



TRAFIKVERKET

# Älmhult-Olofström

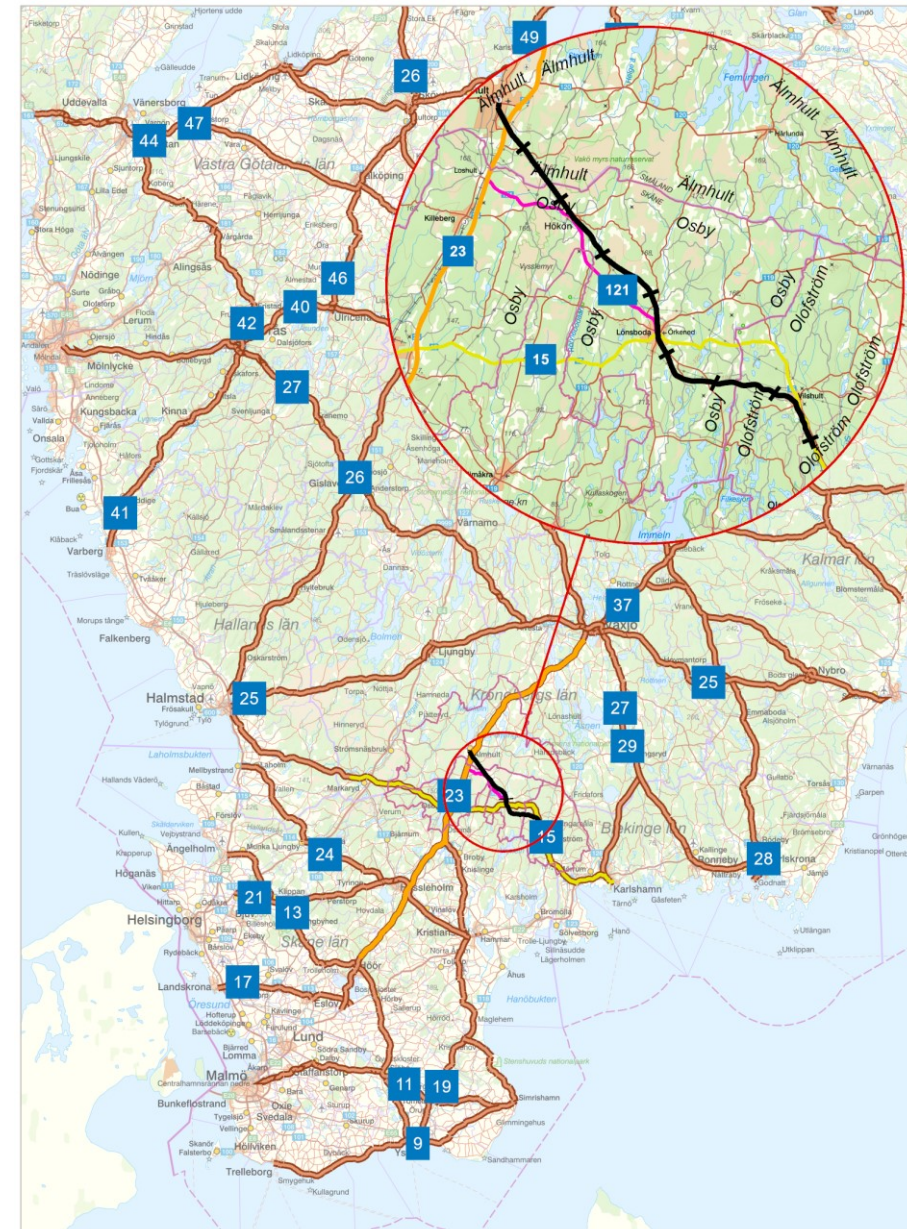
Del av Sydostlänken

# Varför planerar vi Sydostlänken?

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

Samrådet gäller:

- Älmhult-Olofström





# Älmhult-Olofström

Den aktuella sträckan mellan Älmhult och Olofström är ett ca 41 km långt oelektrifierat enkelspår som idag endast trafikeras av godståg till och från verksamheter i Olofström.





# Varför behöver vi upprusta och elektrifiera Älmhult-Olofström?

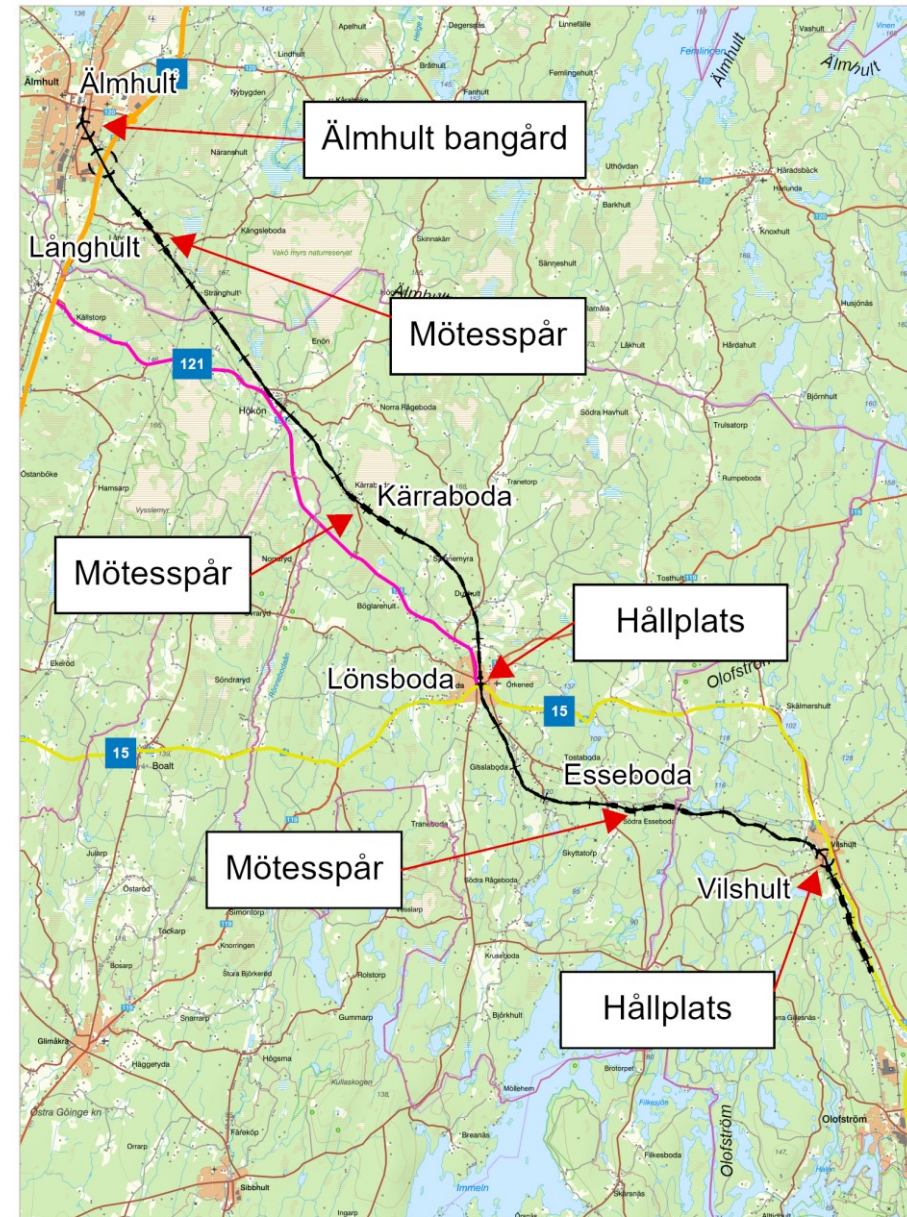
För att kunna:

- Höja hastigheten
- Öka kapacitet och robusthet
- Trafikera banan med ellok
- Möjliggöra persontrafik på banan

# Vad planeras?

På sträckan Älmhult – Olofström planeras kapacitetshöjande åtgärder för att höja hastigheten, med stopp i Lönsboda och Vilshult.

- Elektrifiering av hela sträckan
- Kurvuträtning för att höja hastigheten
- 3 mötesspår
- 2 hållplatser med plattform för persontrafik
- Höja eller säkerställa säkerheten för korsning mellan väg och järnväg genom att bygga planskildheter, bygga nya bomanläggningar eller stänga korsningar.
- Ny utformning i en del av Älmhults bangård
- SIR-master ska byggas för kommunikation längst med banan



Utredningsområde

Utredningsområde Vägar

Spårlinje

Kommungräns

Väg 121

Väg 15

Väg 23

0 2 4 6 8 10 km

# Vad innebär elektrifiering?

”Idag är stora delar av vår svenska järnväg elektrifierad. Med det menas att tågen drivs med el via kontaktledningen vilket både gör tågen snabbare och mycket mer miljövänliga än diesellok som används idag.”

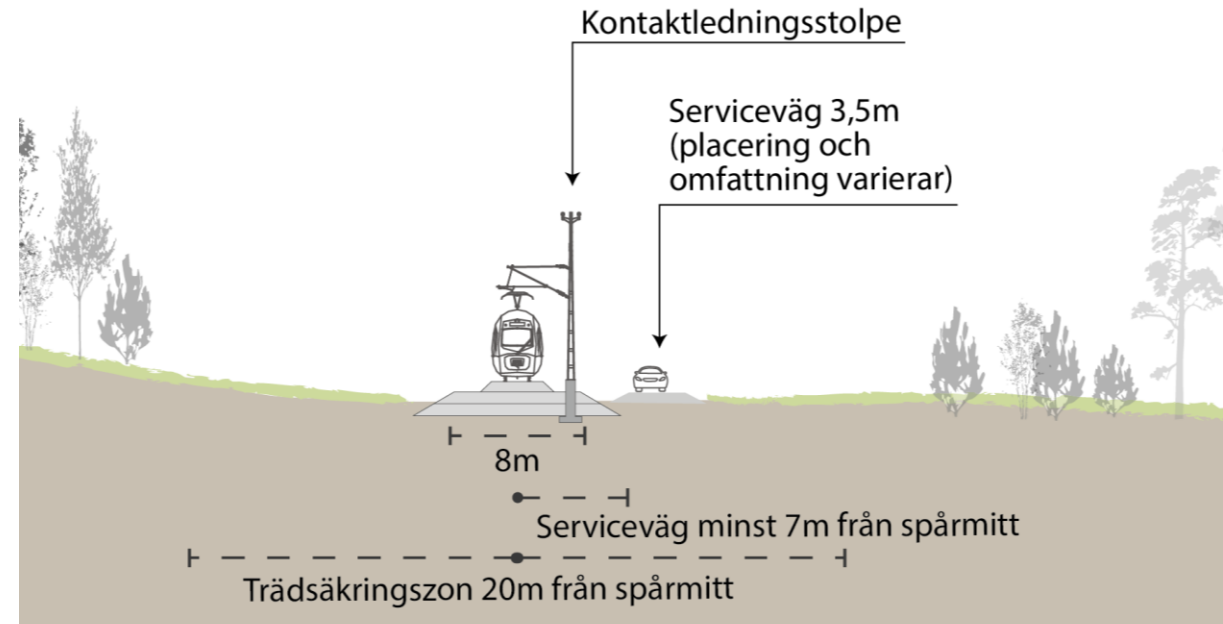


# Vad innebär elektrifiering?

”Idag är stora delar av vår svenska järnväg elektrifierad. Med det menas att tågen drivs med el via kontaktledningen vilket både gör tågen snabbare och mycket mer miljövänliga än diesellok som används idag.”

Den nya anläggningen behöver då

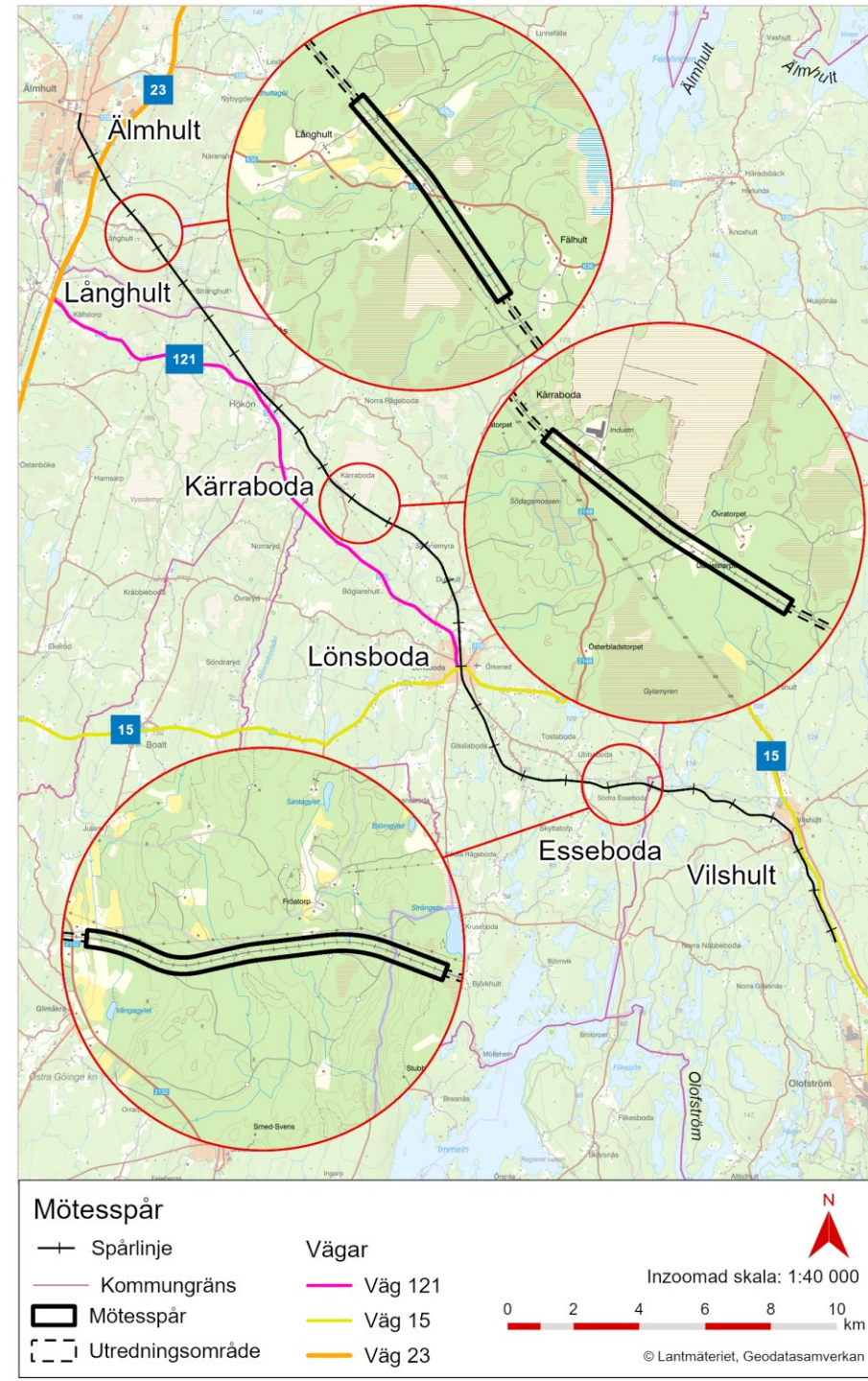
- Kontaktledningsstolpar
- Högspänningsledning
- Teknikbyggnader
- SIR-master
- Trädsäkringszon (finns idag)



# Var ska det vara mötesspår?

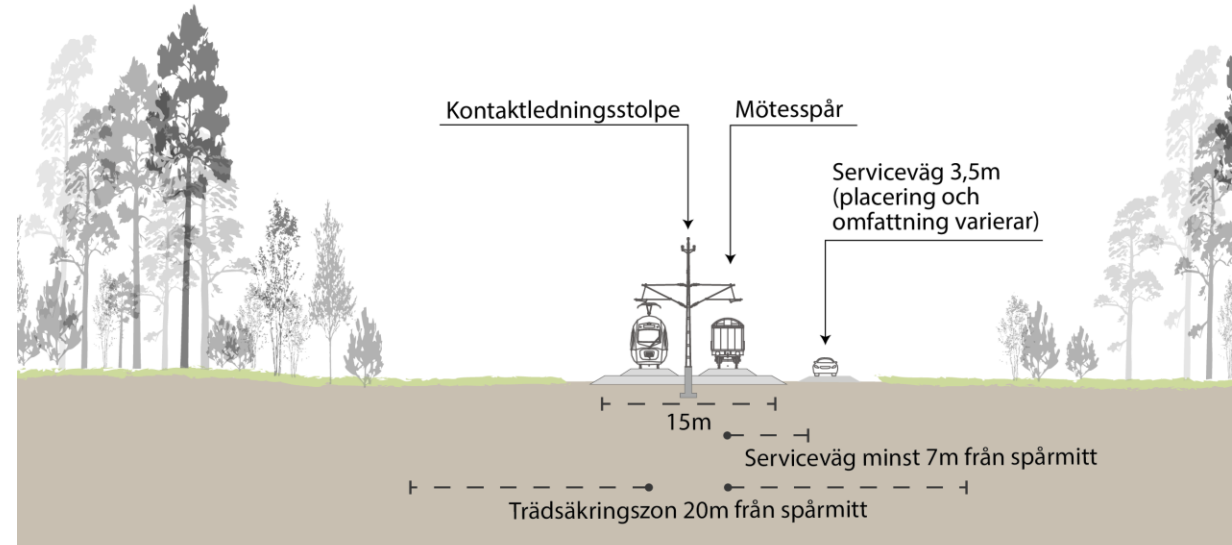
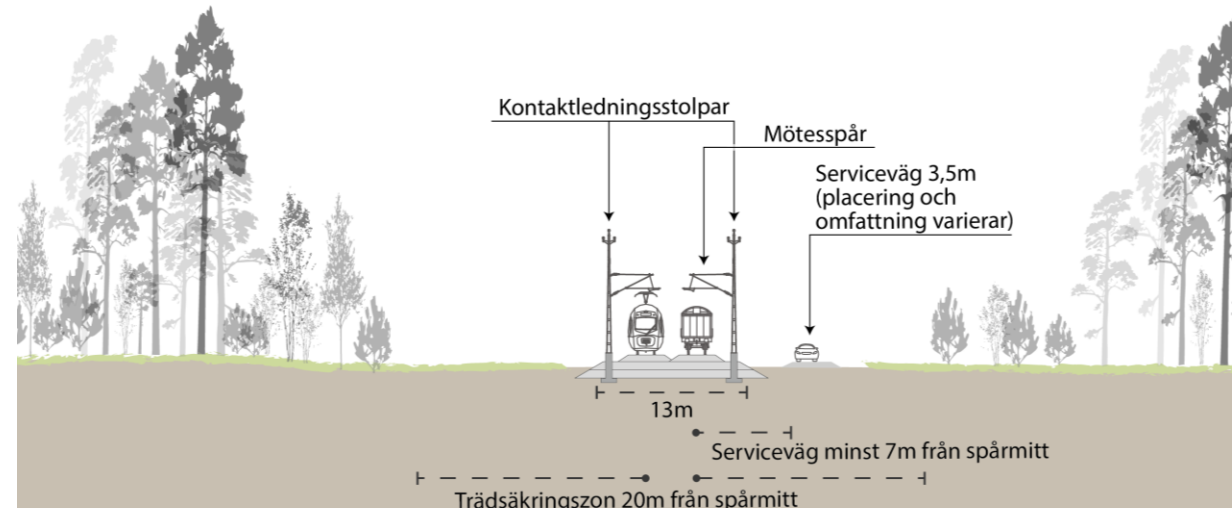
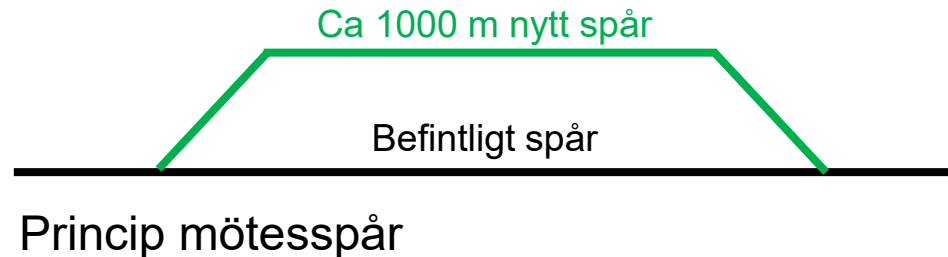
Lägen för mötesspår utreds vid:

- Långhult
- Kärraboda
- Esseboda



# Vad är ett mötesspår?

Ett mötesspår är ett parallellt spår till huvudspåret där ett tåg kan invänta ett mötande tåg och där ett snabbare tåg kan köra om ett långsammare tåg. Detta bidrar även till ökad kapacitet för samtliga tåg.





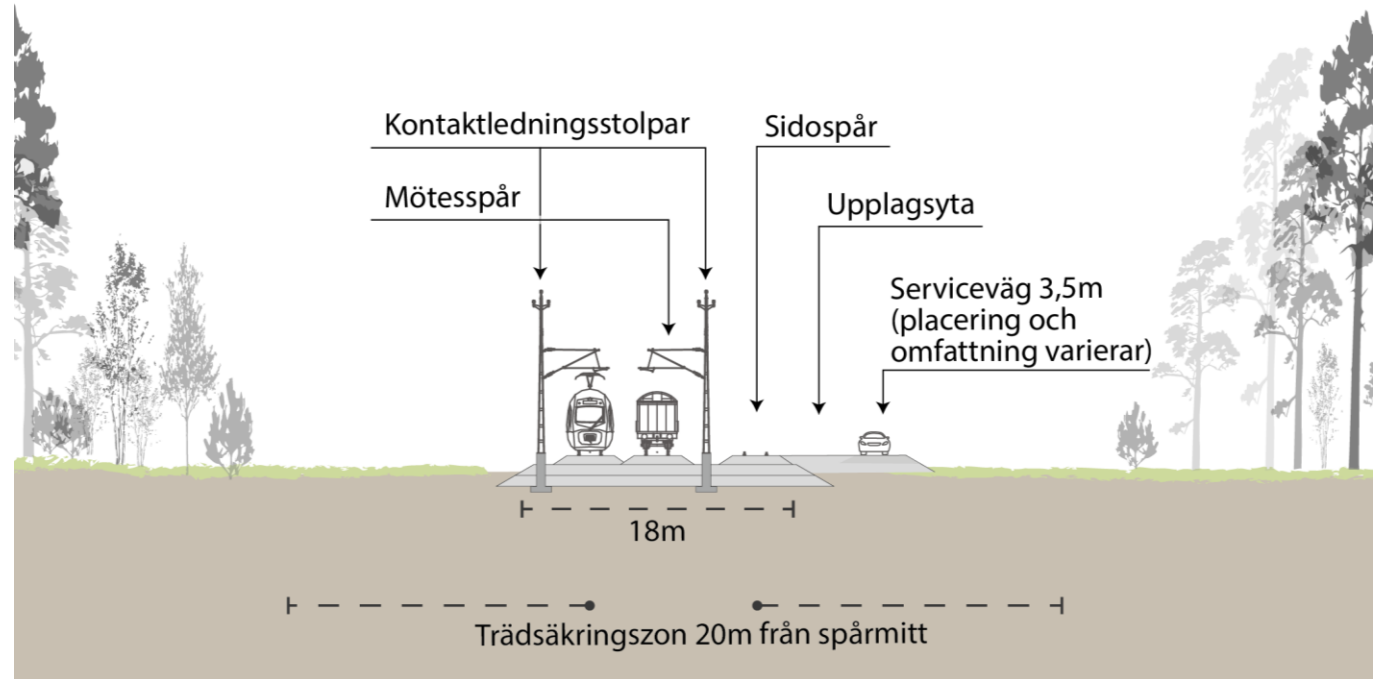
# Sidospår

På två av platserna för mötesspår planeras även för ett ca 220 meter långt sidospår i anslutning till mötesspåret med en tillhörande upplagsyta där material för järnvägsunderhåll ska kunna läggas upp.

Vid behov ansluts en serviceväg till upplagsytan.

Lägen för sidospår med upplagsyta utreds vid:

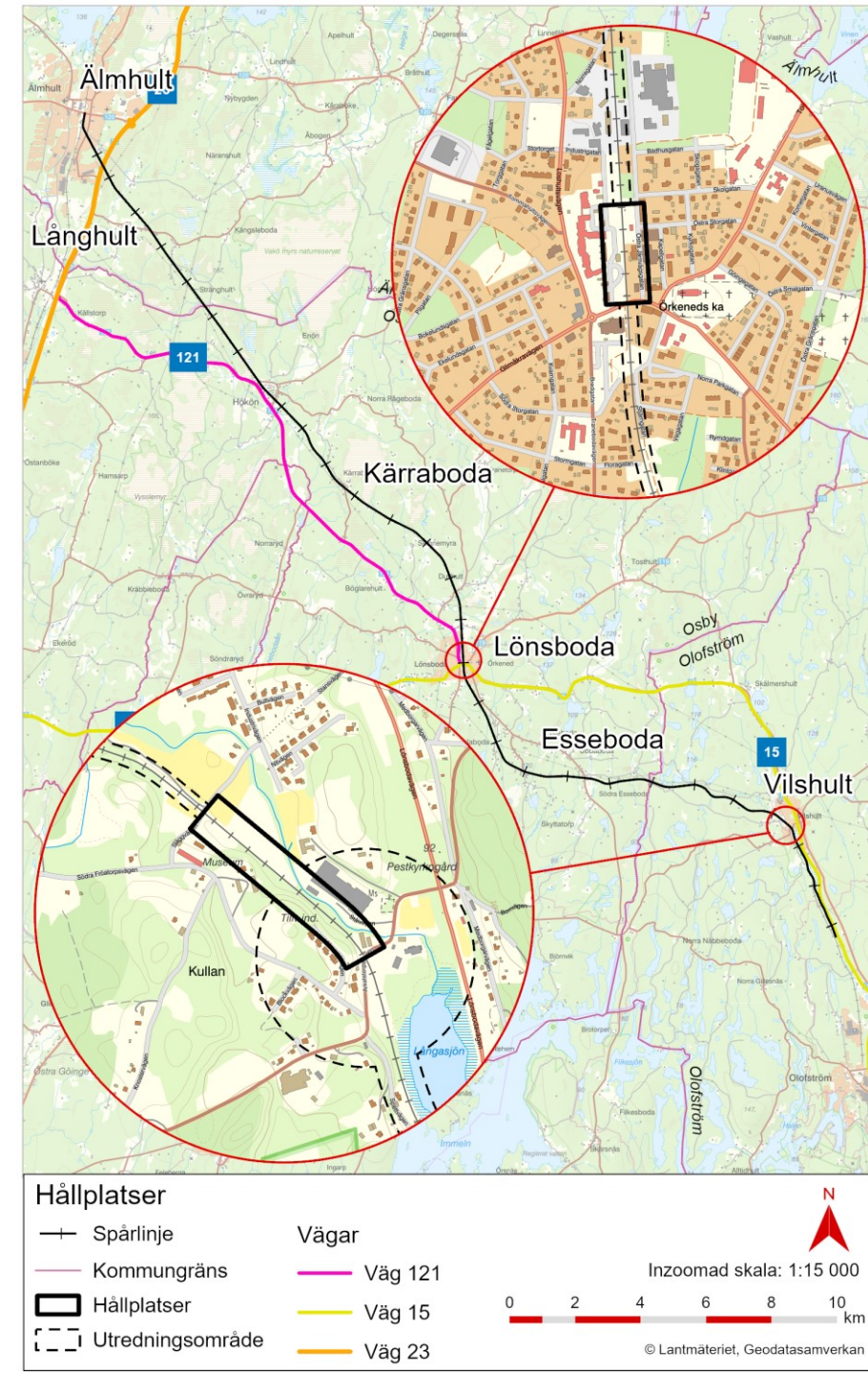
- Kärraboda
- Esseboda



# Var hamnar de nya hållplatserna?

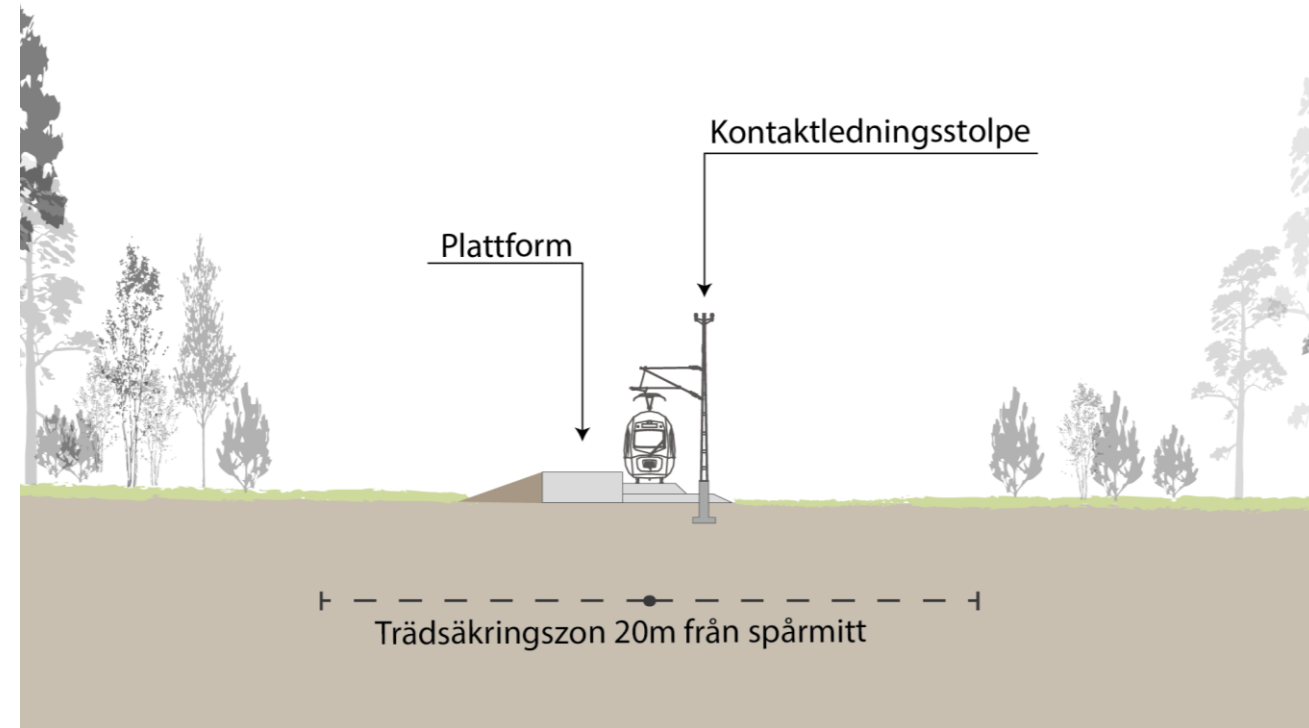
Läge för hållplatser för resandeutbyte utreds vid:

- Lönsboda
- Vilshult



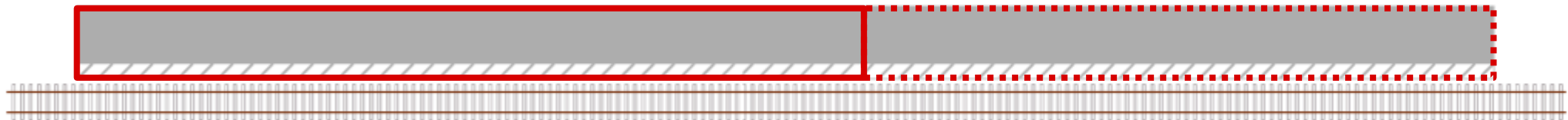
# Hur kan en plattform vid en hållplats se ut?

Plattformen ska vara 100 meter lång, med möjlighet att förlängas till 180 meter.



0 10 20 m

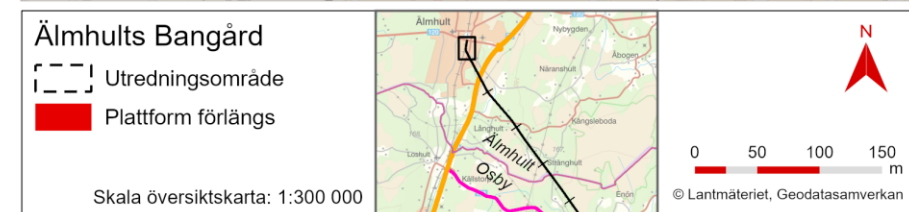
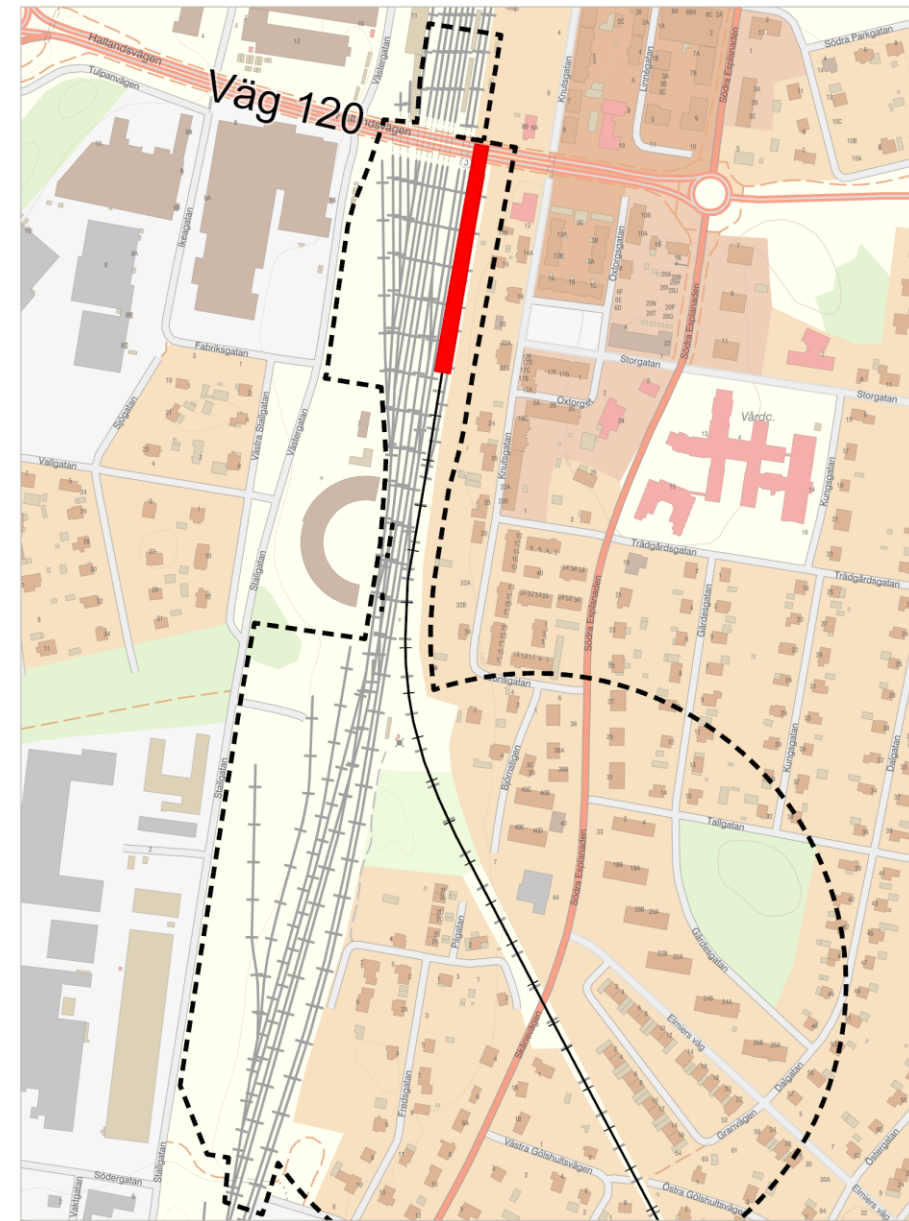
Ny plattform





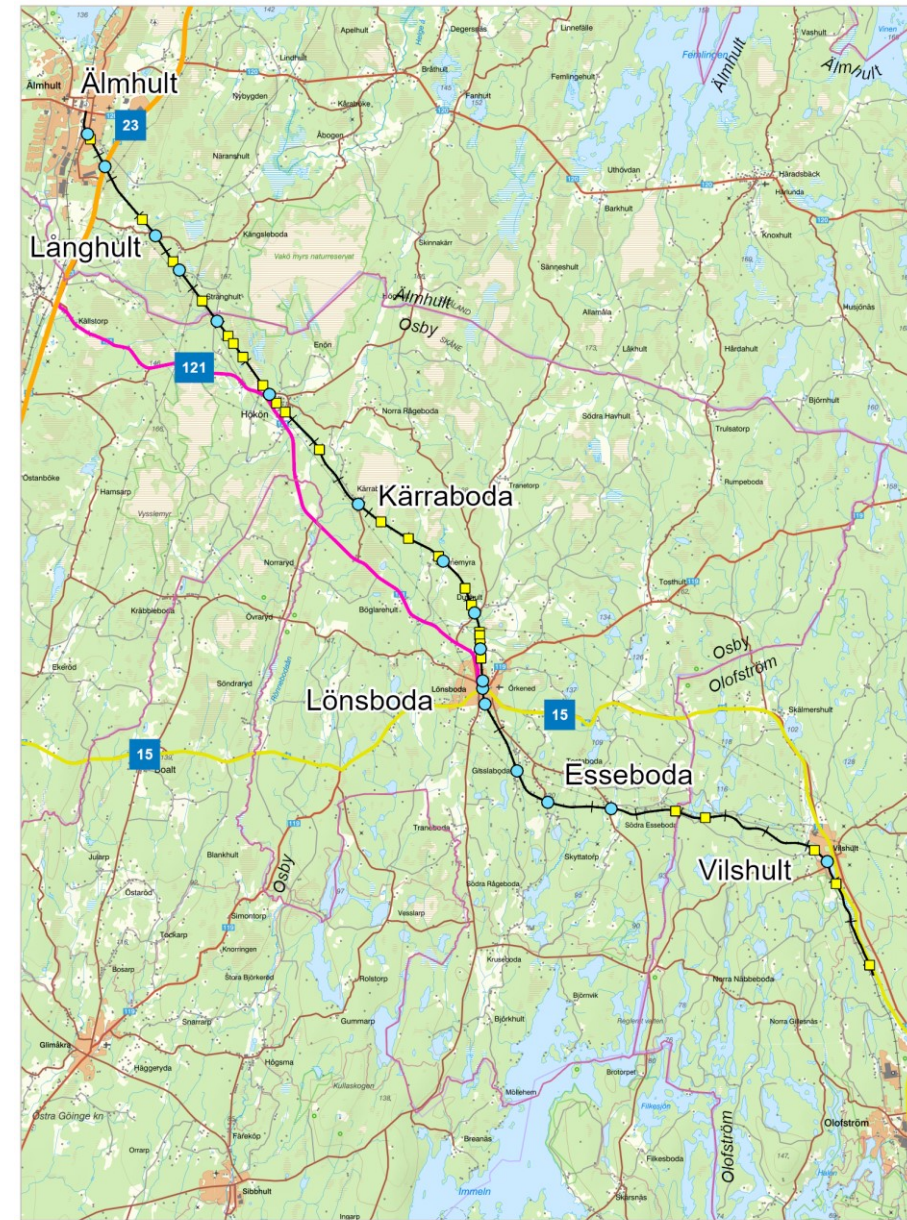
# Vad ska byggas om i Älmhult?

- Befintlig plattform breddas och förlängs
- En ny trappa ska anläggas ner till plattformen från väg 120
- Nytt spår byggs vid plattform
- Tre nya uppställningsspår
- En ny kopplingsstation ska byggas för att förse befintlig järnväg med ström



# Vilka plankorsningar kan påverkas?

Plankorsningar kan komma att stänga, behållas i befintligt skick eller byggas om för att möjliggöra säkrare passager.



## Plankorsningar

— Spårlinje

● Korsning föreslås behållas

■ Korsning föreslås slopas

— Kommungräns

Vägar

— Väg 121

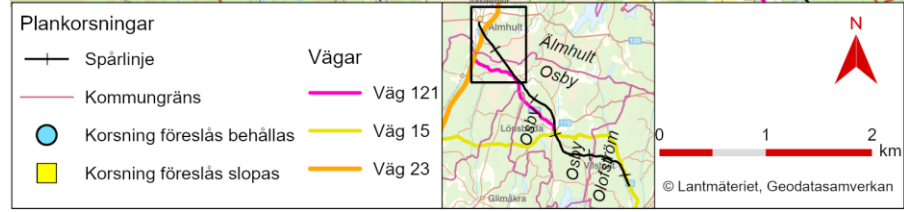
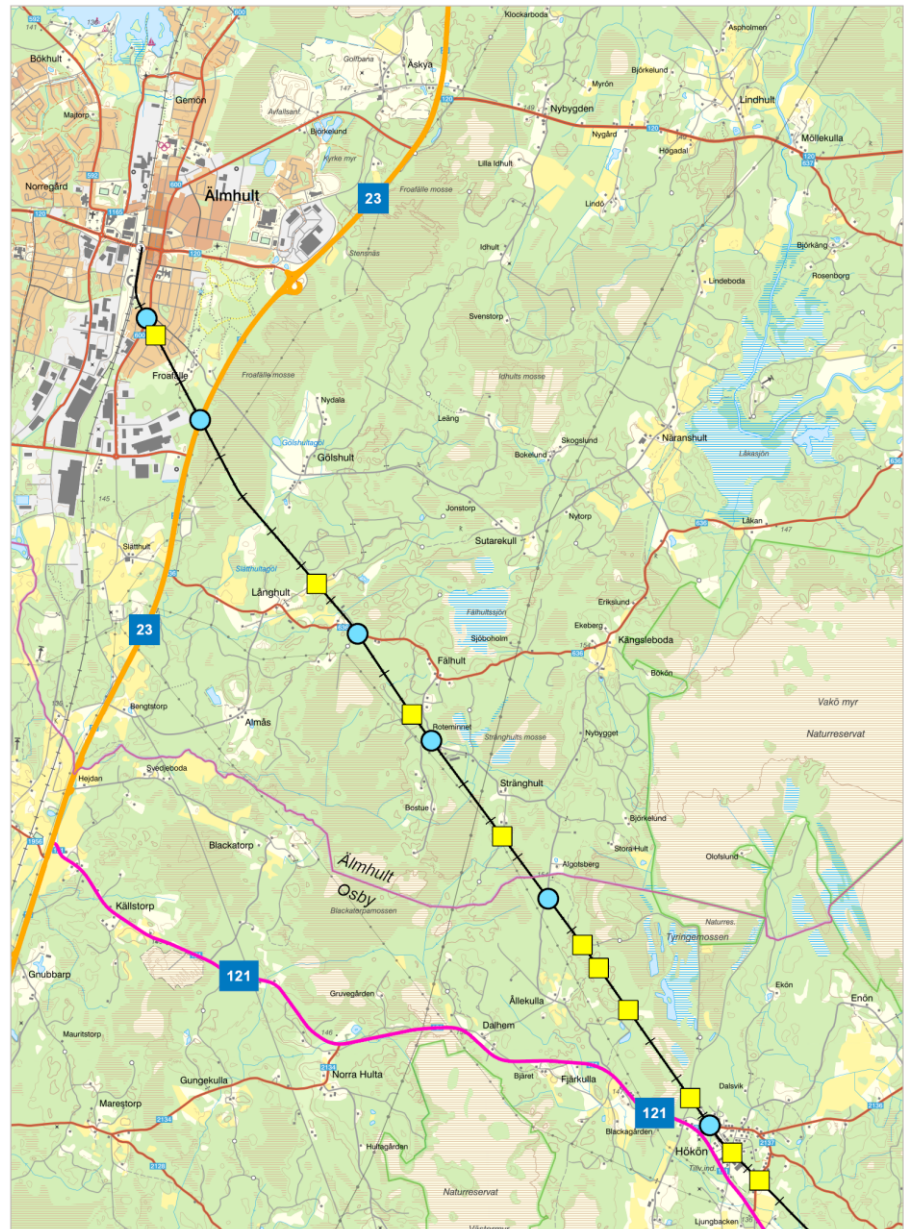
— Väg 15

— Väg 23

0 2 4 6 8 10 km

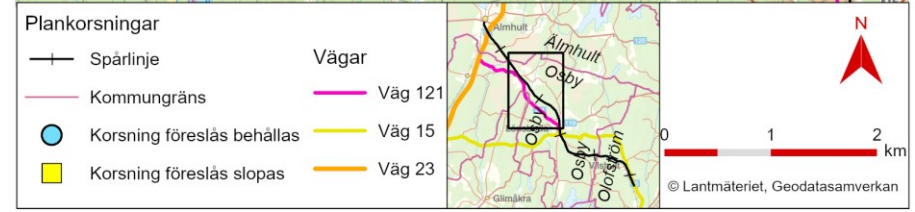
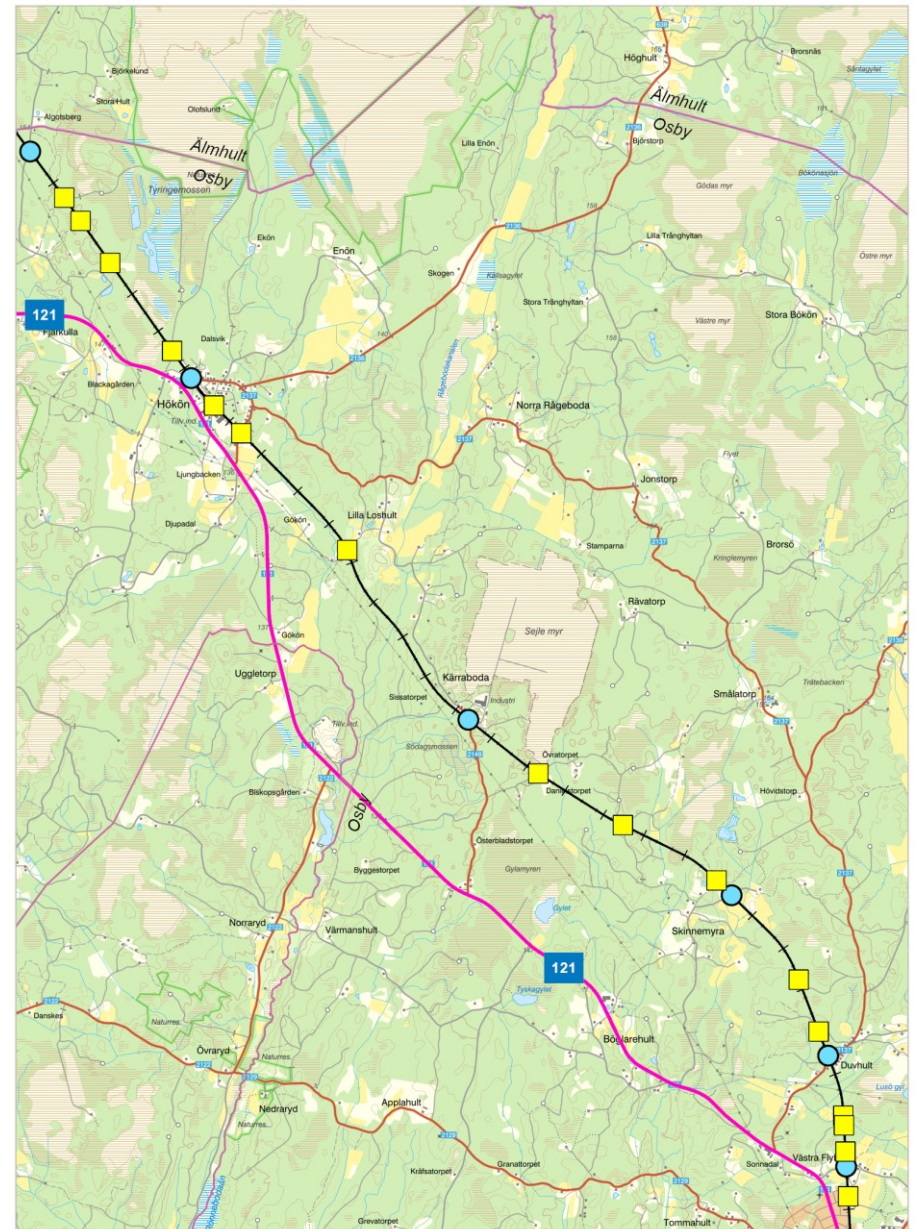
N





Kartan visar ett förslag på vilka korsningar som kan komma att behållas eller stängas.

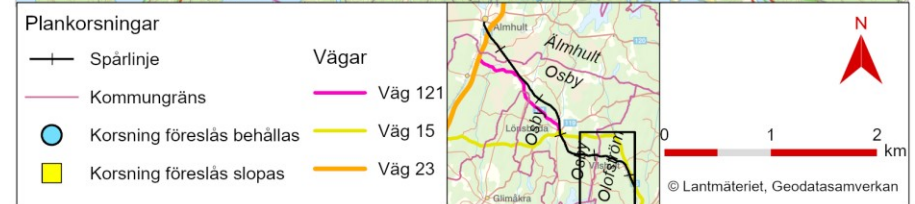
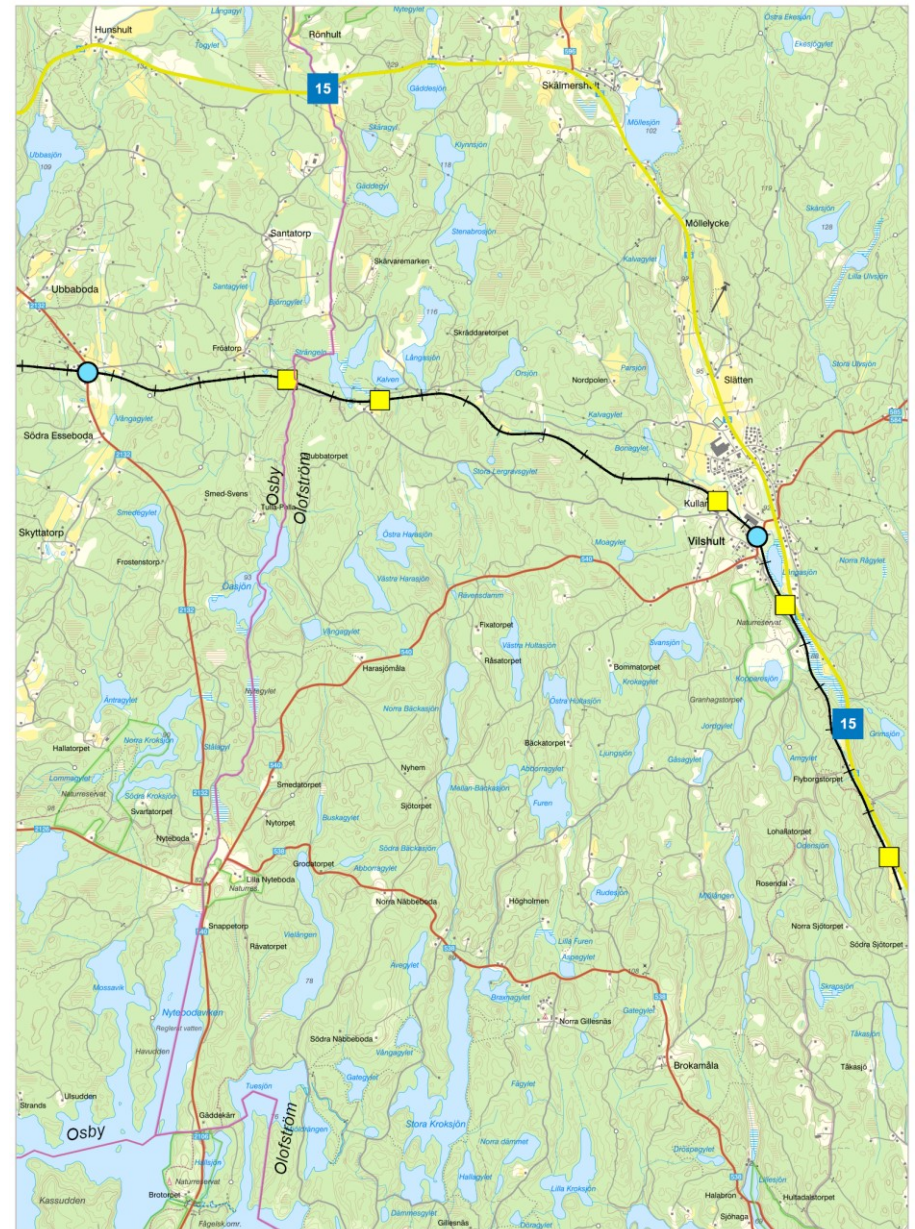
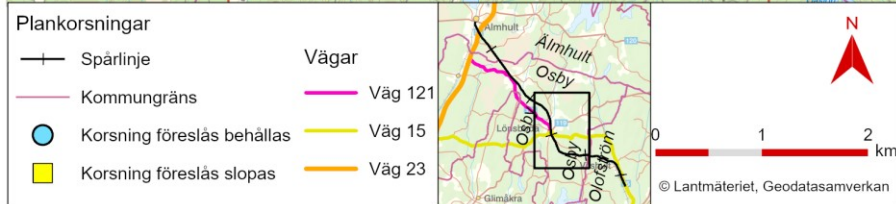
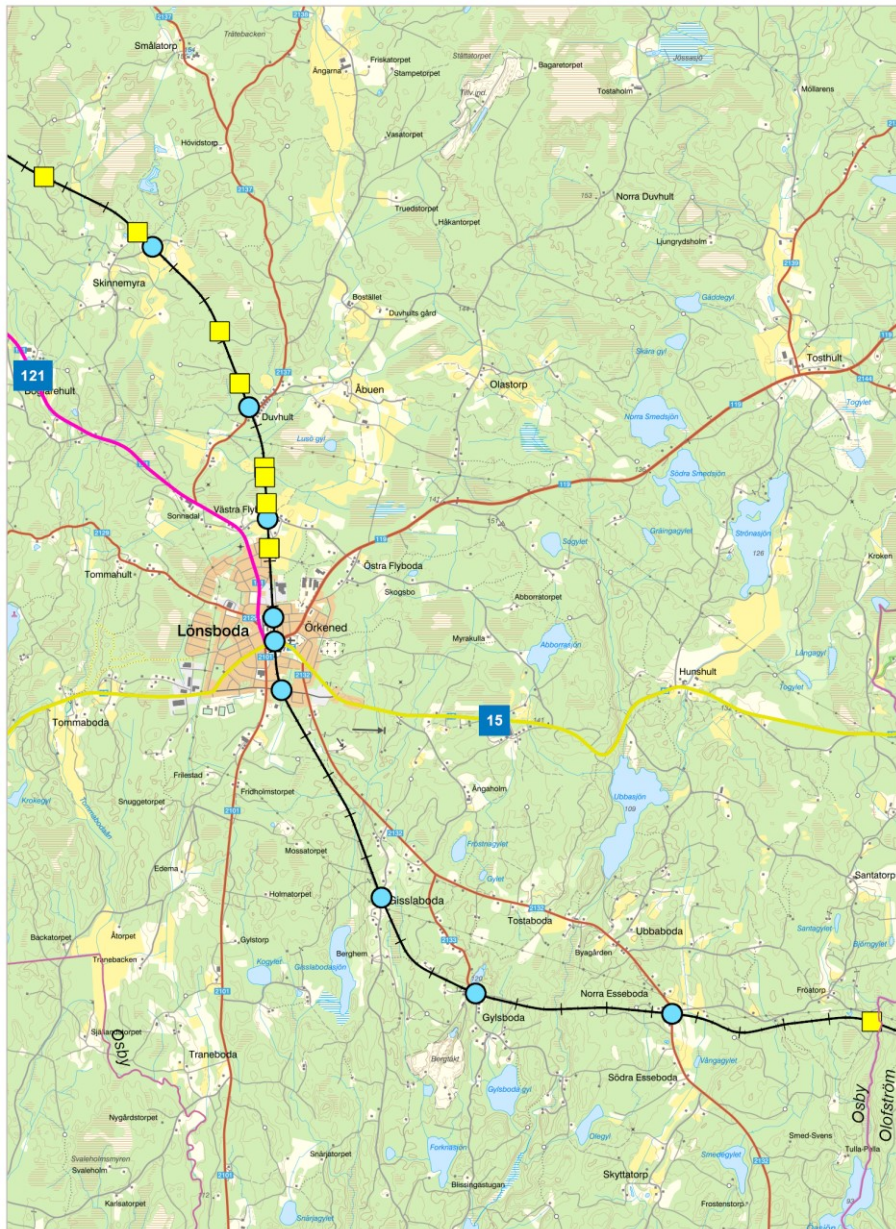
Detta utreds fortfarande.





Kartan visar ett förslag på vilka korsningar som kan komma att behållas eller stängas.

Detta utreds fortfarande.





# Förutsättningar

# Förutsättningar järnväg

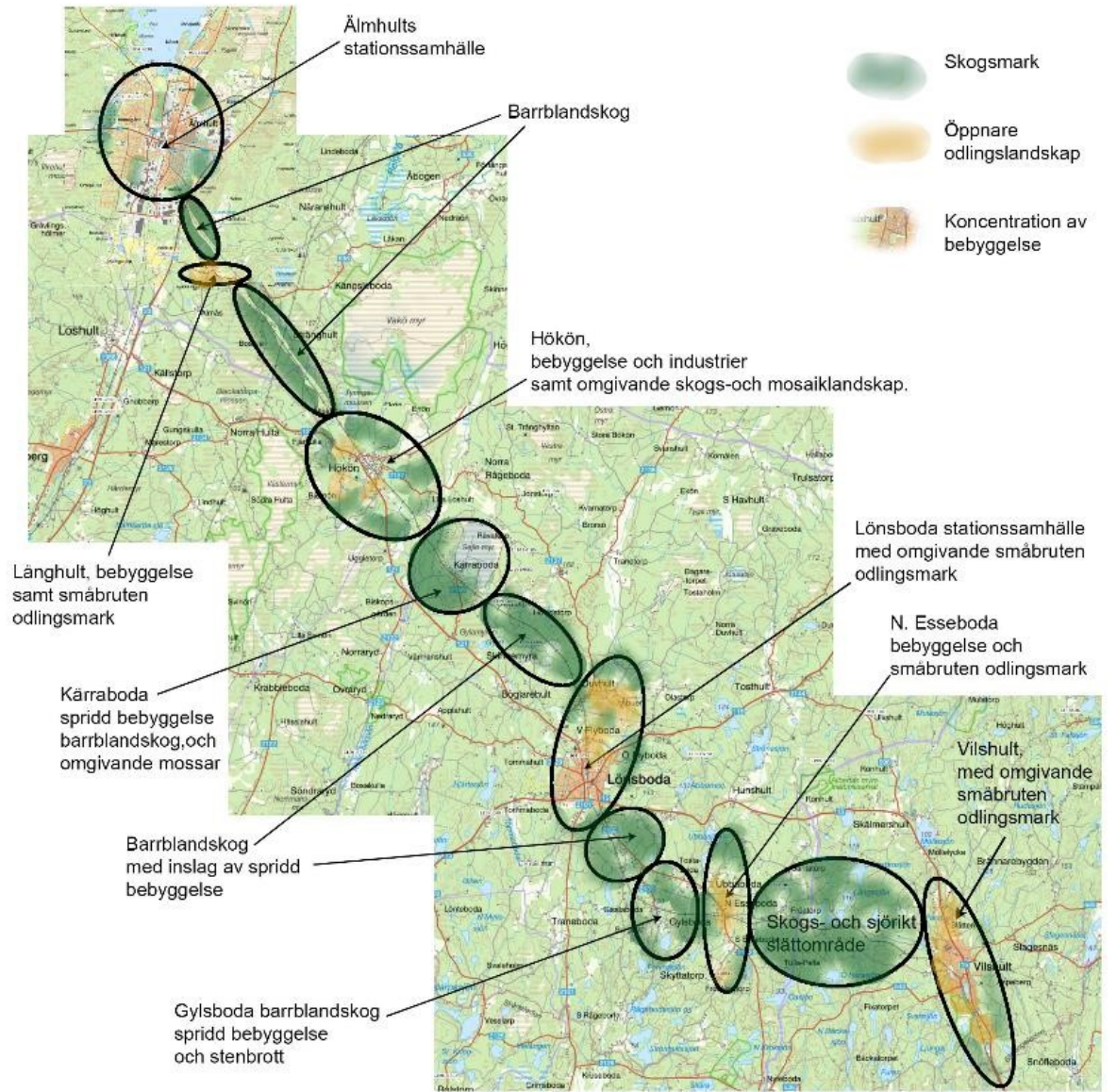
Den aktuella sträckan mellan Älmhult och Olofström är ett ca 41 km långt oelektrifierat enkelspår som idag trafikeras av godståg till och från verksamheter i Olofström.



# Förutsättningar landskap

Landskapstyper utmed sträckan:

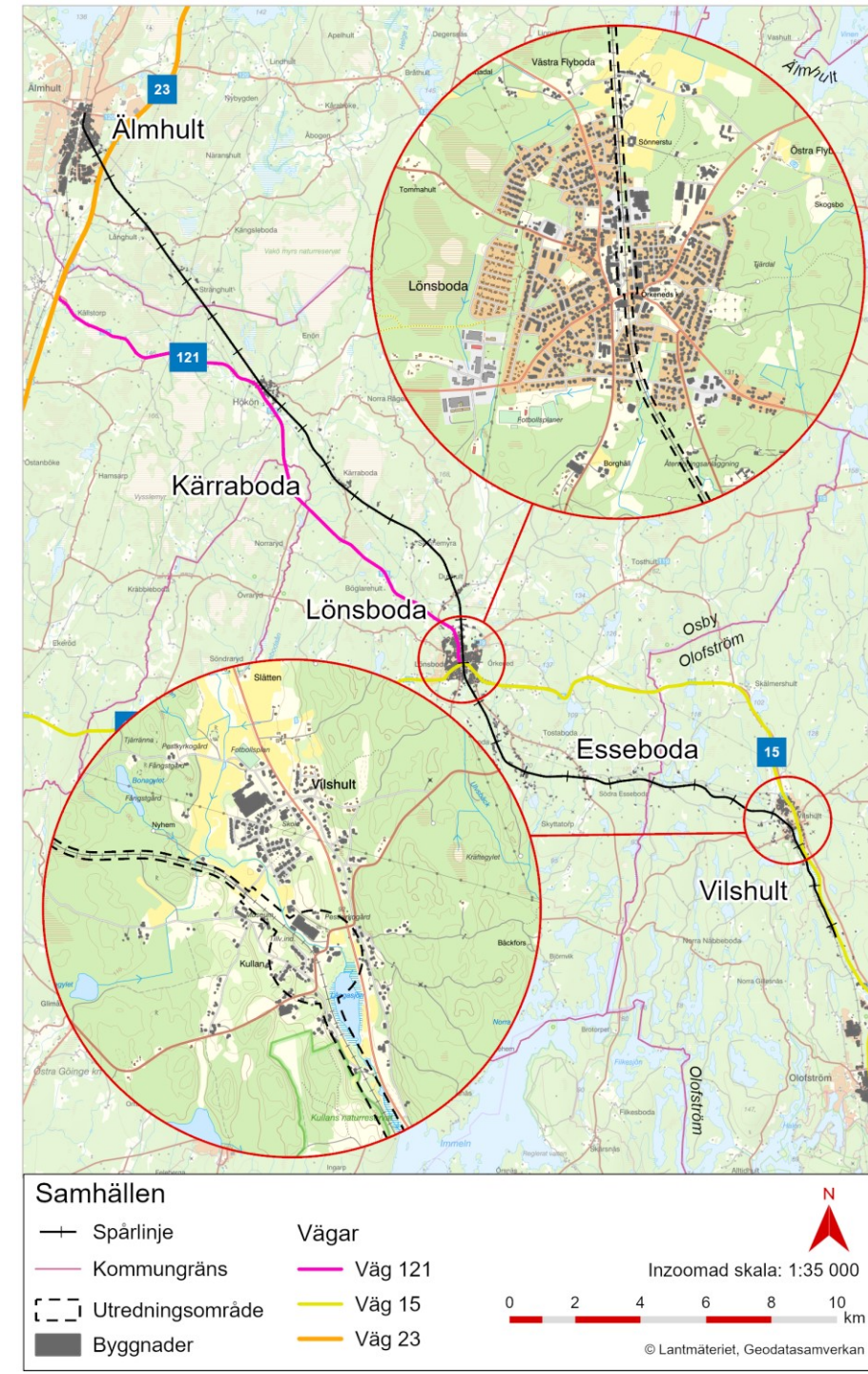
- Skogsmark, främst barrskog med betydande inslag av lövträd, är dominerande i stora delar
- Det finns betydande inslag av torvjordar och myrmarker inom och i nära anslutning till utredningsområdet.





# Förutsättningar landskap

Vid samhällen, byar och gårdar finns ett mer öppet odlingslandskap, inkilade mellan skogsmarker.

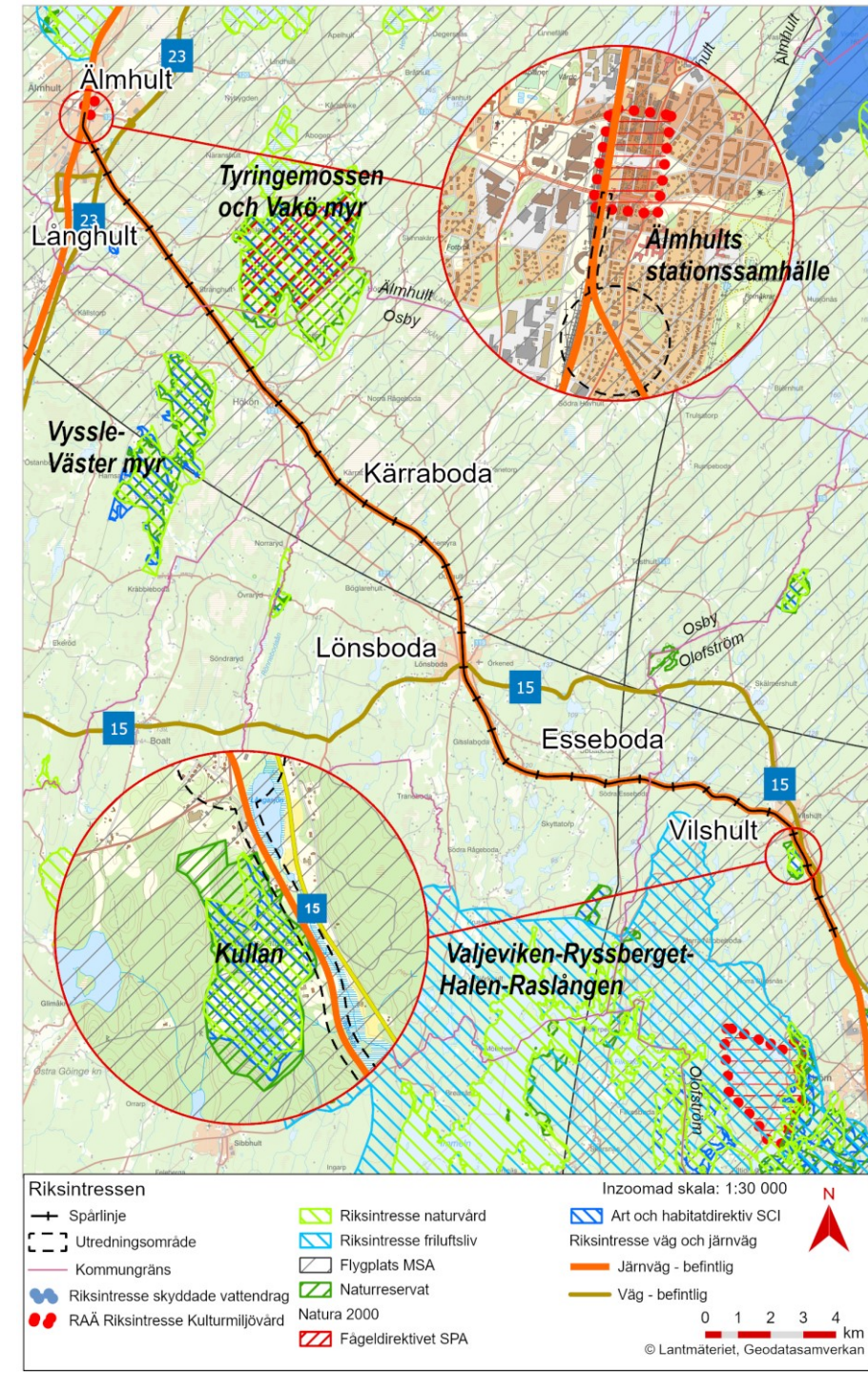




# Förutsättningar riksintressen

Järnvägsplanen ligger inom eller i närheten av följande riksintresseområden:

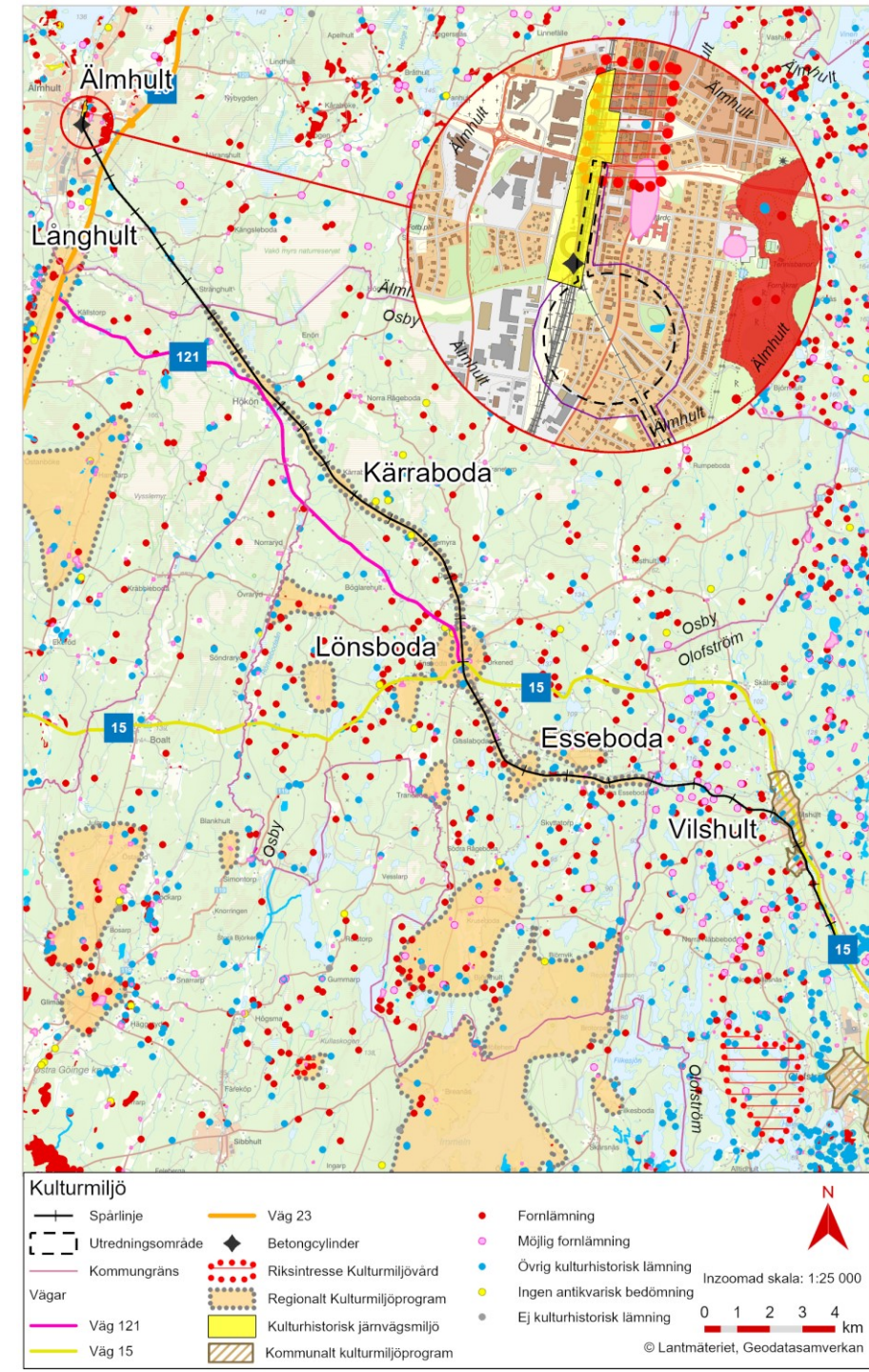
- Riksintresseområde för kommunikationer:
  - Järnvägssträckningarna Älmhult-Olofström och Södra Stambanan.
  - Vägsträckorna väg 23 (Lund-Växjö) och väg 15 (Karlshamn-Halmstad).
  - MSA-ytor (Minimum Sector Altitude, det vill säga en yta där hinder kan påverka flygprocedurerna till och från en flygplats) för Växjö Småland Airport samt Ronneby Airport.
- Älmhults stationssamhälle är utpekade som riksintresse för kulturmiljövård
- Tyingemossen och Vakö myr samt Kullan är utpekade som riksintressen för naturmiljövård. Kullan är även ett Natura 2000-område.





# Förutsättningar Kulturmiljö

- Det finns få lämningar från förhistorisk tid
- Lämningar och Ortsnamn berättar om en kulturbygd som växt fram från medeltid och framåt.
- 1600-tal: Skåne och Blekinge övergick från Danmark till Sverige. Kommunikationsstråk etablerades till de nya länen.
- Vattendrag och tillgång på skog gav förutsättningar för flottning av timmer och etablering av kvarnar.





# Förutsättningar Kulturmiljö

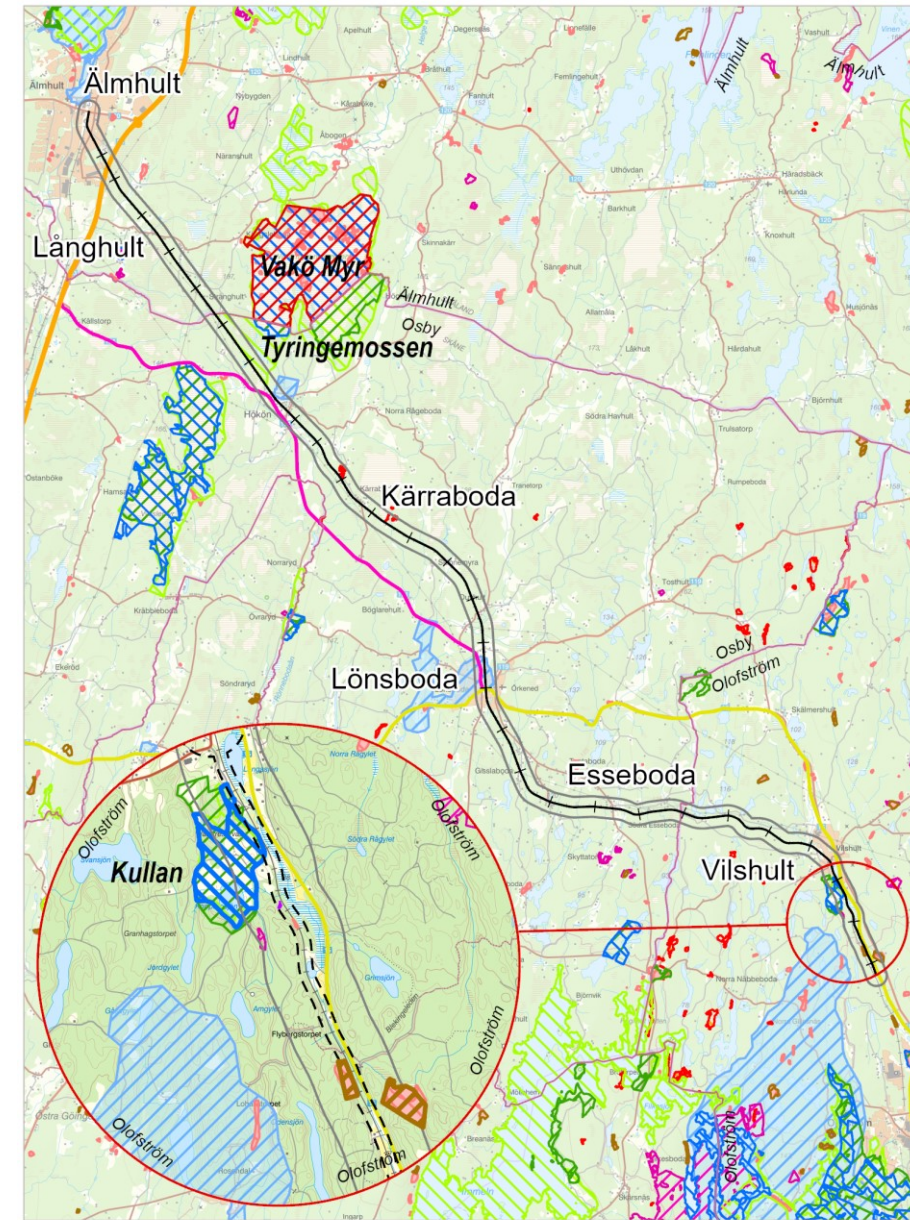
- Sölvesborg-Olofström-Elmhults järnväg öppnade 1901.
- Det utvecklades flera stationssamhällen, tex Älmhult, Lönsboda, Duvhult. Lämningar finns såsom stationshus, godsmagasin och industrier.
- Industrier så som sten- och torvindustri etablerades längs banan, exempelvis i Gylsboda.
- Persontrafiken lades ner 1984 vilket påverkade de små järnvägssamhällena som var helt bundna till järnvägstrafiken.





# Förutsättningar Naturmiljö

- Naturmiljön längs sträckan karaktäriseras av ett småbrutet småländskt skogslandskap (produktionsskog i huvudsak men med vissa lövskogsområden) med inslag av myrmark och jordbruksmark.
- Ett tiotal skogliga naturvärden (ädellöv, lövängsrest, skogligt biotopskyddsområde, nyckelbiotop, sumpskogar).
- Vid gårdsmiljöer finns fortfarande ädellövsträd och ängs- och betesmarker kvar, men många småbrukslandskap är igenväxta.
- Skyddade områden: Tyingemossen, Vakö myr, Kullan, två skogliga biotopskyddsområden, strandskydd, generellt biotopskydd





# Förutsättningar Geoteknik

Jorden består huvudsakligen av morän med ställvisa torvområden i terrängens lågpunkter.

Berg förekommer ställvis söder om Vilshult.

Jorddjupet varierar generellt mellan 0-10 meter.

Befintlig järnväg tros inte generellt behöva förstärkas men detta utreds mer. I dagsläget ser vi att en kortare sträcka norr om Skinnemyra antagligen behöver förstärkas.



# Förutsättningar Ytvatten

Inom utredningsområdet finns flera vattendrag och sjöar.

Ytvatten rör sig generellt söderut mot lågpunkter och våtmarksområden, och transporteras därefter genom vattendrag nedströms mot sjöar innan det når Östersjön, som fungerar som slutlig recipient.

- Ytvattenförekomster
- Dikningsföretag
- Småvatten



## Ytvattenförekomster

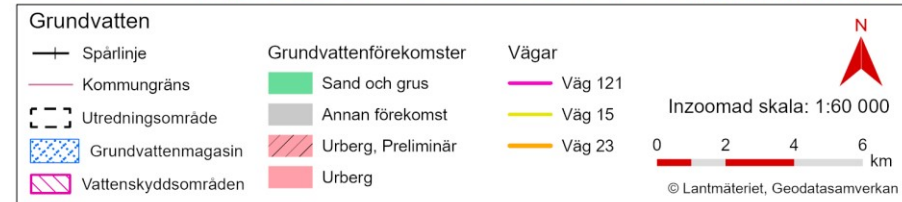
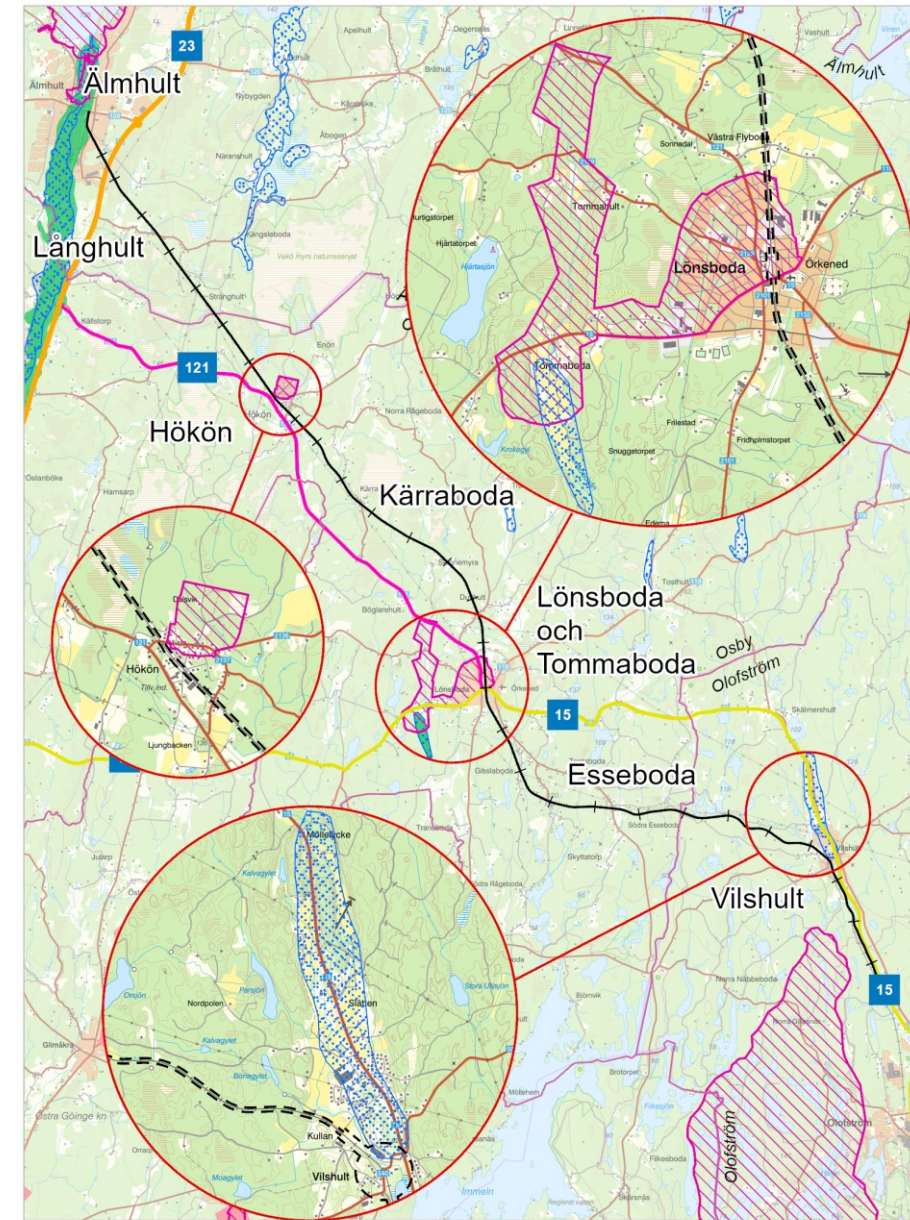
	Spårlinje		Vägar
	Kommungräns		Väg 121
	Ytvattenförekomster		Väg 15
	Sjöar		Väg 23
	Vattendrag		

0 2 4 6 8 10 km



# Förutsättningar Grundvatten

- Grundvattenmagasin i sand och grus (ej förekomst) i Vilshult, ej någon täkt.
- Vattenskyddsområde "Lönsboda och Tommaboda" samt passerar nära "VSO Hököns samhälle".
- Grundvattenförekomst (preliminär, berg) Hökön (WA56895662), passerar nära.
- Grundvattenförekomst (sand och grus) Älmhultsåsen (WA17912896)



# Övrigt om samrådsprocessen



# Var kan jag läsa mer?

På Trafikverkets hemsida för projektet kommer all information och dokument om projektet finnas. Hemsidan uppdateras kontinuerligt under arbetet med projektet.

# Hur kan jag bli påverkad?

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

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



# Hur lämnar jag synpunkter på samrådsmaterialet

Synpunkter kan lämnas på något av följande sätt:

- Brev: Trafikverket Ärendemottagningen, Stora projekt, Box 810, 781 28 Borlänge.  
Ange ärendenummer TRV 2021/35791.
- E-post: [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se).  
Ange ärendenummer TRV 2021/35791.

Vi vill ha in synpunkter senast den 16 oktober 2024!

# Synpunktshantering

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



# Planprocessen

- Just nu befinner vi oss i skede samrådsunderlag i planprocessen. Skedet avslutas med länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra så kallad betydande miljöpåverkan.
- Länsstyrelsens beslut avgör hur Trafikverket ska arbeta vidare med processen i nästa skede, vilka vi ska samråda med och hur vi redovisar vilka konsekvenser projektet medför.

# Fortsatt arbete

- Samråd skede samrådsunderlag hösten 2024.
- Begäran om beslut betydande miljöpåverkan december 2024.
- Samråd i skede samrådshandling under 2025.
- Granskning av planen planeras till våren 2026.

# Markförhandling under planskedet

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



# Markförhandling efter fastställd järnvägsplan

När järnvägsplanen vunnit laga kraft har Trafikverket rätt att:

- Genomföra det som beslutats i planen. Vi måste bygga på det sätt som beskrivs i planen.
- Förvärva den mark som anges i planen genom äganderätt. Det betyder att vi köper marken.
- Förvärva den mark som anges i planen genom tillfällig nyttjanderätt. Det betyder att vi använder marken endast under byggtiden för exempelvis tillfälliga vägar, uppställning av arbetsbodar, maskiner och byggmaterial med mer.

# Ersättning

Fastighetsägaren och andra rättighetshavare har rätt till:

- Ersättning för den mark som Trafikverket tar i anspråk med äganderätt eller tillfällig nyttjanderätt.
- Ersättning för skador som kan uppstå under förberedande arbeten eller under byggtiden.
- Att få hela eller delar av sin fastighet inlöst om vårt markanspråk innebär så kallat synnerligt men på fastigheten.

För att ha rätt till ersättning krävs att du drabbats av ekonomisk skada. Vi kan inte betala ut ersättning för affektionsvärden.

# Kontakt

Chris Thórisson,

Projektchef,

Telefonnummer 010-124 16 50