

Sydostlänken, delen Olofström – Blekinge kustbana

Samrådsredogörelse

Bromölla, Karlshamn, Olofström, Sölvesborg kommun, Skåne och Blekinge län

Järnvägsplan, samrådshandling – val av lokalisering

2022-01-19

Ärendenummer TRV 2019/109537



Trafikverket

Postadress: Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådshandling Sydostlänken, delen Olofström-Blekinge kustbana. Samrådsredogörelse.

Författare: Tyréns Sverige AB

Dokumentdatum: 2022-01-19

Ärendenummer: TRV 2019/109537

Objektsnummer: JSY1804

Uppdragsnummer: 168-523

Dokumentnummer: SOLP01 -00-037-51-000_000-0001

Version: 1.0

Kontaktperson: Chris Thórisson, Trafikverket

Sammanfattning

I en samrådsredogörelse redogörs för hur samråd bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från länsstyrelse, berörda kommuner, myndigheter, organisationer och enskilda som särskilt berörs och var yttranden, minnesanteckningar och protokoll finns i sin helhet. Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen och är viktig dels för att berörda parter ska kunna ta del av, och få insikt i, arbetsprocessen och dels för att Trafikverket ska få både synpunkter och kunskap av berörda parter. Trafikverket kommenterar översiktligt de inkomna synpunkterna och redogör för det pågående arbetet och hur de frågor som lyfts fram kommer att tas hänsyn till eller utredas vidare.

Denna samrådsredogörelse för Sydostlänken innehåller dels kortfattade sammanfattningar av samråd i förstudien år 2006 – 2007 (se kapitel 2.1) och järnvägsutredningen år 2012 – 2013 (se kapitel 2.2). Vidare beskrivs samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2019 (se kapitel 2.3) och ett samråd med Länsstyrelsen inför projektet Sydostlänken (se kapitel 2.4). Vidare finns en mer utförlig redogörelse av de synpunkter som inkommit under två samrådsfaser – samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2021-03-01–2021-05-28 (se kapitel 2.5) och samråd om val av lokaliseringsalternativ 2021-10-04–2021-10-22 (se kapitel 2.6).

Under samrådsperioden vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2021-03-01–2021-05-28 genomfördes inga fysiska samrådsmöten på grund av pandemirestriktioner men ett mindre antal digitala möten. Trafikverket skickade ut informationsbrev till berörda och det fanns möjlighet att ta kontakt via mail eller telefonsamtal. Samrådsmaterial fanns tillgängligt på Trafikverkets projektspecifika webbplats. Trafikverket skickade även ut informationsbrev till berörd allmänhet, med upplysningar om de planerade mätningarna och fältinventeringarna inom utredningsområdet. Fem kommuner, sex myndigheter och åtta organisationer har lämnat synpunkter angående framtagande av lokaliseringsalternativ. Totalt inkom 62 skriftliga synpunkter från allmänheten under samrådsfasen.

Under samrådsperioden om val av lokaliseringsalternativ 2021-10-04–2021-10-22 genomfördes både fysiska och digitala samrådsmöten. Trafikverket skickade ut informationsbrev till berörda och det fanns möjlighet att ta kontakt via mail eller telefonsamtal. Samrådsmaterial fanns tillgängligt på Trafikverkets projektspecifika webbplats. Fem kommuner, tolv myndigheter och sex organisationer har lämnat synpunkter angående val av lokaliseringsalternativ. Totalt inkom 256 skriftliga synpunkter från allmänheten under samrådsfasen. Olofströms kommun förordade en dragning längs riksväg 15. Av organisationerna förordade två alternativ Öst eller Väst. Övriga kommuner, myndigheter och organisationer förordade ingen sträckning eller valde att avvaktar att göra ett ställningstagande i nästa samrådsutställning. Bland inkomna synpunkter från allmänheten förordade majoriteten (>170) en dragning längs riksväg 15, en del (>30) lokaliseringsalternativ Öst och några (>10) alternativ Väst.

Under samrådsperioden vid framtagande av lokaliseringsalternativ och val av lokaliseringsalternativ inkom synpunkter från allmänheten som i huvudsak handlade om följande aspekter:

- Alternativ sträckning
- Boendemiljö
- Naturmiljö
- Biologisk mångfald
- Jordbruk
- Näringsverksam
- Kulturmiljö

Dessa aspekter överensstämde i stort med synpunkter som inkommit vid samråd i tidigare utredningar.

Läsanvisning

Sydostlänken har studerats under tidigare lagstiftning. En förstudie togs fram 2006-2007 av Region Blekinge, berörda kommuner och företag. Mellan år 2012-2013 genomförde Trafikverket en järnvägsutredning. Samråd från dessa planskeden sammanfattas i den här samrådsredogörelsen i kapitel 2.1 och 2.2. De synpunkter som inkom under tidigare genomförda samråd beaktas i den fortsatta planläggningen i den mån de fortfarande är relevanta.

Allt material rörande järnvägsutredningen finns diariefört på ärendenummer TRV 2011/80978.

Allt material rörande järnvägsplanen som tas fram 2021 finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/109537.

Samrådsredogörelsen består av två kapitel. Kapitel 1 redovisar samrådskretsen och kapitel 2 redovisar alla samråd som genomförts inom projektet. De olika samråden är:

- samråd förstudie 2006-2007
- samråd i järnvägsutredning 2012-2013
- samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2019
- samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2021-03-01—2021-05-28
- samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2021-10-04—2021-10-22

Listan på samråd kompletteras vartefter fler samråd genomförs fram tills att järnvägsplanen för Sydostlänken hålls tillgänglig för granskning.

Innehållsförteckning

1 SAMRÅDSKRETS	1
2 SAMRÅD	2
2.1 Samråd i förstudie 2006-2007	2
2.1.1 Sammanfattning av kommentarer från myndigheter, organisationer och företag	2
2.1.2 Sammanfattning av kommentarer från allmänheten	2
2.2 Samråd i järnvägsutredning 2012-2013	3
2.2.1 Sammanfattning av kommentarer från myndigheter, kommuner och organisationer	3
2.2.2 Sammanfattning av kommentarer från allmänheten	4
2.3 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2019	4
2.4 Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2021-03-01—2021-05-28	5
2.4.1 Samråd med berörd kommun	5
2.4.2 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	6
2.4.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	13
2.5 Samråd om val av lokaliseringsalternativ 2021-10-04—2021-11-25	21
2.5.1 Samråd med berörd länsstyrelse	21
2.5.2 Samråd med berörd kommun	22
2.5.3 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	24
2.5.4 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	30

1 Samrådsrets

Samrådsretsen är den grupp av människor, 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 antas medföra betydande miljöpåverkan ska samrådsretsen utökas och även inkludera statliga myndigheter, allmänheten och de organisationer som kan antas bli berörda. Eftersom Länsstyrelsen i Blekinge län har fattat beslut om att Sydostlänken kan innebära betydande miljöpåverkan har samrådsretsen utökats. Samrådsretsen har därför inkluderat följande:

- Länsstyrelsen i Blekinge län
- Länsstyrelsen i Skåne län
- Bromölla, Karlshamns, Olofströms och Sölvesborgs kommuner samt Älmhult och Osby kommuner
- Region Blekinge och Region Skåne (regionala kollektivtrafikmyndigheter)
- Övriga statliga myndigheter, allmänheten och organisationer som kan antas bli berörda
- Enskilda som särskilt berörs

Inbjudningar med tillhörande sändlistor för samråd från och med 2021 finns att tillgå i Trafikverkets diarium, diarienummer TRV 2019/109537.

Inbjudningar med tillhörande sändlistor för samråd under 2012-2013 finns att tillgå i Trafikverkets diarium, diarienummer TRV 2011/80978.

2 Samråd

2.1 Samråd i förstudie 2006-2007

I förstudien 2007, vilken initierades på uppdrag av Region Blekinge, berörda kommuner och intressenter med bland annat IKEA och Volvo, studerades sju olika alternativ på sträckan mellan Olofström-Blekinge kustbana. Fem av dessa avskrevs som olämpliga att gå vidare med. Kvar för vidare utredning fanns ett alternativ VÄST och ett alternativ ÖST.

Samrådsmöte i förstudien hölls år 2007 med allmänheten och intressenter den 21 mars i Olofström och 22 mars i Kylinge. Det genomfördes även ett antal möten med berörda kommuner, länsstyrelsen, Vägverket, Banverket, några organisationer och föreningar. Kallelse till mötena skedde genom annonsering i Blekinge Läns Tidning och Sydöstran, information på Karlshamns och Sölvesborgs kommuns hemsida samt brevutskick till cirka 70 myndigheter och organisationer. På informationsmötena med allmänheten kom totalt 125 personer.

Nedan sammanfattas yttranden som inkommit från myndigheter, organisationer och allmänhet under arbetet med förstudien.

2.1.1 Sammanfattning av kommentarer från myndigheter, organisationer och företag

Sydostlänkenintressenterna är en regional projektorganisation med företrädare från Region Blekinge, Region Skåne och Region Södra Småland, fem kommuner och IKEA, Volvo, Brinova, Sparbanken i Karlshamn, Karlshamns Hamn AB, Sydsvenska Handelskammaren och Södra. Denna grupp anser att Sydostlänken behövs redan nu för att få en genomgripande effekt på transportsystemet som helhet och i längden bidra till en hållbar regional utveckling.

Diskussioner kring natur- och kulturvärden fördes med bland annat Länsstyrelsen i Blekinge län och Blekinge museum. Länsstyrelsen ansåg att ett östra alternativ igenom Olofström och en dragning öster om Gränum bör behandlas i förstudien.

Vägverket vill bli fortsatt informerade under projektets gång då en järnväg intill väg 121 kan innebära stora kostnader för trafikplatslösningar. LRF framförde synpunkter angående projektets påverkan på skogs- och jordbruksmark som blir förstört i den östliga korridoren. De föredrar en spårdragning längs väg 121 istället.

2.1.2 Sammanfattning av kommentarer från allmänheten

Några få boende är positiva till Sydostlänken, men ett flertal boende tycker att projektet innebär orimliga konsekvenser för de boende och befintlig verksamhet både ur ett ekonomiskt och miljömässigt perspektiv. Många privatpersoner uttrycker att det finns en osäkerhet om de stora företagen kommer att ligga kvar i området och om underlaget för godstrafik är stort nog för att motivera en ny järnväg. Ett stort antal respondenter är oroliga för hur deras fastigheter kan komma att påverkas av en ny järnväg. En sträckning nära fastigheten skulle leda till ökade vibrationer och buller från trafiken och värdet för fastigheten skulle sjunka. Några ser inlösen som det enda alternativet. Ett antal boende driver lantbruksföretag och understryker att storleken och formen på skiftena har stor betydelse för effektiviteten. Om markerna styckas upp kommer både jordbruksmark och skogsmark att beröras negativt. Många boende uttrycker oro för hur lokaltrafiken kommer att påverkas och betonar att den inte får minska om en järnväg byggs.

Någon föreslår en dragning öster om Olofström och sedan tillbaka till stationen norrifrån som en säckstation och hänvisar till liknande exempel i Kristianstad. Några anser att ett alternativ öster om Gränum bör utredas. En person tycker att man bör bygga en station mellan Volvo och Odasjöslätt vid väg 121.

2.2 Samråd i järnvägsutredning 2012-2013

I järnvägsutredningen studerades två olika alternativ för sträckan genom Olofström (OA1-2). På sträckan Olofström-Blekinge kustbana studerades tre alternativ (UA1-3), efter att ett alternativ öster om Gränum återinförts i utredningen till följd av samråd med boende och näringsidkare i området. Alternativen såg ut enligt följande:

OA1: En sträckning längs riksväg 15 genom Olofström.

OA2: En sträckning på befintlig, nedlagd banvall genom Olofström.

UA1 VÄST: En sträckning längs med riksväg 15.

UA2 MITT: En sträckning mellan Gränum och riksväg 15.

UA3 ÖST: En sträckning öster om Gränum, till stora delar inom skogsmark.

Allmänheten har beretts möjlighet att lämna yttranden via annons insatt den 18 maj 2013 i Norra Skåne och Blekinge Läns Tidning. Allt framtaget material har funnits tillgängligt för allmänheten på Trafikverkets hemsida och på Trafikverkets kontor i Kristianstad och Malmö, på kommunhusen i Älmhult, Osby, Sölvesborg och Karlshamn samt på biblioteken i Olofström, Lönsboda och Mörrum under perioden den 17 maj till den 14 juni 2013. Remiss- och utställningshandlingar skickades för yttranden till myndigheter, kommuner och organisationer som berörs av projektet.

Drygt 50 yttranden, varav cirka 30 yttranden var från privatpersoner, inkom till Trafikverket i samband med samråd av järnvägsutredningen 2013. Sammanfattning av kommentarer från myndigheter, organisationer och företag

2.2.1 Sammanfattning av kommentarer från myndigheter, kommuner och organisationer

Bland de synpunkter som kommit in till Trafikverket från regioner, kommuner och företag förordas främst OA2 genom Olofström och UA1 mellan Olofström och Blekinge kustbana. Olofströms Ridklubb vidhåller sitt yttrande i förstudien, om problematik med sträckning genom Olofström och föreslår att OA2 skulle kunna flyttas något österut för att slippa göra intrång i Halens naturreservat. Det finns en önskan om att den nya järnvägen ska följa riksväg 15 i längsta möjliga mån och anläggas så nära vägen som möjligt. Några parter förordar UA3 medan andra resonerar att det tar upp för stora och värdefulla naturmiljöer och naturresurser. Det är dessutom det mest kostsamma alternativet. En organisation anser att det är viktigt att Sydostlänken erbjuder både gods- och persontrafik och vill se ett tågstopp i Gustavstorp.

Sydostlänkenintressenterna ansåg att förstudien och järnvägsutredningen som tagits fram utgör ett mycket bra underlag för att gå vidare mot ett genomförande av projektet. De betonar de positiva samhällsekonomiska effekterna som redovisas i järnvägsutredningen och anser att kostnaderna kan sänkas, vilket bör studeras vidare i nästa skede. Däremot behöver det tas hänsyn till ytterligare aspekter i vidare arbete. Både vad gäller godstransportutveckling, kostnader av alternativa systemlösningar för sträckan samt andra alternativ för Sydostlänken. Sydostlänkenintressenterna framhåller att kostnaderna för Sydostlänken kan sänkas ytterligare vilket bör studeras vidare. För att bedriva en bra persontrafik kommer relativt små investeringar att behövas i nya stationer och mötesspår. Det finns även några punkter som bör utredas vidare i kommande miljökonsekvensbeskrivning. En av regionerna vidhåller att kapacitetshöjande åtgärder på Södra stambanan och Kust till kustbanan bör prioriteras innan satsningar i Sydostlänken.

Några organisationer och företag som inte är med i Sydostlänkenintressenterna ställer sig positiva till den nya sträckningen som exempelvis Svensk Handel och Moderaterna i Olofström. De ser fördelar för näringslivet, klimatet och samhällsekonomi. Andra organisationer och företag som Miljöförbundet

Blekinge Väst, Olofströms Ridklubb, LRF samt Gränums Hembygdsförening och Stiftelsen Boa Bränneri är restriktiva och/eller ifrågasätter nyttan med den nya sträckan.

2.2.2 Sammanfattning av kommentarer från allmänheten

Flertalet yttranden från allmänheten uttrycker oro för att Sydostlänken ska ge försämrad livskvalitet och boendemiljö samt innebära sämre möjligheter till jord- och skogsbruksverksamhet. Även värdeminskning av fastigheter oroar, och ett antal yttranden pekar på att man som boende dessutom känner sig osäker på meningen med att renovera och investera i sina fastigheter.

Ett antal synpunktsgivare ifrågasätter nyttan med Sydostlänken. Man menar att det inte bör göras så stora satsningar för företag när man inte vet om de kommer att stanna kvar i regionen eller inte. Ett par yttranden uttrycker att det är positivt att Olofström får en förbindelse med Blekinge kustbana, eller att de boende åtminstone inte är emot en förbindelse, men oron för hur fastigheterna ska påverkas är ändå mycket stor.

Flera yttranden ger uttryck för att miljökonsekvenserna blir så stora att det inte går att motivera en ny järnväg från Olofström till Blekinge kustbana. Flera boende anser att det saknas delar i den utförda miljökonsekvensbeskrivningen och önskar vidare utredningar på ett flertal punkter.

Några boende i Olofström anser att OA1 skulle vara det bästa alternativet såvida trafiken i området inte påverkas. Flera boende motsätter sig en sträckning genom staden. En knapp majoritet förordar UA3 på sträckan ner till Blekinge kustbana då det påverkar de boende minst. Några respondenter anser däremot att UA3 är ett dåligt alternativ då det är det mest kostsamma alternativet och dessutom gör stora ingrepp i naturen. Skulle UA1 väljas, vidhålls att sträckningen bör dras längs riksväg 15 i längsta möjliga mån.

2.3 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2019

Trafikverket höll ett tidigt samråd med Länsstyrelsen 2019-10-01 kring projekt Sydostlänken. Under mötet redogjordes för projektet och vilka delar som kommer att ingå i vidare projektering. Beslut om betydande miljöpåverkan på sträckan är daterat 2019-12-18. Detta beslut är taget på tidigare framtagna förstudie, Förstudie Sydostlänken Olofström – Blekinge kustbana 2007-08-29 samt på Järnvägsutredning Olofström-Blekinge kustbana 2013-05-16

2.4 Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2021-03-01—2021-05-28

Under samrådsperioden vid framtagande av lokaliseringsalternativ genomfördes samråd med allmänheten mellan 21-03-01 och 21-03-19 och med kommuner, regioner, företag och organisationer mellan 21-04-19 och 21-05-28. Det genomfördes inga fysiska samrådsmöten under den första samrådsperioden på grund av pandemirestriktioner, men digitala möten. Samrådsmaterial fanns tillgängligt på Trafikverkets projektspecifika webbplats.

Det skickades ut inbjudningar till alla fastigheter inom utredningsområdet, organisationer och näringsliv som kan bli berörda.

Följande möjligheter fanns under samrådet för att lämna sina synpunkter på projektet:

- Skicka e-post
- Skriva ett brev
- Ringa telefonsamtal

Synpunkter som lämnades muntligen vid telefonsamtal noterades av Trafikverket och har inarbetats i denna samrådsredogörelse.

2.4.1 Samråd med berörd kommun

Karlshamns kommun, Olofströms kommun, Älmhult kommun, Sölvesborgs kommun, Karlshamns hamn, Region Kronoberg, Region Blekinge, Volvo AB, Handelskammaren och AFRY.

Ett gemensamt digitalt möte har hållits via Skype 2021-05-07 med Karlshamns kommun, Olofströms kommun, Älmhult kommun, Sölvesborgs kommun, Karlshamns hamn, Region Kronoberg, Region Blekinge, Volvo AB, Handelskammaren och AFRY. Under mötet diskuterades en framtida Sydostlänken mellan Älmhult och Karlshamns hamn.

Karlshamns kommun, Osby kommun, Bromölla kommun, Olofströms kommun, Miljöförbundet Blekinge Väst, Sölvesborgs kommun

Ett gemensamt digitalt möte har hållits via Skype 2021-05-11 med Karlshamns kommun, Osby kommun, Bromölla kommun, Olofströms kommun, Sölvesborgs kommun samt Miljöförbundet Blekinge Väst avseende utredningsområdet.

På mötet presenterade Trafikverket arbetsmetod med Quantm och visade hur klassificeringen fungerar samt olika anslutningspunkter till Blekinge kustbana. En fråga uppstod kring klassning av Agrasjön och Miljöförbundet Blekinge Väst ska delge Trafikverket material från ny inventering.

En fråga kom upp gällde när Trafikverket tror att detaljplanearbetet kommer påbörjas för den nya sträckan samt om detaljplanen och järnvägsplanen kommer ske i samordnat förförande.

Trafikverkets kommentar

Om det finns en detaljplan som järnvägsplanen berör så måste detaljplanen och järnvägsplanen harmoniera med varandra vilket kan göra att detaljplanen behöver justeras. Ligger järnvägsplanen utanför detaljplanelagt område så krävs bara en järnvägsplan. Det krävs alltså inte en detaljplan för hela sträckan där ny bana ska gå. Detta arbete blir aktuellt när Trafikverket har valt lokaliseringsalternativ och en linje utformas inom alternativet.

Trafikverket tar gärna emot mer åsikter och förslag om hur det fortsatta gemensamma arbetet ska ske.

Sölvesborgs kommun

Sölvesborgs kommun har inkommit med ett yttrande daterat 2021-03-10, avseende utredningsområdet. Sölvesborgs kommuns uppfattning är att den nya sträckningen ska lokaliseras till de allra nordligaste delarna av kommunen och sträckningen ska hållas norr om riksväg 15, för att inte konkurrera och störa markanvändningen söder om vägen.

Kommunen framhåller att området för energiförsörjning anpassas efter den kommande järnvägens lokalisering. De har inga synpunkter på att fältarbete och markarbete görs på eller i anslutning till kommunens mark.

Sölvesborgs kommun har bifogat ett dokument där ett antal områden är utpekade som antagits i kommunens översiktsplan under 2020. Ingen av dessa områden ligger inom utredningsområdet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna. Avseende lokalisering inom utredningsområdet så utreds var på Blekinge kustbanan som järnvägen kan anslutas och detta påverkar alternativens sträckning genom utredningsområdet.

2.4.2 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

E.ON

E.ON har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-03-17, avseende utredningsområdet. Där belyser E.ON att företaget har kraftledningar inom utredningsområdet och att utgångspunkten är att bibehålla ledningarna i befintligt utförande och läge. Järnvägen och E.ONs kraftledningar kan vara inom samma område under förutsättningar att planeringen av järnvägen utförs enligt tidpunktens aktuella starkströmsföreskrifter.

E.ON framhåller att utförandet av järnvägen måste utformas och anpassas så att inga stolpar som tillhör kraftledningen behöver höjas eller flyttas på grund av att avbrott på ledningarna är svårt att erhålla. De har bifogat ett dokument som visar en översiktskarta där företagets befintliga ledningar är markerade.

Trafikverkets kommentar

Korridorerna för alternativen som studeras är breda för att bland annat kunna inrymma justeringar som krävs. I det fortsatta arbetet vid valt alternativ kommer utformningen av järnvägen att detaljstuderas, där befintligheter såsom ledningar hanteras enligt krav från ledningsägare.

Lantbrukarnas riksförbund (LRF)

LRF inkom med ett yttrande vid ett digitalt möte med Trafikverket, daterat 2021-06-23 avseende utredningsområdet. LRF undrar när och hur beslutet fattas att banan ska byggas. De funderar på hur Trafikverket arbetar med klassning/klassificering av jordmånen och analyser av dessa, biotopskydd och hantering med Länsstyrelsen samt sökning av dispenser osv och dess kostnader. Vidare undrar LRF om lantbrukarna ska få bestämma själv över sin matjord då det ligger stort värde i detta.

LRF ställer sig frågande till varför järnvägen ska göras med planfria korsningar. De reflekterar över om det kan vara möjligt att byggvägen/servicevägen vid byggnation av landbroar kan ligga inom "säkerhetszonen" och nyttjas även av markägare och allmänheten. Riksförbundet lyfter frågan med hur det blir med passager över en ny bana då många jordbruk ligger både i väst och öst.

LRF upplyser om att enligt lagen ska det vara förbjudet att bygga på åkermark om det inte gäller särskild infrastruktur. Fortsatt kommenterar LRF att programmet Quantm ska räkna ut kostnaden men ställer sig frågande till hur exempelvis en hektar åkermark värderas. Ur LRF synvinkel är jordbruksmark ovärderlig. Vidare berättar de att i Jönköping när man bygger ny järnväg så flyttar man bra matjord och ger ny åkermark bra matjord.

LRF noterar att det är mycket mark som tas i anspråk för triangelspåret och mötesspåret och funderar över om kustbanan kommer att klara av trafikökningen som Sydostlänken innebär och om det är dubbelspår upp till mötesspår på Sydostlänken samt om det ska gå persontrafik på Sydostlänken.

LRF menar att då järnvägen är byggd kommer det att köras med lastbilar som går på el och att Trafikverket istället borde förbättra riksväg 15. De funderar på om en utgång i projektet kommer att vara att Trafikverket kan komma fram till att det blir för stora intrång så att järnvägen ej byggs.

LRF inkom även med frågor och synpunkter avseende angränsande projekt som inte ingår i denna samrådsredogörelse.

Trafikverkets kommentar

Beslutet är fattat att banan ska byggas när regeringen tar beslut att fastställa den nationella planen. Projektet ska genomgå hela planprocessen och det är möjligt att göra en överklagan. Då är det regeringen som tar beslut om planen vinner lagakraft eller ej. Trafikverket påbörjar inte denna typ av projekt utan att man bedömer att det är högst sannolikt att det kommer att fullföljas. Det ingår i Trafikverkets arbete att hantera frågor gällande biotopskydd, ansöka om erforderliga tillstånd och stå för dessa kostnader. Analyser av jordmån och klassificering av denna har inte utförts i detta skede. Trafikverket välkomnar det underlag som LRF har tillgängligt. Angående frågan om lantbrukarna ska få bestämma själv över sin matjord tar Trafikverket med sig den frågan.

Trafikverket måste uppfylla rådande krav och vid större ombyggnader och nybyggnation ska järnvägen byggas med planfria korsningar. Trafikverket tar frågan om plankorsningar vidare i arbetet och möjligheten att byggväg/serviceväg kan nyttjas av markägare och allmänhet. I detta skede har detaljer kring passager över banan inte ännu utretts men kommer att utredas när man har valt en korridor och tankarna finns med i det pågående utredningsarbetet.

Projektet har försökt tydliggöra att vi ser värdet av jordbruksmark och hänsyn ska tas till det. Programmet Quantm räknar ej samhällsekonomi utan det arbetet görs separat. Det är väldigt svårt att värdera vad som är värt mest. Uppdraget är att göra den värderingen så transparent som möjligt. På senare år har jordbruket generellt fått ett högre värde. Trafikverket tar med sig hur åkermark och matjord har hanterats vid byggnation av järnväg i Jönköping.

Det kommer att bli en ökad trafik på Blekinge kustbana, vilket man kan läsa om i "Kapacitetsutredningen" på Trafikverkets hemsida som finns under "Dokument". En förutsättning för att klara kapaciteten är ett nytt mötesspår på kustbanan för att tågen ska kunna mötas. Enligt analysen i kapacitetsutredningen så krävs det komplettering med mötesspår och ställverk på kustbanan men annars ska kapacitet finnas. Persontrafik kommer att gå på den nya järnvägen och det är bara enkelspår på Sydostlänken förutom inplanerad mötesstation.

Trafikverket ska ta fram det alternativ som har minst påverkan. Trafikverket ska också ta fram samhällsekonomiska kalkyler och de kommer troligtvis att visa på att nyttan är större än kostnaderna då det ligger stora samhällsekonomiska värden i godstrafik.

Jämshög LRF avd. och LRFs kommungrupp Olofström

Jämshög LRF avd. och LRFs kommungrupp Olofström har inkommit med ett gemensamt yttrande, daterat 2021-03-10, avseende utredningsområdet. De vidhåller inlämnade synpunkter i tidigare samråd under 2012 och 2013, vilket förordar att Sydostlänken följer riksväg 15. De anser också att Sydostlänken bör följa den gamla smalspåriga dragningen då det finns spår av den än idag.

Jämshög LRF avd. och LRFs kommungrupp Olofström förordar, tillsammans med berörda markägare, att Sydostlänken byggs på plintar. På så sätt räddas åkermarker och det går att fortsätta bruka åkermark på båda sidor om järnvägen genom att köra under banan. Tekniken med järnvägsbroar skulle också resultera i att Östra Ringvägen och Gränsvägen inte behöver byggas om, i området öster om Jämshög där topografin är varierande.

Det är även fördelaktigt att bygga på plintar genom skogsmark så att viltet kan röra sig fritt under banan och jaktarrendet skulle påverkas mindre, vilket har ett ekonomiskt värde för markägare.

Jämshög LRF avd. och LRFs kommungrupp Olofström kräver att Trafikverket tar ansvar och bekostar klassning av jordmån av oberoende konsult. Detta då utredningsområdet innefattar jordmån som är lämplig för odling av specialgrödor. Ett lösningsalternativ är att åkermark delas för markägare och grannar kan byta mark med varandra för att få bättre arrondering av åkrar. Markägare ska däremot ha möjlighet att bestämma över sitt eget matjordslager. Jämshög LRF avd. och LRFs kommungrupp Olofström anser att det är Trafikverkets skyldighet att samråda med Länsstyrelsen och begära dispens i fall där biotopskydd hindrar bättre arrondering. Kostnader som uppkommer vid sökande av dispens och lantmåteriförbättring ska hanteras av Trafikverket och ska gälla tio år efter färdigställandet av Sydostlänken.

Trafikverkets kommentar

I detta skede har detaljer kring passager över banan inte ännu utretts men kommer att utredas när man har valt ett lokaliseringsalternativ och ska utforma järnvägslinjen. I detta skede pågår en utredning kring landbroar, vilket ska studeras vidare i nästa skede. Andra åtgärder som omarrondering kommer att utvärderas när linjen detaljstuderas.

Trafikverket kommer att fortsätta samråda med tillsynsmyndigheter och berörda och vid behov söka de tillstånd och dispenser som krävs och hantera det enligt lagkrav.

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) Sydost och Jönköpings län

LRF Sydost och Jönköpings län har LRF Sydost och Jönköpings län har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-04-12, avseende utredningsområdet. De vidhåller synpunkter vid tidigare samråd under 2013. LRF Sydost och Jönköpings län ser positivt på Sydostlänken som infrastruktursatsning men understryker att värdet av befintlig åkermark och vikten av att behålla densamma, är en fråga som har kommit att bli mycket aktuell på senare år, både ur ett lokalt och globalt perspektiv. Med detta vill LRF Sydost och Jönköpings län komplettera tidigare yttrande med att yrka på en sträckning genom skogslandskapet i den nordliga delen av utredningsområdet.

LRF Sydost och Jönköpings län framhåller att det är viktigt att planera passager så att marker inte blir avskurna och därmed försvårar jordbrukning. För att mildra effekterna av kommande intrång är det önskvärt att matjord återförs till berörda fastigheter där intresse finns för detta. Åkrars arrondering kan påverkas och där kan finnas intresse av att detta åtgärdas genom nyodling eller att Trafikverket är behjälpliga i att utvärdera biotopskyddet i ett större område än vad som berörs av kommande projekt.

Det finns ett stort behov av likvärdig dialog som att träffas i verkligheten, som är uteslutet för tillfället. LRF Sydost och Jönköpings län ser att berörda bör kallas till informationsmöte för att få projektet förklarat och för att få möjlighet att ställa sina frågor i grupp.

LRF Sydost och Jönköping län belyser också att entreprenörer och andra måste vara aktsamma om marken och den gröda eller skog som finns kring arbetsområdet för att undvika onödiga konflikter. Innan intrång kan ske ska ersättning vara klargjord.

Trafikverkets kommentar

I detta skede har detaljer kring passager över banan inte ännu utretts men kommer att utredas när man har valt en korridor och ska utforma järnvägslinjen. I detta skede pågår en utredning kring landbroar, vilket ska studeras vidare i nästa skede. Andra åtgärder som omarrondering kommer att utvärderas när linjen detaljstuderas.

Trafikverket kommer genom olika samrådsaktiviteter att fortsätta samråda med berörda angående påverkan, åtgärder och ersättning.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-04-06, avseende utredningsområdet. MSB avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

Naturskyddsföreningen i Karlshamn

Naturskyddsföreningen i Karlshamn har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-03-18, avseende utredningsområdet. Naturskyddsföreningen, både nationellt och lokalt, är positiva till att spårbunden trafik avlastar person- och godstrafik på landsväg i så stor utsträckning som möjligt. De poängterar dock att anläggande av ny väg och järnvägsförbindelser ger stor påverkan på befintlig miljö och därför är det viktigt att påverkan på känslig miljö och natur minimeras.

Naturskyddsföreningen i Karlshamns synpunkter berör i första hand området inom Karlshamns kommun. De informerar att deras kunskaper om området är begränsade.

Naturskyddsföreningen i Karlshamn beskriver ett större område inom Skörsemo by (trakt), som idag hyser ett antal skogsfastigheter (bl.a. fastigheterna Skörsemo 1:4, 1:9, 1:10, 1:42, 1:43 och 1:37) där det tidigare inte har bedrivit trakthyggesbruk. Fastigheterna består därför av flerskiktad blandskog med en del död ved, småvatten, ängsmarker som fortfarande brukas. En skogs- och marktyp som idag är svår att hitta utanför skyddade områden och därför skyddsvärd och bör undvikas i kommande planering.

Naturskyddsföreningen i Karlshamn informerar om att det även har noterat blåmossa, västlig hakmossa och långflikmossa. Vidare har nattviol och jungfrulin observerats på ängsmarken.

Naturskyddsföreningen i Karlshamn belyser att trolig häckning av rovfågel kan förekomma i området. Området används idag som rekreationsskog av boende i Gustavstorp med omgivningar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för informationen och kommer i det fortsatta utredningsarbetet att effektbeskriva den påverkan som anläggningen gör avseende bland annat naturmiljön i de olika lokaliseringalternativen.

Naturskyddsföreningen i Olofström (NiO)

Naturskyddsföreningen i Olofström (NiO) har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-03-19, avseende utredningsområdet. NiO vidhåller synpunkter som de lämnade i oktober 2012 som bifogats i det inkomna yttrandet. De yrkar på att järnvägen förläggs så att den gamla banvallen på sträckan Olofström-Brostugan nyttjas och att sträckan Brostugan-Kustbanan hamnar intill väg 15 i så stor omfattning som möjligt, för att nyttja den transportsträcka som väg 15 redan idag utgör. Därefter viks det av från denna vid lämplig plats, söder om Kylinge. Detta för att i största möjliga mån undvika intrång i nya miljö- och kulturmiljöer.

NiO tycker även att det är viktigt att kunna minska det totala markintrånget genom att förlägga järnvägen så nära riksväg 15 som möjligt. NiO tänker då på exempelvis säkerhetsräcke mellan vägen och järnvägen eller förhöjd banvall för att förhindra att bilar och andra fordon kan komma upp på spåret.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har tittat på att följa den gamla banvallen i tidigare utredning men förkastat då man anser att man ska kunna ta sig på ett genare sätt mot Karlshamn. Det krävs stora ombyggnader av befintlig banvall för att klara standarden med en hastighet om 80 km/h genom Olofström och 160 km/h söder om Olofström samt för en elektrifiering. Vidare kommer stora delar av väg 15 behövas byggas om, om järnvägen ska följa vägen. Järnvägen kräver större radier än vägen, för att hålla planerad standard.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-03-30, avseende utredningsområdet. De belyser att utredningsområdet innefattar ett Natura 2000-område vilket innebär att en MKB måste tas fram. Naturvårdsverket förordar att Trafikverket i ett tidigt skede bör bedöma hur alternativen kan påverka Natura 2000-områden och att tillstånd krävs om det sker en påverkan.

Naturvårdsverket uppmärksammar att verksamheten eller åtgärden inte får skada livsmiljöer eller arter som avses skyddas i utpekade område. En prövningsmyndighet måste därför försäkra sig om att området inte skadas innan eventuellt tillstånd lämnas.

Naturvårdsverket framhåller vidare att om ett Natura 2000-område skadas kan tillstånd endast beviljas om det saknas alternativa lösningar. Det är en förutsättning för processen att även utreda alternativ som innebär att Natura 2000-området inte påverkas.

Vidare anser Naturvårdsverket att frågan om artskyddet bör aktualiseras och behandlas så tidigt som möjligt och beaktas i samband med lokaliseringsprövningar. Detta i enlighet med praxis om artskyddsförordningens bestämmelser. Naturvårdsverket belyser att försiktighetsmått och skyddsåtgärder för att undvika påverkan på skyddade arter eller minimera dessa, ofta är en förutsättning för att en verksamhet ska tillåtas. De anser att förekomst av skyddade arter utgör ett viktigt underlag och bör vara en faktor som ligger till grund för en jämförelse av de studerade alternativens påverkan på naturmiljö.

Naturvårdsverket upplyser om att praxis för hantering av artskydd har ändrats i samband med EU-domstolen. Naturvårdsverket framhåller att domen kommer att påverka hur artskyddsfrågor hanteras

vid olika typer av intrång och exploatering av naturmark och kan således komma att påverka hanteringen inom ramen för föreliggande projekt.

Trafikverkets kommentar

Under utredningsarbetet utvärderas effekter för bland annat skyddade områden såsom Natura-2000, om och ur de påverkas, vilket har lett till att projektet vid arbetet med alternativgenereringen valt att helt undvika Natura-2000 områden. Avseende artskydd beaktas detta i utredningsskedet men är inte alternativskiljande då de olika korridorerna omfattar stora områden. I det fortsatta arbete med utformning av valt alternativ kommer Trafikverket att utreda skyddsåtgärder och försiktighetsmått och ta fram de tillstånd och anmälningar som krävs för skyddade områden och arter.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-03-12, avseende utredningsområdet. SGU informerar om att berggrunden i det aktuella området. Vidare beskriver SGU att geofysiska flygmätningar inte visar på förhöjd strålning i berggrunden. Det finns lokala deformationszoner i området som går i nordvästlig riktning.

SGU hänvisar till deras checklista, rapporten "Handledning för jordartsgeologiska kartor och databaser över Sverige" samt deras hemsida för hjälp av arbetet med lokalisering av sträckning där det finns relevant geologisk information.

SGU uppmärksammar att det enligt SGU kartvisare förekommer fyra större grundvattenmagasin, Holje, Rösjö, Gränum och Kylinge.

SGU påpekar även att Natura 2000-områdena Skinsagylet och Värhult inom utredningsområdet inrymmer naturtyper som är grundvattenberoende.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för informationen och tar med detta i det fortsatta arbetet.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-04-01, avseende utredningsområdet. De kommer att yttra sig närmare när förslag på sträckningar presenteras.

Däremot framhåller Skogsstyrelsen att den planerade anläggningen inte är att betrakta som skogsbruksåtgärd men skulle kunna påverka skogsbruket på intilliggande fastigheter i viss mån samt kunna påverka områden med höga naturvärden eller skyddade områden negativt.

Skogsstyrelsen hänvisar till deras hemsida där det går att hitta information om skyddade skogsområden som biotopskydd, naturvårdsavtal eller nyckebiotoper som kan vara bra vid framtagningen av sträckningen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten och tackar för informationen.

Släktföreningen Juhlin-Dannfelt

Släktföreningen Juhlin-Dannfelt har inkommit med ett yttrande, odaterat, avseende utredningsområdet. Föreningen framför att det finns en stor oro för järnvägsexploateringen, där de ser en risk för att värdefull och skyddsvärd bruksmiljö kommer att påverkas negativt. Detta gäller för föreningens kapellfastighet Olofström Holje 3:68. Kapellet ligger mitt emot "herrgården" och är i bruk som gravplats. Därmed finns intresse i kapellet både ur en kulturmiljöaspekt och som gravplats.

Släktföreningen Juhlin-Dannfelt poängterar att förhållanden under tidigare år kan behöva uppdateras. Vidare anser de att det har varit för snävt i tid för att personal på myndigheter, som har till uppgift att bevaka kulturmiljöintresset, ska kunna agera i tid.

Trafikverkets kommentar

Dannfeltska kapellet kommer att beröras i samtliga lokaliseringsalternativ. I utredningsarbetet beskrivs förutsättningar för kulturmiljön och hänsyn tas till områden och objekt vid alternativgenereringen. Om påverkan sker utvärderas och effektbeskrivs detta för att bedöma konsekvenser och föreslå åtgärder som kan vidtas för att minimera konsekvenserna för kulturmiljön. Möjlighet till att ge synpunkter finns under hela samrådsperioden som lokaliseringsutredningen pågår. För att synpunkter och information ska kunna hanteras och påverka utredningsarbetet har samrådsaktiviteterna lagts inom perioder med ett bestämt datum för inkomna synpunkter.

Information om samråd skickades ut till myndigheter och organisationer för vårens samrådsperiod 9:e mars och samråd hölls med Länsstyrelsen 19 oktober 2021.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institution (SMHI)

SMHI har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-04-01, avseende utredningsområdet. De klargör att yttrandet kommer att avgränsas till SMHIs kompetensområde oceanografi, hydrologi (enbart ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö och buller).

SMHI ställer sig positivt till att den aktuella järnvägen byggs ut då koldioxid och avgaser från trafiken minskar när fler bilister och godstransporter troligen väljer järnvägstransporter.

SMHI poängterar att vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. SMHI hänvisar till ett antal informationslänkar om framtida klimat samt klimatanpassning.

Hänsyn bör tas till översvämningsrisker. Sträckning nära sjöar, vattendrag och våtmarker och passage över vattendrag bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

SMHI framför att utsläppen från trafiken kommer att minska på längre sikt, eftersom det sker förbättringar av motorer och övergång till alternativa bränslen. Det bör framgå i utredningen hur stora de totala utsläppen av växthusgaser (koldioxid m.m.) och av luftföroreningar (kväveoxider m.m.) kommer att vara i området efter ombyggnaden i förhållande till nuläget.

SMHI förordar att det underlättas för kollektivresenärer och cyklister för att minska utsläppen.

Ur bullersynpunkt yrkar SMHI på att den nya sträckningen går utmed en redan befintlig väg eller järnväg, så att inte nya områden störs. De poängterar att det också måste säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området.

Trafikverkets kommentar

I det fortsatta arbetet i nästa skede görs klimatkalkyler och beräkningar inför bedömda klimatförändringar och transportslag. Bullerberäkningar utförs för att tillse att riktvärden ligger inom gällande normer.

2.4.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inkomna synpunkter har sorterats utifrån aspekt och sammanfattningen av synpunkter inom respektive aspekt följs av Trafikverkets kommentar. Totalt inkom skriftliga synpunkter från fler än 60 personer.

Synpunkterna och motiven till förordande av lokaliseringsalternativ har i huvudsak handlat om följande aspekter:

- Alternativa förslag
- Boendemiljö
- Naturmiljö
- Biologisk mångfald
- Jordbruk
- Näringsverksamhet
- Kulturmiljö
- Tidigare utredningar
- Övrigt

Sträckan Olofström-Blekinge kustbana

En majoritet (>20) av allmänheten som har lämnat synpunkter föredrar att en ny järnväg placeras så nära riksväg 15 som möjligt. Några personer (<10) förordar en dragning genom skogen (gamla UA3 alternativet) medan några personer (<10) föredrar en dragning längs gamla banvallen, i kombination med riksväg 15. Ett antal personer ifrågasätter syftet och är emot en ny järnväg. Resterande personer har egna förslag på dragning eller inte uttryckt föredragen placering av järnvägen.

En person föreslår att en ny järnväg ska gå längs väg 15 på väster sida i riktning mot Karlshamn, fram till rondellen vid Ekne gård. Därefter dras den österut längs Gränumsvägen och sedan vid lämpligt tillfälle söderut mellan Gränum och Boa ner till kustbanan.

Någon anser att persontrafiken bör gå västerut mot Kristianstad och Skåne istället för österut.

Två personer föreslår att den gamla banvallen ska nyttjas mellan Karlshamn-Mörrum-Sölvesborg och att det ska byggas en förgrening efter Gustavstorp/Skörsemo för att sedan anlägga det nya spåret längs riksväg 15 hela vägen till Olofström.

En person föreslår att järnvägen ska byggas längs med riksväg 15 på stolpar ovanför eller intill vägen för att minska påverkan på fastigheter samt närliggande naturmiljöer och landskap.

Det finns en önskan om att det bör anläggas en station mellan Olofström och Blekinge kustbana för att möjliggöra ett större upptagningsområde och möjlighet för fler att åka kollektivt. Någon vill se att en station i Gränum/Kylinge-området ska utredas då det finns ett större befolkningsunderlag där än vid den planerade stationen i Vilshult. Eftersom det redan planeras för ett mötesspår i området borde även en mötesstation med persontrafik utredas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna om förslag på alternativ. Framtagning av lokaliseringsalternativ utgår från projektets ändamål, där krav på effektiva transporter med miljöhänsyn utgör grunden. I utredningen utvärderas och effektbeskrivs de alternativ som bäst lever upp till ändamålen.

Trafikverket har tittat på att följa den gamla banvallen i tidigare utredning men förkastat då man anser att man ska kunna ta sig på ett genare sätt mot Karlshamn. Det krävs stora ombyggnader av befintlig banvall för att klara standarden med en hastighet om 160 km/h samt för en elektrifiering. Vidare kommer stora delar av väg 15 behövas byggas om, om järnvägen ska följa vägen. Järnvägens standardkrav gör att linjen är mindre tolerant för små radier och stora lutningar jämfört med en väg i klass med väg 15.

Planering av stationslägen ligger på Region Blekinges ansvar och det har inte inkommit någon begäran till Trafikverket avseende nya stationer utmed aktuell sträckning.

Sträckan Olofström

Samtliga yttranden som gäller sträckan genom Olofström önskar se att en ny järnväg dras på de östra spåren av Olofströms järnvägsstation och så nära riksväg 15 som möjligt. På så sätt skulle närliggande bostadsområde undvikas och olägenheter som störande buller, vibrationer och elektromagnetiska fält bli mindre. En sträckning längs riksväg 15 skulle också innebära att företag kan fortsätta att ha sin järnvägsverksamhet och uppställning av järnvägsvagnar på västra spåret av stationen.

En boende föreslår att det förberedande fältarbetet bereder möjligheten att lägga järnvägen under jord från viadukten norr om nuvarande stationsområde och förbi ridhuset och fram till viadukten vid övergången till Brostugan, riksväg 15. Exempel på fördelar som tas upp med detta förslag är att behovet för bullerskydd inte behövs för sträckan, plankorsningar kan undvikas och viadukten över riksväg 15 sannolikt blir billigare, en perrong vid stationen i Olofström blir under jord och skyddas av väder och vind och ytanspråk för stationsområdet och stationsbyggnaden ovan jord minimeras. De eventuellt ökade kostanden för ett sådant alternativ anses vägas upp av fördelarna.

Trafikverkets kommentar

För sträckan genom Olofströms tätort kommer mer detaljerade studier att utföras, för att optimera en framtida linjedragning utifrån bland annat boendemiljö och tillgänglighet.

Boendemiljö

Bullerproblematiken och fastighetsvärdet är två av de vanligaste synpunkterna från närboende ur allmänheten. Åtskilliga (>40) uttrycker frustration över de negativa konsekvenserna med en ny järnväg som exempelvis buller, risker med påverkan på vattentäkter, minskat värde på egendom och risker för personsäkerhet och barn. Några (<10) uttrycker irritation och vanmakt över att utredningen har pågått under flera år och att framtiden är fortsatt oviss. Några boende (<10) upplyser att de tänkt sälja sin bostad men att det är svårt när framtiden av en eventuell järnväg minskar värdet på fastigheten och gör den mindre attraktiv på grund av ökad bullernivå och störningsmoment. Ett antal boende (<10) ser inlösen av fastigheten som enda lösningen.

En boende önskar kompensation för bland annat ljudisolering och fråntagande av lugnet som finns i dagsläget. Någon önskar att hastigheten blir låg och tider regleras då godståg får passera samhällen. En boende efterfrågar bulleråtgärder utmed befintliga Blekinge kustbana till följd av ökade godstransporter

i och med Sydostlänken. En annan boende anser att bullerplank inte är ett bra alternativ utan beskriver att det skulle upplevas som en tillvaro i bur.

En majoritet (>20) anser att en dragning längs riksväg 15 är det bästa alternativet då det bland annat redan är ett störande bullermoment kring vägen och en barriär i landskapet. Någon noterar att västra sidan av riksväg 15 är mest fördelaktig då det borde störa minst antal människor. En fastighetsägare lyfter att det finns mycket bebyggelse utmed riksväg 15 som kan påverkas negativt av en ny järnväg och den bör därför inte placeras där. Några (<10) yrkar på en dragning genom skogen, vilket borde påverka minst antal boende.

Grännum beskrivs som en värdefull boplatz dit många flyttar för att få lugn och ro. Några boende (<10) motsätter sig en dragning genom Grännum. Det finns många hästintresserade i området som rider i närliggande natur. Med en ny järnväg blir både hästverksamheter och privatpersoner "inlåsta". Säkerheten för skolelever tas upp som en viktig aspekt och att det är olämpligt för elever att korsa ett järnvägsspår varje dag som riskerar att hända vid Mat- och miljöskolan i Grännum.

I Gustavstorp finns det boende som anser att det är olämpligt att lägga en järnväg genom samhället.

Trafikverkets kommentar

Ett mål för Sydostlänken är att på kort och lång sikt bidra till en god boendemiljö för så stora delar av befolkningen inom utredningsområdet som möjligt. Åtgärder som minskar föroreningar och buller samt ökar tillgängligheten ska prioriteras. Åtgärder som kan prioriteras är exempelvis bullerskyddsåtgärder nära den nya järnvägen, men även lokala åtgärder kan bli aktuella.

En järnvägsplan som fått laga kraft ger den som ska bygga järnvägen rätt att lösa in (förvärva) mark som behövs permanent för järnvägsändamål (4 kap. 1 § LBJ). Järnvägsplanen ger också skyldighet för Trafikverket i vissa fall att lösa in mark om fastighetsägare begär det (4 kap. 2 § LBJ). Denna möjlighet för en fastighetsägare att begära att Trafikverket ska lösa in (förvärva) mark gäller dock enbart sådan mark som redovisas i järnvägsplanen och endast utgör mark eller sådant utrymme som enligt planen inte endast tillfälligt ska användas för järnvägsändamål.

För ett fåtal bostadsfastigheter, som berörs av höga bullernivåer och/eller markintrång, kommer den fortsatta projekteringen visa om respektive fastighet ska erhålla ett erbjudande om förvärv eller vara kvar med bullerskyddsåtgärder och/eller minskad tomtstorlek.

Inför val av lokalisering av Sydostlänken tar Trafikverket hänsyn till boendemiljön. Dock kan inte projektet hantera bullerskyddsåtgärder som eventuellt behövs på grund av ökad trafik på Blekinge kustbana om sträckan ligger utanför järnvägsplan för Sydostlänken.

Naturmiljö

Att värna och bevara naturvärden är av stort intresse för boende i utredningsområdet. Flera (>20) anser att naturområden bör exploateras i minsta möjliga mån och att det värnas om befintliga frilufts- och rekreationsområden. Flera (>20) tycker att passager är viktiga för att tillgängligheten till jakt, ridvägar, rekreation, med mera är fortsatt god. En person uttrycker oro för att det kan skapas en barriär till Ryssberget och att det kan bli svårare att få tillgång till naturområdet.

Övervägande (>10) är åsikten att järnvägen ska dras nära riksväg 15 för att minimera intrånget i landskapet och att orörda naturområden exploateras. Några (<10) yrkar på att järnvägen följer den befintliga banvallen och efter Gustavstorp/Skörsemo förläggs längs riksväg 15. En boende önskar se en dragning väster om fastigheten Karlshamn Skörsemo 1:4. Några (>10) föreslår att triangelspåret till Blekinge kustbana görs så liten som möjligt. Någon hänvisar till tidigare utredning och menar att alternativ UA1 är att föredra då UA2 ger stora negativa konsekvenser för naturmiljön. Några andra

(<10) hänvisar till den tidigare utredningen där skogsalternativet (UA3) föredras då det inte skapar nya barriärer som har stor påverkan på landskapsbilden.

Området kring Skörsemo/Gustavstorp beskrivs av några (<10) som ett viktigt område som karaktäriseras av blandskog med intressanta naturvärden. Inget trakthyggesbruk har praktiserats på fastigheterna inom området. Det finns också en skogsrensa med företrädesvis ädellövträd vid fastighetsgränserna närmast Blekinge kustbana. Vid Skörsemo/Gustavstorp finns ett område på ungefär 65 hektar som erbjuder rekreationsmöjligheter och friluftsaktiviteter som promenadstråk, motionsspår, ridvägar, svamp- och bärplockning och skridskoåkning på vintrarna. Två personer framför att de arrenderar jakträtten tillhörande fastighet i Skörsemo som är en värdefull friluftsaktivitet.

Grännum beskrivs som ett lugnt område där det finns ett stort värde i närheten till naturmiljön. Några fastighetsägare i Grännum (<10) motsätter sig en dragning genom området och framhåller att det finns populära vandringsstråk där. Vägarna Vångavägen, Lundavägen och Stationsvägen är särskilt populära.

Vidare framhålls att landskapet som berörs i övrigt av utredningsområdet består huvudsakligen av en inäga som har lång hävd, troligtvis sedan laga skiftet 1833, eller tidigare. Det är en naturbetesmark som aldrig har gödslats med konstgödning.

Ryssberget lyfts som ett område med stort rekreations- och friluftsvärde för boende inom utredningsområdet. Det efterfrågas information om var det kan bli en övergångsväg till Ryssberget som man kan gå, cykla och rida över.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna angående värden som upplevs av de som bor och vistas i utredningsområdet och tackar för värdefull information inför det fortsatta arbetet. I alternativgenereringen utvärderas natur- och rekreationsvärden och aspekterna konsekvensbedöms för respektive studerade lokaliseringalternativ.

Biologisk mångfald

Ett antal synpunkter (<10) belyser vikten av att värna om den biologiska mångfalden inom utredningsområdet.

Några (<10) nämner områden kring Skörsemo/Gustavstorp som viktiga områden för den biologiska mångfalden. Det finns en rik flora av svampar, mossor och andra arter som redan idag hotas av fiberbygge. Någon informerar om att det i området finns orkidéer som nattviol samt andra fridlysta arter såsom jungfrulin. Någon berättar att området består av blandskog och gläntor, gamla ekar och tallar samt död ved som förekommer rikligt. En boende framför att områden har öppna marker som består av betesmarker eller lågliggande vall. Det finns även områden som aldrig brukats med ”moderna” metoder. Det uppmärksammas att det finns flera småvatten i området kring Skörsemo/Gustavstorp där tranor har häckat de senaste åren.

En fastighetsägare i Skörsemo upplyser om att det på dennes inägan finns en damm/viltvatten med kräftodling och inplanterad fisk. Den boende betonar att kräftdammen omfattas av strandskyddsbestämmelserna i 7 kap miljöbalken.

En boende i Grännum belyser att det finns ett rikt djurliv på tomten med exempelvis fladdermöss, igelkottar och hornugglor.

En boende i Olofström framför att det finns en höjd bakom fastigheten där det finns biologisk mångfald och är en fristad för ett stort antal djurarter. I en närliggande damm finns fullt av vattensalamander och många olika groddjur.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna angående värden som upplevs av de som bor och vistas i utredningsområdet och tackar för värdefull information inför det fortsatta arbetet. En av Sydostlänkens projektmål är att minimera intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer. Bland dessa miljöer ingår riksintresse för rörligt friluftsliv, Natura 2000-områden och naturreservat. Inför val av lokalisering kommer konsekvenserna på naturmiljöer att utredas och lokaler och områden inventeras.

Jordbruk

Flera personer (>10) kommenterar värdet i jordbruket inom utredningsområdet och att det måste bevaras orörd i möjligaste mån. Det är viktigt att främja ett rationellt framtida jordbruk.

Generellt gällande jordbruk förordas (<10) att en ny järnväg förläggs i skogsområdet så att den negativa inverkan på jordbruket minimeras. En annan anser att om det blir aktuellt att passera jordbruksarealer bör en ny järnväg byggas på pelare för att minimera intrång. Resterande (<10) är av åsikten att en ny järnväg bör dras längs riksväg 15. Några (<10) personer betonar att en järnväg bör undvika att gå genom Gränum på grund av bra odlingsmark. En person anser att järnvägen bör dras i jordbruksmark eftersom det finns så mycket sådan mark. För att underlätta framkomligheten för jordbruksmaskiner är broar att föredra framför tunnlar, då dessa inte begränsar i höjd. Dessa måste vara anpassade för maskiner som exempelvis traktorer med dubbelmontage.

Flera (>10) lyfter vikten av att ha sammanhängande åkerarealer för att jordbruket ska fungera effektivt. För att kunna konkurrera på marknaden krävs korta transporter, effektiva fält med bra arrondering, bra framkomlighet mellan åkrar och bete på åkermark i nära anslutning till gårdscentrum. Ett areellt bortfall får stora konsekvenser även om det endast är en liten del mark som tas i anspråk, både vad gäller bruksmöjligheter och åtkomst. I praktiken måste betesmarken ligga i nära anslutning till ladugården och det får inte finnas passager som uppfattas hindrande för djuren.

Någon belyser att det är viktigt för Sveriges möjligheter till självförsörjning och inhemsk matproduktion att ta tillvara på åkermarken.

Trafikverkets kommentar

Ett av projektmålen är att värna fortsatt brukning och tillgängligheten till markerna. I det fortsatta arbetet redovisas arealintrång för respektive alternativ och dess effekter. Avseende passager och tillgänglighet är det järnvägslinjens utformning inom vald korridor som väsentligt bidrar till hur åtgärder kan se ut för att minimera negativ påverkan. Detta kommer att detaljstuderas i nästa skede. En studie har utförts angående landbroars för- och nackdelar i utredningsområdet. Slutsatsen är att i detta skede är inte landbroar en alternativskiljande aspekt som påverka val av lokaliseringsalternativ men däremot kan landbroar vara en åtgärd som tas med i senare skede, vid utformning av valt alternativ.

Näringsverksamhet

Några (<10) anser att det är viktigt att främja ett rationellt skogsbruk och att det tidigare alternativet UA2 ger stora negativa konsekvenser.

En person yrkar på att anslutningen till Blekinge kustbana förläggs väster om Karlshamn Skörsemo för att minska intrånget på dennes mark där betesmark arrenderas ut och flera byggnader hyrs ut.

En person berättar att denne har en gårdsbutik i anslutning till sin gård. Om det tidigare alternativet UA1 väljs kommer den naturliga exponeringen av butiken försvinna.

I Gränum vid Östra Orlundsån finns verksamheter som profilerar sig mot att komma ut i lugnet. Med en bullrig järnväg skulle konceptet falla.

Trafikverkets kommentar

I det fortsatta arbetet kommer areella mätningar att utvärderas. Lokaliseringsalternativens korridorer är breda och i detta utredningsskede vet projektet inte var i korridoren som järnvägslinjen kommer att gå. I utformningen av valt alternativ kommer hänsyn att tas till verksamheters behov för en fortsatt existens.

Kulturmiljö

Det finns ett intresse för kulturmiljö inom utredningsområdet och ett antal personer (>20) berör detta i sina yttranden.

Majoriteten (>10) förordar att en ny järnväg läggs nära riksväg 15 och ansluter till Blekinge kustbana väster om fastigheten Karlshamn Skörsemo 1:4. Några (<10) resonerar kring tidigare utredningsalternativ och anser att UA3, ett alternativ som går genom skogen, är att föredra då det har liten negativ påverkan på kulturmiljön medan UA2 är det sämsta alternativet då den har en maximal påverkan på de historiska spåren/lagren genom Gränumsdalen.

Ett antal (>10) beskriver att det finns områden kring Skörsemo/Gustavstorp med mycket gammal kulturbild där det bland annat finns en stor mängd fornminnen och kulturlämningar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna och tackar för värdefull information inför det fortsatta arbetet.

Tidigare utredning

Några (<10) hänvisar till tidigare miljökonsekvensbeskrivning (MKB) där skogsalternativet har ett större materialöverskott vilket framställs som en negativ faktor. I tidigare MKB framgår att samtliga miljömål uppfylls bäst av skogsalternativet (UA3). Därmed anser de att detta är det bästa alternativet för en ny järnväg. Vidare menar de att i tidigare framtagna MKB framställs jordbruksmark och skogsmark ha samma värde i konsekvensbedömning men att dessa bör ha skilda bedömningar. Det framgår heller inte i tidigare MKB vilken åkerareal som påverkas i de olika alternativen, trots att påverkan på arealer för åkermark har framförts i flera synpunkter i samråd. Två personer föredrar UA1 medan UA2 var sämst med störst negativ miljöpåverkan. De motsätter sig en dragning genom Gränumsdalen.

Någon underkänner tidigare MKB eftersom den inte på något vis väger in betydelsen av förlorad och försvårat brukande av åkermarken och konsekvensen för djurhållning i de olika alternativen. Denne är också kritisk till att påverkan och värde av jordbruksproduktion inte har inkluderats i redovisade underlagsrapporter vilket ger ett missvisande underlag för beslut.

En person som anser att effekter av transporter i arbetstid, maskintimmar, bränsle och slitage samt hur miljön påverkas av dessa i de olika alternativen som Sydostlänken medför vid byggnation, måste tas i beaktande i arbetet med lokaliseringsutredningen.

En person saknar en redovisning i tidigare PM Samhällsekonomi, för hur en ny järnväg kan leda till förlorad livsmedelsproduktion och förlorade arbetstillfällen som företag drabbas av.

Trafikverkets kommentar

Den aktuella lokaliseringstuderingen gör ett omtag avseende områdesförutsättningar och alternativgenereringar. Synpunkter från tidigare samråd tas hänsyn till och all tidigare information angående områdesförutsättningar hanteras. Dock är inte tidigare studerade lokaliseringsalternativ aktuella i liggande utredning.

Avseende arbetstid och maskintimmar för att bygga järnvägen är inte aktuellt att hantera i utredningsskedet. Dessa parametrar går inte att jämföra då det inte finns någon linje som utformats i korridoren. Hur järnvägen och dess omkring anläggningar utformas styr byggprocessen. Däremot ser projektet till hur de olika lokaliseringsalternativen förhåller sig till befintlig vägstruktur och markterrängen för att göra en bedömning för bland annat masstransporter till och från byggarbetsplats.

I utredningsarbetet tas en samlad effekt bedömning (SEB) fram, vilken ger en jämförelse mellan de olika lokaliseringsalternativen. I det fortsatta arbetet kommer mer detaljerade beräkningar att kunna utföras då en järnvägslinje ska utformas och kan då ta hänsyn till olika områdesförutsättningar såsom areella näringar.

Övrigt

Ett antal (<10) påverkas av geologiska borrhningar på sin tomt och känner en stor oro för detta. En påpekar att mer detaljerad information önskas. Det finns funderingar på hur löpande information kommer att komma och om Trafikverket rätt att vara på tomten för att göra markundersökningar. En annan påpekar att det idag provborras på den bördigaste åkermarken i kommunen på fastigheten Hesslehult 1:86 och ifrågasätter om inte skogsmark eller sämre kvalitet på åker är ett bättre alternativ.

En lyfter att det finns kontraktsförslag på vindkraftspark från Kylinge till Boa på bland annat Kylinge 14:1 som kan påverkas av järnvägsbygget. En annan upplyser att den har blivit erbjuden solcellspark på fastigheten Agerum 26:1 som skulle påverkas av ett järnvägsbygge.

En fastighetsägare saknar information på Trafikverkets hemsida, om arbetet som pågår parallellt med framtagande av underlag för breddning och ombyggnation av befintlig riksväg 15, där sträckan mellan Pukavik och Olofström ska byggas om till en 2+1 väg.

Någon upplyser att tre jordbruksföretag har en biogasanläggning i anslutning till brukningscentrum.

Några inkomna synpunkter (<10) berör vattenförsörjning till den egna fastigheten som försörjs med dricksvatten från egen brunn. Någon belyser att eftersom transporten av farligt gods lär öka, så ökar också risken för att urspårningar eller kollisioner vilket riskerar vattenkvaliteten. En boende beskriver att denne har en vattenverksamhet i form av en kräftdamm på tomten som är att betrakta som vattenverksamhet och därmed tillståndspliktig enligt miljöbalken. Personen yrkar på att anslutningen till Blekinge kustbana sker väster om fastigheten Karlshamn Skörsemo 1:4.

Ett antal personer (<10) bedriver jordbruksföretag varpå det finns vattenbrunnar som inte får påverkas då de är avgörande för verksamheten. Dessa yrkar på en dragning i skogen enligt tidigare alternativ UA3.

Trafikverkets kommentar

Enligt Lagen om byggande av järnväg (LBJ) har Trafikverket rätt att tillträda mark för att genomföra geotekniska och andra fältundersökningar. Trafikverket har skyldighet att informera markägaren om aktiviteten samt att största möjliga hänsyn ska tas för att undvika skador. Om skada uppstår är Trafikverket ersättningsskyldiga. De provborrningar som utförts är för att verifiera jordartskartan som ligger till grund för utredningen och borrhningar görs både i skogs- och åkermark.

I utredningsarbetet tas hänsyn till de gällande planer och befintliga objekt. I fortsatt arbetet sker samråd med berörda mark- och ledningsägare för att optimera järnvägens linje i valt alternativ samt att diskutera åtgärder.

Brunnsinventeringar utförs i nästa skede när valt lokaliseringsalternativ ska utformas. Då analyseras även risker för påverkan på bland annat brunnar, grund- och ytvatten och vid behov föreslås åtgärder.

Anslutning till Blekinge kustbana är beroende av rakspår på den befintliga järnvägen, vilket då styr lokaliseringen av järnvägen.

2.5 Samråd om val av lokaliseringsalternativ 2021-10-04—2021-11-25

Under samrådsperioden om val av lokaliseringsalternativ genomfördes samråd med allmänheten och med kommuner, regioner, företag och organisationer mellan 21-10-04 och 21-10-22. Det hölls samrådsmöten med allmänheten och särskilt berörda den 13 och 14 oktober 2021. Där presenterade Trafikverket de aktuella lokaliseringsalternativen och det fanns möjlighet att boka enskilda samtal. Vidare genomfördes ett antal digitala och fysiska möten med kommuner, länsstyrelse och organisationer.

Samrådsmaterial fanns tillgängligt på Trafikverkets projektspecifika webbplats.

Det skickades ut till alla fastigheter inom utredningsområdet samt organisationer och näringsliv.

Följande möjligheter fanns under samrådet för att lämna sina synpunkter på projektet:

- Fysiskt samrådsmöte
- Skicka e-post
- Skriva ett brev
- Ringa telefonsamtal

Synpunkter som lämnades muntligen vid fysiska möten eller telefonsamtal noterades av Trafikverket och har inarbetats i denna samrådsredogörelse.

2.5.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen Blekinge och Länsstyrelsen Skåne

Samråd med Länsstyrelsen Blekinge och Länsstyrelsen Skåne har hållits 2021-10-19 där Trafikverket informerade om utbyggnaden av Sydostlänken.

På mötet diskuterades att Länsstyrelsen ska ge ett framtida gemensamt svar om förordat lokaliseringsalternativ som Länsstyrelsen Blekinge ansvarar för. Länsstyrelsen framförde att det är bra om bedömning av behov av kommande tillstånd gällande vattenverksamhet framgår i samrådshandlingen.

Länsstyrelsen uppmanade Trafikverket att ta stöd av Skogsstyrelsens markfuktighetskartor för bedömningar gällande vattenverksamhet och ställer frågor om översvämningsriskområde och grundvattenförekomster har beaktats i underlaget samt hur miljökvalitetsnormerna (MKN) har beaktats.

Länsstyrelsen frågade hur klimatfrågan beaktas i arbetet. De önskar längre tid för att inkomma med synpunkter på lokaliseringsalternativen utifrån det material som presenterats på mötet.

Trafikverkets kommentar

I lokaliseringsutredningen redovisas vilka tillstånd och anmälningar som kan bli aktuella. Omfattningen av vattenverksamheter beaktas på en mer detaljerad nivå i kommande skede när linjedragningen ska optimeras och utformas inom valt lokaliseringsalternativ.

Områden med översvämningsrisk och grundvattenförekomst finns med som underlag vid alternativgenereringen och utvärderingen. Klimatfrågan beaktats bland annat genom att klimatkalkyler tagits fram för de olika lokaliseringsalternativen och kommer att tas hänsyn som en aspekt.

Mötet är ett samråd för utbyte av information och Trafikverket förväntar sig inte att synpunkter på alternativen ska ges i detta skede. Det är när samrådshandlingen skickas på remiss som lokaliseringsalternativen hanteras av Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen Blekinge

Länsstyrelsen Blekinge har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-11-08, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. Länsstyrelsen Blekinge anser att det är bra att Trafikverket har gjort klimatkalkyler på de olika lokaliseringsalternativen och undrar om det gjorts någon analys av eventuell klimatnytta som Sydostlänken kan bidra med. Såsom effektivare transporter på järnväg och möjlighet för persontrafik. Länsstyrelsen Blekinge önskar ta del av kalkylerna i nästa skede.

Länsstyrelsen Blekinge informerar om att det finns sex stycken objekt som är förorenade områden som berörs av aktuella korridorer. För mer information om objektens status hänvisas till Miljöförbundet Blekinge Väst.

Trafikverkets kommentar

Klimatkalkyl tas fram för sträckan Älmhult till Karlshamns hamn samt en samlad effekt bedömning för projektet.

Trafikverket tackar för informationen avseende förorenade områden.

2.5.2 Samråd med berörd kommun

Karlshamns kommun, Obsy kommun, Bromölla kommun, Olofströms kommun, Miljöförbundet Blekinge Väst, Sölvesborgs kommun

Ett gemensamt digitalt möte har hållits via Skype 2021-10-05 med Karlshamns kommun, Obsy kommun, Bromölla kommun, Olofströms kommun, Sölvesborgs kommun samt Miljöförbundet Blekinge Väst avseende lokaliseringsalternativ.

På mötet redogjorde Trafikverket för de tre studerade lokaliseringsalternativen och dess effekter. Trafikverket redogjorde även för den översiktliga tidplanen, Trafikverkets planläggningsprocess samt markförhandling och ersättning.

Kommunerna framförde att de önskar en längre svarstid under samrådsperioden till våren 2022 för att ha tid att bereda frågan och presentera den vidare i kommunstyrelsen. De anser att det i dagsläget är svårt att bedöma påverkansgrad och därmed yttra sig om de olika alternativen.

Kommunerna har ett önskemål om att ta del av lokaliseringsalternativen i GIS-format.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar till sig att kommunerna anser det svårt att yttra sig om de olika alternativen och vill betona att ett yttrande kan bestå i att framföra information som Trafikverket bör ta del av för sitt fortsatta arbete. Respektive kommun ska yttra sig efter förmåga. Trafikverket vill även förtydliga att hela lokaliseringsalternativet är potentiellt anspråksområde.

Samordning mellan kommuner och regioner krävs för att planera för investeringar och tolkningar av avsiktsförklaringar. Trafikverket tar med sig frågan gällande planering och samordning av planlägningsprocessen för samordning av bland annat stationsområden.

Åtgärdsvalsstudien i Älmhult är avslutad och dialog kring Sydostlänkens anslutning till Södra stambanan i Älmhult behöver initieras i detta sammanhang.

Bromölla kommun

Bromölla kommun har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-13, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. Kommunen framför att det är angeläget att Sydostlänken kommer till stånd, men vill avvakta med att lämna yttrande kring sträckningen till senare tillfälle i samrådsförfarandet. Detta eftersom det i nuläget är osäkert huruvida de olika alternativen kommer att påverka kommunen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten. I samrådshandlingen kommer effekterna att beskrivas och utvärderas för respektive lokaliseringsalternativ.

Karlshamns kommun

Karlshamns kommun har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-21, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken.

Karlshamns kommun ser Sydostlänken som en viktig länk mellan Södra stambanan och Blekinge kustbana. Kommunen har i sin översiktsplan pekat ut Sydostlänken som ett utvecklingsområde för ny infrastruktur och har reserverat mark för Sydostlänken vars utbyggnation ska beaktas vid övrig utveckling i närområdet. Det finns inga kommunala detaljplaner för berört område.

Karlshamns kommun upplyser om att det finns fastigheter längs den berörda sträckan och att Sydostlänken är utpekad som riksintresse för planerad järnväg. Sydostlänken kommer att omfatta område med brukningsvärd jordbruksmark och frågan bör studeras vidare i fortsatt planarbete. Vidare uppmärksammar kommunen att det finns fornlämningar i Skörsemo och att det råder strandskydd från närliggande vattendrag och dispens från strandskyddet krävs.

Karlshamns kommun kommer att ge mer utförliga synpunkter med ställningstaganden kring val av lokalisering i nästa samrådsutställning.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna och tar med sig informationen i det fortsatta arbetet.

Olofströms kommun

Olofströms kommun har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-11-09, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. Kommunen föredrar en dragning längs riksväg 15, både i Olofströms tätort och från Röan förbi Kylinge krysset.

Olofströms kommun ser positivt på järnvägsprojektet och förordar att Trafikverket fortsätter att utreda de tre lokaliseringsalternativen. De påpekar att gällande detaljplan inte överensstämmer med

lokaliseringalternativen i samrådsunderlaget, i synnerhet inte den smala passagen ut från tätorten som bildas av befintliga byggnader och infrastruktur.

Kommunen framhåller att samtliga lokaliseringalternativ innebär stora utmaningar såväl i tätorten som inom kommunen i övrigt. Det är av största vikt att minimera omgivningspåverkan på jord- och skogsbruk liksom på känslig natur- och vattenområden.

Olofströms kommun bedömer i detta skede att lokaliseringalternativens inverkan på barnrätt och jämställdhet är lika.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna. I skedet med utformning av järnvägsplan blir det aktuellt att se över gällande detaljplaner, eftersom järnvägsplanen inte får strida mot detaljplanen.

Trafikverket är väl införstådd med att dragningen genom Olofström är av ytterst vikt, detaljstudier krävs i det fortsatta arbetet och effekter ska beskrivas för samhället och de boende. Samtliga alternativ ligger inom samma utredningskorridor så anslutningen till Olofström är inte alternativskiljande.

Projektet har under arbetet med alternativgenereringen avgränsat Natura 2000-områdena som är av stort allmänt intresse med lagskydd som områden som helt ska undvikas. Detta medför att passage vid Kylinge inte går att genomföra utmed väg 15 då området kring Värhults Natura 2000-område påverkar lokaliseringen. Järnvägens standardkrav gör att linjen är mindre tolerant för små radier och stora lutningar jämfört med en väg i klass med väg 15.

Sölvesborgs kommun

Sölvesborgs kommun har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-11-09, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. Kommunen yttrar sig enligt planarkitektens tjänsteskrivelse 2021-10-26.

I tjänsteskrivelsen framgår att Sölvesborgs kommun är positiv till Sydostlänken. De har ett område utpekad för Sydostlänken i kommunens översiktsplan som antogs år 2020. I pågående nytt översiktsplanarbete kan området för energiförsörjning behöva anpassas efter järnvägens slutliga lokalisering. Vidare anser Sölvesborgs kommun att det är angeläget att Sydostlänken också möjliggör kollektivtrafik från Skåne nordost och Sölvesborg för att stärka den lokala arbetsmarknaden.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att fortsätta med samråd för ett bra samarbete med kommunen.

2.5.3 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Boa Golfklubb (Boa GK)

Boa GK har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-13, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. Boa GK beskriver den befintliga golfbanan och att den bland annat har inslag av mycket gamla träd samt ett flertal dammar med häckande fåglar.

Boa GK beskriver hur respektive lokaliseringalternativ påverkar verksamheten. De förordar alternativ Öst då den ej påverkar golfbanan. Skulle alternativ Mitt väljas blir påverkan så stor att golfbanan antagligen upphör. Skulle järnvägen läggas i södra/västra kanten av alternativ Väst blir påverkan

mindre och om hela korridoren skulle flyttas 50-100 meter mot söder vid övergång riksväg 15 och järnvägssträckningen läggs i södra kanten av korridoren kommer inga hål på golfbanan att påverkas.

Boa GK har inte kunnat få klara besked angående ekonomisk kompensation för anläggningen där mark arrenderas. Om Trafikverket väljer ett alternativ som påverkar banan måste nya hål/ombyggnader färdigställas innan järnvägsbygget påbörjas med start år 2025.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna och instämmer med att vid påverkan av anläggningen tas diskussion avseende kompensationsåtgärder, vilket Trafikverket kommer att hantera när valt alternativ ska utformas. Den ekonomiska påverkan bedöms översiktligt redan i lokaliseringsutredningen för att få fram en relevant kalkyl angående anläggningskostnad för respektive alternativ.

E.ON

E.ON har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-20 avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. E.ON vill anknyta sitt yttrande till det svar som lämnades i mars 2021.

E.ONs utgångspunkt är att bibehålla ledningarna i befintligt utförande och läge. Kostnader för flyttning/ombyggnation eller skada av E.ONs anläggningar i samband med järnvägsplanens genomförande bekostas av exploatören.

E.ON har bifogat ett dokument som visar en översiktskarta där företagets befintliga ledningar är markerade.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna och tackar för informationen. Påverkan på ledningar bedöms i samråd med ledningsägare och Trafikverket bekostar eventuell flyttning/ombyggnation.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-21 avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) Sydost och Jönköpings län

LRF Sydost och Jönköpings län har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-21 avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken.

LRF Sydost och Jönköpings län bedömer att den rödmarkerade sträckningen (lokaliseringalternativ Mitt) kommer att ta alldeles för mycket jordbruksmark i anspråk varför de inte ser den som en möjlig väg.

LRF Sydost och Jönköpings län tycker att den gula sträckningen (lokaliseringalternativ Väst) bör utredas utifall den ytterligare kan samlokaliseras med befintlig infrastruktur för att minimera intrånget och att inte sönderstycka brukningsenheterna mer än nödvändigt. Järnvägen är ett riksintresse och då

bör inte Natura 2000 ligga som ett omöjligt hinder att passera. Med bättre samlokalisering kan viltstängsel sättas upp och viltpassager skapas på ett kostnadseffektivt sätt.

LRF Sydost och Jönköpings län belyser att den blåa sträckningen (lokaliseringsalternativ Öst) klyver många fastigheter på ett mycket ofördelaktigt sätt och bör utredas längre österut där flertalet fastigheter har sina gränser om det ska vara ett alternativ.

Vid närmare precisering av den planerade sträckningen anser LRF Sydost och Jönköpings län att Trafikverket bör beräkna arealen av jordbruksmark som tvingas tas i anspråk och ha detta som en tydlig måttstock för vilket alternativ som förordas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna angående alternativens för- och nackdelar för areella näringar. Vid valet av alternativ utvärderas många olika aspekter där jord- och skogsbruk är en av dem. I nästa skede studeras järnvägens utformning i vald korridor och kan då optimeras utifrån aspekterna.

Avseende lokalisering närmare väg 15 så se kapitel 2.5.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer, Olofströms kommun, Trafikverkets kommentar tredje stycket.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-18, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget och understryker att det inte innebär att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

Jordbruksverket

Jordbruksverket har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-09-24 avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. Jordbruksverket kommer inte lämna några synpunkter i ärendet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-22, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. MSB avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

Naturskyddsföreningen i Karlshamn

Naturskyddsföreningen i Karlshamn har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-22, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. De anser att intrånget i naturmark är ringa eftersom endast berör en liten del fastigheter inom Karlshamns kommun och då i omedelbar närhet till befintlig spårbana.

Naturskyddsföreningen i Karlshamn uppmärksammar om att det finns en våtmark på Skörsemo 1:4 som kan bli påverkad av projektet. Önskvärt är att man genom samråd med markägaren kan komma fram till någon form av flytt- eller utvidgnings av densamma.

Naturskyddsföreningen i Karlshamn vidhåller från tidigare samråd att det är önskvärt att arbetsvägar, uppslagsplatser m.m. med största möjlighet undviks inom fastigheterna med skyddsvärd natur (Skörsemo 1:4, 1:9, 1:42, 1:43 och 1:37).

Trafikverkets kommentar

Påverkan på skyddad natur ska undvikas så långt som möjligt och fortsatta samråd kommer att utföras med tillsynsmyndigheter och markägare.

NCC Industry AB

NCC har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-22, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. De upplyser om att företaget har tillstånd till en bergtäkt på fastigheten Kylinge 1:4 i Sölvesborgs kommun. Tillståndet gäller till och med den 21 december 2047. Det kan inte uteslutas att NCC kommer att ansöka om fortsatt och utökad verksamhet även efter denna tid.

Korridorerna för järnvägssträckningen berör NCCs verksamhet avseende ut- och infartsvägen och en mindre del av uppslagsyta samt en kontrolldamm.

NCC kan omdisponera verksamhetsytorna men anser att det är av stor betydelse att även fortsättningsvis kunna ha en utfart västerut mot väg 15 vilket skulle behövas oavsett tåkten. Bergtäkten bedrivs österut från järnvägskorridoren. Om det finns möjlighet är NCC intresserade av att Trafikverket även utreder möjligheterna att anlägga ett stickspår in i tåkten för att möjliggöra materialleveranser direkt ut på järnvägen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för värdefull informationen. I nästa skede med utformning av valt lokaliseringsalternativ kommer Trafikverket att samråda med berörda parter och diskutera lösningar och åtgärder.

Polismyndigheten Blekinge och nordöstra Skåne

Polismyndigheten har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-18, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. De har ingen erinran.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

Region Blekinge

Region Blekinge har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-28, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. Regionen anser att Sydostlänken är ett viktigt infrastrukturprojekt som kommer ge positiva effekter för Blekinges och Sydsveriges möjligheter för att utveckla hållbara lösningar för godstransporter på järnväg. Det är av högsta vikt att projektet genomförs enligt den tidplan som tidigare aviserats. Regeringen och Trafikverket har varit tydliga i att alla utpekade objekt i nationell plan 2018-2029 kommer att fullföljas. Därmed utgår Region Blekinge från att Sydostlänken följer den utsatta tidplanen och börjar trafikeras så fort som möjligt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

Region Skåne

Region Skåne har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-20, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. Region Skåne framhåller att varje lokaliseringsalternativ innebär intrång på olika sätt. Då korridorlängd för den östra korridoren i betydande utsträckning överskrider övriga korridorlängder är det sannolikt att trafikeringstid av sträckan skulle bli längre.

Region Skåne har inte tagit något beslut kring att samfinansiera åtgärder för att anpassa Sydostlänken för persontrafik.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

Räddningstjänsten Västra Blekinge

Räddningstjänsten Västra Blekinge har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-20, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. Räddningstjänsten har inget att erinra.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-28, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. Skogsstyrelsen påminner om att aktuella uppgifter om miljövärden i skogen som exempelvis nyckelbiotoper och skyddade skogsområden finns på deras hemsida och att det kan finnas ännu oidentifierade nyckelbiotoper och andra skogliga miljövärden i området. De uppmärksammar även om att det kan finnas pågående områdesskyddsarbete inom utredningsområdet.

Längre fram i processen då slutgiltigt förslag på sträckning presenterats kan Skogsstyrelsen återkomma med en lista av de eventuella biotopskyddsområden och naturvårdsavtal som berörs.

Skogsstyrelsen upplyser om att det är förbjudet med åtgärder som kan skada naturmiljön i biotopskyddsområden, men om särskilda skäl föreligger finns det möjlighet att söka dispens.

Vidare framför Skogsstyrelsen att om ett område som omfattas av naturvårdsavtal tas i bruk för järnväg går naturvärden till spillo och staten förlorar pengar. I dessa fall förväntas sig Skogsstyrelsen bli kompenserade.

Skogsstyrelsen vill att det ska uppmärksammas att en järnväg kan försvåra framkomligheten för markägare till sin skog.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna i det fortsatta arbetet.

Släktföreningen Juhlin-Dannfelt

Släktföreningen Juhlin-Dannfelt har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-21, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. Föreningen uppger om att de är ägare av kapellfastigheten Olofström Holje 3:68 och att förvaltningen av kapellet ligger hos den Dannfeltska stiftelsen som är att anse som ett organ inom Svenska kyrkan.

Släktföreningen Juhlin-Dannfelt förordar en järnvägsdragning inom utredningsområdet men väster om ridhuset och kapellkullen. Om en sträckning öster om kullen, mellan kapellkullen och vägen, likafullt skulle bli det slutgiltiga alternativet anser föreningen att det krävs omfattande skyddsåtgärder i form av att järnvägen läggs "nergrävd" och helst överdäckad vid den känsliga passagen. Dessa skyddsåtgärder ska tas in i planbeskrivningen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna och eftersom passagen av Olofström är detsamma för samtliga alternativ så är påverkan inte alternativskiljande i detta skede. I det fortsatta arbetet detaljstuderas och utvärderas olika utformningar och om skyddsåtgärder är aktuellt. Skyddsåtgärder fastställs alltid i en järnvägsplan.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-15, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. SGU har inga ytterligare synpunkter i ärendet just nu, utan hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer för infrastruktur.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institution (SMHI)

SMHI har inkommit med ett yttrande, daterat 2021-10-22, avseende lokaliseringsutredningen av Sydostlänken. SMHI har inga synpunkter utan hänvisar till tidigare yttrande från april 2021.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

2.5.4 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Synpunkter har kunnat lämnas muntligen och skriftligen på plats vid samrådsmötet samt under hela samrådsperioden. Runt 500 personer besökte samrådsmötet varav cirka 400 personer var föranmälda. Totalt inkom skriftliga synpunkter från 256 personer.

Inkomna synpunkter har sorterats utifrån aspekt och sammanfattningen av synpunkter inom respektive aspekt följs av Trafikverkets kommentarer. Översiktligt kan nämnas att inkomna synpunkter från allmänheten framförallt behandlar vilken placering som önskas och motiven för detta. En majoritet av allmänheten som har lämnat synpunkter föredrar en sträckning nära riksväg 15 och därefter i fallande ordning lokaliseringsalternativ Öst, lokaliseringsalternativ Väst och lokaliseringsalternativ Mitt.

Inkomna synpunkter har sorterats utifrån aspekt och sammanfattningen av synpunkter inom respektive aspekt följs av Trafikverkets kommentarer. Synpunkterna och motiven till förordande av korridor har i huvudsak handlat om följande aspekter:

- Lokaliseringsalternativen
- Alternativa förslag
- Boendemiljö
- Naturmiljö
- Biologisk mångfald
- Jordbruk
- Näringsverksamhet
- Kulturmiljö
- Teknisk utformning
- Kostnader
- Övrigt

Sträckan Olofström-Blekinge kustbana

En majoritet av allmänheten (>160) som har lämnat synpunkter uttrycker att de föredrar en sträckning längs riksväg 15, som inte är ett av de presenterade lokaliseringsalternativen. Främsta motiveringen är att det redan är en bullerkälla och barriär i landskapet. Därefter yrkar ett antal (>30) på alternativ Öst och alternativ Väst (>20). Fördelar som belyses med lokaliseringsalternativ Öst är främst för att det ger minst negativa effekter på både miljö och fastigheter. Den främsta fördelen som belyses för lokaliseringsalternativ Väst är att den går nära riksväg 15 och därför inte tar ytterligare värdefulla områden i anspråk samt skapar nya bullerkällor eller barriärer.

Det finns ett motstånd mot lokaliseringsalternativ Mitt och flera personer (>170) motsätter sig det. Ett antal personer (>30) uttrycker att de inte vill att lokaliseringsalternativ Öst väljs, medan några (>10) inte vill ha Väst. Majoriteten (>130) vill inte ha en ny järnväg och någon undrar hur mycket hänsyn som tas till enskilda synpunkter och om ett totalt nej från folket skulle kunna stoppa projektet.

En person undrar vilken den optimala sträckan är.

Några (>10) har funderingar kring utformningen av triangelspåret för anslutning mot Blekinge kustbana, hur långt det blir och om det är placerat innan Gustavstorp. Medan någon anser att triangelspåret för anslutning till Blekinge kustbana är betydligt bättre nu än tidigare, anser en annan att anslutningen till Blekinge kustbana skulle kunna göras bättre. Några (<10) anser att Sydostlänken bör

samköras med planerade åtgärder på Blekinge kustbana. En person tycker att det kommer att vara helt onödigt att bygga ut triangelspåret om nya sträckningen av upprättningen av Blekinge kustbana kommer.

Trafikverkets kommentar

Hänsyn till synpunkter tas i utredningsarbetet och arbetet följer Trafikverkets formella planeringsprocess, där allmänna och enskilda intressen redovisas. En järnvägsplan kan överklagas. Utredningsarbetet ska leda till det alternativ som har bäst potential att uppnå projektmålen och i dagsläget vet vi inte vilken som är den optimala sträckan.

Triangelspåret är en viktig åtgärd för att få trafik i alla körriktningar, bland annat så att omledda tåg kan använda sträckan Älmhult-Olofström-Sölvesborg-Hässleholm och på så sätt ökar robustheten i systemet.

Alternativa förslag

Flera (>140) ur allmänheten har inkommit med förslag på alternativ till lokalisering för Sydostlänken.

Vanligaste åsikten hos allmänheten (>130) är att järnvägen ska förläggas närmare riksväg 15 än alternativ Väst. Ett alternativ som diskuteras av flera (>120) är att lägga spåret på befintlig riksväg 15 och istället bygga en ny väg parallellt med järnvägen, för att på så sätt undvika intrång i närliggande skyddade områden.

Några (<10) anser att det är mer lämpligt att förlägga järnvägen på västra sidan om riksväg 15, för att inte behöva korsa lika många vägar och riksväg 15 flera gånger, det finns redan viltstängsel på vissa sträckor och topografin är gynnsam. Utfarten mot Jämshög vid Brostugan kunde stängas ner som är riskfylld ur ett säkerhetsperspektiv. Det finns ett utförligt förslag på hur en sträckning på västra sidan om riksväg 15 kan utformas. Förbi Jämshög och Kylinge kan järnvägen med fördel sänkas ner några meter ned i berget för att minska bullerpåverkan. Vid Sandbäck sker anslutning till Blekinge kustbana vid en krök vilket betyder att det blir enklare att ansluta både till väster och öster med mer acceptabla kurvradier. Med förslaget kan en station byggas längs sträckan och det planerade mötesspåret läggas på kustbanan närmare Sandbäck.

Den gamla banvallen nämns av några (<10) som ett bra alternativ att bygga järnvägen på då den delvis redan är exploaterad.

Ett förslag som nämns av några (<10) är att bygga hela eller delar av järnvägen på pelare för att exempelvis minimera påverkan på markytor och barriäreffekten.

Ett annat förslag som nämns är att bygga Sydostlänken som tunnelbana. De önskas en seriös utredning för vad ett alternativ i tunnelbana skulle kosta och om det är möjligt att genomföra.

En person är positiv till alternativ Öst men funderar varför järnvägen inte dras direkt mot Gustavstorp.

En person önskar att den nya järnvägen följer elledningen och önskar att kunna använda framtida serviceväg.

En person observerar att alla korridorer sammanstrålar ungefär vid den stora gården i Kylinge 5:8 och ställer sig frågande till varför dragningen inte ligger öster om gården.

Några (<10) föreslår stationer längs med sträckan så att boende längs sträckan kan nyttja persontrafiken på spåret, bland annat i Jämshög.

En person tycker att det är högst angeläget att se till att Sydostbanans anslutning till Blekinge kustbana kunde förses med ett triangelspår, som ger en omledningsmöjlighet som är en del i kvalitetssäkringen

för järnvägstrafiken i Sverige. Många (>120) ställer sig frågande till hur befintliga spår som Södra stambanan och Blekinge kustbana ska klara av den ökade trafiken.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har tittat på att följa den gamla banvallen i tidigare utredning men förkastat då man anser att man ska kunna ta sig på ett genare sätt mot Karlshamn. Det krävs stora ombyggnader av befintlig banvall för att klara standarden med en hastighet om 160 km/h samt för en elektrifiering. Vidare kommer stora delar av väg 15 behövas byggas om, om järnvägen ska följa vägen. Järnvägen kräver större radier än vägen, för att hålla planerad standard.

En studie har utförts angående landbroars för- och nackdelar i utredningsområdet. Slutsatsen är att i detta skede är inte landbroar en alternativskiljande aspekt som påverka val av lokaliseringsalternativ men däremot kan landbroar vara en åtgärd som tas med i senare skede, vid utformning av valt alternativ.

Alternativ som bidrar till att uppfylla ändamål och samhällsnytta kommer att studeras vidare.

Anslutning till Blekinge kustbana är beroende av rakspår på den befintliga järnvägen, vilket då styr lokaliseringen av järnvägens sträckning. En utvärdering har gjorts med en anslutning vid Gustavstorp men alternativet har valts bort då det blir stora negativa konsekvenser för bland annat boende- och kulturmiljön. Alternativet blir även väldigt dyrt då området har stora höjdparter vilket kräver tunnelkonstruktion.

Planering av stationslägen ligger på Region Blekinges ansvar och det har inte inkommit någon begäran till Trafikverket avseende nya stationer utmed aktuell sträckning.

Kapacitetshöjande åtgärder utreds på bland annat Blekinge kustbana, vilket går att läsa om i "Kapacitetsutredningen" på Trafikverkets hemsida som finns under "Dokument". En förutsättning för att klara kapaciteten är ett nytt mötesspår på kustbanan för att tågen ska kunna mötas. Enligt analysen i kapacitetsutredningen så krävs det komplettering med mötesspår och ställverk på kustbanan men annars ska kapacitet finnas.

Sträckan Olofström

Majoriteten av åsikterna som rör sträckan genom Olofström yrkar på en dragning längs riksväg 15 (<10). De främsta argumenten är att risk för intrång på fastigheter minimeras, inga nya barriärer skapas samt att det redan är en bullrig miljö vid vägen.

Några frågor angående sträckningen genom Olofström dyker upp som var lokaliseringsalternativen strålar samman, hur sträckningen blir vid Volvo, om stationen kommer att ligga kvar i Olofström och om ridhuset kommer att behöva flyttas på. Några (<10) upplever att banan och stationen är väldigt styrd efter Volvos verksamhet och att stationshuset snarare borde ligga i centrum.

En person hänvisar till tidigare utredning av Trafikverket där det har konstaterats att en järnväg får plats mellan riksväg 15 och kapellet. I värsta fall kan riksväg 15 flytta lite österut. Personen upplyser om att området Bangatan-Järnvägsgatan är klassad som bevarandevärd miljö. Med en dragning längs riksväg 15 påverkas inte dessa fastigheter, ridklubben kan vara kvar samt att det inte uppstår någon barriär till Natura 2000-området för boende på Pilvägen.

Någon anser att järnvägen bör grävas ner sträckan förbi Järnvägsgatan. Skulle den ändå byggas ovan mark vill de ha bullerskyddande åtgärder som bullerplank och fönsterisolering alternativt att samtliga boende i fastigheten blir inlösta.

En person föreslår att järnvägen läggs runt Olofström och inte genom känsliga områden eller bebyggelse.

Trafikverkets kommentar

I lokaliseringsutredningen är förutsättningen att befintlig station ligger kvar i Olofström.

För sträckan genom Olofströms tätort kommer mer detaljerade studier att utföras, för att optimera en framtida linjedragning utifrån bland annat tillgänglighet, boende- och kulturmiljö.

I tidigare utredningar har ett alternativ öster om Olofström studerats men valts bort då det även påverkar känsliga områden och blir längre, vilket påverkar nyttan med sträckan.

Boendemiljö

Generellt

Ett stort antal inkomna yttranden (>160) handlar om boendemiljö och hur den påverkas av en ny järnväg. Bullerproblematik, barriäreffekt och värdeminskning av fastigheten är tre av de vanligaste synpunkterna från närboende ur allmänheten. Några (>10) frågar hur skyddsåtgärder bedöms och hur nära de utförs. En fråga om hur buller skyddas vid landbroar dyker upp samt om det går att påverka tågens bullerpåverkan. Det finns också en generell oro för hur en ny järnväg påverkar säkerheten för personer i närområdena.

Majoriteten (>130) vill se en dragning längs riksväg 15, så nära vägen som möjligt, för att inte skapa nya bullerkällor och barriärer i landskapet.

Flera frågor (>10) till Trafikverket handlar om inlösen. Någon undrar om Trafikverket har tittat på antal påverkade fastigheter som behöver köpas upp, vilken ersättningsnivå som gäller och hur nära fastigheten ska ligga järnvägen för att bli inlöst. Några (<10) frågar vem som bestämmer marknadsvärdet, hur värdeminskningar av fastigheten hanteras och vilka åtgärder som kan vidtas om man inte är nöjd med Trafikverkets värdering avseende inlösen. Några (<10) ser inlösen som enda lösningen om det alternativ som drabbar deras fastighet mest väljs.

Några (<10) nämner en oro för elektromagnetiska fält i samband med en ny järnväg.

Två personer anser att Trafikverket endast tagit hänsyn till bullerstörningar för boende i närheten av Boagården och vill se en mer omfattande utredning i den fortsatta processen. Någon undrar om det finns bullerberäkningar utifrån trafiken idag.

En person undrar när beslut om sträckning i Olofström kommer.

En person tycker att det blir svårt att lösa en infart till dennes fastighet om järnvägen läggs på befintlig banvall, då ett bullerplank måste sättas upp som tar plats. Någon undrar hur begränsade accessvägar hanteras av Trafikverket.

Någon undrar om Olofströms kommuns detaljplaner är klara för tätbebyggt område.

Lokaliseringsalternativ Väst

Ett antal (>10) anser att lokaliseringsalternativ Väst är det mest fördelaktiga alternativet när det kommer till boendemiljön. Det nämns bland annat att bosatta längs riksväg 15 är mer vana med en bullrig livsmiljö.

Några (<10) vill inte ha alternativ Väst då det påverkar deras boendemiljö negativt.

Lokaliseringsalternativ Mitt

Åtskilliga (>140) anser att en dragning enligt alternativ Mitt ger stor negativ påverkan på deras boendemiljö. Sträckningen avgränsar tillgängligheten när den går rakt igenom vägar och samhällen som Gränum. Någon uttrycker att alternativ Mitt skapar oro hos föräldrar att deras barn ska korsa rälsen.

Lokaliseringsalternativ Öst

Ett antal (>20) uttrycker uppfattningen om att det östra alternativet skulle ge minst buller- och barriärstörning på befintlig bebyggelse då den går genom skogspartier med mindre bebyggelse. Det är också mindre vägar att ta hänsyn till.

Flera (>20) vill inte ha en dragning enligt alternativ Öst då det ger en för stor negativ påverkan på boendemiljön. Gränum skulle få bullerkällor från två håll, riksväg 15 och järnvägen. En person belyser att det håller på att ske en generationsväxling i Gränum där fler yngre flyttar dit med familjer. Det som lockar är lugnet och närheten till naturen.

Trafikverkets kommentar

Vid utformning av järnvägssträckan optimeras linjen utifrån många olika parametrar och aspekter, såsom standardkrav på anläggningen, bebyggelse, verksamheter, säkerhet, risker, buller och tillgänglighet. Åtgärder förslås och samråd sker med berörda och de allmänna intressena redovisas, vilket även konsekvensbeskrivs för att få en transparent process.

Vid eventuella landbroar sätts bullerskyddande åtgärder intill spåret, på bron.

Beslut om vilket lokaliseringsalternativ som valts planeras till sommaren år 2022.

I utredningsskedet går inte att fastställa hur många fastigheter som påverkas och på vilket sätt, eftersom järnvägslinjen inte utformas i korridoren. När en linje finns framme i valt alternativ kan processen med inlösen och ersättning påbörjas. Detta sker från fall till fall, det finns inget generellt avstånd som säger om inlösen blir aktuellt. Även andra åtgärder studeras såsom bullerskyddsåtgärder. Vid inlösen och ersättning görs värderingen av oberoende värderare. I ersättningen utgår man från fastighetens aktuella marknadsvärde innan en järnväg byggs.

Bullerberäkningar utförs för järnvägen, utifrån antagna sträckningar inom korridoren och i anslutning till alternativ Väst har en sammanvägd beräkning utförts för väg 15 och en framtida järnväg, statlig infrastruktur. Där prognosåret är 2040, alltså inte med dagens trafik.

I skedet med utformning av järnvägsplan blir det aktuellt att se över gällande detaljplaner som kan påverkas, eftersom järnvägsplanen inte får strida mot detaljplanen.

Naturmiljö

Generellt

Bevarandet av naturvärden är något som flertalet framhäver som väldigt viktigt - att låta så mycket som möjligt vara orört och att ta hänsyn till befintligt djur- och naturliv. Många (>140) uttrycker oro över att en ny järnväg kan förstöra naturområden, skära av och försvåra tillgängligheten till naturen och friluftsmarkerna samt ha en störande bullerinverkan.

Åsikterna går isär något om vilket alternativ som skulle skada naturen minst. Alla tre lokaliseringsalternativ har förordats av personer som uppfattar att just den de har förordat är den som påverkar naturmiljön minst. Majoriteten (>130) anser att en dragning längs riksväg 15 gör minst skada på naturmiljön då det redan är ett exploaterat område.

Några (<10) beskriver att det finns ett rekreationsområde söder om Olofström som drabbas. De ställer sig frågande till varför området inte är utpekade på kartan.

En person anser att det blir stor miljöpåverkan i södra Olofström och undrar varför de tidigare korridorerna från utredningen 2012/2013 har ändrats.

Lokaliseringsalternativ Väst

Ett antal personer (<10) förespråkar en sträckning enligt alternativ Väst då de anser att det alternativet gör minst skada på naturmiljön och minimerar fragmenteringen av landskapet. En person vill se en sträckning enligt Väst, men på västra sidan av riksväg 15 för att den nya järnvägen inte ska förstöra vyerna i landskapet.

Några påpekar att alternativ Väst påverkar Gamla Banvallen negativt, som är ett populärt gångstråk.

Lokaliseringsalternativ Mitt

Några personer (<10) vill inte ha en dragning enligt alternativ Mitt. En person beskriver att faunan i området kring Gillaruna är specifik med bland annat öar av ekbestånd som har bevarats i generationer. Det finns också fårskötsel sedan decennier som håller landskapet öppet. Flera kommenterar att det finns ett aktivt friluftsliv inom alternativet med både promenad- och ridvägar. Det finns välbesökta blandskogsområden som är populära friluftsområden.

Ett antal personer (<10) nämner golfbanan i Boa och dess rekreativa värde som påverkas i störst utsträckning av lokaliseringsalternativ Mitt. Någon frågar om inte Trafikverket är skyldiga att flytta golfbanan.

Lokaliseringsalternativ Öst

Några få (<10) anser att en dragning enligt alternativ Öst är bäst ur ett naturmiljöperspektiv.

Flera personer (>20) vill däremot inte ha en dragning enligt alternativ Öst då det gör intrång på orört och sammanhängande naturområde med både åker- och skogsmark samt våtmarker som måste tas hänsyn till.

En person hänvisar till Agenda 2030 som Sverige har skrivit på, som säger att vi ska värna om natur och miljö, bevara skog och landsbygd samt exploatering ej får ske med ekonomisk vinning som syfte. En annan uppmärksammar om att det finns ett Natura 2000-område i nära anslutning till alternativ Öst. Någon betonar att strax norr om sträckningen ligger sjön Vitavatten som är känslig för förändring i naturen. En person belyser att Olofströms kommun blev utredd till årets friluftskommun år 2021. Med en dragning enligt lokaliseringsalternativ Öst skulle barnen skämmas av från att använda den närliggande naturen både under fritid och framförallt under skoltid.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna angående värden som upplevs av de som bor och vistas i utredningsområdet och tackar för värdefull information inför det fortsatta arbetet.

Den aktuella lokaliseringstudien gör ett omtag avseende områdesförutsättningar och alternativgenereringar, vilket inte tar med tidigare utredningars alternativ.

Vid en eventuell påverkan på golfanläggningen tas diskussion avseende kompensationsåtgärder, vilket Trafikverket kommer att hantera när valt alternativ ska utformas.

Biologisk mångfald

Generellt

Flera yttranden (>130) kommenterar biologisk mångfald och i stort handlar dessa om att uppmärksamma förekomsten av olika arter inom vissa områden samt vikten att bevara mångfalden.

Vattensalamander tas exempelvis upp av flera och belyses vara skyddade i artskyddsförordningen samt upptagen i EUs Habitatdirektiv. Vattensalamander har bland annat observerats vid Gränum och Röan samt områden inom alternativ Mitt och Öst. Det efterfrågas om en mer omfattande inventering av vattensalamander i samband med eventuella områdesexploateringar. Andra djur som nämns som viktiga arter är paddor, grodor, huggorm, fladdermöss, igelkottar och olika fågelarter.

Generellt argumenteras för var järnvägen inte ska gå med hänsyn till biologisk mångfald, snarare än att argumentera för var det är mest fördelaktigt. Majoriteten (>120) vill se en dragning längs riksväg 15 för att undvika att exploatera orörda områden och därmed minimera negativ påverkan på den biologiska mångfalden. Några (>10) uttrycker att viltstängsel är viktigt för att värna om djurens liv.

Lokaliseringsalternativ Väst

Två personer uttrycker att en sträckning enligt alternativ Väst går genom öppna landskap med rikt djurliv.

Lokaliseringsalternativ Mitt

Flertalet (>120) anser att en dragning enligt lokaliseringsalternativ Mitt kommer att få stor negativ inverkan på det vilda djurlivet och påverka rödlistade arter som finns där.

Lokaliseringsalternativ Öst

Ett antal personer (<10) anser att en dragning enligt alternativ Öst skulle få stora negativa konsekvenser på det vilda djurlivet då sträckningen till stor del går genom skogsmiljöer med våtmarker som är hem till många olika djurarter. Någon nämner att det har börjat vandra upp hjortar norr om Gaslunda.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för informationen. Under våren 2021 har naturvärdesinventeringar samt groddjursinventeringar gjorts inom delar av utredningsområdet. Även en habitatnätverksanalys för groddjur ingår i studierna. Dessa ligger med i det underlag som utvärderas för lokaliseringsalternativen. När valt alternativ finns framme kommer inventeringarna att fördjupas.

Jordbruk

Generellt

Att värna om ett rationellt jordbruk är en vanlig förekommande synpunkt eller kommentar från allmänheten. Två risker som identifierats med en ny järnväg är att bördig jordbruksmark tas i anspråk och att åkerarealer styckas upp i mindre delar vilket minskar produktiviteten eller gör den obrukbar. Någon erinrar att en negativ inverkan på livsmedelsförsörjningen löper helt emot Trafikverkets egna projektmål.

Majoriteten (>130) anser att en dragning enligt riksväg 15 gör minst påverkan på jordbruket eftersom det redan är exploaterad mark. En person framför att det blir viktigt med många överfarter för att en ny barriär i landskapet inte ska innebära merarbete och merkostnader för verksamma inom jord- och skogsbruk. Några (<10) kräver att Trafikverket hanterar matjord som en högkvalitativ resurs som inte hamnar på bullervallar, om det behöver tas bort under projekteringen.

Lokaliseringsalternativ Väst

Några (>10) anser att alternativ Väst är att föredra då den ligger nära riksväg 15 och inte tar stora åkerarealer i anspråk. En person önskar se en dragning längs med Väst men på västra sidan om riksväg 15 där den tar än mindre jordbruksmark i anspråk. Någon anser att en dragning längs alternativ Väst förstör åkermark.

Lokaliseringsalternativ Mitt

Åtskilliga (>150) uppger att alternativ Mitt är det sämsta alternativet för jordbruket. Främst då det är bördig och värdefull jordbruksmark som tas i anspråk. Lokaliseringsalternativ Mitt skär genom både Hesslehult, Råängen och Gränums dalen som har åkermark med mycket högt odlingsvärde och där det finns lantbruksfastigheter som odlar både spannmål och grödor. I Hesslehult finns exempelvis flytlera som är mycket fördelaktigt ur jordbrukssammanhang då lerlager behåller fukt.

Några (>10) anser att det blir omöjligt att bedriva ett rationellt jordbruk med alternativ Mitt och att en förlust av odlingsmarker inte går att återställa. En av Olofströms kommuns sista mjölkgårdar ligger inom alternativ Mitt. Även mjölkproduktion kräver bete, odling av foder med mera.

Några (<10) jordbruksföretagare kräver att om alternativ Mitt väljs, ska en omdaning av rationella odlingslotter göras, alternativa vägar till åkrarna utformas som är anpassade för stora jordbruksmaskiner samt att det byggs fägor som är separerade från biltrafiken för att inte stressa djuren.

Lokaliseringsalternativ Öst

Ett antal (<10) tycker att alternativ Öst är bäst ur ett jordbruksperspektiv då det går genom skogspartier och inte tar värdefulla odlingsmarker i anspråk. Någon anser att en dragning längs alternativ Öst förstör åkermark.

Trafikverkets kommentar

I detta skede har detaljer kring passager över banan inte ännu utretts men kommer att utredas när man har valt en korridor och ska utforma järnvägslinjen. Även andra åtgärder såsom omarrondering och hantering av avbanad matjord kommer då att utvärderas när linjen detaljstuderas.

Näringsverksamhet

Generellt

Det finns flera olika typer av näringsverksamheter inom utredningsområdet som kan påverkas av en ny sträckning. Det handlar bland annat om verksamheter inom jordbruk, skogsbruk, hästnäring, turism med mera. Ett antal personer (>10) har belyst hur näringsverksamheten kommer att påverkas av de olika lokaliseringalternativen.

Många kommenterar att deras verksamhet är beroende av naturmiljön och lugnet i området, vilket skulle påverkas negativt av en ny järnväg alternativt innebära att verksamheten måste läggas ner. Det är också flertalet som nämner ekonomiska förluster som en ny järnväg kan innebära. Flera har gjort ekonomiska investeringar i sina verksamheter och som har planer på att investera mer, vilket behöver pausas.

Fyra fastighetsägare har fastigheter som ligger inom området där Sydostlänken planeras att ansluta till Blekinge kustbana. Dessa riskerar att korsas av båda förgreningsspåren vilket innebär att fortsatta framtida drift av skogsbruk och betesmarker i stort sett blir omöjlig. De önskar därför en så östlig dragning som möjligt.

Lokaliseringsalternativ Väst

En knapp majoritet (<10) förordar en dragning enligt alternativ Väst då det bedöms påverka näringsverksamheten i minst utsträckning. En dragning längs riksväg 15 nämns också som ett önskat alternativ.

Lokaliseringsalternativ Mitt

En person nämner att om en dragning väljs längs Öst/Mitt försämras möjligheterna att bruka fastigheten markant.

Lokaliseringsalternativ Öst

Ett antal personer (<10) ser alternativ Öst som det bästa alternativet medan flera personer (10) inte vill ha en dragning enligt Öst då det påverkar näringsverksamheten och många småföretagare negativt. Det finns flera företag som ligger inom alternativ Öst som arbetar med hästnäring där några håller i utbildningar. Någon uppger att dennes verksamhet har samarbete med både Olofströms och Karlshamns kommun samt arbetsförmedlingen i Karlshamn. Vid en verksamhet bedrivs bevarandeavel av lantrasen nordsvensk brukshäst som vid flera tillfällen varit risk för att bli utrotad.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna angående värden i utredningsområdet och tackar för värdefull information inför det fortsatta arbetet, där bland annat näringars påverkan kommer att tydliggöras och hanteras.

Kulturmiljö

Generellt

Ett antal yttranden (>30) rör påverkan på kulturmiljö. De flesta (>10) föredrar lokaliseringsalternativ Väst eller en dragning längs riksväg 15 (>10) då det ger minst negativ påverkan.

En person påpekar att det kan bli intrång i Dannfeltska kapellet och önskar att Trafikverket vidtar skyddsåtgärder för att minimera påverkan.

Någon undrar vad som händer om arkeologiska fynd hittas i området.

Lokaliseringsalternativ Väst

En person anser att det är en kulturgärning till kommande generationer att bevara kulturarv och vill uppmärksamma att alternativ Väst påverkar kulturarv som ett fornminne, ett gränsröse mellan Skåne och Blekinge, två hembygdsföreningar samt torpruin.

Lokaliseringsalternativ Mitt

Några (<10) anser att en dragning inte bör gå enligt lokaliseringsalternativ Mitt då en ny järnväg skulle störa ett historiskt kulturlandskap. Det har även hittats forntida redskap från stenåldern och bronsåldern på flera åkrar inom lokaliseringsalternativet. Skulle fler hittas kan det medföra förseningar och att ytterligare arkeologiska utredningar måste göras.

Lokaliseringsalternativ Öst

Flera personer (>10) anser att en dragning inte bör gå enligt lokaliseringsalternativ Öst då det bland annat finns kulturhistoriska värden som äldre fossil åkermark och stensättning. Det kan även finnas ett mindre gravfält i utkanten av alternativet. En person vill uppmärksamma om att alternativ Öst passerar Östra Ringvägen och alla gårdar i Hesslehult by har legat för laga skifte där det finns mycket kulturhistoria. Någon upplyser om att det bedrivs viktigt kulturarvsarbete på Bybacken där jord- och skogsbruk sker med häst enligt äldre traditioner.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna och tackar för information. I det fortsatta arbetet detaljstuderas och utvärderas olika utformningar för att helt undvika intrång i kulturmiljöer och objekt och om påverkan inte går att undvika förslås skyddsåtgärder för att minimera konsekvenserna.

Om fynd hittas vid byggande av järnväg styrs hanteringen av kulturmiljölagen, utredningar/utgrävningar genomförs och fynd dokumenteras. I projekteringen av en ny järnväg tar Trafikverket höjd för att nya fynd kan påträffas och utför förundersökningar i så god tid som möjligt, innan bygget sätter igång.

Teknisk utformning

Det uppkom några frågor angående den tekniska utformningen på banan. Bland annat undrar några (<10) vad det är för typ av järnväg som planeras för, teknisk livslängd, hur bred den blir och hur mycket mark som Trafikverket köper in. Någon undrar vart riktlinjer finns om hur byggnader ska hanteras och järnvägen anpassas efter.

Någon undrar vart mötesspåret ska ligga.

Några (<10) undrar hur mycket trafik som planeras gå längs med sträckan och om det inkluderar persontrafik samt vilken hastighet som kommer att dimensioneras för. En person undrar vilken typ av godståg kommer att köra på banan och om det exempelvis kan vara farligt gods.

En fråga om Trafikverket har tittat på plankorsningar kommer upp. Hur hanteras plankorsningar utanför området som påverkas av ökad trafik?

En person undrar vart man börjar bygga någonstans.

En person funderar på hur det blir med Volvos egna järnvägspår.

Trafikverkets kommentar

Det planeras för enkelspår som ska elektrifieras med ERTMS med radiostyrd signal där järnvägen som system planeras ha en livslängd på 120 år. Bredden på järnvägen varierar och är platsspecifika förutsättningar. Det kan bero på vilka behov som finns runtomkring såsom servicevägar, teknikhus och så vidare, utöver enkelspåret. Trafikverkets riktlinjer finns på hemsidan och benämns TDOK.

På sträckan krävs ett mötesspår 2–4 km från Blekinge kustbana. För projektet krävs ytterligare ett mötesspår på Blekinge kustbana i höjd med Kråketorp.

Enligt kapacitetsutredningen beräknas det gå 20 godståg och 24 persontåg per dygn. Det beräknas bli en utökad trafikmängd totalt sett för Olofström-Älmhult med 40 godståg och 24 persontåg. Det planeras för persontrafik ungefär en gång i timmen. Persontrafik finansieras av respektive kollektivtrafikmyndighet och kommunerna finansierar hållplatsläge.

Trafikverket kan inte svara på vilken typ av godståg som kommer att trafikera sträckan. Trafikverket bygger och underhåller banan. Det är järnvägsbolagen som ansvarar för trafiken. Banan kommer att vara utformad för 160 km/h.

Det projekteras inte för några plankorsningar vid nybyggnation. Hantering av plankorsningar som påverkas av ökad trafik är något som Trafikverket måste beakta i fortsatta arbete.

Trafikverket behöver studera vidare och göra en byggbarhetsutredning för att veta var som är lämpligast att börja bygga.

Det genomgående spåret som används av Volvo kommer antagligen behöva flyttas mot riksväg 15 som skalskydd innan grinden in till fabriken.

Kostnader för projektet

Många (>120) upplever en avsaknad av redovisning för budget av de olika lokaliseringsalternativen. Det saknas också beräkningar på hur många fastigheter som blir berörda per alternativ och hur mycket åkermark eller skog som tas i anspråk.

Några (<10) undrar om projektet är finansierat och hur fördelningen ser ut samt i vilken utsträckning kostnaderna påverkar val av lokaliseringsalternativ och hur valen viktas. Någon undrar hur kommunen ersätts. Några (<10) anser att projektet borde finansieras av EU.

En person föreslår att de företag som kommer att bruka järnvägen ska betala avgift/abonnemang. Inkomsten från detta ska gå till att finansiera sträckan som tunnelbana.

Trafikverkets kommentar

En kalkyl för anläggningskostnad tas fram för respektive lokaliseringsalternativ. Avseende berörda fastigheter så är korridorerna olika breda och i detta skede finns ingen optimerad järnvägslinje som visar det exakta läget för järnvägen. I utredningsarbetet görs en bedömning av berörda fastigheter och areella näringar utifrån en antagen linje, för att jämföra alternativen med varandra.

I fastställelse av den nationella transportplanen för perioden 2018-2029 har regeringen tagit beslut om att investera i Sydostlänken. Investeringen omfattar både elektrifiering och upprustning av den befintliga banan mellan Älmhult och Olofström samt byggnation av delen Olofström-Blekinge kustbana. En mindre del av investeringskostnaden ligger utanför planperioden, vilket innebär att den delen bör ligga i nästkommande plan för perioden 2022-2033.

Trafikverket bekostar utbyggnaden av banan och Regionerna tar tillkommande kostnader för persontrafik och kommunerna bekostar stationsläge.

Övrigt

Några (<10) har funderingar kring projektet i stort och undrar hur sannolikt det är att projektet blir av och hur det påverkas om det tillsätts en ny regering alternativt att den nationella planen ändras. Frågor dyker även upp gällande vidare projektering. När beslut tas om vilket lokaliseringsalternativ, planerad byggstart och byggtid samt hur tidplanen påverkas om det finansieras tidigare. En person frågar om det kommer att bli fler samrådsmöten. En frågar om det gått ut brev från tidigare järnvägsutredning 2012/2013.

Ett stort antal (>120) personer upplevde att det har varit bristfällig information kring projektet, och det är för kort tid att komma in med åsikter om lokaliseringsalternativen. Kartan som presenterades på samrådsmötet och på informationsbladet är otydlig och det framgår inte hur många fastigheter som berörs av de olika alternativen. Det framgick inte heller att det planeras för två dubbelspår. Ett i Kråketorp nämndes i förbifarten men inget om mötesspåret i Kylinge. En person anser att samråden behöver göras om och då med tydlig information var de föreslagna korridorerna går. Någon ansåg att det var svårt att ställa frågor efter presentationen med så mycket information.

En person ifrågasätter kalkylen för persontrafiken. En stor del av resenärerna stiger idag på längs bussens färdväg och i med en järnväg innebär det att bussresenärer kommer att tvingas använda bil för

att transportera sig till stationen eller direkt till arbetsplatsen vilket leder till en ökad miljöpåverkan. Personen anser att det saknas reseunderlag för både buss och tågtrafik.

Flera (>130) ställer sig frågande till vilka som tjänar på Sydostlänken och om behovet av en ny järnväg faktiskt behövs. Sannolikheten är att tekniska möjligheter kommer att ha avancerat och transporter kommer att se annorlunda ut framåt i tiden. Det är bättre att satsa på att bygga ut befintligt vägnät så att de kan anpassas efter framtida transporttrender med eldrivna fordon.

Ett antal (>10) nämner Mat- och miljöskolan i Gränum och att hänsyn bör tas till den vid byggnationen. Några boende (<10) nämner Gränums idrottsplats Skogsvallen som en viktig samlingspunkt för boende i och runt Gränum, som påverkas negativt om lokaliseringsalternativ Öst verkställs.

Några personer (<10) har uttalat sig om vattenförsörjning. Av dessa önskas i första hand en dragning längs lokaliseringsalternativ Väst och därefter längs riksväg 15. Några (<10) vill inte ha en dragning enligt Öst och en person vill inte ha enligt Mitt. En ny järnväg kan påverka vattentäkter på egna fastigheterna negativt. Två personer som motsätter sig en dragning enligt Öst undrar vad som händer med bönderna som är direkt beroende av dricksvatten till djuren, om vattnet påverkas negativt. Kommer kommunen erbjuda kommunalt vatten och vad händer om avloppen faller sönder i infiltrationerna.

Några (<10) anser att projekt Sydostlänken borde samordnas med vägprojektet att bygga om riksväg 15 till en 2+1-väg. Då skulle det inte behöva byggas lika många tillfälliga vägar till att köra material på och som sedan ska återställas.

Någon undrar hur massbalansen ser ut för de olika alternativen. En person anser att anläggning av järnvägen i enligt den östra sträckningen kommer innebära stora och många transporter med överskottsmassor som blir över vid byggnationen på grund av att marken är väldigt kuperad.

En person förespråkar lokaliseringsalternativ Öst då det finns mycket bergmaterial längs sträckan som kan användas vid byggnationen av den nya järnvägen samt samverka med vindkraftparken som var planerad i området.

En person vill ta del av de tidigare framräknade linjerna som använts vid framtagandet av lokaliseringsalternativen.

Några (<10) undrar varför det har borrats utanför lokaliseringsalternativen och varför det inte finns mer detaljerade linjer utifrån gjorda borrhningar.

Trafikverkets kommentar

I fastställelse av den nationella transportplanen för perioden 2018-2029 har regeringen tagit beslut om att investera i Sydostlänken. Investeringen omfattar både elektrifiering och upprustning av den befintliga banan mellan Älmhult och Olofström samt byggnation av delen Olofström-Blekinge kustbana. En mindre del av investeringskostnaden ligger utanför planperioden, vilket innebär att den delen bör ligga i nästkommande plan för perioden 2022-2033. Trafikverket påbörjar inte denna typ av projekt utan att man bedömer att det är högst sannolikt att det kommer att fullföljas.

Val av lokaliseringsalternativ planeras sommaren år 2022 och byggstarten beräknas till 2028-2033. Innan byggstart ska en järnvägsplan tas fram som fastställs och järnvägen projekteras, vilket kommer att ta cirka fem år för att kunna klara den formella processen, med bland annat tillståndsansökningar och eventuella överklaganden. Under hela skedet med järnvägsplanen kommer samråd att genomföras.

För tidigare utredningar har samråd skett, vilket redovisas i kapitel 2.1 - 2.4 och inför dessa har utskick gjorts.

Trafikverket beklagar att kartmaterial upplevts otydligt och tar med sig det som en förbättringspotential. Kartorna finns på Trafikverkets webbsida och går då att zooma in för de delar som man finner intressant. Frågor och synpunkter tas emot under hela samrådsperioden, men om information ska kunna bearbetas och tas hänsyn till i lokaliseringen av alternativen behöver Trafikverket få detta före november. Efter detta sammanställs material för att slutföra samrådshandlingen som kommer våren 2022.

Järnvägen påverkar inte busstrafiken, det är Länstrafiken som styr antal turer.

Trafikverket ska ta fram det alternativ som har minst påverkan. Trafikverket ska också ta fram samhällsekonomiska kalkyler och de kommer troligtvis att visa på att nyttan är större än kostnaderna då det ligger stora samhällsekonomiska värden i godstrafik.

Inventeringar av brunnar, grundvattenmätningar m.m. utförs i nästa skede när valt lokaliseringsalternativ ska utformas. Då analyseras även risker för påverkan på bland annat brunnar, grund- och ytvatten och vid behov föreslås åtgärder.

I alternativgenereringen finns linjer om 100 respektive 50 men dessa är inte optimerade och ska ses som ett arbetsmaterial som underlag för alternativens korridorer.

De provborrningar som utförts är för att verifiera jordartskartan som ligger till grund för utredningen och har utförts inom delar av utredningsområdet. Massbalans är en av många viktiga aspekter som utvärderas för respektive alternativ.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se