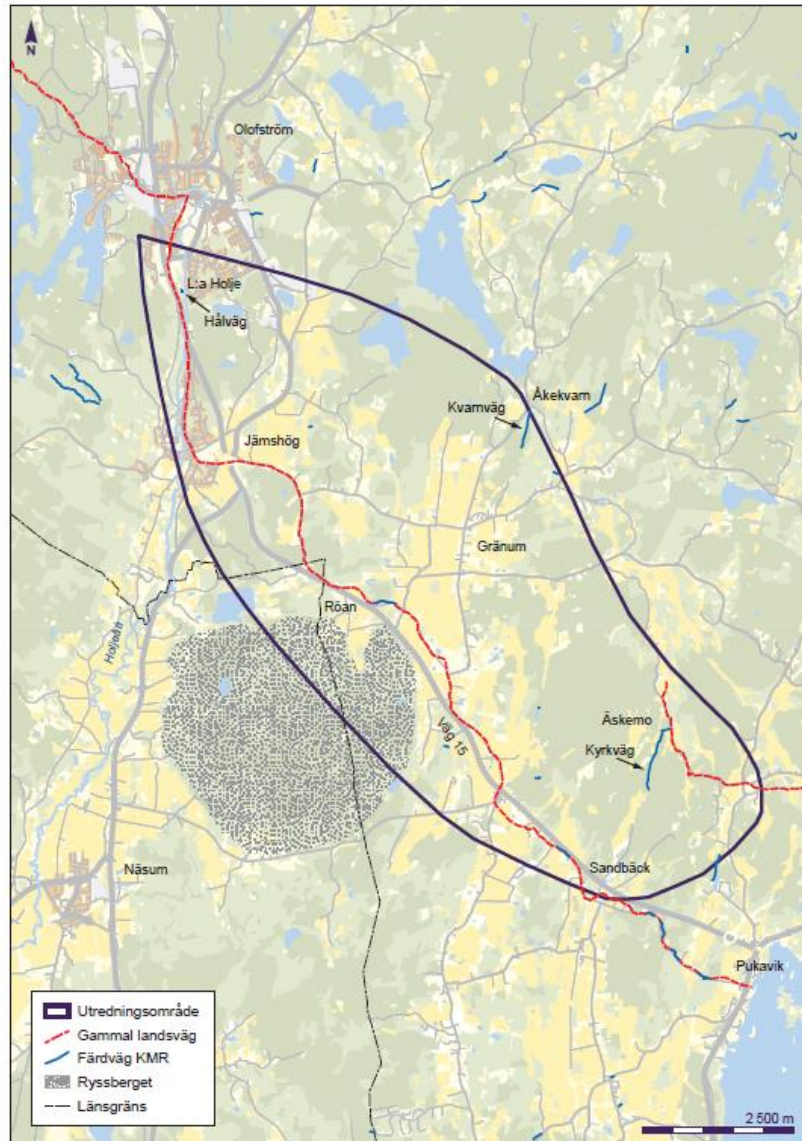


■ Mitt ■ Öst ■ Väst ■ Inte överhuvudtaget

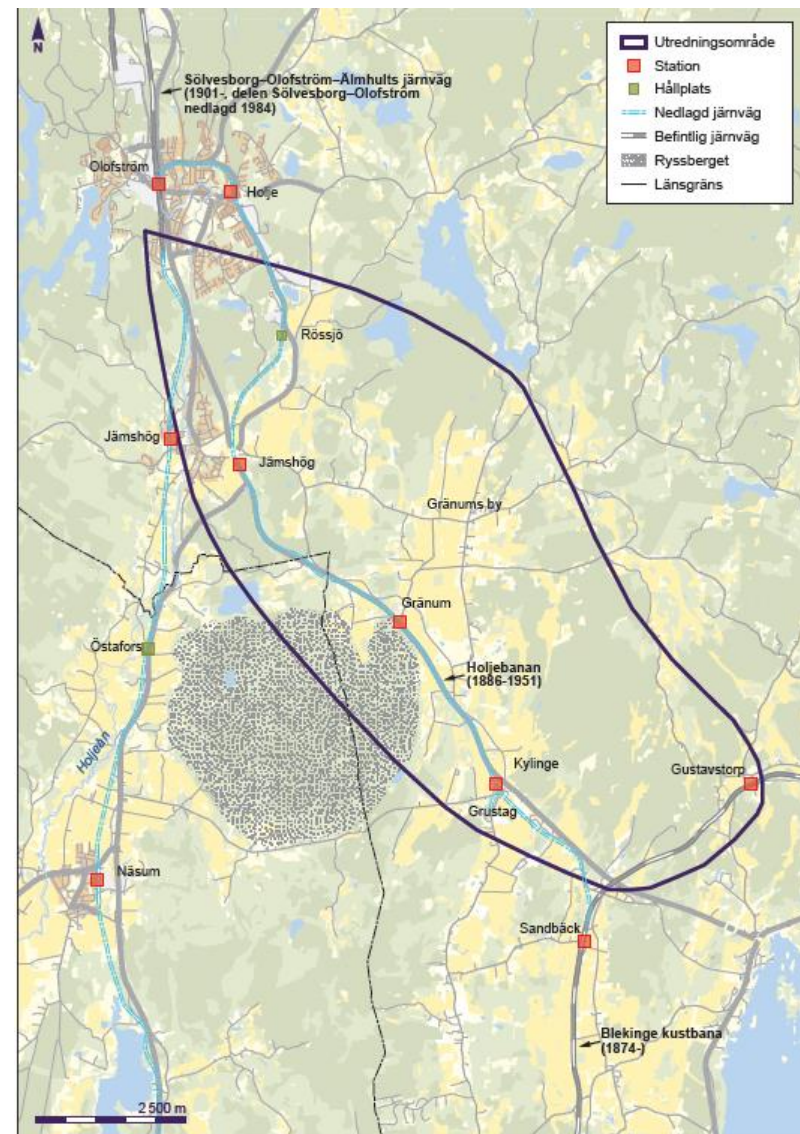
Motiv till ställningstagande

- Alternativ Väst är det alternativ som bedöms ha störst potential vad gäller måluppfyllelse mot projektmålen.
- Det finns bredast stöd för detta alternativ.
- Genom att välja lokaliseringsalternativ Väst förstärks den befintliga barriäreffekten som idag utgörs av väg 15 men utifrån ett kulturmiljöperspektiv är det mest fördelaktigt att följa landskapets övergripande struktur och platsens tradition över tid. Att följa riksväg 15 ger mindre negativa effekter på landskapsbilden jämfört med andra studerade alternativ. Alternativ Väst innebär att den befintliga transportkorridoren utnyttjas och nya barriärer undviks.
- Alternativ Väst undviker det småskaliga jordbruket i utredningsområdets centrala delar och skogslandskapet i utredningsområdets östra delar och bedöms ha potential att uppnå målet, *Hänsyn ska tas för ett fortsatt rationellt jord- och skogsbruk genom god tillgänglighet till brukningsenheter*, både när det gäller jord- och skogsbruk. Alternativ Väst undviker också i störst utsträckning det småbrutna odlingslandskapet med höga kultur- och landskapsvärde utifrån en lång bebyggelse- och markanvändningskontinuiteten och med ett idag levande historiskt kulturlandskap.

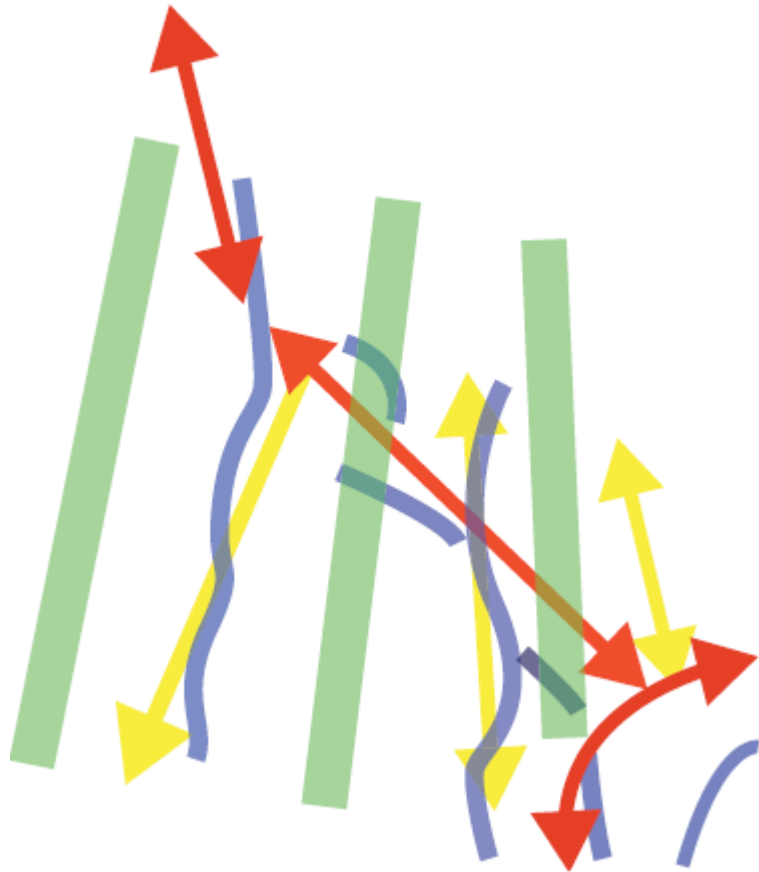
Arkeologisk förundersökning



Figur 24. Den gamla landsvägen och äldre övergivna färdvägar markerade på utdrag ur GSD-Fastighetskartan. Skala 1:80 000.



Figur 4. Järnvägar, befintliga och historiska, i anslutning till utredningsområdet. Lagg märke till att Väg 15 till stor del löper utmed den gamla Holjebanan. Skala 1:80 000.

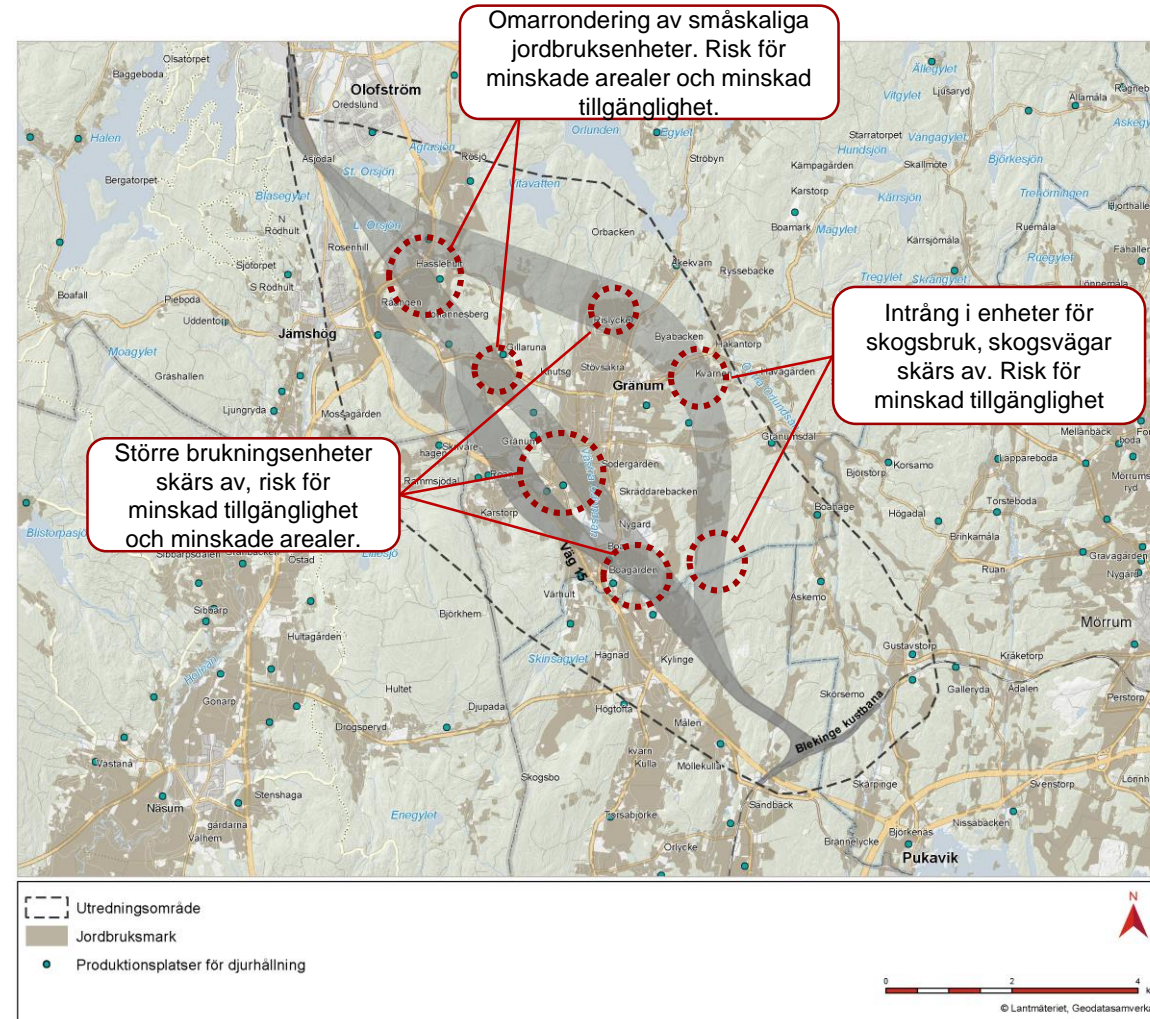


Skogsklädda höjder symboliseras av gröna linjer, odlade dalar av gula pilar. Bebyggelsestrukturen och det äldre vägsystemet symboliseras av blå linjer, moderna kommunikationsstråk av röda pilar.

Landskapet har en tydlig nord-sydlig riktning

Den topografiska nord-sydliga strukturen bildar ram för bebyggelsestruktur och de äldre kommunikationsstråken, medan de moderna kommunikationsstråken går diagonalt över dessa.

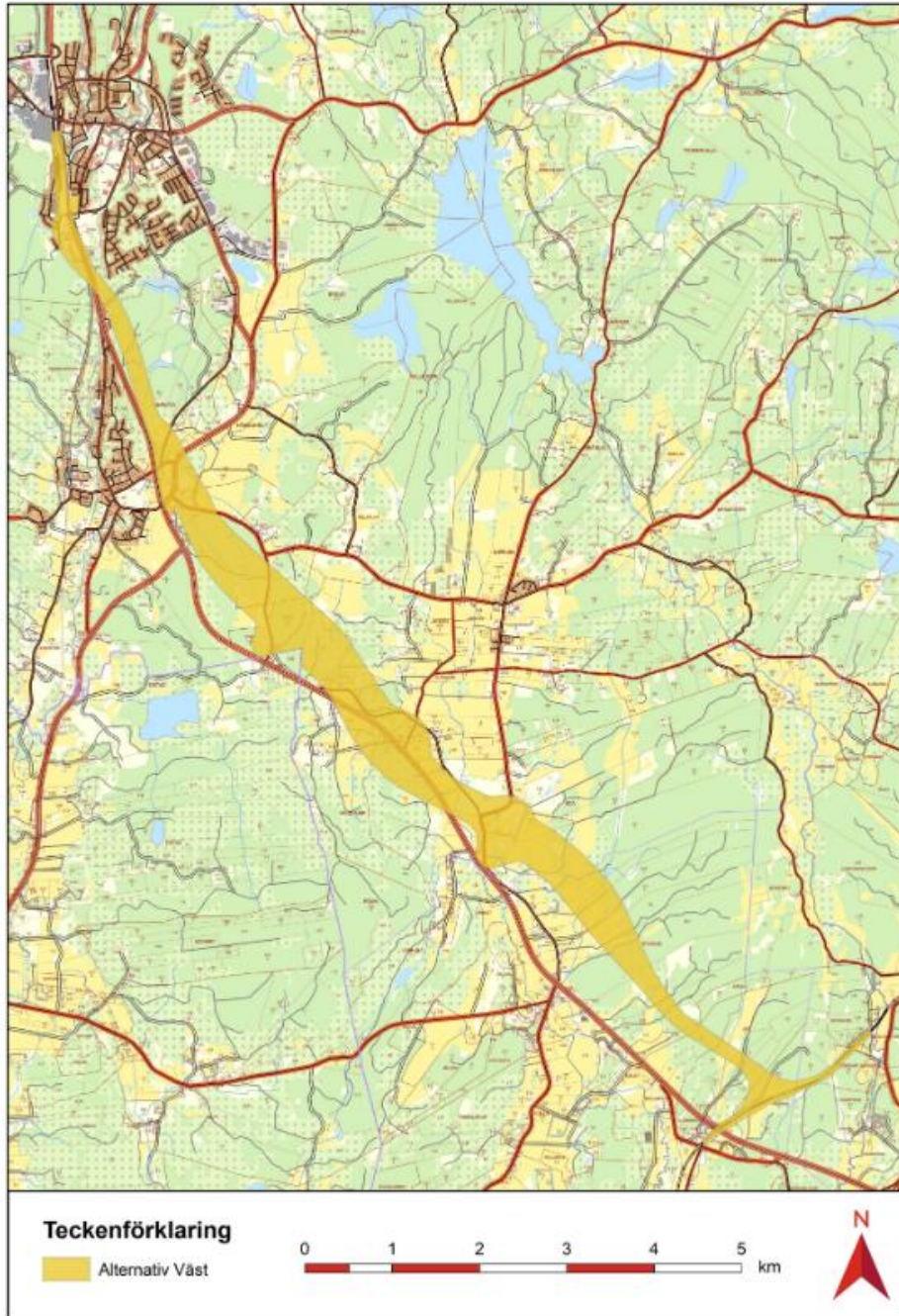
Ägogränserna ligger vinkelrätt mot bebyggelsen och förstärker kulturlandskapets tydliga struktur

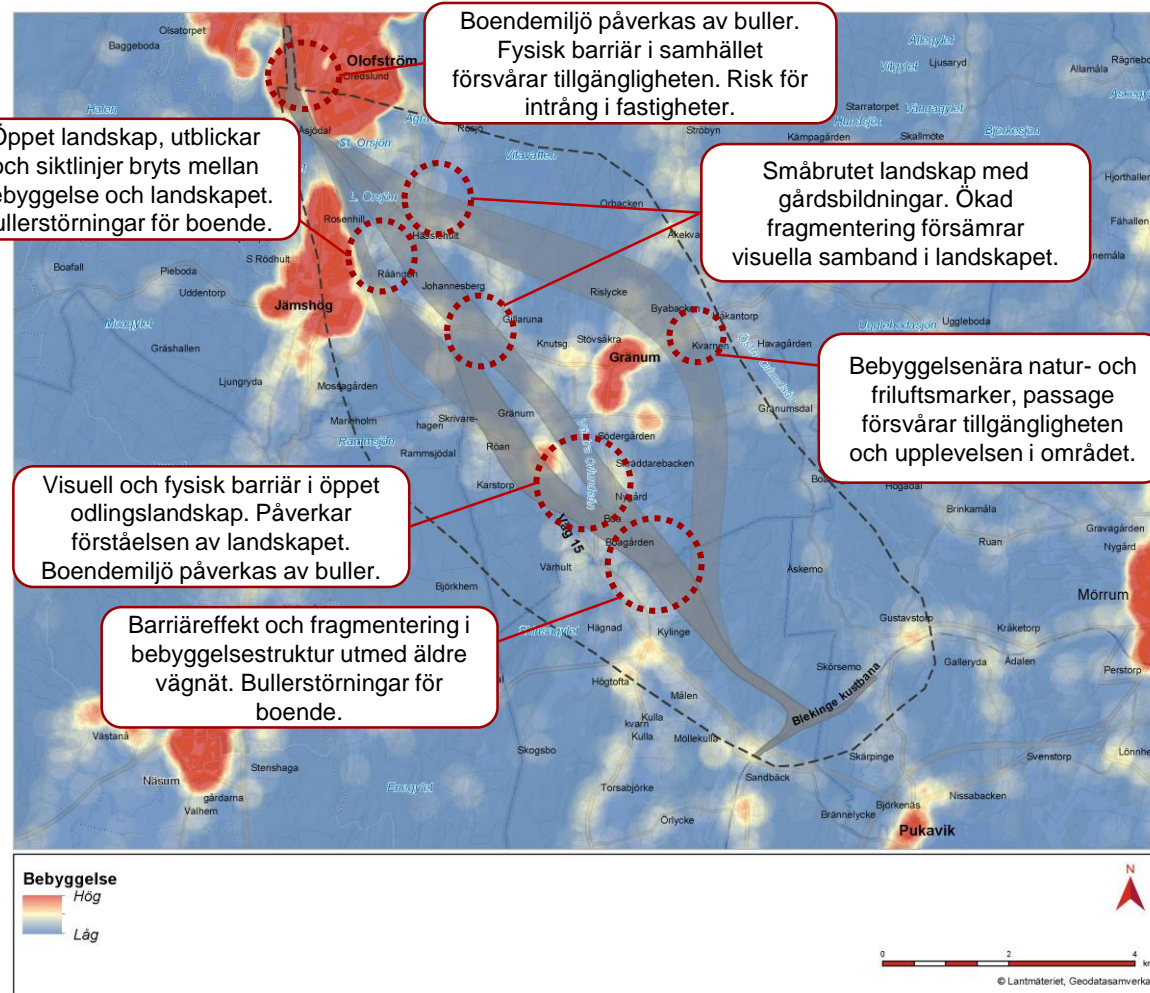


Jordbruk

Punkter för särskild hänsyn

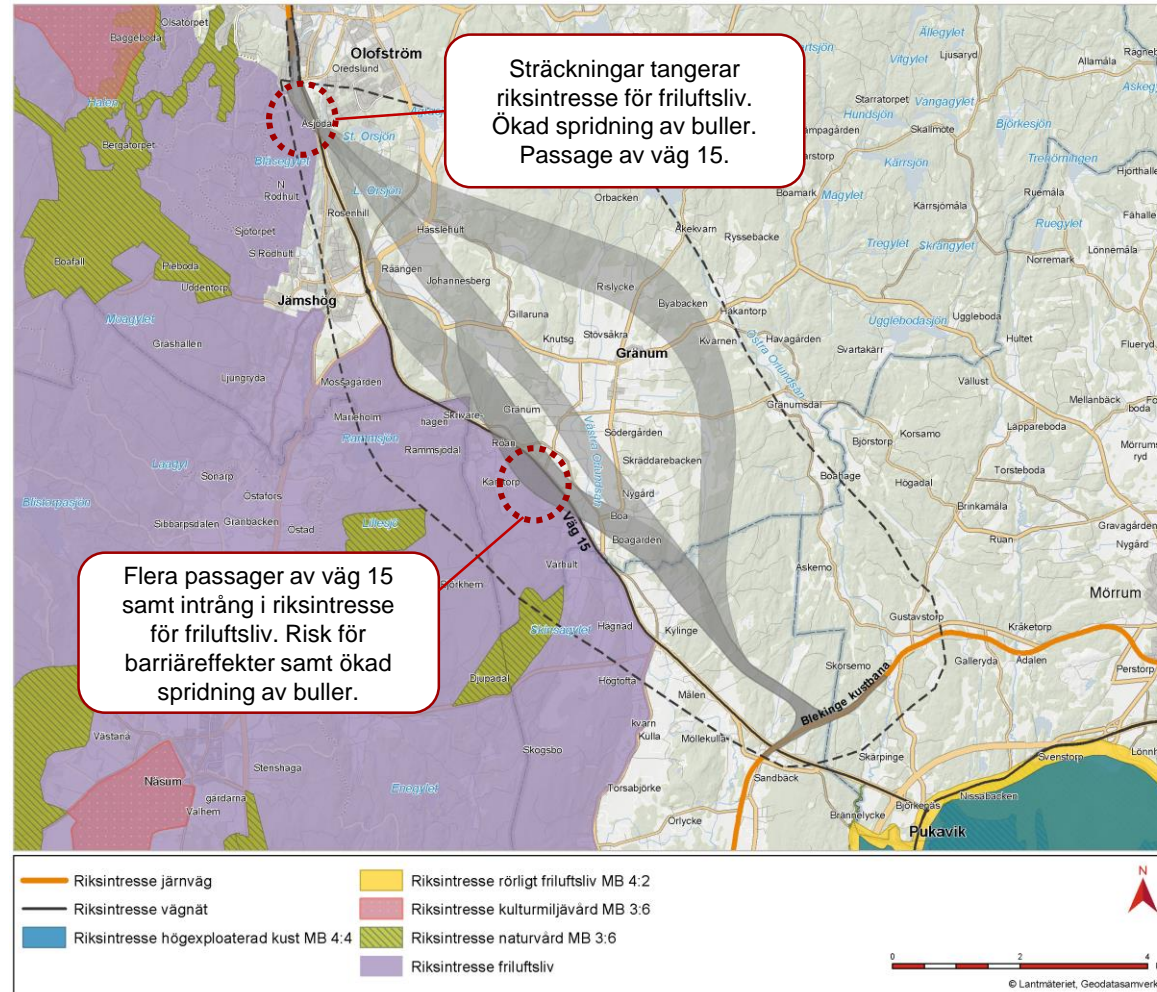
- I det fortsatta arbetet krävs en fördjupad linjestudie i såväl plan som profil för att optimera masshantering **samt anpassa järnvägen till befintliga strukturer för att minimera barriäreffekter**, minimera påverkan på landskapsbilden samt minimera de negativa konsekvenserna av svårbrukbara ytor mellan riksväg 15 och järnvägen.
- Vidare krävs fördjupande utredningar både inom byggbarhet och relevanta miljö- och kulturmiljöaspekter. Naturmiljöinventeringar angående fokusarter och artskyddsutredningar behöver genomföras.
- **Frågor kring påverkan på boendemiljön är viktiga att lösa och hantera.**
- **Utformning av planskilda passager behöver studeras vidare för att minimera barriäreffekten i landskapet. Utformning av planskildhet söder om tätorten Olofström samt öster om tätorten Jämshög kräver en omsorgsfull anpassning till landskapskaraktärerna, för att behålla en öppen vy. Detta gäller även passagera av väg 15 vid Röan om en sträckning väljs längs västra sidan av vägen.**
- Påverkan på riksintresse friluftsliv FM 21 Ivösjön-Immeln-Ryssberget ska minimeras utifrån både människors synupplevelser och upplevelse av tystnad inom området.





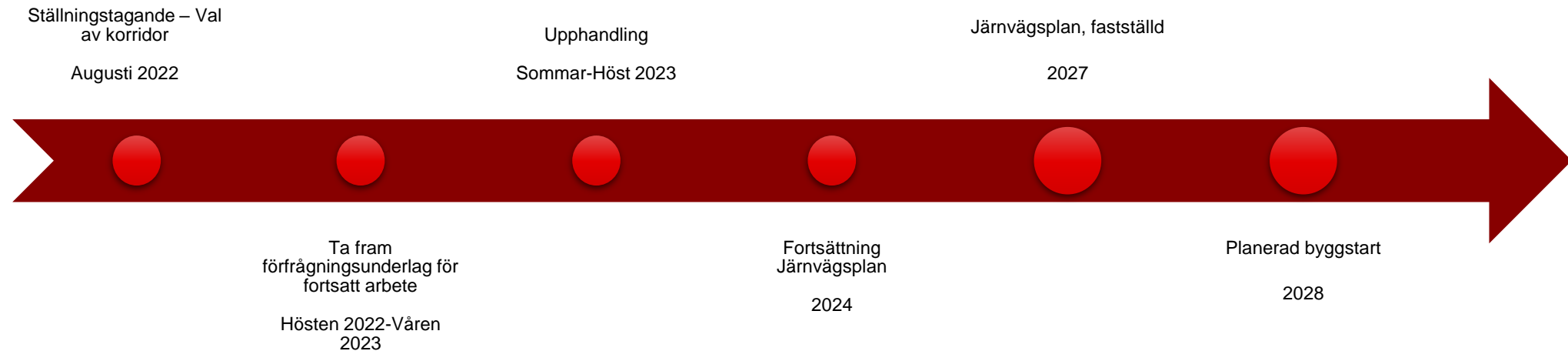
Bebyggelse

Riksintresse



Riksintressen

Vad händer nu för nysträckningen? - tidplan



**Ministerns löfte om
Sydostlänken: Helst
snabbare än planen**

Nationell plan 2022 – 2033

- Sydostlänken fick utökade medel i juni när regeringen tog beslut på nationell plan
- Total finansiering 3 900 miljoner i beslutad nationell plan (åren 2022-2033)

Förändringar i förhållande till Trafikverkets planförslag

För nedan angivna objekt beslutar regeringen om förändringar i de statliga medlen inom utvecklingsramen under planperioden jämfört med Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

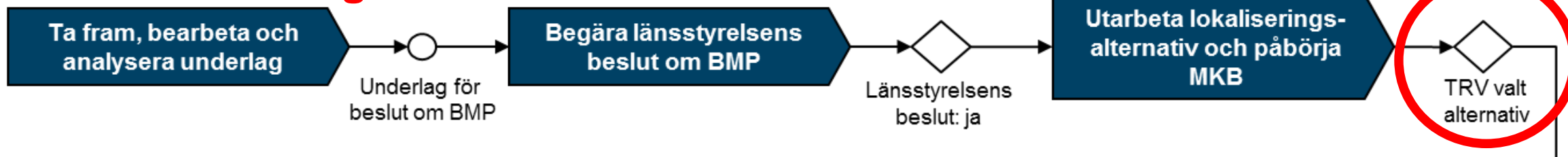
- Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning utökas med 5 000 miljoner kronor.
- Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) utökas med 7 500 miljoner kronor.
- Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana utökas med 2 000 miljoner kronor.
- Maria–Helsingborg C, dubbelspår utökas med 1 000 miljoner kronor.
- Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet utökas med 300 miljoner kronor.

Trafikverkets planläggningsprocess – var är vi?



Planläggningstyp 4

Samrådsunderlag



Samrådshandling



Granskningshandling



Fastställelsehandling



Nästa steg i järnvägsplanen

- Studera vald korridor närmare genom fördjupade utredningar
- Ta fram exakt linjedragning inom vald korridor både i plan och profil
- Titta på tekniska förutsättningar och lösningar – utformning
- **Samråda med berörda**

Samråd

- Som enskild får man lov att "ångra sig" under samråden – dvs man är inte bunden till de yttranden och önskemål man gjort tidigare
- Likabehandlingsprincipen
- Trafikverket måste följa den lagstiftning som finns. Lagändringar görs i riksdag.
- Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att bygga Sydostlänken
- Trafikverket är en statlig myndighet och med det följer ett stort ansvar

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.
- Trafikverket informerar alltid markägaren i förväg.
- Trafikverket får inte skada eller fälla träd i trädgårdar eller parker utan markägarens medgivande. Övriga skador ska undvikas.
- Om skada uppstår ska Trafikverket betala ut ersättning.

I undantagsfall kan en fastighetsägare få sin fastighet inlöst innan järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Det gäller om fastighetsägaren har synnerliga skäl för en sådan inlösen, restriktiv tillämpning.

Markförhandling efter fastställd järnvägsplan

- När järnvägsplanen för Sydostlänken vunnit laga kraft har Trafikverket rätt **och skyldighet** 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. Frivillig överenskommelse alternativt genom lantmäteriförrättning.
 - lanspråkta den mark 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.
 - Värdetidpunkt, dagen då marken tas i anspråk och utgångspunkt för ersättningsberäkning.

Ersättning och värdering

- Fastighetsägaren och andra rättighetshavare har rätt till:
 - Ersättning för den mark som Trafikverket tar i anspråk med äganderätt eller tillfällig nyttjanderätt.
 - Ersättning för de 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.
 - Värdering av intrång görs av oberoende auktoriserade värderare. Intrång i skogsmark enligt skogsnormen och intrång i jordbruksmark enligt jordbruksnormen.
- För att ha rätt till ersättning krävs att du drabbats av ekonomisk skada. Ersättning utgår inte för affektionsvärden.
- www.trafikverket.se/sydostlanken

Kontakt

Chris Thórisson, projektledare

Tel. 010-124 16 50 eller e-post: chris.thorisson@trafikverket.se

Thomas Svensson, markförhandlare

Tel. 010-124 43 67 eller e-post: thomas.c.svensson@trafikverket.se

David Trajkovski, markförhandlare

Tel. 010-123 53 93 eller e-post: david.trajkovski@trafikverket.se

Tack